

VOLO
A
VELA

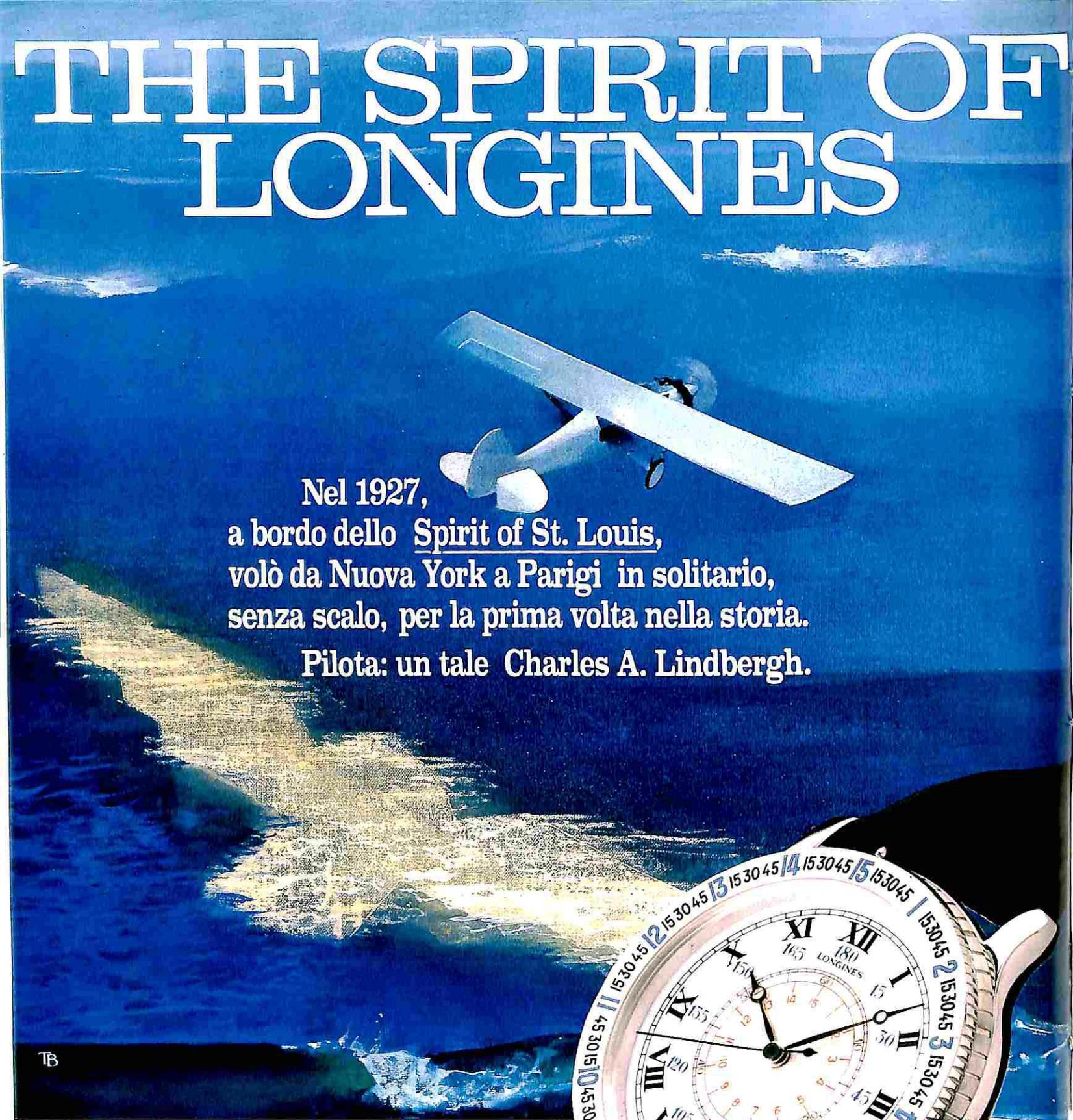
NOV. - DIC. 1990

N. 203

Le Riviste dei Volovellati Italiani



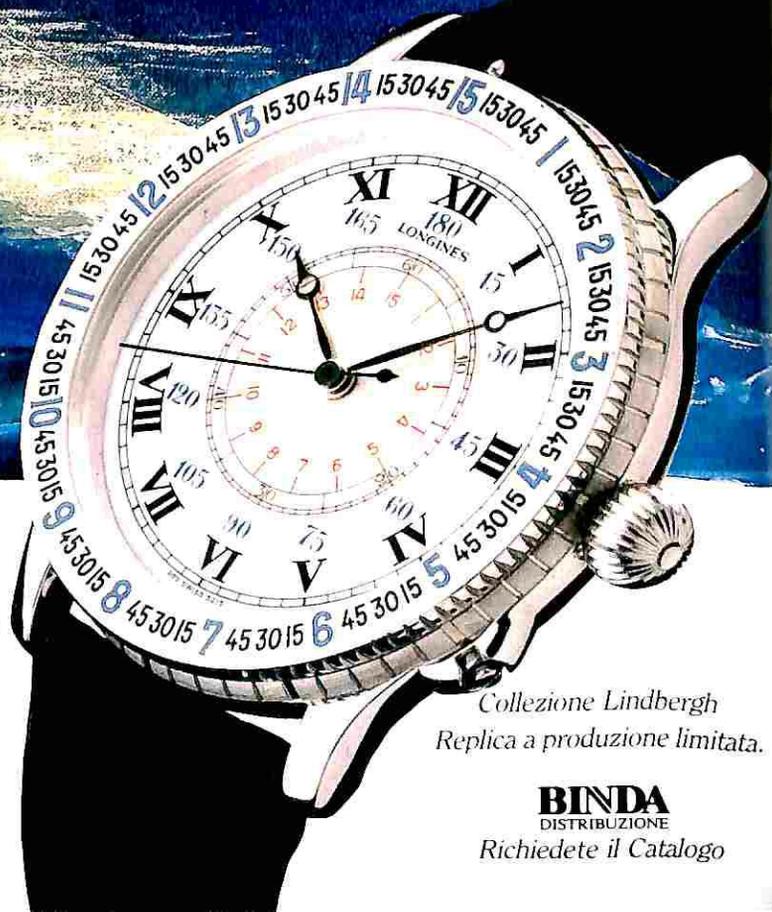
THE SPIRIT OF LONGINES



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

Pilota: un tale Charles A. Lindbergh.

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



Collezione Lindbergh
Replica a produzione limitata.

BINDA
DISTRIBUZIONE
Richiedete il Catalogo



AERMARKET S.A.S.

IN ANTEPRIMA: ora disponibili anche in Italia i prestigiosi alianti polacchi della "PZL" importati e distribuiti da **AERMARKET**.

SZD 51-1 JUNIOR apertura 15 m monoposto da addestramento e performance	Efficienza 35
SZD 48-3 JANTAR apertura 15 m Standard da performance, peso max. kg. 540	Efficienza 40
SZD 50-3 PUCHACZ apertura 16,67 m l'ideale biposto scuola	Efficienza 30

I modelli sopra elencati vengono consegnati al
Cliente equipaggiati di:

Strumentazione completa (escluso apparato radio)
Due ganci di traino - cassetta attrezzi - kit di primo soccorso - cuscini
set completo di copertine - lucidatura da gara - tail dolly - anticollisione
marche civili - numero di gara

AERMARKET

sede amministrativa:

Piazza M. D'Azeglio, 9
15100 ALESSANDRIA
Tel. 0131/65260 - Fax 444597

base operativa:

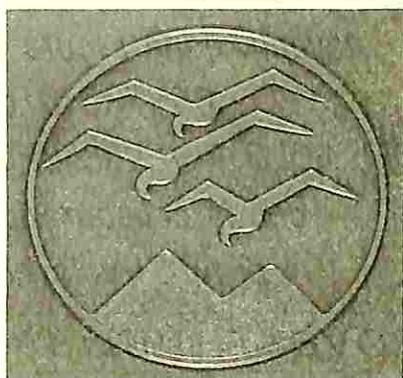
Aeroporto di Biella
Via Monte Mucrone
13060 VERGNASCO/CERRIONE (VC)
Tel. 015/671743

Glasfaser Italiana s.p.a.

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, AVONIC DITTEL, GENAVE TRASPONDER
BAROGRAFI	:	WINTER e AEROGRAF
FOTOTIME	:	MACCHINE FOTOGRAFICHE CON DISPOSITIVO ORARIO ED IMPULSO PER BAROGRAFO AEROGRAF
STAZIONE DI SERVIZIO	:	PER RIPARAZIONI E REVISIONI DI TUTTI I MODELLI DI 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
NOVITÀ	:	SISTEMA DI VOLO TESTA ALTA: HUDIS



TUTTO PER L'ALIANTE ED IL MOTOALIANTE



DICEMBRE 1960 DICEMBRE 1990

(L'attualità di trent'anni fà)

Il Centro Studi del Volo a Vela Alpino succederà — a partire dal prossimo numero — ai volovelisti milanesi nell'onore e nella fatica di redigere e pubblicare «VOLO A VELA», la Rivista dei volovelisti italiani.

Mutano gli uomini per la naturale necessità di avvicinare le forze nell'assunzione di compiti e di responsabilità non lievi; non mutano però i fini della Rivista, la quale fu e vuole restare strumento d'informazione, palestra di idee, suscitatrice di entusiasmi tra gli appassionati che accorrono sui campi di volo a vela.

La nostra, come ognuno capisce facilmente, non è una di quelle imprese editoriali che procurano ai loro promotori facile lustro e facili quattrini. Nata dalla passione per il volo silenzioso, del quale si è fatto un ideale, vissuta fin qui per fare conoscere ed amare questo ideale ai giovani, essa è soprattutto opera di apostolato e, come tale, non mira a profitti, ma solamente all'assolvimento di quei compiti ideali che costituiscono la sua ragione di vita.

Rivista di carattere prevalentemente tecnico e, per ciò stesso, rivolta ad una cerchia ristretta di lettori, essa abbisogna, per vivere, di essere sostenuta dagli abbonamenti e di essere alimentata dalla volonterosa collaborazione di quanti s'interessano alla vita, ai problemi, alle conquiste del volo a vela.

Per questo, le pagine della Rivista saranno aperte a tutti coloro che abbiano qualcosa di utile da dire. Potrà essere talora la cronaca di un volo o di una gara di particolare interesse, tal altra la relazione intorno a osservazioni meteorologiche, la cui interpretazione possa giovare alla migliore conoscenza dei

fenomeni atmosferici, tal altra ancora l'esposizione di idee o di applicazioni nuove nel campo delle costruzioni volovelistiche o della didattica del volo o del traino aereo o dei mezzi di ricupero degli alianti: ogni esperienza, ogni idea, ogni proposta tornerà accettata alla redazione di «VOLO A VELA», perchè, a parte il valore intrinseco che ognuna di esse possa avere, avrà almeno sempre il carattere di una testimonianza di interesse e di simpatia per quella attività volovelistica a cui noi demmo e diamo il pensiero, la passione, la fatica di ogni giorno.

Nell'accingerci pertanto con decisa volontà alla nuova fatica, siamo animati dalla speranza che quel sostegno e quella collaborazione che chiediamo ai volovelisti italiani non ci mancherà. In seno ad ogni Aero Club, in seno ad ogni gruppo volovelistico, ci sia almeno un Amico, che curi la diffusione della Rivista, promuova gli abbonamenti, stimoli la collaborazione, faccia pervenire notizie, studi, critiche, proposte. Così sorretta, la nostra Rivista vivrà e, puntualmente, ogni due mesi porterà ai volovelisti italiani il frutto delle esperienze, delle ricerche, delle fatiche di tutti, e di questi contributi si avvantaggerà quell'arduo lavoro a cui oggi ci accingiamo con antica e non doma passione per l'ala silenziosa.

Salutiamo con affetto e con riconoscenza tutti Coloro, che in questa fatica ci hanno preceduti con uguale amore ed uguale fede, e bene auspichiamo alle future fortune del volo a vela italiano.

CENTRO STUDI
DEL VOLO A VELA ALPINO

Varese, dicembre 1960



C. S. V. V. A.

COMITATO REDAZIONALE

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

PREVENZIONE & SICUREZZA

Guido Bergomi
Bartolomeo Del Pio

PROVE IN VOLO

Walter Vergani

VIP INTERNATIONAL GLIDING CLUB

Roberta Fischer

REDAZIONI ESTERNE

VOLO A VELA c/o SCAVINO
Via Partigiani 30 - 22100 COMO
Tel. 031/266636 - Fax 031/303209

VOLO A VELA c/o PEDROLI
Via Soave 6
CH 6830 CHIASSO (Svizzera)

CORRISPONDENTI

FAI-IGC: Piero Morelli
OSTIV: Demetrio Malara
USA: Mario Piccagli
Alcide Santilli

ABBONAMENTI

ITALIA
— ordinario L. 50.000
— cumulativo L. 45.000

ESTERO
— ordinario \$ 60,-

UNA COPIA L. 10.000

STAMPA

Arti Grafiche Camagni - Como

DIRETTORE RESPONSABILE

Lorenzo Scavino

VOLO A VELA

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

FONDATA DA PLINIO ROVESTI NEL 1946

N. 203 NOVEMBRE-DICEMBRE 1990

ISSN-0393-1242

SOMMARIO

- 399 DICEMBRE 1960 / DICEMBRE 1990
407 *provando & riprovando*
VELA A MEZZOGIORNO
411 *la meteo*
PERCHÈ IL SONDAGGIO TERMODINAMICO
415 *il briefing*
BOLOGNA 18 NOVEMBRE: «Briefing Due Torri»
417 *dai campi di volo*
UNA SIMPATICA ABITUDINE?
VAL DI CHIENZI, TORINO, ALZATE/MISSAGLIA
CALCINATE, ASIAGO
423 *vacanze*
UN PONTE VOLOVELISTICO?
425 *le competizioni*
UNO PER TUTTI - TUTTI PER UNO
DASVIDANIA TOVARISH GORBACIOV
429 *aeroclub centrale*
MODELLA POCO VESTITA CERCASI
DALL'INFORM
431 *dall'estero*
PANORAMA INTERNAZIONALE
433 *raduni e programmi*
IN MARGINE AL 18° RADUNO DEL C.A.P.
435 *club novanta*
VOLO A VELA NEL MONDO
436 *prevenzione & sicurezza*
IL RUOLO DELL'ADDESTRAMENTO...
ERNST GERNOT PETER
445 *il contesto*
IL DISORDINE MONDIALE
DELIO TESSA GIORNALISTA
447 IGINIO GUAGNELLINI
ANGELO MORI
449 *vip club*
NEI CIELI DIPINTI SI VOLA?
458 *volovelainformazioni*
465 *ultimissime*
— L'INFORMATORE SPORTIVO N° 11/90

IN COPERTINA: Ancora una bella immagine volovelistica, con la segreta speranza che si possa, almeno per un momento, sovrapporre a tutte quelle che ci assillano in questi giorni. (dall'archivio di Emilio Tessera Chiesa)

4ª DI COPERTINA: Sempre in attesa di una bella inserzione pubblicitaria

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

“air classic”



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



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



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



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



monoposto classe LIBERA
apertura alare 25 mt
peso max al decollo 750 Kg
efficienza max 60

BE

versione motoalante
peso max al decollo 750 Kg
efficienza max 60

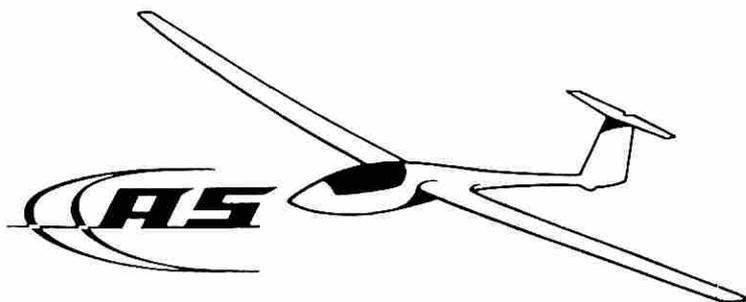


biposto classe LIBERA
apertura alare 25 mt
peso max al decollo 750 Kg
efficienza max 58

E

versione con motore di sostentamento
salita 0,8 m/sec
efficienza max 58

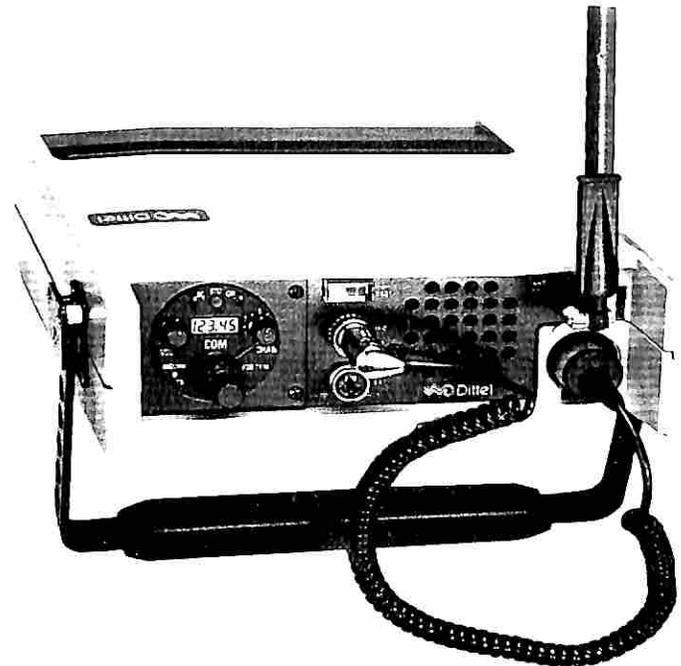
Rappresentante esclusivo
per l'Italia
Modifica Mecanair
per PIPER PA 18 180 HP
Elica quadripala
Ottimale per traino aliante
e volo in montagna



Rappresentante esclusivo per l'Italia
di tutta la gamma:

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

AIR CLASSIC s.r.l. - Via Lucento, 126 - 10149 TORINO - Tel. 011/290453 (fax)



AVIATION COMMUNICATION SYSTEMS

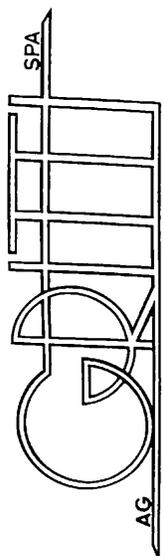
MODEL	FSG 70	FSG 71 M	FSG 5	FSG 4	FSG 5 W
FCC (USA)	yes	yes	yes	yes	no
TSO / LBA	pending / yes	pending / yes	N / A	N / A	N / A
Airborne, installation mounting system transceiver panel size	direkt fixed, panel 57 mm / 2 1/4" x 2 1/4"	direkt fixed, panel 57 mm / 2 1/4" x 2 1/4"	UL, parachute -	UL, parachute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

Walter Dittel GmbH



TECHNICAL INFORMATION

VHF AVIATION RADIO

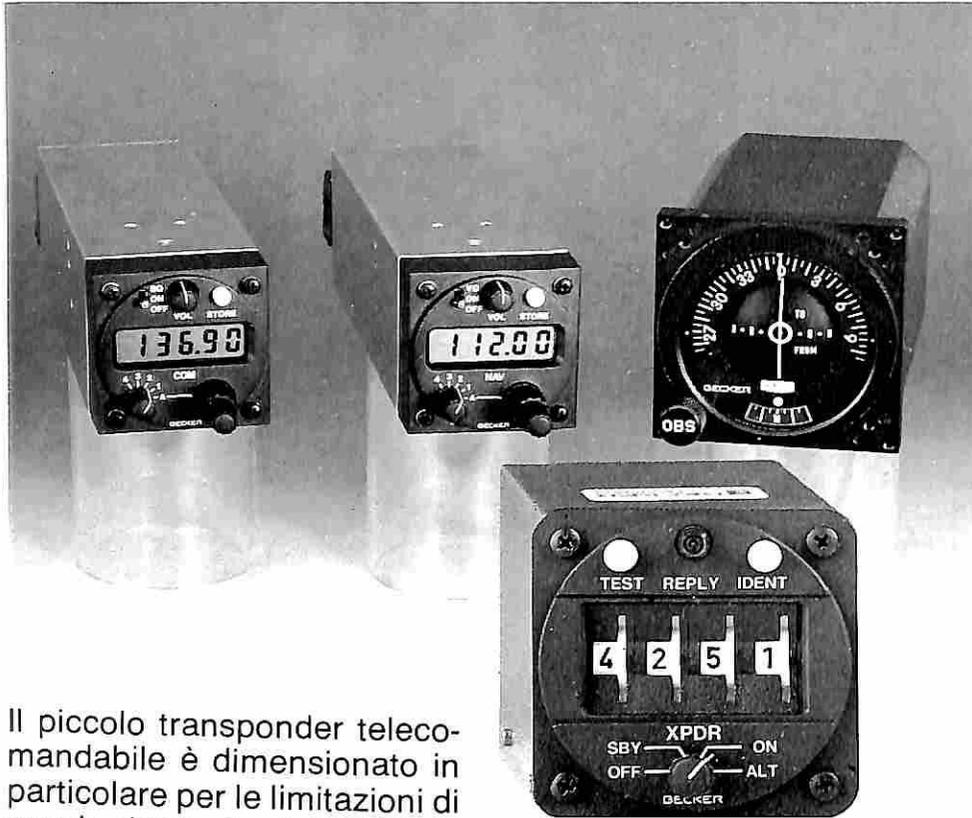


I-39100 BOLZANO/BOZEN • Via Maso della Pieve 72 Pfarrhofstraße
Tel. 0471/940001 (5 linee) • Telex 400312 GRITTI I • Telefax 0471/940472

„Finalmente“ è arrivato il piccolo transponder!

Becker ATC 2000 R - (2)

il piccolo transponder per l'aviazione generale.



Il piccolo transponder telecomandabile è dimensionato in particolare per le limitazioni di spazio degli aerei e dei velivoli dell'aviazione generale, è adatto però come apparato ausiliario anche per elicotteri di ogni dimensione e per velivoli commerciali e da trasporto.

Per dimensioni e peso il transponder s'inserisce perfettamente nell'esistente serie «piccola» dei 3000 di casa Becker: COM AR 3201 e NAV NR 3301 indicatore IN 3300 - (4).

Le piccole dimensioni dell'unità di comando ed il basso consumo d'energia dell'unità di trasmissione/ricezione ne permettono una pluralità d'utilizzazioni: l'unità di co-

mando dell'ATC 2000 R -(2) permette innanzitutto il montaggio in coppia assieme al COM AR 3201 oppure al ricevitore NAV 3301. Però anche come apparecchiatura montata singolarmente è inseribile in un foro standard da 58 mm di diametro. Può essere usato sia a 14 V, che a 28 V per merito dell'adattatore automatico di tensione.

Il commutatore a ghiera permette la selezione rapida e precisa dei codici 4096 nella banda L. Collegato ad un altimetro codificato può trasmettere la quota istantanea (mo-

duli C). L'uso facile e sicuro del transponder è reso possibile anche in gravose condizioni di volo oppure di notte dalla conformazione funzionale dell'unità di comando e dall'illuminazione integrata.

La compattezza dell'apparecchiatura offre un grande vantaggio: permette il montaggio dell'unità di comando anche nel più angusto cockpit — p.es. di aerei — mentre l'unità ricetrasmittente può essere installata in una posizione comodamente accessibile fino a 10 m di distanza.

Dimensioni:

unità di comando

CU 2000 - (2):

HxLxP: 60x60x88 mm

peso: 0,26 Kg

unità ricetrasmittente

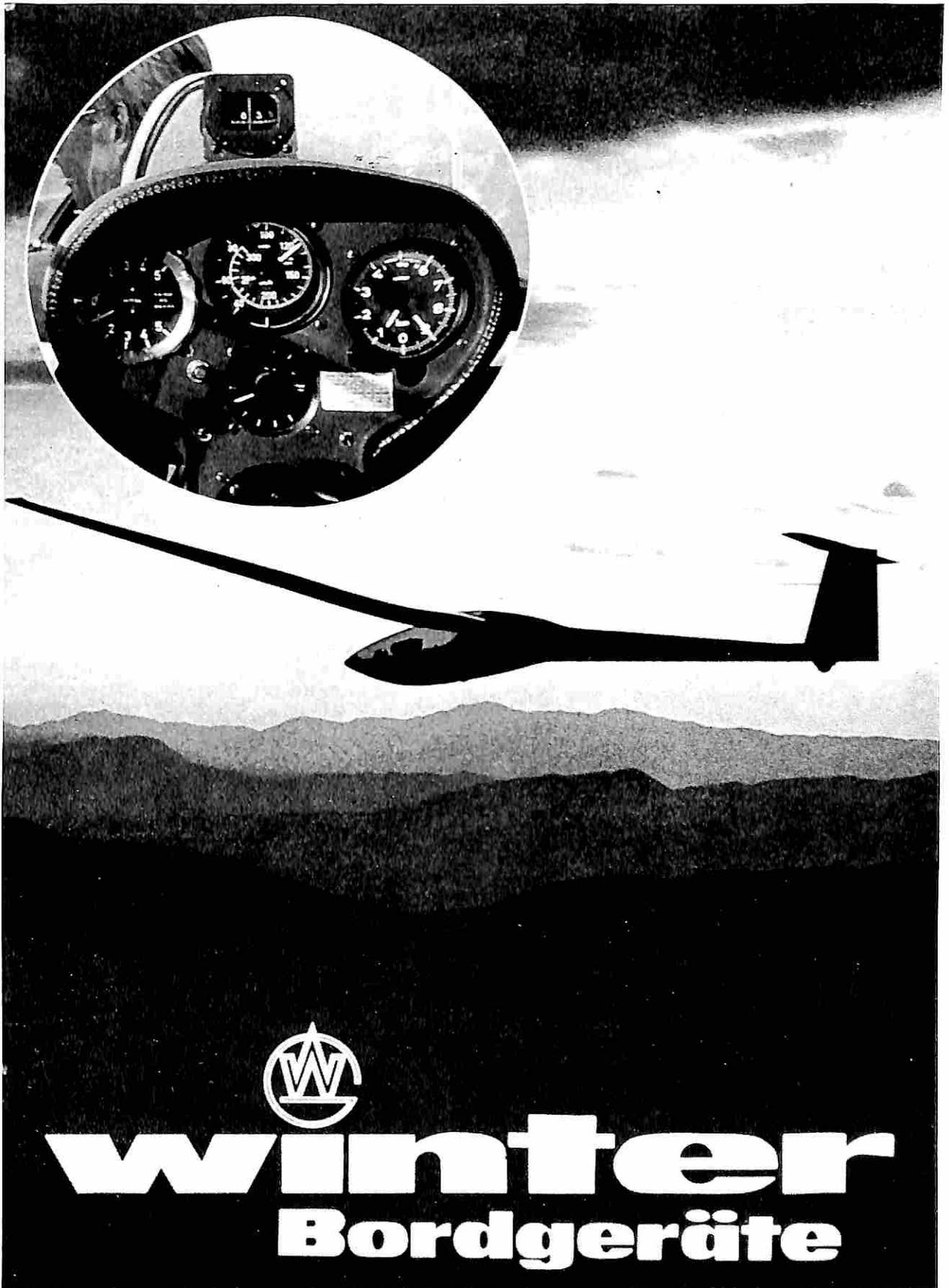
AT 2000 (2) R:

HxLxP: 253x50x232,5 mm

peso: 1,2 Kg

 **BECKER**
FLUGFUNK
Avionics made in Germany

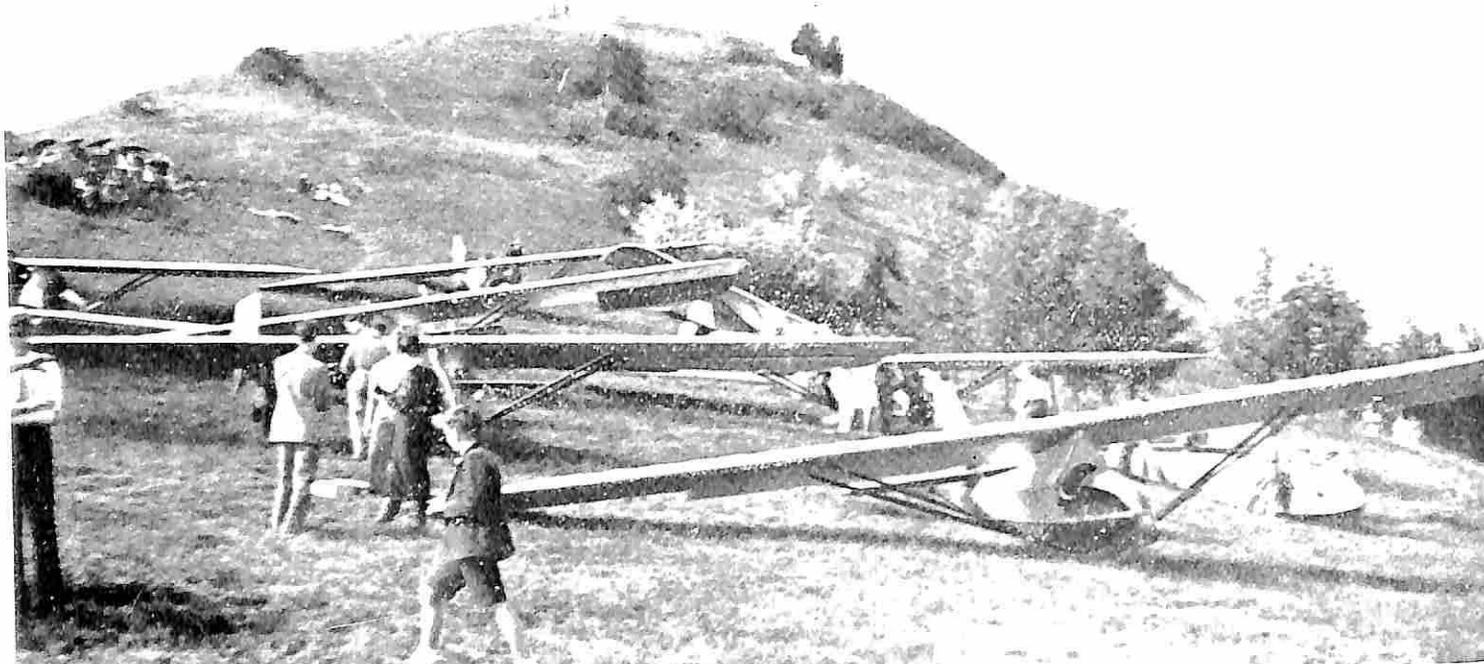
Becker Flugfunkwerk GmbH
Niederwaldstr. 20
D-7550 Rastatt
Tel. (0 72 22) 12-0 · Tx. 781 271
Telefax 12217



GLASFASER ITALIANA spa

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

Oltre cinquant'anni di volo a vela



A.V.A.L.

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

Aeroporto «Paolo Contri» - Telefono (0332) 310073 - Fax (0332) 312722

VELA A MEZZOGIORNO

di ATTILIO PRONZATI

Finito il CIM 90, saturo dei soliti temi, conditi nelle solite formule (ogni tentativo d'innovazione incontra inspiegabili resistenze) cosa di meglio che inventarsi qualche percorso lungo le varianti offerte dalla dorsale appenninica per fare del «buon» volo a vela andando a curiosare ai confini con la Calabria?

Il motore a bordo è una rassicurante compagnia. Se, e sottolineo se, lo si usa con la dovuta diffidenza diventa:

- a) conquista dell'indipendenza nella decisione del tempo di decollo;
- b) diviene quasi certezza di rientro, comunque di un atterraggio in un aeroporto;
- c) l'aliante diviene allora perfetto strumento per sperimentare situazioni meteo e per curiosare nella geografia della nostra Penisola.

Sette giorni post-CIM con libertà di volo!

Cinque voli, eccoli:

un A/R Rieti-Campobasso;

poi per quattro volte raggiungo i confini fra Calabria e Lucania;

— due volte fotografo il pilone prefissato di Grumentum-aviosuperficie ma per rientrare a Rieti devo accendere il motore;

— una volta rientro senza motore ma mi perdo a SW del pilone.

Identifico i monti del Pollino ma quando ristabilisco la posizione un enorme congestus non mi lascia avvicinare al pilone e non riporto a Rieti la foto del punto di virata;

— insisto, ed al quarto tentativo, ho tutto: rientro volovelistico e fotografia.

Il volo riuscito è un prefissato A/R

Labro/Grumentum-aviosuperficie. Poco più di 8 ore e trenta primi di volo per un totale di Km 729,6.

Condizioni medie di volo da deboli e molto deboli a buone.

Durante le quattro partenze si esperimentano, come punti di partenza, anche remoti, la verticale del campo e poi diversi punti remoti quali:

Piediluco, Poggio Bustone e Labro.



Il crinale di Isernia.

Per certe partenze molto mattiniere sembra funzionino bene: Piediluco e Labro perchè permettono di utilizzare i Sabini, sovente i Sabini sono la prima orografia ad avere cumuli per percorrere i primi chilometri verso Sud.

Anche Poggio Bustone rappresenta un interessante punto remoto e permette, in giornate adatte, partenze veloci, per due ragioni:

- a) ci si sgancia a 1300 QFE Rieti;
- b) con questa quota vi è la possibilità di agganciare le termiche del versante di Leonessa che, di primo mattino, possono già avere un plafond oltre i 2000 m QFE e poi permettono un facile, veloce avvio sull'altipiano aquilano.

Il volo Labro/Grumentum-aviosuperficie/Labro.

Meteo assai varia: termiche con cumuli ed ascendenze da deboli a buone, qualche termica secca, fronte di brezza marina, dinamica di pendio. Quote di volo relativamente basse o molto basse in andata fra gli 800 e i 1300 m poi anche 2200 - una punta attorno i 2500 in zona Rivisondoli - un punto basso a poco meno di 200 m sul terreno in prossimità del pilone all'attraversamento della valle di Potenza.

NOTA: Merita attenzione, risultando sovente assai produttiva, la rotta di Rivisondoli: l'ho seguita sovente, quasi in tutti i voli, lungo l'asse Ovindoli, Lago di Scanno, Rivisondoli, Capracotta. È una rotta che permette una velocità media elevata, il plafond sull'altipiano a Rivisondoli è mediamente di almeno 500 m più elevato di quello attorno. In condizioni termiche molto omogenee con cumuli stabili e leggero vento da N può risultare conveniente anche la solita Valle Gialla, Pescasseroli, Isernia. Invece per rientro da S, specie se tardivo, la rotta di Rivisondoli non sempre è possibile per la difficoltà di superare il «gradino» orografico specie se in presenza di vento NE. In questi casi l'alternativa per il rientro diviene:

- a) Castel San Vincenzo-Pescasseroli;
- b) la Val Roveto;
- c) la rotta pedeappenninica W Sora-Frosinone-Fiuggi e poi la valle del Turano.

Tre lunghezze diverse, tre rotte possibili, dipende solo dal tempo che si ha a disposizione. Chiuso l'inciso.

Come stavo raccontando l'attraversamento della valle ad W di Potenza è stato problematico perchè la situazione meteo locale al momento era in fase di transizione e si stavano innescando le condizioni per la formazione di temporali. Era avvenuto un importante ingresso di aria marittima dal Tirreno — lo si capiva dalla foschia — che aveva già colmato il Vallo di Diano e le valli che da esso si diramano.

Evito di poco di accendere il motore perchè mi riesce un parcheggio in dinamica d'attesa contro un costoncino che riceve questo flusso di aria tirrenica. Questa massa d'aria si labilizza al contatto con il terreno secco e surriscaldato della zona. Posso così approfittare della rapida fase di labilizzazione termica arrivando veloce ed alto sul pilone. Dopo la foto posso impostare il ritorno

sfruttando tutto il bordo W della lunga sequenza di congestus, non ancora degenerati ma ben allineati, che mi fanno percorrere circa 120 Km senza spiralarne a velocità elevata. Poi — dopo Avellino — trovo aria meno attiva e con cumuli di valori medi di salita 2-2,5 e questo fin quasi al Matese. Poco prima del Matese l'aria si fa limpida e trasparente, è il segno del vento da N-E. Il fronte di brezza si visualizza e diviene sfruttabile fino ai Monti della Meta. Non mi riesce il tentativo di mantenermi sopravvento alla cresta della Meta di conseguenza ripiego verso un congestus in degenerazione con forti piovoschi in zona di Sora. Poi con grande prudenza seguo la Val Roveto con quota critica fin verso la fine della valle quando, quasi al suo estremo N, mi riesce l'aggancio ad un debole cumulo termico, ma poi di nuovo aggancio la convergenza del NE, che si rimane potentemente nella piana Avezzana non appena mi riesce superare la linea di cresta. Utilizzo un'ampia base temporalesca a Tagliacozzo, poi volo in dinamiche di pendio dalla «lama di coltello» fino a Labro. Dal lago del Salto in poi il vento a terra è un debole ma sufficiente NW che mi porta senza affanni a fotografare Labro illuminata dagli ultimi rossi raggi tangenti del sole al tramonto: indimenticabile!

Il ciclo di 4 voli verso la Calabria 1990 ha avuto un preludio con un A/R prefissata Rieti/Campobasso in coppia con Federico, facile e veloce volo con ottime condizioni termiche: cumuli con basi attorno ai 2500 m, ottimi valori di salita, 3000 m a Rivisondoli. Le altre quattro discese a Montemurro si sono invece svolte con condizioni assai diverse fra di loro, in una è avvenuto l'incontro con un eccezionale fronte di brezza di Mare Adriatico lungo lo zoccolo orografico foggiano e pugliese: oltre 150 Km a velocità indicate fra 160 e 220 km/h. Assai interessante la linea temporalesca maturata nel giro di un quarto d'ora che ha trasformato una zona fino a pochi minuti prima fiacca e turbolenta in una vigorosa situazione che dal pilone mi ha permesso di percorrere oltre 155 Km verso N in poco meno di 48' e con soli 4 giri di spirale. Ogni volo ha permesso di sperimentare situazioni nuove e diverse e di acquisire dati ed informazioni preziose ed interessanti tant'è che sulla base dei dati raccolti durante l'esperienza di Policoro 1989 e con quelli dei voli di quest'anno mi sembra possibile trarre le prime ed approssimative osservazioni.

Quali sembrano essere le migliori situazioni meteo per eseguire i lunghi voli nel mezzogiorno e profondo Sud d'Italia?

1) Situazioni negative sono quelle che favoriscono la formazione di grandi CB quelli che coi loro effetti d'ombra superano la linea della costa sia adriatica che tirrenica: questi fenomeni interrompono i voli. Vedasi atterraggio a Palestrina Policoro 89: il temporale che interrompe il volo era nato ad Est di Rieti e provocò allagamenti in Roma.

Situazioni meteo con sviluppo di congestus e temporali che rimangono delimitati lungo l'asse appenninico ma lasciano larghe fasce insolate fra mare e crinale appenninico. Queste sono condizioni da considerarsi con grande interesse. Forse in senso assoluto le migliori perchè più costanti e regolari le più ovvie e le più facili da sfruttare per un volo pianificato.

2) Non sono ancora certo ma nutro il dubbio se un vento sinottico di NE sia da preferirsi al NW: il primo sembra facilitare maggiormente la formazione di fronti di brezza ma non deve essere troppo forte.

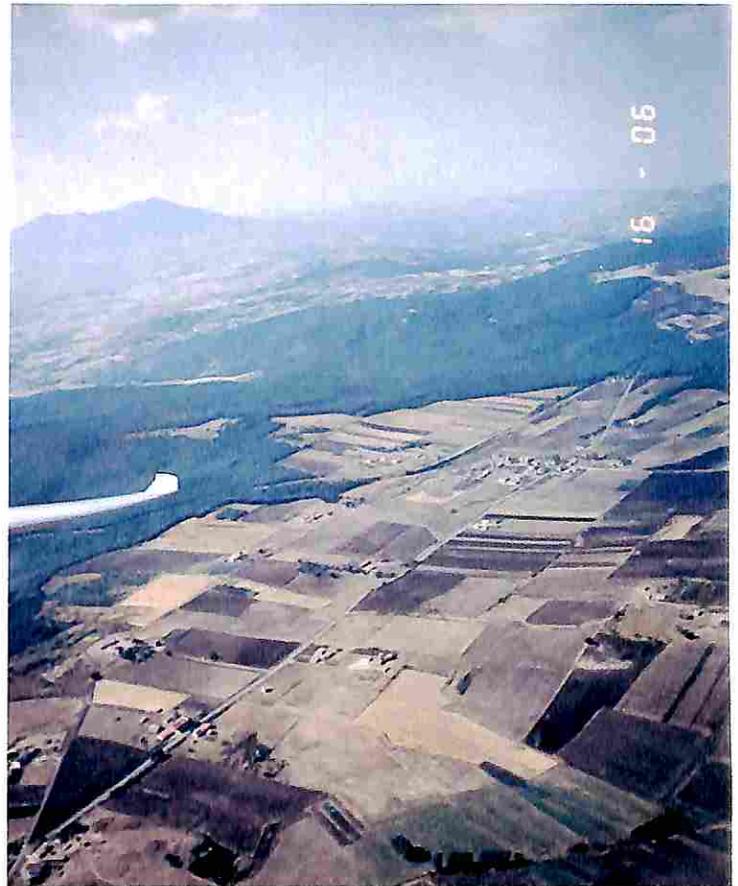
Il NW se porta con sé una massa d'aria generalmente più secca, favorisce la formazione di strade di cumuli almeno per tratti ma non credo possa essere la situazione per i 1000. È una situazione che favorisce voli di A/R dell'ordine dei 750.

3) Il miglior vento sinottico è l'W-SW. Se questo vento si presenta in situazioni di pressioni relativamente alte è da considerarsi la vera «cuccagna»: si rischia di volare senza spiralarne come su di un'autostrada sul fronte di brezza adriatico, quanto di meglio ci si possa augurare. È certo: quando potremo realizzare una sperimentazione metodica delle rotte da Castelluccio alla Calabria a qualcuno capiterà di volare a medie orarie da capogiro!

Fronti di brezza.

Il migliore è quello adriatico che è favorito dalla presenza di venti sinottici del terzo quadrante. Il fronte di brezza tirrenica che si forma con venti dal primo quadrante mi sono sembrati, per le esperienze compiute ad oggi, assai critici, posso supporre un'ipotesi: la massa d'aria portata dai venti di N/E è relativamente più fredda e tende ad «uccidere» l'attività termica. Non lascia molte alternative, si deve solo volare lungo la linea di convergenza cosa che presenta qualche difficoltà ove l'orografia non è omogenea.

Esempio: Benevento, Matese, Monti della Meta,



Le ancora importanti foreste in zona di Melfi.

Orte, Bracciano.

I fronti di brezza più validi sembrano formarsi quando il vento sinottico non supera i 20-25 Km/h e quando in altre parole l'energia di spostamento del fronte di aria fredda e stabile di aria marina si compensa con la forza del vento sinottico: è allora che nella località ove questo equilibrio viene raggiunto — specie se in presenza di adeguata orografia — che il fronte si manifesta stabile e duraturo.

Per i venti di provenienza dal primo quadrante ho già detto.

Quelli del secondo non ci interessano: portano generalmente il brutto stabile e non volovelistico. Il vento del terzo quadrante con situazione generale di relative alte pressioni, è quello che non lascia dormire molto il volovelista che abbia un minimo di sensibilità meteo: non dico altro! È il tipo di vento che organizza il fronte di brezza marino adriatico ma che anche se debole offre una situazione generale termica in generale favorevolissima. Leggasi in proposito la descrizione del volo A/R Rieti/Potenza del 1988.



Il pilone:
la pista di Grumentum.

Affrettata e telegrafica conclusione.

Stiamo ampliando il nostro sguardo dal Gran Sasso d'Italia fino a Reggio Calabria. Lungo questo tratto di geografia abbiamo appurato si possono manifestare situazioni meteo tali da permetterci di effettuare voli di incredibile bellezza e di elevati contenuti sportivi. Non lo abbiamo ancora dimostrato ma sembra oramai vicino il tempo durante il quale assisteremo a voli di mille Km nella acerba primavera lungo le Alpi e nel pieno dell'estate lungo gli Appennini calabresi fino a quelli umbri.

I nostri piloti dispongono potenzialmente di due stagioni e di due opportunità per tentare il «lungo volo» che tanto li affascina.

Inoltre, per Rieti, come campo di gara per i prossimi mondiali per motoalianti, si aprono piloni al Sud che potranno dare respiro alla competizione, e, se lo si vorrà, non solo per quelli. Il prossimo progetto «Grumentum & Policoro 1991» ci fornirà ulteriori preziose conoscenze meteorologiche, volovelistiche e da un punto di vista logistico ci indicherà su quali basi operative poter contare.

«Grumentum & Policoro 1991»

Il programma operativo del Centro Studi del Volo a Vela Alpino è abbastanza sintetico e la realizzazione è stata affidata ad Attilio Pronzati, al quale si devono rivolgere gli eventuali interessati.

Gli scopi si possono dividere in tre settori:

- sportivi, per i piloti interessati ai «mille»;*
- scientifici, per la raccolta delle informazioni meteo;*
- divulgativi, per la promozione del volo a vela nel Sud Italia, con l'impiego di un biposto.*

È prevista la stesura di un regolamento al quale tutti dovranno attenersi.

Il programma operativo avrà luogo dal 29 giugno al 13 luglio 1991, eventualmente diviso in due turni.

Per stimolare l'attività di ricerca e di concreti risultati, il Centro Studi del Volo a Vela Alpino mette in palio il prestigioso Trofeo «Silvio Mazzucchelli» che andrà a premiare il primo volo di mille chilometri.

PERCHÈ IL SONDAGGIO TERMODINAMICO

di DARIO TORRIERI

Il vapore acqueo, al quale è dovuta l'umidità dell'aria, è il prodotto dell'evaporazione delle superfici liquide ed ha un ruolo importantissimo per determinare fenomeni meteorologici. Infatti per la sua condensazione ha luogo la formazione delle nebbie, delle nubi e delle precipitazioni. Inoltre, poichè assorbe calore dove evapora che poi restituisce là dove condensa, trasporta energia termica da un punto ad un altro, anche a notevole distanza.

La quantità di vapore acqueo che l'aria può contenere non è illimitata ma dipende in modo particolare dalla temperatura, ed è tanto maggiore quanto più questa è elevata; per ogni temperatura vi è un limite massimo di contenimento.

L'aria si dice satura quando, per una data temperatura, contiene la massima quantità di vapore acqueo.

L'igrometria è quella parte di Fisica che studia le grandezze igrometriche. Queste grandezze sono: rapporto di mescolanza, Umidità specifica, Umidità relativa e Umidità assoluta.

Altre grandezze che dipendono strettamente anche dalla quantità di vapore acqueo presente in una massa di aria sono: Temperatura di rugiada, Temperatura pseudoequivalente ed il gruppo delle temperatura pseudopotenziali. Quest'ultima grandezza è la grandezza conservativa rispetto al maggior numero di processi, pertanto la più usata.

Essa cambia di valore, non è quindi conservativa, soltanto quando intervengono l'irraggiamento e/o l'arricchimento del vapore acqueo. L'arricchimento di vapore acqueo può avvenire in quota a causa della diffusione per "Turbolenza Meccanica", quando una massa d'aria scorre su strati d'aria più umidi o

saturi, oppure per "Turbolenza Termoconvettiva" quando bolle di aria sature salgono dal basso e poi si mescolano per turbolenza.

Nell'uso pratico, le formule e le equazioni, che intervengono nelle soluzioni dei vari problemi meteorologici, vengono spesso risolte mediante l'uso dei diagrammi termodinamici dell'atmosfera, senza effettuare i relativi calcoli.

In questi diagrammi, che vedremo in dettaglio in seguito, sono tracciate delle famiglie di curve che rappresentano le equazioni dei vari fenomeni che interessano. Il diagramma attualmente in uso nel servizio meteorologico dell'Aeronautica Militare Italiana è il monogramma di Herlofson; esso è in effetti un "emagramma" poichè gode di una particolare proprietà geometrica: l'energia, in una trasformazione a ciclo chiuso, è proporzionale all'aria racchiusa dalla curva che rappresenta la trasformazione sul diagramma.

In effetti il diagramma dà un'idea fedele dello stato termodinamico verticale dell'atmosfera, ed attraverso un'attenta analisi di esso dà anche la possibilità di calcolare il livello del sollevamento convettivo, il livello massimo delle nubi e la possibilità di formazione delle nubi.

Tra le nubi più interessanti per un volovelista sono quelle causate da sollevamento forzato dell'aria e quelle causate dal riscaldamento del suolo. Parlando del sollevamento forzato, affinché si possano sviluppare nubi convettive, sono necessari movimenti verticali premonitori che devono durare alcune ore (con delle velocità aventi come ordine di grandezza il m/sec) e svilupparsi in altezza per alcuni km.

Supponiamo che una particella di aria

umida sia costretta a salire, essa seguirà un processo adiabatico secco sino al livello in cui diventerà satura. Tale livello detto livello di *condensazione per sollevamento forzato* (LCL = *lifting condensation level*), sarà determinato sul sondaggio in corrispondenza del punto d'incontro tra l'adiabatica secca passante per la temperatura della particella al livello di partenza, e l'isofrometrica passante per la corrispondenze temperatura di rugiada.

Se l'atmosfera non è assolutamente instabile, come è accaduto molte volte durante l'ultimo campionato italiano di motoalianti di Asiago, la temperatura raggiunta al livello di condensazione sarà inferiore a quella dell'ambiente, e qualora la particella sia costretta a salire ulteriormente essa seguirà il processo adiabatico saturo.

L'eventuale livello corrispondente al punto di incontro tra l'adiabatica satura e la curva di stato chiamasi livello di libera convezione.

L'area compresa tra la curva di stato e la curva seguita dalla particella è in tal caso negativa e rappresenta l'energia che bisogna fornire ad una particella di massa unitaria affinché questa possa raggiungere il livello di libera convezione; in altre parole se E misura questa energia, la particella raggiungerà il livello di libera convezione se possiede un valore di velocità orizzontale maggiore di $\sqrt{2E}$.

Al di sopra del livello di libera convezione la particella sale spontaneamente fino a quota S , punto in cui la pseudoadiabatica rappresentativa del suo moto, passa alla sinistra della curva di stato. Nel tratto QS la particella d'aria libera la sua instabilità latente.

L'area d'instabilità misura l'instabilità latente che si può liberare.

La quota S indica la sommità media della nube convettiva, però delle protuberanze, oppure cupole, possono svilupparsi, per inerzia fino alla quota Sm.

La quota Sm, quota massima della nube, si determina in modo che l'aria del triangolo Sm o Sm S sia equivalente all'aria d'instabilità. Passiamo ora alle classiche nubi termoconvettive cioè quelle per riscaldamento del suolo.

I cumuli ed i cumulinembi si possono formare durante le ore calde a causa del riscaldamento dell'aria a contatto con il suolo, la quale diventando più calda dà inizio a dei moti verticali, che possono concludersi con la formazione di nubi termoconvettive.

La base della nube termoconvettiva è data dal punto di incrocio con la curva di stato della isogrometria massima passante per il primo punto della temperatura di rugiada (il più basso).

Tm è la temperatura al suolo che si deve raggiungere per dare inizio al processo di sviluppo della nube.

Nell'ipotesi fatta questa Tm è anche la temperatura max al suolo.

Se la temperatura al suolo To si porta al valore Tm, e l'umidità specifica rimane invariata, le bolle di aria che si sollevano da Tm seguiranno una trasformazione adiabatica secca fino al punto Q, in cui diventano sature, avendo l'umidità raggiunto le condizioni di saturazione.

Se le condizioni di stabilità sono tali che l'aria satura da Q può continuare

a salire, seguirà una adiabatica satura, fino al punto S; anzi per inerzia fino al punto Sm. S è la sommità della nube termoconvettiva, Sm è la sommità massima.

L'area To Q Tm è una misura dell'energia, che il sole deve fornire affinché una nube possa iniziare a svilupparsi.

L'ipotesi fin qui fatta, che le particelle d'aria che si sollevano non si mescolino con l'ambiente esterno e conservino la propria identità, costituisce una valida approssimazione ma pur sempre una approssimazione, poichè nella realtà un certo mescolamento si verifica sempre.

Il compito di risolvere i problemi del rimescolamento è del meteorologo previsore.

Questo "sproloquio" è per cercare di far capire al volovelista, anche se solo sommariamente, le grandi difficoltà che si incontrano nel prevedere la temperatura che bisogna raggiungere affinché si abbia lo sviluppo della instabilità termoconvettiva e di conseguenza quale sia il momento migliore per il lancio.

Il mio amico Mioni sta tentando anche la strada del livello d'illuminazione. Purtroppo in meteorologia vige, come sembra, la legge del caos, questo non vuol dire che non ci sia una legge che legghi i fenomeni meteorologici: vuol dire che a causa delle forti connessioni che hanno fra di loro tutti i fenomeni meteorologici, si influenzano vincendevolmente con una legge fisica

ancora non del tutto provata, anche poichè il tutto è influenzato dal suolo; in questa logica dobbiamo considerare la così definita (dagli esperti) "adiabatica di pendio".

Non dobbiamo dimenticare che i pendii sono diversi e che dobbiamo fare le opportune semplificazioni prima di poter giungere ad una conclusione.

Ecco che ritorna alla mente il sondaggio termodinamico dell'atmosfera, attraverso un suo attento esame ed attraverso una oculata analisi della situazione meteorologica attuale e prevista (oggi molto fedele grazie ai potentissimi calcolatori in uso) si può arrivare a determinare in anticipo il momento più favorevole per il lancio.

La scienza meteorologica è oggi arrivata ad un livello elevatissimo, manca però una mentalità volovelista, Questo è il compito che sia io sottoscritto che l'amico Mioni ci siamo imposti al fine di poter raggiungere una sufficiente capacità di previsione che supporti fattivamente i desideri degli addetti ai lavori.

Questo è stato un primo frettoloso incontro, spero di avere più tempo in futuro; per ora allego i sondaggi termodinamici dell'ultimo campionato di motoalianti di Asiago in modo che si possa incominciare a prenderne la necessaria familiarità.

BIBLIOGRAFIA

I. VISCONTI, *Elementi di meccanica e termodinamica dell'atmosfera*, CENFAM, Roma.

CONCORSO INTERNAZIONALE d'ISSOUDUN

30 giugno- 9 luglio 1991

Competizione divisa in due classi, con handicap:

- STANDARD e 15 metri
- LIBERA comprendente 15 metri allungati e biposti
- sono ammessi anche gli alianti motorizzati purchè muniti di barografo indicante la messa in moto
- per ulteriori informazioni contattare:
- AERO CLUB d'ISSOUDUN - B.P. 48 - F 36012 ISSOUDUN - Tel. 54 212127
- YVES DU MANOIR - Tel. 54 840301 - Fax 54 841057

Bologna, 18 novembre 1990: «Briefing delle Due Torri»

«Al momento di andare in macchina ci dicono che il nastro con la registrazione degli interventi deve essere stato manipolato in quanto non risulta leggibile. Ci scusiamo con i nostri quattro lettori ed assicuriamo loro che in merito verrà aperta un'inchiesta. Per non ricorrere agli abituali omissis pubblichiamo due significative immagini lasciando ai suddetti quattro lettori la più libera interpretazione delle stesse».

R.S.



(I nostri complimenti al fotografo, che non conosciamo, per le belle ed insolite immagini scattate in quel di Calcinate).



Indipendentemente dalle interpretazioni il Briefing di Bologna è comunque una bella e tradizionale occasione per celebrare il nostro volo a vela incontrando amici del tempo andato con i quali ricordare tutti gli anni, ma una volta sola all'anno, i succosi avvenimenti dei «bei tempi» i quali, chissà perchè, sono sempre belli, anche se siamo consapevoli che non sempre erano tali.



Il Briefing però non è solo un raduno di «vecchi». S'incontrano anche volti nuovi e giovani, non troppo di quest'ultimi, il che sta a significare che andiamo avanti, che qualcosa si muove e soprattutto che qualcuno manifesta entusiasmo e voglia di operare e questo ci fa perseverare sulla sconnessa strada dell'ottimismo.

Per questo VOLO A VELA ha preso l'abitudine di assegnare, in occasione del Briefing, un

riconoscimento a chi opera in tal senso. Quest'anno i premi di VOLO A VELA sono stati due, attribuiti a Franco Bissaro in rappresentanza dei volovelisti del neo-costituito Aero Club Volovelistico delle Prealpi Venete e ad Andrea Taverna in rappresentanza dei volovelisti di Borgo San Lorenzo, anch'essi recentissimamente trasformati (solo nel nome v.s.) in Aero Club Volovelistico del Mugello.

P.S. - Anche la macchina fotografica è stata manomessa! Non siamo in grado di mostrare i raggianti volti dei premiati.



UNA SIMPATICA ABITUDINE?

Sarebbe certamente auspicabile, ma dipende esclusivamente da voi o dai vostri preposti. Noi faremo di tutto perchè diventi una valida ed attendibile fonte di informazione senza per questo trasformarsi in una delle tante scartoffie burocratiche.

Ecco qui di seguito il testo della lettera inviata ai trenta centri di attività, lettera che richiamiamo all'attenzione di quei centri che ancora non hanno risposto al brevissimo secondo questionario.

LA REDAZIONE

Agli Aero Club ed ai Centri che svolgono attività volovelistica.

Richiamandoci alla nostra lettera dello scorso agosto con la quale davamo inizio alla raccolta di dati statistici, siamo a trasmetterVi i risultati ottenuti e nello stesso tempo a ringraziarVi per la partecipazione.

Riteniamo che l'unito prospetto rappresenti una attendibile realtà anche se qualche piccolo centro di attività volovelistica può esserci sfuggito (speriamo si faccia vivo per segnalarci la sua esistenza) e se qualche numero sarà da rivedere o specificare.

Siamo convinti che l'aver risposto al questionario non sia costato molta fatica e — nel tentativo di poterlo trasformare in una «simpatica abitudine» — siamo ad allegarvene un secondo!

Non spaventateVi, è brevissimo e ci serve per stabilire un contatto con la persona addetta al fine di poter rendere più significative le cifre raccolte e nel contempo gettare le basi per una eventuale futura pubblicazione di una guida del nostro volo a vela. Cordialmente.

VOLO A VELA

IL VOLO A VELA IN ITALIA = STATISTICA ANNO 1989

località	piloti	alianti	motoal.	traini	ore v.v.	brevet.	ins/arg	terreno
1 RIETI Ae.C.	170	8	1	2	2.146	22	5	DEM (1)
2 MODENA	10	2	=	1	215	11	3	PRIV
3 ASIAGO	15	18	1	1	983	=	=	DEM (2)
4 VALBREMBO	95	17	1	5	5.674	19	5	PRIV
5 TRENTO	30	10	1	7	800	=	3	DEM
6 BORGIO S.L.	25	11	=	1	1.450	=	1	AVS
7 OSOPPO UD	35	7	1	1	800	=	3	AVS
8 CAIOLO SO	18	1	1	1	537	=	=	AVS
9 ALZATE CO	150	25	3	3	3.785	18	10	PRIV
10 AOSTA	80	9	1	6	3.456	4	=	PRIV
11 CREMONA	35	10	2	1	908	3	3	PRIV
12 TORINO	100	31	5	3	3.410	=	6	PRIV
13 FOLIGNO	50	7	=	2	656	10	1	DEM
14 PARMA	20	10	=	2	908	=	3	AVS
15 FERRARA	65	14	4	2	1.213	8	=	DEM
16 T. ALFINA VT	25	3	1	1	620	5	=	AVS
17 ROMA	120	10	=	2	2.250	34	2	DEM
18 VERONA	18	1	=	1	133	=	=	DEM
19 NOVI LIG.	65	7	2	3	1.310	8	2	DEM
20 CALCINATE VA	150	45	2	5	6.164	18	7	PRIV
21 TORTONA AL	16	9	=	1	600	=	1	AVS
22 UDINE	29	3	=	1	225	6	=	DEM
23 GORIZIA	20	3	=	1	85	=	=	DEM
24 L' AQUILA	36	9	1	1	1.801	36	=	PRIV
25 BOLOGNA	34	4	1	1	242	6	1	AVS
26 RIETI AeCCVV (176)		18	=	6	4.035	=	51	DEM (3)
27 BOLZANO	74	10	1	1	1.583	9	2	DEM
28 VIPITENO BZ	15	5	=	=	550	=	=	AVS (4)
29 LUCCA AeCVTOSC.	18	2	=	1	230	6	=	DEM
30 PADOVA	40	7	1	1	600	7	=	DEM
	1.558	316	30	64	47.369	230	109	

1 - numero dei piloti in eccesso ?

2 - numero dei piloti in difetto ?

3 - ore di volo riferite ai soli alianti dell'AeCCVV

4 - attività con il solo verricello



VAL DI CHIEN TI

Macerata con il naso all'insù!

di CLAUDIO CICCARELLI

Domenica 25 novembre, sull'aviosuperficie Val di Chienti, nel Comune di Corridonia, si è volato in aliante!

Due trainatori e due alianti biposto si sono alternati in una serie di decolli ed atterraggi dando così l'opportunità a tutti i soci del Club Aeronautico Maceratese di provare per la prima volta l'emozionante volo senza motore.

Tale iniziativa si è potuta concretizzare grazie all'Aero Club d'Italia ed alla sensibilità e lungimiranza del suo Presidente Avvocato Testa, e del Presidente dell'Aero Club Centrale di Volo a Vela, Ingegnere P. Pugnetti.

È stato un vero successo, malgrado l'incertezza del tempo siamo riusciti a far volare una cinquantina di persone.

Un grazie particolare va all'Ae.C. Centrale, agli amici Ettore, Pram e Sandro, all'Ae.C. di Foligno, a Dario, a Forestino ed ai trainatori che con la loro instancabile opera hanno portato un angolo del mondo volovelistico a Macerata. Grazie a tutti i soci e collaboratori del C.A.M. Club Aeronautico Maceratese ed al loro entusiasmo.

Nei giorni successivi abbiamo dovuto rispondere a molte telefonate di gente che chiedevano quando e come prendere il brevetto. A tutti abbiamo risposto che presto, molto presto, si farà qualcosa anche nella nostra regione.

* * *

Il silenzio sornione di una mattinata domenicale maceratese, è rotto dal rombo arrancante dei motori di aeroplano.

Evidentemente non si tratta del solito aeroplanino che, di tanto in tanto, appare bighellonando sopra le piazzette, o i tetti della nostra città, o del ronzio ormai abituale di qualche deltaplano con motorino levatosi di buonora, che non sorprende più nessuno, né induce a curiosare. Ma la musica non è la stessa, la gente per strada, sente che il rombo è diverso. Il

passante si ferma, e con il naso all'insù, scopre incuriosito una insolita scena. Un aeroplano che si traina dietro una stupenda libellula, dalle lunghissime ali, e dalla linea sottile ed elegante. Si formano gruppetti, qualche finestra si apre, qualche bambino indica il cielo.

L'aeroplano sgancia, si butta in picchiata, e se ne va. L'aliante rimane solo, libero, luccicante al timido sole, adesso è lui il protagonista di quel cielo, lui ed il pilota che lo manovra. Comincia a volteggiare nell'aria silenzioso e filante. La gente con il naso all'insù lo segue in tutte le sue manovre, lo ammira compiaciuta, commenta, lo guarda di nuovo, e pensa, magari con un pizzico di invidia — chi mai saranno quei piloti che stanno godendo il piacere del volo ecologico, di quel volo silenzioso?! —

Macerata con il naso all'insù! È ormai quasi mezzo secolo che non si vedeva gente scrutare con insistenza il cielo. Da quando stormi di aeroplani oscuravano il blu degli anni quaranta. In quel periodo l'espressione di chi guardava all'insù, non era, la stessa di domenica mattina, perchè allora per ognuno, era tristemente scontata la destinazione di quei voli.

Per l'aviosuperficie Aldichienti, domenica, non è stata, né voleva essere una manifestazione, si è trattato invece di qualcosa molto più importante per il volo a vela italiano che si potrà ricordare come: «la prima giornata nelle Marche del volo in aliante». Allo scopo di avvicinare, promuovere, e divulgare, lo sport del volo a vela tra i giovani, vi saranno altre giornate come questa, che verranno realizzate sotto forma di manifestazione, per dare a tutti la possibilità di conoscere da vicino, la poesia di uno sport ecologico ed avvincente, che avvicina alla natura, e fa sentire il pilota parte di essa.

TORINO

Da Torino la vigilia della gara minuto per minuto

di MONICA



Era una notte buia e tempestosa, ma all'interno degli hangar l'attività fremeva.

Tra un aliante e l'altro strani personaggi in tuta verde si aggiravano inquieti.

Tutti pensammo: «Saranno i nuovi E.T.?».

Ebbene no! Erano i concorrenti alla vigilia della grande gara: il «Trofeo Città di Torino» (applausi). Oltre ai nostri migliori piloti, erano giunti da terre molto lontane anche i milanesi con i loro nomi di battaglia come il mitico «Folco».

Questi nomi facevano rabbrivire i nostri concorrenti. Quale maestosa bravura si nasconde dietro a quei nomi?

Ma a rompere questi attimi di tensione fu un urlo che si levò improvviso.

Un aliante d'or doublé in scala 1:200, decollava dal

petto di una simpatizzante, per atterrare sul posteriore dell'unico squadrista motoriaio.

«Razzisti!» fu l'unica risposta. Ma questa è un'altra storia.

Tutto procedeva regolare: i soliti controlli e le modifiche per migliorare le prestazioni degli alianti. In un angolo buio dell'hangar, Beozzi con elmetto in testa, montava i suoi missili «anti-Marchisio», le bombolette lacrimogene da lanciare nei finestrini degli avversari, e radar vari.

Probabilmente sforzi inutili, perchè Marchisio aveva già scavato la trincea con tanto di filo spinato, nella quale mettere il figlio per mantenere segreti i loro contatti radio.

«Ciku-Ciku, qui base Alfa al comandante Giorgio». Mossa astuta sapendo che il Tony avrebbe tentato di

conoscere le sue tecniche di volo.

Altra figura ambigua che girava sui tetti degli hangar, era il nostro grande stregone, pardon, il nostro meteo Mion, che guardando verso l'alto aspettava dal cielo un segno o una risposta alle sue domande.

E che dire dei milanesi?

Il Folco, personaggio simpaticissimo, faceva amicizia con i torinesi, mentre per quanto riguarda Bruni, si pensava di mandare la mascotte a sondare il terreno. Ma la cosa non poteva funzionare per via del suo grosso fidanzato.

I nostri piloti erano così passati ad un'altra soluzione per spiare Bruni: microfoni nascosti qua e là nella sua roulotte.

Risultato: rumori molesti irripetibili.

Continuando la carrellata, si potevano scorgere Grinza e Borelli che ancora sprovvisti di alianti, avevano formato un duetto.

Borelli preparava non la maschera d'ossigeno, ma

bensì la maschera anti-gas per salvare i giovani polmoni durante il volo, dall'alto tasso d'inquinamento provocato dalla pipa di Grinza.

Altri concorrenti si erano procurati dei dadi da portarsi in volo per le eventuali decisioni importanti da prendere.

Una strega si lanciava in danze voo-doo intorno agli alianti degli avversari di Francese.

Ultimi ritocchi, ed ecco il mitico giorno!

All'alba, i piloti del club e non, si avviavano trascinandosi a smaltire i postumi della notte trascorsa su cartine e foto di piloni, al bar del signor Antonio. Alle 12.30 l'inizio.

E qui finisce la storia, perchè il resto della gara è stato già raccontato in versione seria da qualcuno più competente.

Vi lascio così con l'ultimo grido di battaglia di Grinza al decollo: «Banzai!!!».

* * * * *

ALZATE/ MISSAGLIA

16° TROFEO COLLI BRIANTEI

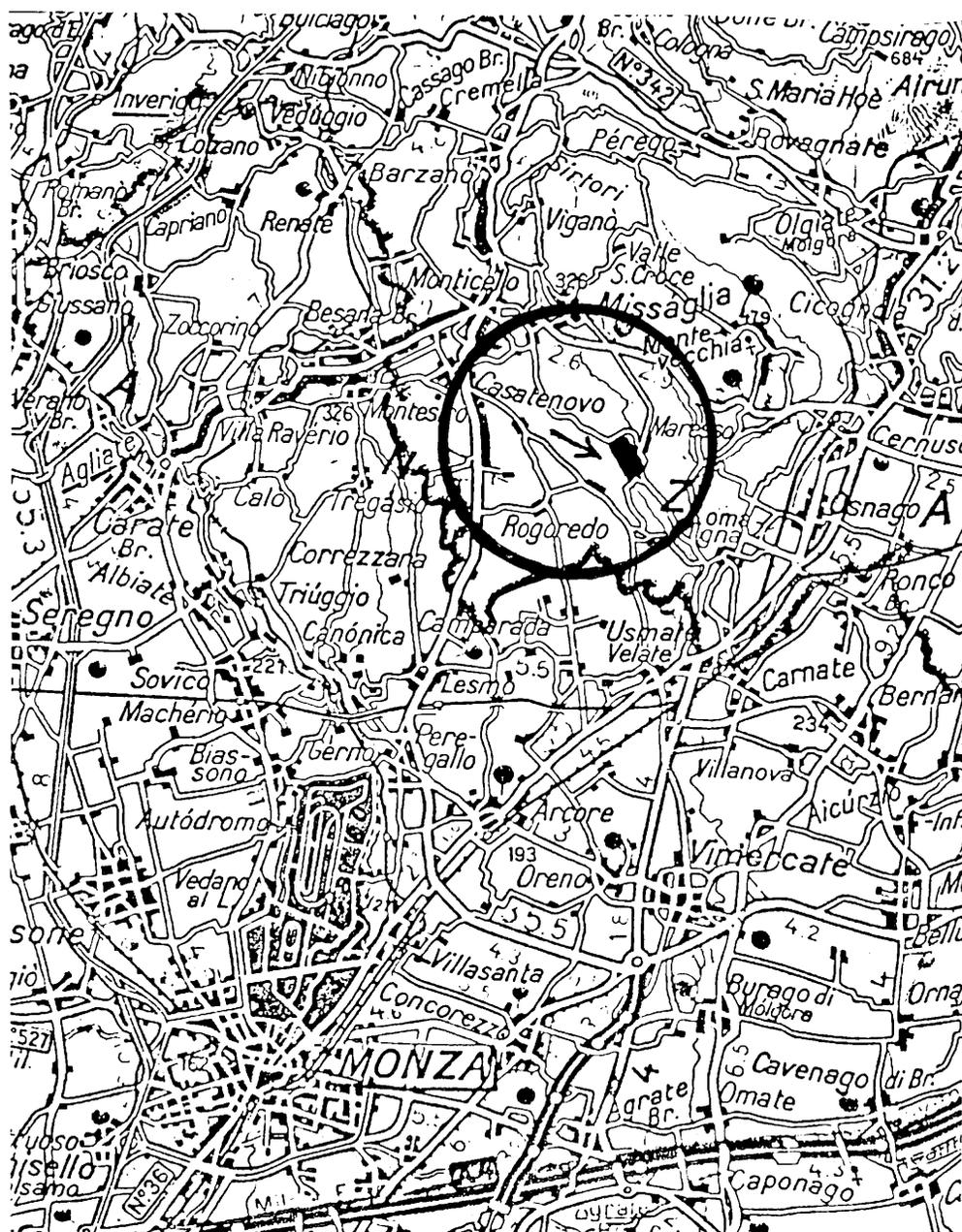
La novità nella tradizione

Anche quest'anno si svolgerà, come di consueto, il TROFEO COLLI BRIANTEI, ma cambia la base operativa. A differenza di quanto indicato sul calendario sportivo nazionale, la competizione lascia il campo di Alzate per trasferirsi sull'aviosuperficie di Missaglia, dalla quale speriamo continuerà a svolgersi anche per gli anni successivi; le date restano invece quelle precedentemente indicate e cioè: 24-25-26 maggio e 1-2-(3) giugno.

L'aviosuperficie di Missaglia si trova a circa 20 Km ad Est di Alzate.

Vi attendiamo numerosi sulla nostra nuova base.

A.V.M.



CALCINATE

È abbastanza facile incappare nella stupidità umana, mentre è più difficile capire cosa la mette in moto. Rimane il fatto che potremmo anche essergliene grati, in quanto ci permette di presumere di esserne meno afflitti.

Trent'anni fa, sul Campo dei Fiori, precipitava e moriva Paolo Contri, progettista dell'aeroporto che poi prendeva il suo nome, e sul luogo dell'impatto ponemmo allora una croce di ferro con il suo nome.

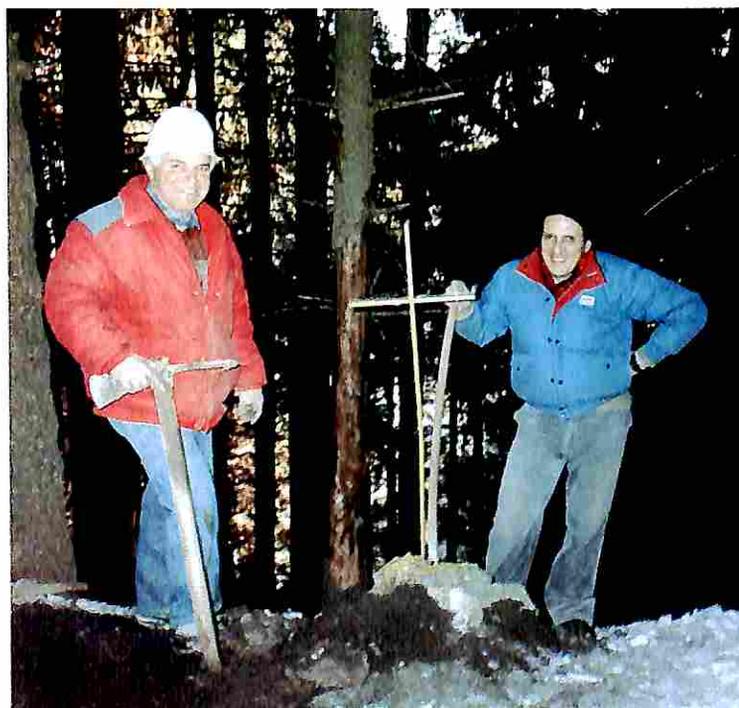
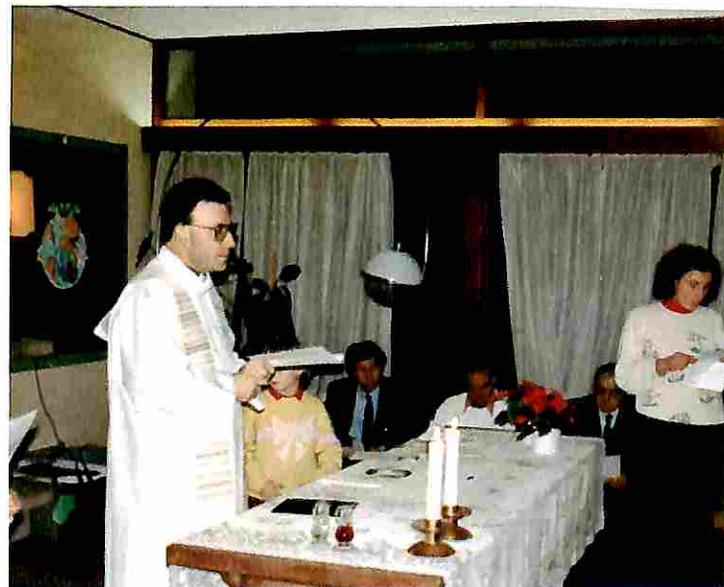
Quest'anno qualcuno l'ha divelta e fatta cadere nel ripido pendio sottostante.

Informati del fatto, si sono messi in moto gli amici del Club Novanta e, malgrado l'abbondante nevicata, la croce è tornata al suo posto con un basamento ancora più consistente.

Grazie ad uno stupido, si è cementata una croce, un ricordo, un'amicizia ed una solidarietà di intenti.

Qualche giorno dopo, in occasione dell'abituale riunione sociale per ricordare N.S. di Loreto, abbiamo festeggiato i primi 25 anni di sacerdozio del nostro «aeroprete», don Adriano Sandri, ringraziandolo per le molte silenziose «intercessioni».

In tale occasione il Centro Studi ha consegnato il Trofeo «Franco Mazzucchelli» a Roberto Monti che lo ha conquistato definitivamente vincendo la classe Libera negli anni 1988, '89 e '90.





ASIAGO

Gara internazionale e 2° Campionato Italiano Motoalianti

Notevole è stato il gradimento espresso dai partecipanti al 1° Campionato Italiano Motoalianti svoltosi, l'anno scorso, ad Asiago. Tant'è che proprio su loro insistente invito l'Aero Club Prealpi Venete si accinge ad organizzare la seconda edizione di tale manifestazione. Anzi si spera di farne un evento molto più consistente, di quello precedente, per la auspicata partecipazione di un buon numero di piloti stranieri e dato il carattere di pre-mondiale o pre-europeo che assumerà la gara stessa. L'Italia infatti ospiterà nel '92 il Mondiale o l'Europeo di motoalianti, per cui la manifestazione di Asiago costituirà pure un ottimo banco di prova e di affiatamento per l'organizzazione italiana.

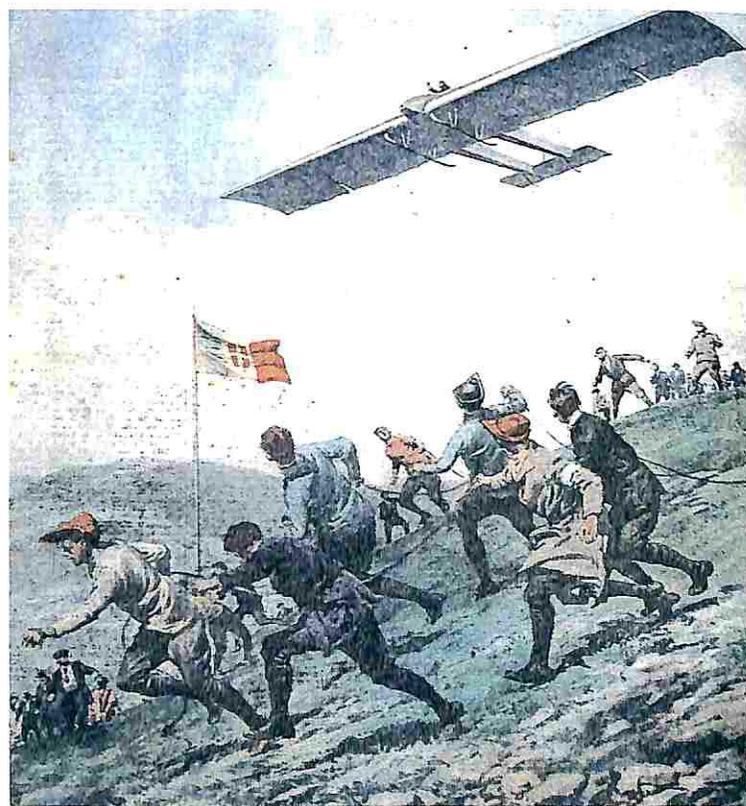
La competizione avrà luogo tra domenica 28 aprile e domenica 5 maggio, un periodo tradizionalmente assai favorevole per il veleggiamento sulle Alpi. Se poi il tempo sarà come quello dell'anno scorso i voli non potranno che essere strepitosi... per di più si vorrebbe estendere il campo di gara anche alle confinanti vallate austriache.

La competizione è aperta ai motoalianti mono o biposto autolancianti ed autosostentatori delle Classi I e II (apertura alare rispettivamente maggiore o minore di 18 m).

Il regolamento è quello normalmente in vigore per i Campionati Mondiali od Europei.

I piloti interessati a partecipare sono pregati inviare la loro adesione al più presto (quota d'iscrizione L. 300.000).

Per ulteriori informazioni o iscrizione rivolgersi a:
Dr. Enrico Mioni - Telefax 049-779090.



*Le prime prove dei velivoli senza motore in Italia.
La partenza di un apparecchio italiano al concorso internazionale che si è tenuto sul Monte Sisemol
(Altopiano dei Sette Comuni). (Disegno di A. Beltrame).*

26 Ottobre 1924

UN PONTE VOLOVELISTICO!

di CLAUDIO CAVOLLA

È stato un puro caso, mi trovavo in vacanza con la famiglia in Corsica e quel giorno, dato che sulla costa «tirava» un Mistral da almeno 40 nodi (la pacchia dei windsurfisti del posto) si è deciso di andare a visitare l'interno di quella splendida isola, che io definisco mini-continente per gli spettacoli naturali che offre.

Mentre tutti, chi più chi meno, ammiravano le cose terrene, io come al solito camminavo con il naso per aria, andando in estasi per le splendide formazioni lenticolari di imponenza e rotondità giunoniche.

È stato un attimo solo che un luccichio nel cielo, riflettendo un raggio di sole, ha richiamato la mia attenzione che subito si materializzò in qualcosa di familiare: un aliante!

In men che non si dica imbastii un itinerario turistico nella vicina città di Corte per permettere ai miei di razzolare tra le mura storiche di quel che fu l'antica capitale della Corsica con l'antica rocca sede del Governo.

E dato che a loro degli alianti non gliene importa un accidente, schizzai via da solo alla ricerca dell'aeroporto. Ecco cosa ti scopro: nel centro di una verdeggiante pianura a pochi chilometri da Corte, ben contornata da montagne di 1000-1800 m con dei bei costoni disposti in vario modo, vi è una splendida pista di macadam lunga 940 m e larga 20, disposta per 12-30 con entrata pressochè zero. Lì vi è un bell'hangar atto a contenere 6-7 alianti e una moderna palazzina uffici. Scopro che il tutto è nato da soli 2 anni, è gestito da marito e moglie entrambi istruttori che curano la nascita di nuovi piloti. Entrambi molto ospitali (parlano bene il francese) mi mostrano con orgoglio la loro flotta:



CARTE D'ATERRISSAGE A VUE

Lat : 421727 N Long : 0091138 E
 Situation : 3 km SE de Corte

Alt 345 m 1132 Ft
 (40 hPa)

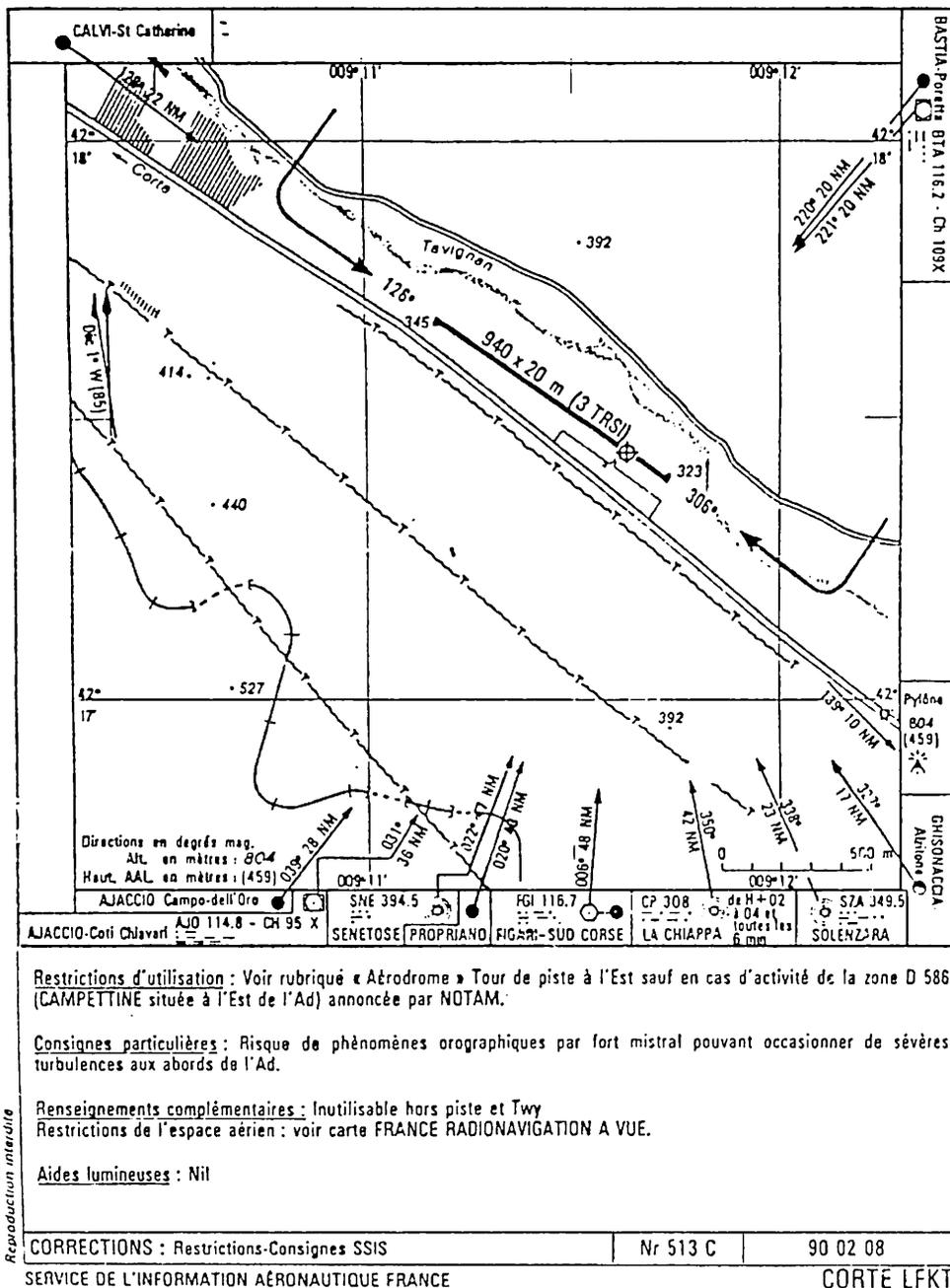
CORTE LFKT

FRANCE 20 HAUTE CORSE
 FIR : Marseille

ACC : MARSEILLE Information 120.550 MARSEILLE Contrôle 130.950

App : Nil

Twr : Nil



un vecchio e mastodontico WK30 bi-postoscuela francese di tela e legno con tanto di cerniere lampo sui fianchi per l'ispezione dei rinvii ed un monoposto moderno da performance che loro chiamano «en plastique» che vola solo nelle grandi occasioni.

Mi spiegano che a soli 20 Km vi è il monte Cinto con i suoi 2710 m! È il più alto dell'isola comunque ben contornato da altri gruppi e massicci molto appetitosi. Questa caratteristica fa sì che anche in pieno agosto torrenti e ruscelli siano ben riforniti d'acqua, al contrario della nostra Sardegna, isola solo apparentemente gemella.

Loro purtroppo non hanno esperienza di volo d'onda, per i limiti della loro struttura e della relativa giovane età del Club. Comunque garantiscono che «botte da rotor» ne hanno già assaggiate.

Vengo comunque a sapere che raggiungendo i 4000 m QNH si gode della grandiosa emozione di vedere tutto il contorno dell'isola, dalla costa sabbiosa ad est a quella rocciosa a ovest con le splendide bocche di Bonifacio a sud.

Ora la mia fantasia galoppa, immaginando voli d'onda che consentano un guadagno di quota tale da stabilire un «ponte volovelistico» con i nostri amici sardi.

Hai visto mai che lo si possa realizzare portando laggiù le nostre ali e la nostra esperienza? Io lancio l'idea!

* * * * *

AERO-FIERA DI FRIEDRICHSHAFEN 20/24 MARZO 1991



UNO PER TUTTI - TUTTI PER UNO

Volo di squadra in Danimarca

di UGO PAOLILLO

Le gare di classe club non sono molto considerate in Italia, a differenza di altri paesi europei, dove le caratteristiche del territorio, la maggior diffusione del volo a vela, la diversa mentalità del volovelista medio e l'eterogeneità del parco alianti favoriscono l'effettuazione di competizioni con velivoli di prestazioni minori.

Non stupisce, pertanto, che la squadra italiana si sia presentata all'appuntamento dei Campionati Europei di classe club, nell'edizione danese, in Arnborg (2-19 maggio 1990) con due soli piloti, per giunta con scarsa esperienza di competizioni all'estero; mentre Francia, Germania, Cecoslovacchia, Ungheria, Jugoslavia abbiano inviato rappresentanze di piloti numerose e di notevole livello agonistico. Ha vinto la Cecoslovacchia con Milos Deder, pilota di vasta esperienza, ormai un professionista; ma, sei giovani volovelisti francesi (età media 26 anni), si sono piazzati, su 36 concorrenti, al 2°, al 3°, al 5°, al 6°, al 7° ed al 14° posto, battendo gli agguerriti tedeschi ed effettuando un tipo di volo davvero invidiabile, in merito al quale può essere utile spendere due parole.

Ho osservato i francesi a terra e in volo quel tanto che basta per essermi fatto qualche idea.

Mi hanno impressionato, innanzitutto, la disciplina e l'affiatamento che regnavano all'interno della squadra. Intendiamoci, non un'obbedienza di tipo gerarchico, ma una distribuzione ed un'osservanza di compiti quasi professionale in funzione della scelta di portare l'intera squadra in vetta alla classifica e non un singolo pilota.

Insomma, una diversa strategia senza dubbio più aggiornata, più formativa e più vincente, sulla quale impostare i risultati di una competizione. Soprattutto, se si considera che, particolarmente nelle gare internazionali, l'agonismo non può essere inteso, in maniera riduttiva, come prevalenza del campione di turno su tutti i concorrenti, compresi quelli della stessa équipe, ma va concepito piuttosto come il successo della nazione in grado di dimostrare di aver raggiunto un tale livello tecnico-sportivo da assicurare ai piloti della squadra di bandiera i primi posti nella classifica.

ANALISI DELLE PRESTAZIONI DELLA SQUADRA FRANCESE NELLE SINGOLE GARE

Va premesso che si è gareggiato con il foto-time e che il percorso medio delle gare è stato di 205 km effettuati su farfalle e/o spezzate, tenuto conto delle dimensioni dell'area in cui si è svolto il campionato, grosso modo un rettangolo largo 60 km e lungo 150.

Primo giorno di gara

Alta pressione - vento da W/NW: 10/15 KTS; basi 1500/1700 mt QNH.

La squadra francese si divide in due formazioni di tre piloti ciascuna, composte rispettivamente da B01 - AF - H e da HW - ED - 33. Il foto-time del traguardo di partenza viene effettuato dalle due formazioni con l'intervallo di un minuto tra l'una e l'altra.

Al traguardo di arrivo cinque piloti tagliano quasi contemporaneamente, H rimane distaccato di circa 7'. La squadra ottiene piazzamenti tra il 9° ed il 20° posto-Da notare, salvo a riprendere il discorso più avanti, che al primo ed al secondo posto si collocano i due piloti Cerny e Dederà (da cui è composta la squadra cecoslovacca) che voleranno in coppia fissa per il tutto il campionato, eccetto in due occasioni.

Secondo giorno

Alta pressione - vento da Est: 5/10 KTS, basi 1300/1500, termica secca.

La squadra francese cambia tattica; si formano tre coppie di piloti AF - 33; B01 - H; 3W - ED.

Le prime due tagliano il traguardo di partenza intervallate da 1', la terza a 10' dalla prima coppia.

A causa delle condizioni meteo, tutti i piloti atterrano fuori campo. La gara diventa di distanza.

Le prime due coppie AF - 33, B01 - H si ricongiungono in volo ed arrivano quasi a completare il percorso atterrando a circa 5 km di distanza l'una dall'altra e piazzandosi tra il 4° e il 15° posto.

È opportuno rilevare che tra il pilota che ha percorso la maggiore distanza (Dederà, 264 km) ed il pilota francese piazzatosi 15° (254 km) vi è uno scarto di soli 10 km.

La terza coppia di francesi si colloca al 31° posto (3W km 146) ed al 33° (ED km 139).

Terzo giorno

Pressione in diminuzione, venti da Est - 5/10 KTS quasi fino a 2000 m, cumuli solo nel primo lato. La giornata matura dopo le 15,30.

La squadra francese mantiene la divisione in tre coppie, senza alcuna variazione all'interno di ciascuna coppia.

Tra parentesi, AF - 33 e B01 - H durante l'intero campionato si separeranno solo eccezionalmente; più disunita, invece, si manifesta la coppia 3W - ED, che, non a caso, nella graduatoria finale, figurerà con un minor punteggio, piazzandosi i due piloti al 7° ed al 14° posto.

Le coppie B01 - H 3W - ED, tagliano il traguardo di partenza contemporaneamente, AF - 33 dopo 12'. 3W vince la gara.

AF - 33 ottengono il 5° ed il 6° posto; B01 - H il 20° e il 21° posto; ED il 24°.

Quarto giorno

Pressione in ulteriore diminuzione - venti da SW, 15/20 KTS - basi 1000/1200 m.

Solo 1/3 dei concorrenti completa il percorso.

H parte per primo. Lo seguono, dopo 4/5 minuti, 3W, B01, ED e, dopo 10', 33 - AF.

I francesi si piazzano nei primi 11 posti.

B01 vince la gara; ED - 3W si piazzano al 5° ed al 6° posto; 33 - AF al 7° ed all'8°; H all'11°.

Quinto giorno

Bassa pressione - venti da SW 15/20 KTS - piovoschi; basi 1000 m. 33 - AF partono per primi; li segue, dopo 2', ED e dopo 80' (ottanta) H, B01, 3W.

Meno di 1/3 dei concorrenti completa il percorso.

Ci riescono AF (4°) e 33 (9°), mentre H - B01 (12°.13°), 3W (14°), ED (27°) atterrano fuori campo.

Sesto giorno

Bassa pressione - venti deboli. Si gareggia sotto una copertura di nubi basse (800/900 m).

Nessuno dei concorrenti completa il percorso (145,5 km).

ED - 3W partono per primi, seguono 33 - AF 10', B01 - H dopo 27'.

Le due coppie partite per prime (ED - 3W; 33 - AF) si disuniscono.

AF raggiunge durante il percorso 3W e atterra fuori campo con lui; B01 - H raggiungono 33 e volano insieme.

ED vince la gara (143,5 km); 3W, sganciandosi dal compagno, si piazza al 16° posto (68,5 km); AF è 15° (km 68,5); 33 è 10° (km 120,5); B01 è 11° (117 km); H è 14° (112,5 km).

Settimo giorno

Post frontale. È la sola gara di pura velocità. Cumuli disposti regolarmente su tutto il percorso, basi a 2000-2400 m, ascendenza media 2-2,5 m/sec. Tema di 273, 5 km, piuttosto corto rispetto alle possibilità della giornata, ma, la sera, sono previste la premiazione e la cerimonia di chiusura.

H - ED e B01, volano in formazione, partono per primi e si piazzano rispettivamente al 12°, al 13° ed al 14° posto.

Li precede, nella classifica della giornata, 3W, partito circa 18' dopo, e li segue la coppia 33 - AF (16°-22°) partiti dopo circa 15'.

* * * * *

Si può ragionevolmente ipotizzare che il successo della squadra francese sia stato determinato dai seguenti fattori:

a) la scelta del numero dei piloti dell'équipe, rilevata si ottimale per varie ragioni, tra le quali l'aspetto finanziario, quello gestionale, la preparazione e la formazione omogenea dei concorrenti, la variabilità delle tattiche;

la presenza di un capo-squadra, come Jackie Clairbaux, pilota esperto, che abbia l'età giusta, non troppo giovane né troppo vecchio, rispetto all'età media dei piloti della squadra, sia carismatico quel tanto che basta per imporsi e frenare le possibili intemperanze e venga munito dei poteri necessari;

lo scopo finale: piazzare il maggior numero di piloti ai vertici della classifica;

d) il metodo ovvero le tattiche.

Disponendo di sei piloti la scelta fra le variabili; volo in tre coppie, o in due formazioni di tre piloti, o in una formazione di tre piloti, più una coppia e un pilota solista, è stata effettuata in funzione del complesso delle caratteristiche della giornata, non solo di quelle meteo.

Per esempio, si nota che nel primo giorno di gara si è dato peso alle condizioni meteo, prevedibilmente omogenee lungo tutto il percorso, ma si è tenuto conto anche di altri fattori, quali la scarsa conoscenza degli altri concorrenti e del campo di gara, nonché il non essere ancora entrati nel vivo della competizione. In questo caso, è presumibile che si sia operata una scelta per così dire prudentiale: due

formazioni di tre piloti, con taglio del traguardo di partenza quasi simultaneo ed arrivo in formazione di cinque piloti, il che significa che le due formazioni si sono riunite durante il percorso ed hanno volato insieme.

Certo, può darsi che la scelta abbia prodotto, nel complesso, un volo meno veloce e che uno o due dei piloti avrebbero potuto piazzarsi meglio volando da soli piuttosto che nel gruppo. Ma va osservato che nel primo giorno di gara l'intera squadra francese ha ottenuto punteggi compresi tra gli 800 e i 900 punti. Non è roba da poco. Nelle gare successive, salvo l'ultima, è stata privilegiata la scelta della divisione della squadra in tre coppie, e della separazione dei tempi di partenza tra due coppie che partono insieme e la terza che fotografa la start-line con un distacco minimo di 10'.

Ciò consente alla coppia che parte per ultima di avvantaggiarsi dai dati forniti da più piloti della stessa squadra, con conseguente maggiore quantità, attendibilità e precisione delle informazioni.

Va aggiunto che, in caso di variabilità delle condizioni meteo lungo il percorso, eventualità che in Danimarca si verifica spesso, si riduce il margine di inconvenienti negativi in cui potrebbero incappare le coppie volando tutte insieme.

I risultati delle singole gare, in termini di punteggio, dimostrano l'efficacia della scelta.

Nella 2^a gara, il primo si classifica con 498 punti; quattro piloti francesi si mantengono tra i 454 e i 479 punti.

Nella 3^a gara, vinta da un francese, tre piloti della squadra conseguono risultati compresi tra i 913 e i 980 punti, gli altri non al di sotto dei 716 punti.

Nella 4^a gara, vinta ancora da un francese con 865 punti, gli altri piloti dell'équipe ottengono punteggi superiori a 848 punti.

Nella quinta gara, il primo prende 529 punti, cinque piloti francesi si classificano con punteggi variabili tra i 362 punti e i 508 punti.

Nella 6^a gara, vinta nuovamente da un francese, con 256 punti, tre piloti della squadra realizzano un punteggio oscillante tra i 186 e i 204 punti.

Nella 7^a gara, l'ultima, tutti i piloti francesi raggiungono un punteggio oscillante tra gli 846 e gli 887 punti.

Facendo i conti si deduce che, nel complesso, cinque piloti francesi su sei hanno realizzato una media di punti (4448) pari circa al 90% del punteggio massimo conseguito dal pilota cecoslovacco Milos Dederà, primo classificato (4888). Bisogna dire che anche la squadra jugoslava, composta da quattro piloti, si è cimentata con una coppia fissa, 14-97, la quale, pur avendo la meglio sugli altri due piloti, si è piazzata soltanto al 22° ed al 23° posto nella classifica finale.

Tutte le altre squadre, tra cui la tedesca, con ben sette piloti, hanno praticato solo occasionalmente il volo di coppia, classificandosi dall'8° posto in giù.

Mentre i cecoslovacchi, particolarmente addestrati al volo di coppia, hanno realizzato il 1° ed il 4° posto, superando la squadra francese (nella media percentuale totale dei punti ottenuti da ciascuna) solo del 2%; una differenza davvero



irrilevante, se si pensa che Dederà e Cerny sono volovelisti professionali, hanno una vastissima esperienza di competizioni ed un numero di ore volate molto superiore rispetto al più «anziano» dei piloti francesi.

Insomma, esterofilia a parte, c'è parecchio da imparare dalla moderna impostazione del volovelismo agonistico francese, come si è presentato ai campionati di Classe Club in Danimarca.

Certo, quando il campo di osservazione si sposta dalle competizioni di Classe Club, cui dovrebbero partecipare prevalentemente dei giovani, alle altre competizioni internazionali, dove sono o dovrebbero essere presenti piloti già affermatosi come i migliori dei singoli paesi partecipanti, la strategia del volo di gruppo può assumere, attualmente, contorni diversi.

Ma non credo che ciò sia determinato dall'insufficienza del metodo, quanto dalla difficoltà di formare un complesso organico di piloti sensibili all'affermazione della squadra, avendo a disposizione elementi che, ritenendosi capaci da vincere da soli, è prevedibile che non si adattino facilmente alla disciplina di gruppo.

Questo non significa che, in futuro, non si possa tentare di percorrere una strada del genere anche da parte di una nostra squadra nazionale rinnovata nelle idee e nelle persone.

Quanto meno, la via indicata dalla squadra francese dovrebbe essere praticata nelle gare internazionali cosiddette minori o giovanili.

Se tale indirizzo viene condiviso, occorre iniziare, senza perdite di tempo, la selezione di una rosa di piloti più promettenti, più seri e più disponibili, e basare il loro addestramento, a parte gli aspetti tecnici, sulla convinzione che un gioco di squadra ben organizzato facilita le probabilità di vittoria di ciascun pilota, non fosse altro perché rende più regolari ed omogenee le prestazioni di tutti.

Grazie Ugo per l'accurata analisi e per le conclusioni che evidenziano quanto ancora sia lunga la strada, ammesso che s'imbocchi quella giusta.

Nell'apprendere, a suo tempo, la designazione dei partecipanti avevo espresso qualche perplessità in proposito. Perplessità fugate dal tuo scritto che valorizza la partecipazione.

Grazie ancora, ciao

DASVIDANIA TOVARISH GORBACIOV

di PIETRO BRUNI

Queste erano le tre parole più pronunciate dai componenti dell'équipe italiana di volo a vela ai campionati nazionali sovietici.

Cultura linguistica a parte, l'esperienza vissuta nella cittadina di Orel è stata sicuramente molto positiva sia dal punto di vista umano che dal punto di vista volovelistico. Ho avuto l'occasione di conoscere un popolo diverso e sicuramente molto ospitale e disponibile nei nostri confronti, come avrete modo di capire dal seguito di queste righe. Volovelisticamente parlando, devo dire di aver avuto un po' nostalgia delle nostre cime, degli appoggi sui nostri costoni, ma sicuramente di aver imparato molto da questa tipologia di volo che non avevo avuto occasione di sperimentare prima. Le condizioni meteo sono state le più varie, ma soprattutto mi ha sorpreso la velocità con cui lo stato del tempo può variare, anche più di una volta nel corso di un giorno.

Durante i giorni di allenamento abbiamo avuto giornate con base intorno ai 900-1000 m e con valori di salita dell'ordine di 0.8-1.5 m/s, è da tener presente che vi era sempre una discreta componente di vento, da 15 a 40 Km/h, con la logica conseguenza di dover volare sempre caricato, 80/100 l d'acqua e quindi con salite abbastanza difficili anche perchè i valori nei bassi strati erano rotti dal vento.

Nelle giornate di gara le condizioni sono discretamente migliorate, tranne il primo giorno, per cui farò un discorso a parte, sino ad avere, nell'ultimo giorni di gara, una quota massima di 1900 m QFE con valori fino a 4 m/s.

L'organizzazione di gara è stata abbastanza buona, soprattutto per quanto riguarda la linea di volo ed i briefing, adeguatamente tradotti in un ottimo inglese dai due interpreti che avevamo a disposizione.

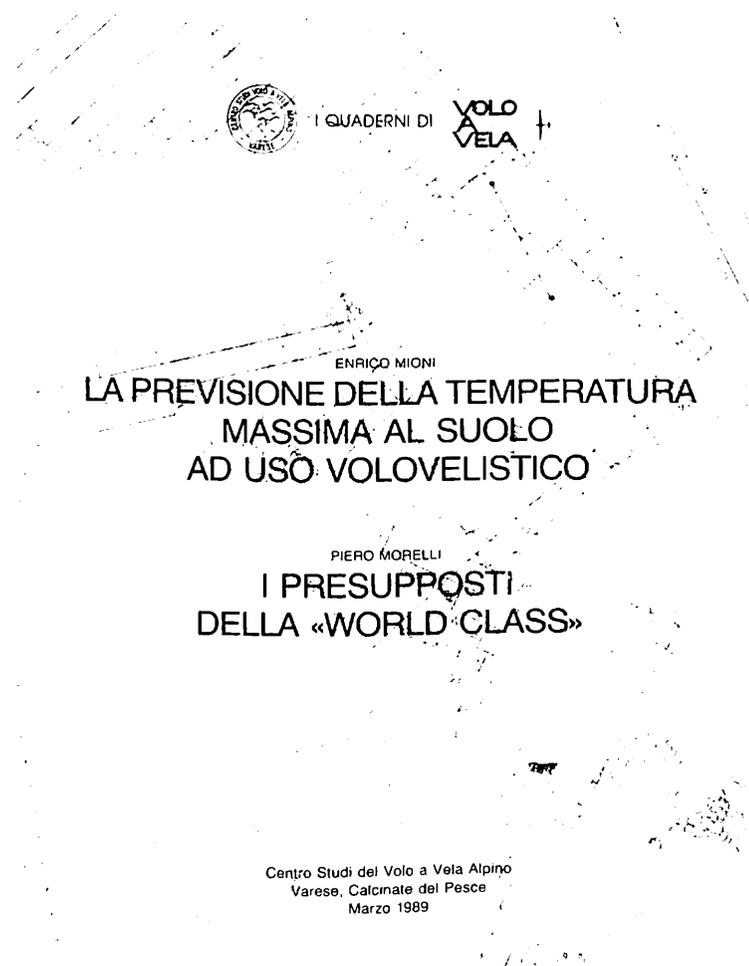
Un discorso a parte merita la meteo che, pur avendo un ottimo sistema informativo con abbondanza di carte, non ne ha praticamente azzeccata neanche una, causando tra l'altro un fuoricampo di massa (tutti fuori, libera e standard entro 70 Km dal campo).

Un'altra cosa che mi ha colpito, è stato il recupero aereo dal fuoricampo con il cavo di 25 m, i «vecchi» mi diranno che non c'è nulla di strano ma per me, che non avevo mai provato una cosa del genere, è stata una divertente novità, con un trainatore che quando

sei carico pieno (150 l) decolla quasi prima di te ma poi sale 1 m/s (evviva i Robin e gli L5).

Per quanto riguarda la vita terrestre devo dire che mi aspettavo di peggio, soprattutto per quanto riguarda il mangiare, io sono un difficilino non da poco, ma a parte il pesce ed i cetrioli come prima colazione, siamo stati abbastanza bene e c'è chi, con pochi spiccioli, ha fatto indigestioni di caviale.

Tirando delle conclusioni, direi che è stata sicuramente un'ottima esperienza sotto tutti i punti di vista e sono grato a tutti coloro che l'hanno resa possibile, non faccio nomi per non rischiare di dimenticare qualcuno, ma un ringraziamento particolare merita Ettore (Muzi), che ci ha curato come un papà e ci ha aiutato in tutti i momenti in cui ci è servita la sua grande esperienza.





MODELLA POCO VESTITA CERCASI...

di FABIO & DIEGO

Nel tentativo di corrompere il direttore della nostra rivista, per veder pubblicata la stupenda foto di copertina, scattata in quel di Rieti, ci vediamo costretti a commentare il nostro primo stage. Alla partenza da Calcinate ci troviamo in due (gli unici superstiti sugli otto preventivati); il percorso si rivela più lungo e tortuoso di quanto immaginassimo, ma alla fine eccoci all'agognata meta. Al ristorante del «trucido» incontriamo Giancarlo e Marco (nostri pazienti e apprezzati istruttori). Il mattino dopo, destati dalla puntuale presenza di Felice, incontriamo finalmente il resto del gruppo. Al primo briefing familiarizziamo con le video-lezioni del mitico Wielgus, ma con la fantasia già svolazzante fra i decantati cumuli. Nel pomeriggio «collaudo» attitudinale con il twin-acro dove proviamo l'immensità di questo paradiso volovelistico e anche qualche ebrezza acrobatica. Ed ecco la sequenza delle nostre imprese:

Secondo giorno: partenza in massa, obiettivo: le 5 ore. Risultato: due uccelli e sei galline (vedi dizionario Wielgus).

Terzo giorno: temino per gli uccelli, gli altri ritentano, ma il temporale riporta tutti a terra.

Quarto giorno: il grande exploit del nostro Fabio che raggiunge Foligno e con esso il cinquantunesimo «C» d'argento della stagione reatina.

Quinto giorno: finalmente le condizioni permettono anche alle galline di riuscire nelle 5 ore; con grande invidia di tutti gli altri osservatori a terra per la fantastica termo-onda del secondo calcinate che alle 19,15 percorreva la pedemontana ad oltre 2000 m con un buon 2 m/sec (a salire!) costante.

Sesto giorno: la penultima chance per i 50 Km, ma le condizioni non permettono che qualche giretto nella valle.

Ed ecco l'ultimo giorno, iniziato all'alba in un clima di generale abbattimento per le povere condizioni e

per l'imminente partenza. Questo però nascondeva situazioni inimmaginabili. Alle 10,00 circa notavamo all'orizzonte qualcosa di insolito nell'ambiente volovelistico: modella rumena con fotografo ed accessori. Si deve realizzare un servizio fotografico per una non meglio precisata rivista, intuivamo solo che la prosperosa modella sarà poco vestita. Ed ecco la seconda stranezza per un club di volo a vela: tutti volevano aiutare, nessuno decollava!

La giornata termina con una richiestissima fotografia di gruppo (la modella era naturalmente poco vestita) e con un volo d'addio durante il quale è stata scattata la foto sopraccitata.

Saluti, baci e abbracci precedevano il viaggio di ritorno.

Essendo tale esperienza vissuta da molti appassionati volovelisti, abbiamo tentato di dare una forma goliardica all'articolo; questo non ci esime comunque dal fare i dovuti e seri ringraziamenti agli amici Giancarlo e Marco dell'AVM e a quelli dell'Aeroclub Centrale che sicuramente hanno lasciato in noi il desiderio di tornare e migliorarci.

Dal bollettino INFORM dell'Aero club Centrale stralciamo:

● Comitato Esecutivo

Si è provveduto all'elezione della Giunta del Comitato Esecutivo. Sono risultati eletti: Piero Pugnetti (voti 13), Andrea Corte (voti 12) e Angelo Pulvirenti (voti 12).

● Vicepresidente AeCI

È stato eletto Eugenio Vassallo (14 voti una scheda bianca).

● Premi insegna Volo a Vela

Sono stati stanziati per il 1990 20 milioni destinati a premi per voli d'insegna Volo a vela.

● Campionati Mondiali 1991

Leonardo Briigliadori ha confermato per iscritto la sua rinuncia a partecipare alla competizione e la sua disponibilità a trasferire alla squadra designata l'esperienza maturata nel pre-mondiale. La commissione pur comprendendola è dispiaciuta per questa decisione e, dopo lunga approfondita discussione, tenuto conto di elementi generali, tecnici ed economici, propone in via definitiva la seguente rappresentativa per la competizione mondiale:

Standard: L. Avanzini e R. Briigliadori

15 metri: G. Galetto e S. Ghiorzo

Libera: R. Monti

Riserva per le classi standard e 15 metri: Bertoncini

Capo missione: S. Cibic

Il preventivo sarà predisposto appena si conoscerà la località e il periodo di gara.

● Verricello

La commissione propone, con riferimento ad analoghe richieste precedenti ed al programma per il prossimo quadriennio, l'acquisto di un verricello da utilizzare presso i club in un piano di promozione dell'attività di volo a vela rivolto in particolare ai giovani ed ai Club che non dispongano di adeguate strutture per svolgere attività con aerotrainero.

ULTIME NOTIZIE dal Consiglio Federale del 15.12.90

● World Class

È stata sciolta ogni riserva e la Convenzione AeCI/Glasfaser è stata approvata. È stato così possibile impegnare i 100 milioni del bilancio 90 e non mandarli a residui non spesi, con le conseguenti difficoltà.

● Rinnovo flotta

AeCI sta stipulando un'assicurazione corpo molto vantaggiosa per gli aeromobili assegnati e da assegnare con il PRF, il costo di tale assicurazione verrebbe poi ripartita sulle rate di locazione. È previsto anche un deprezzamento del valore assicurato nei tre anni della durata del contratto.

● LAeCI intende assegnare aeromobili del PRF

esclusivamente ad Aeroclub che siano in possesso di Disciplinare Scuola e che si impegnino ad ottenerlo in termini molto brevi (avvio della pratica entro sei mesi dalla assegnazione), pena la revoca della assegnazione stessa. Ciò per il rispetto delle condizioni poste dal Ministero nel contratto PRF.

● Questionario

LAeCI distribuirà entro pochi giorni agli Aeroclub periferici un altro questionario sulla attuale situazione della loro flotta chiedendo la conferma delle richieste relative al PRF. Siccome è abbastanza usuale non rispondere a tali questionari è bene si sappia che ciò può essere motivo d'esclusione dalle assegnazioni.

● Commissione Sportiva Centrale

Il presidente della C.S.C. avv. Albera ha comunicato la scelta dei componenti la CSC stessa, scelti nelle terne proposte dalle Commissioni. Essi sono: Spazzoli - Borando - Bacchi - Kannenborg e Mario Girardi. Il prof. Girardi viene così confermato quale rappresentante Volo a Vela.

● Nuova Zelanda

Ci giunge notizia che Ray Linskey, pilota simpaticissimo che abbiamo conosciuto a Rieti nell'85, ha volato 2000 km con due «andata-ritorno» lungo tutta l'isola. Il volo è stato effettuato con un Nimbus 2 in una giornata di fine novembre.

PANORAMA INTERNAZIONALE

di SMILIAN CIBIC

NOTIZIE DALLA SVEZIA

Dopo una buona fine di aprile, che ha consentito alcuni primati nazionali ed un volo di Pettersson di 900 Km con l'ASW24 (che avrebbe potuto essere di 1000 Km se il pilota si fosse reso conto in tempo della bontà della giornata), il tempo è stato decisamente cattivo in giugno per i campionati nazionali, che hanno avuto luogo a Borlange, sede dei Mondiali 1993. Si sono potute disputare solo due prove, che hanno visto primeggiare Pettersson nella 15 metri e Ax nella standard, non sufficienti per l'assegnazione dei titoli di campione.

È stato consegnato il primo di 12 kits del tanto atteso motoalante Windex 1200C, che nella versione definitiva ha freni aerodinamici Schempp-Hirth, longheroni in fibra di carbonio, capottina in un pezzo e motore Koenig, 3 cilindri, 20 cavalli. Da una relazione della prova di volo si apprende che il pilota è rimasto impressionato dall'efficienza della macchina sia con motore che senza.

È stato provato anche il nuovo standard polacco SZD-55, che secondo il collaudatore vale Discus, ASW24 e LS7 ed ha comandi molto gradevoli. Non piacciono invece le caratteristiche di stallo e la finitura, inferiore allo standard tedesco.

Dopo una lunga «guerra dell'organizzazione» dal 1° gennaio 1991 inizia la sua attività, in collaborazione con l'Aero Club di Svezia, la Federazione Svedese di Volo a Vela, il cui presidente sarà il noto campione Ake Pettersson.

Un nuovo schema di istruzione, chiamato Training 90, è stato provato con soddisfazione da otto club. Sta per uscire in un volume che sarà pubblicato per tutti gli allievi.

VOLO A VELA NEL PAESE DI BENGODI

È il titolo di una corrispondenza di un pilota tedesco che è andato a volare nel centro russo di Kazan (800 Km a est di Mosca). Si riferisce al fatto che solo i volovelisti da quelle parti non pagano niente per volare, ma hanno a disposizione uomini e mezzi, per noi inimmaginabili.

Per gli 85 piloti del centro, di cui 35 allievi di corsi biennali, sono a disposizione 25 Blanik, 8 Jantar Standard, 2 Jantar 2b e 3 LAK 12, con 12 Wilga ed un Antonov 2 per i traini. Il personale retribuito comprende 14 istruttori, un ingegnere e 12 meccanici.

In piccolo, si fa per dire, rispetto quello che hanno visto i nostri partecipanti al campionato URSS al centro nazionale di Oriol.

In Polonia l'AeC nazionale aveva, fino ad un anno fa, 1100 dipendenti per 8 mila soci. Ne sono state licenziate già diverse centinaia.

La situazione non è molto diversa in Cecoslovacchia, e

abbiamo sentito i tedeschi piuttosto perplessi sui loro contatti con i colleghi della ex DDR, che non riescono a concepire una inevitabile transizione ad un'attività che non sia pressochè gratuita e gestita da gente tutta retribuita. Su questo tema, Fred Weiholtz, segretario dell'IGC, ci faceva agli Europei di Leszno il confronto con il suo club, Derlingshausen (12 mila ore anno con 30 mila lanci al verricello al costo effettivo di 3,5 DM) che con quattro istruttori retribuiti fa 180 brevetti all'anno, più un sacco di corsi speciali.

Tutto questo per concludere che è inevitabile, insieme con una riorganizzazione, una profonda crisi del volo a vela dei paesi dell'area ex socialista, nei quali non tutti i beneficiari della situazione precedente saranno forse entusiasti della libertà raggiunta.

Molto diversa la situazione jugoslava, almeno per quanto riguarda i centri più importanti, quelli della Slovenia, dove il costo del volo viene praticamente coperto dal lavoro dei soci dei club. Lavoro che in genere non ha niente di aviatorio e che consiste per esempio nel fabbricare chiodi a Lesce (l'aeroporto vicino alla Elan), o gestire un'impresa di autotrasporti ad Aifussina, vicino a Gorizia.

NON TUTTI HANNO BISOGNO DELLA WORLD CLASS PER VOLARE A BASSO COSTO

A Rieti abbiamo avuto una simpatica chiacchierata con Bougard, scettico riguardo la World Class, perchè non ritiene che non possa contribuire molto a ridurre i costi orari di volo.

Ha ragione anche lui, in quanto si riferisce ai costi che si hanno in un club come il suo (Verviers), la cui flotta è costituita da 5 Rhoenlerche (gli ultimi sono stati costruiti nei primi anni sessanta), 2 K7, 2 K8, 2 K6CR, 2 K6E, 2 Cirrus, 1 Speed Astir, 1 Mini Nimbus, 1 Discus (13 macchine di 20-30 anni fa, contro 5 in plastica).

I privati hanno un Diamant 18 m, un ASW 20, due Nimbus 3, un Speed Astir ed un Ventus.

Rimorchiano con due Super Club, uno da 150 ed uno da 180 CV. Hanno tra l'altro una graduatoria permanente dei piloti attribuendo 3 punti per minuto volato e 4 punti per chilometro di distanza.

Anche negli 83 (!) club volovelistici svedesi (quasi 60 mila ore con 95 mila lanci nel 1989) la situazione deve essere abbastanza simile, in particolare per quanto riguarda i biposti, e quindi la scuola. Se infatti su 323 monoposti (fine 1989) solo una settantina sono delle vecchie generazioni pre-vetroresina, i biposti sono ben 133 su 169 (con ben 129 Bergalke di tre versioni). Lo stesso dicasi ancora per i motoalianti di cui 50 su 72 sono delle vecchie generazioni.

Tra l'altro gli svedesi pochi anni fa hanno avuto un buon numero di traini Pawnee a bassissimo prezzo quando è stato messo fuori legge il lavoro agricolo.

LA SCOMPARSA DI HENRY STOUFFS

Il volo a vela internazionale ha perso uno dei suoi personaggi più rappresentativi.

Ha lottato coraggiosamente contro il male inesorabile, costretto infine a lasciare la gara di Baileau per pochi giorni di ospedale, il notissimo campione belga Henry Stouffs (56 anni). Figlio d'arte, è stato campione mondiale ed europeo di aeromodellismo rispettivamente nel 1954 e '58. Passato al volo a vela, ha partecipato a undici campionati mondiali, piazzandosi due volte nei primi cinque, ed a due campionati europei.

Lo ricordiamo a Rieti, con i tre figli, tra i quali Patrick sta seguendo in campo internazionale le orme del padre.

AUSTRIA

Tra il 10 ed il 24 maggio si sono svolti a Mariazell i campionati austriaci, che hanno visto impegnati una cinquantina di piloti, tra i quali uno svizzero e due ungheresi.

In sei giornate di gara si sono svolte prove tra i 250 ed i 350 Km. Hanno vinto Hartmann su ASH 25 nella libera (7 concorrenti), Haggenmueller su LS-6 nella 15 m (15 concorrenti) e Falkensammer su LS-7 nella standard.

Il 30 e 31 maggio, dopo le giornate dei trenta voli di 1000 Km in Germania e dei due in Polonia, anche gli austriaci hanno avuto i loro giorni fumanti. Ne hanno approfittato Demmer e Janowitsch, entrambi su LS-6, Fahrafellner e Husar per volare anche loro l'ambita distanza, che il povero Haemmerle con lo standard LS-7 ha mancato di soli 7 Km per eccessivo rispetto delle norme del traffico.

Il CID austriaco ha visto la partecipazione di 254 piloti, così suddivisi: 36 in Libera, 32 nella 15 metri, 123 nella Standard, 38 nella Club, 19 juniores e 6 motoalianti.

FRANCIA

I campionati francesi si sono svolti a Blois a fine luglio su 5 prove.

Nella standard, con 34 partecipanti, si sono classificati nell'ordine L. Aboulin (su LS 7 - non si tratta del noto campione, ma di un giovane ventenne, non sappiamo se parente), M. Schroeder (ASW 24), P. Schroeder (ASW 24). Come alianti seguono DG 300, Discus, LS 4, Discus, LS 4, DG 300, ASW 24, Pegase. Questo per dimostrare, come si vede ormai in molte gare internazionali, che non c'è più un tipo che domina, come è successo per qualche anno con PLS 4 e più avanti con il Discus.

(A proposito di Discus, è stato consegnato il primo Discus CS, in cui CS vuol dire che è costruito in Cecoslovacchia. Con questo Holighaus cerca di alleggerire il problema delle consegne, facendo risparmiare qualche migliaio di marchi). Nella 15 metri, con 20 partecipanti, ha vinto Gerbaud, seguito da Malick e Lherm, tutti e tre su LS 6, come altri tre nei primi sette.

Come è noto in Francia non si disputa il campionato nazionale di classe libera.

Su «Aviasport» vediamo l'aggiornamento dell'algoritmo francese, curato dal gen. Vouillemot. Esso vede ai primi posti nell'ordine Lherm, Lopitiaux, Aboulin J., Chenevoy, Gerbaud, Navas, Kuntz, Clement, Schroeder M. e Fache, e deriva dai risultati di 42 (!) gare del 1990, di cui 15 nazionali e 12 regionali.

Come si vede, sono saldamente in testa i nazionali, e sarebbe proprio la loro inaccettabilità, favorita dal tipo di gestione della squadra nazionale, che porta sempre più piloti a disinteressarsi del loro algoritmo.

Questo porterebbe per esempio all'abbandono da parte dei francesi delle gare di Vinon, ancora qualche anno fa vedevano con un centinaio di partecipanti, che quest'anno ne hanno visti soltanto 39, di cui solo 18 francesi.

Gli stranieri erano prevalentemente svizzeri, in caccia di punti per il loro algoritmo, che alla fine delle otto prove hanno prevalso sia nella standard, con Leutenegger, che nella 15 metri con Max Lamm.

GERMANIA

I campionati delle classi FAI si sono svolti a Bueckeburg, nel nord della Germania, in agosto, e questo ha impedito a qualche fedele cliente di Rieti di partecipare alla Coppa del Mediterraneo.

In condizioni meteorologiche ottime si sono disputate 11 prove con percorrenze medie tra i 288 e 386 Km per le tre classi.

Per la prima volta la standard e la 15 metri sono state lanciate con il verricello. Nella prima (46 conc.) si sono classificati nell'ordine Weiss (Discus), Fischer (id.), Triebel (LS 7), Lindemann (Discus).

Tra i 36 concorrenti della 15 metri ha vinto Haiek (ASW 20C), seguito da Obermayer (LS6), H. Back (Ventus).

Holighaus col Nimbus 4 ha vinto la libera (32 conc.), con Laur e J. Back, entrambi su Nimbus 3, ai posti d'onore.

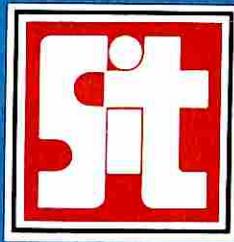
Il campionato biposti, al quale sono ammesse macchine con apertura massima di 20 m (in pratica quasi tutti Janus), è stato vinto da Falk Borowski, costruttore del Piccolo.

Katrin Keim, bravissima, su Discus, si è classificata seconda della standard (24 conc.) nel campionato femminile,

La 15 metri, con appena metà concorrenti, è stata vinta dalla affermata Gisela Weinreich su LS6.

GRAN BRETAGNA

I campionati della standard si sono svolti a metà luglio a Booker, con 46 concorrenti, con condizioni meteorologiche che sono state giudicate le migliori di sempre, consentendo in un paio di prove medie superiori a 100 Km/h (ma tre prove su sette hanno visto tutti fuori campo). Ha vinto Edyvean su Discus, seguito da Rollins, pure su Discus, e White, su LS7. La 15 metri aveva corso in giugno a Nympsfield in condizioni più inglesi, che hanno consentito soltanto quattro prove, di cui una con tutti e due con più del 50% fuori campo. Ha vinto il notissimo Davis (Discus!), seguito dalla solita coppia Wills e Welols, entrambi su LS6.



società italiana tecnospazzole s.p.a.

40033 casalecchio di reno (bologna) italy - via porrettana, 453 - tel. (051) 571201 - TLX 520179 SITECN-I - telefax (051) 574319

E' GIÀ



L'elenco dei Concessionari è sulle Pagine Gialle

CAGIVA

Cagiva Mito: i più alti livelli di tecnologia e sicurezza mai raggiunti da una 125.
Motore monocilindrico 2 tempi, con contralbero a 120°.
Raffreddamento a liquido con termostato e by-pass. Cambio a 7 rapporti. Valvola allo scappamento comandata elettronicamente.

Si consigliano lubrificanti:  **Agip FORMULA MOTO**

MITO



SELECTION

MITO 125

Accensione elettronica ad anticipo variabile. Forcellone in alluminio a boomerang tipo "racing". Ruote da 17" pressofuse, pneumatici radiali. Freno a disco anteriore da 320 Ø mm. Pinze a doppio pistoncino. Il mito esiste, l'ha creato Cagiva.

CAGIVA
GROUP 



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

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

VEGA®

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

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

PLASTICA
ilma

S.p.A. 21026 OLTRONA DI GAVIRATE
Via Unione, 2 - tel. (0332) 742111

IN MARGINE AL 18° RADUNO DEL CAP

di CARLO ZORZOLI

Il 18° Raduno, nel ventesimo anniversario della fondazione del CAP, avrebbe dovuto avere una dimensione maggiore dei precedenti, con la partecipazione di numerosi ospiti stranieri, tanto da fare prevedere per la prossima edizione la caratteristica di Raduno Internazionale. Anche la presentazione di nuove costruzioni giunte felicemente alla certificazione prometteva di dare un aspetto solenne a questo avvenimento tanto importante per i costruttori amatori italiani.

Le aspettative sono state deluse per le condizioni atmosferiche sulle Alpi che hanno impedito ai numerosi costruttori stranieri previsti di trasferirsi con i loro velivoli. Sul campo di Venegono la visibilità era discreta sotto un cielo grigio e piovoso, ma l'attività di volo è stata ridotta a pochi circuiti e a qualche passaggio sulla pista per evitare problemi o timori o pretesti negli ambienti ostili o, per dirla con un eufemismo, troppo sensibili. Sono stati tuttavia molto ammirati i velocissimi passaggi del BD5J pilotato da Frey della Svizzera. Molto gradita e apprezzata la partecipazione di nuovi amici dalla Cecoslovacchia Simunek e Matúsek che sono arrivati in volo pilotando l'autocostruito SK1 Trempik.

La cronaca degli interventi e la descrizione dei velivoli è già stata redatta in altre pubblicazioni. Per VOLO A VELA preferiamo ricordare un avvenimento che in seno al Raduno ha avuto poca risonanza, ma che riteniamo importantissimo per tutti coloro che sono interessati alla storia del nostro sport e amano i vecchi alianti.

Ospitati da Mario Mazzucchelli nell'ufficio della Publiaerfoto, si sono ritrovati la Contessa Maria Fede Caproni, l'ingegner Rodolfo Galli direttore del RAI Milano, l'ingegner Carlo Ferrarin, il dottor Sollazzo della DCA Malpensa, il comandante Carlo Zorzoli e la Signora Luciana Frigerio in funzione di segretaria. Zorzoli, che il giorno prima era intervenuto, sempre a Venegono, a una riunione GAVS — durante la quale aveva avuto da parte degli Amici dei Velivoli Storici la dichiarazione che il campo del loro interesse si estende anche al volo a vela — inizia facendo ai convenuti una breve relazione sulla sua partecipazione al 18° Rally del Club Alianti d'Epoca in Belgio. La relazione era appoggiata alla proiezione di una videocassetta registrata durante il Rally che ha molto interessato gli ospiti e ha creato un'atmosfera molto propizia alla discussione.



Ecco quale era il tema del dibattito: l'interesse per la preservazione del patrimonio aeronautico italiano — storia, tecnica, velivoli comprende senza dubbio anche il volo a vela e non solo in Italia —. Ad esempio riceviamo richieste di informazioni storiche dalla Svizzera e dall'Ungheria. È nostro dovere ritrovare e divulgare la nostra storia. È necessario quindi iniziare con una ricerca ampia di tutti i cimeli che non sono ancora irrimediabilmente perduti allo scopo di redigere un catalogo il più possibile completo. Le fonti possono essere, oltre i privati, i Club Volovelistici e i Musei.

Questa ricerca deve essere seguita dallo studio di come e dove preservare il materiale catalogato nel rispetto della proprietà e dei valori storici.

E a conclusione di questo lavoro occorre ideare i mezzi e le azioni per valorizzare e divulgare nel modo migliore il frutto delle nostre cure.

La ricerca è già iniziata. L'archivio della Rivista è in fase di avanzato riordino e il materiale fotografico arricchito da nuove scoperte e donazioni è ben conservato e ordinato. Una parte è già stata utilizzata per una interessantissima mostra fotografica a Valbrembo.

Dopo un primo sommario censimento, risultano ancora esistenti alcuni alianti italiani storicamente importanti. Oltre a qualche Zoegling, testimone del carattere delle nostre scuole di volo degli anni trenta, esistono la fusoliera di un Allievo Cantù, un CAT20, almeno due Asiago, tre o quattro Canguro, un Vizzola, il Veltro e lo Strale del Po.



litecnico di Torino, due Urendo. Ma ne scopriremo degli altri di sicuro. Ed è anche ora di pensare alla vecchiaia dei pochi alianti storici ancora in servizio di volo come il Bonaventura, l'Uribel, l'M 100S, e anche, prima che sia troppo tardi, del Calif.

L'idea della presentazione della nostra storia attraverso l'esibizione delle macchine che ne sono state protagoniste è stata entusiasticamente condivisa dalla Contessa Caproni, che ha promesso la massima collaborazione al GAVS in termini di accesso alla documentazione e di valorizzazione dei cimeli che appartengono al Museo. Ma è stata ferma nel dichiarare che a nessuno degli alianti custoditi dal Museo sarà permesso di ritornare in volo. Non possiamo rischiare di perderli per banali incidenti.

Zorzoli, d'accordo in linea di principio, ha però fatto notare che, in Belgio, aveva potuto volare con un preziosissimo Weihe costruito in Germania nel 1938, ora di proprietà del Musée de l'Air, che era stato affidato al Gruppo di Preservazione del Patrimonio Aeronautico di Avriillé per essere rimesso in condizioni di volo e che grazie a questa situazione si era salvato dalla distruzione nell'incendio del capannone che ha tragicamente divorato altri cinquanta velivoli storici. Questo ha fatto riflettere sul problema della sicurezza anche all'interno dei musei.

Ma Maria Fede ha anche detto che il Museo Caproni potrà promuovere la ricostruzione di un aliante in ordine di volo in modo da poter partecipare ai raduni internazionali con velivoli di reale interesse.

L'ingegner Galli ha dichiarato che per quanto concerne il RAI, non vi è alcuna difficoltà a rilasciare un certificato di navigabilità speciale per quei restauri o ricostruzioni eseguiti, stile CAP, sotto la sorveglianza del RAI. «Purchè non ci sia di mezzo la caseina!» ha aggiunto sorridendo.

Certamente. C'è una P.A. a proposito di questa vecchia gloriosa colla. Quando saranno disponibili queste macchine avremo più concrete speranze di poter attuare un giorno non lontano il terzo punto del dibattito. La valorizzazione

ne e la divulgazione possono essere realizzate in pieno con la partecipazione a manifestazioni statiche o in volo, in Italia o fuori.

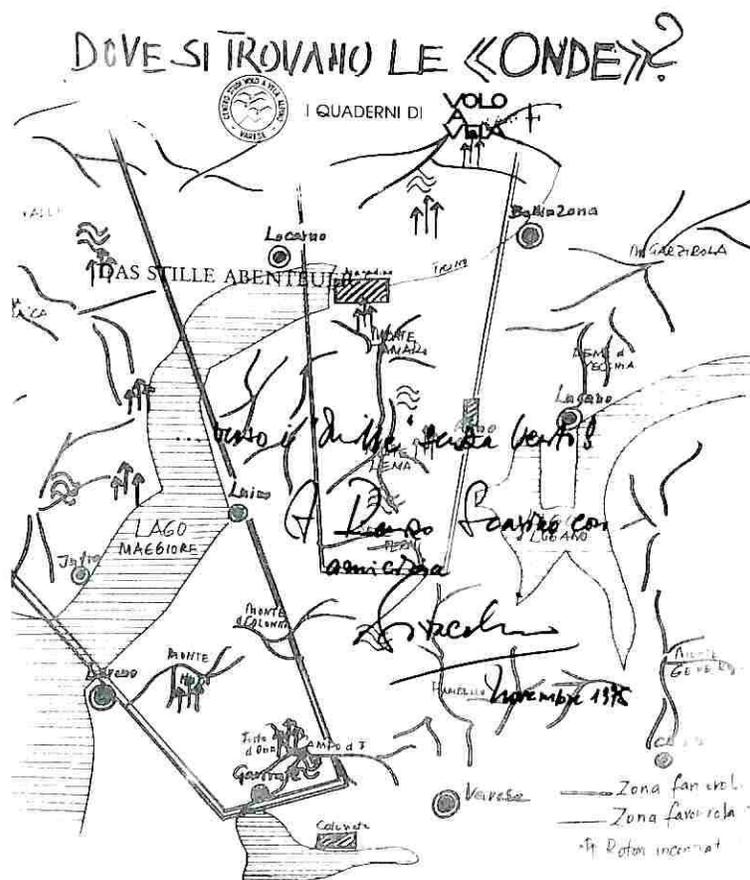
A questo punto lasciamo i partecipanti alla riunione di Venezone alla loro dotta conversazione e addentriamoci in un sogno da Paese delle Meraviglie...

Sul campo di Asiago, che ha visto volare i primi alianti italiani fin dal 1924, durante l'ennesimo Rally del Vintage Glider Club organizzato dal GAVS sotto l'egida del Museo Caproni, ha luogo la rievocazione del concorso per la scelta dell'aliante Olimpico. Vi partecipa la Germania con il Meise (ne volano ancora tanti), la Polonia con l'Orlik (mi sembra che ce ne sia ancora uno), e l'Italia con il Pellicano (sì, è una fedele ricostruzione eseguita da un socio del CAP, è vero ingegner Pozzini?). Il Comandante Adriano Mantelli è uno dei giudici imparziali.

Con il cuore che batte forte solo per il pensiero che ci ha sfiorato, usciamo sul prato dove continua il Raduno del CAP.

Passando vicino all'aliante Tobia, della nostra Guida, il professor Rotondi, ci viene tanta tenerezza e, trovata una spugna pulita, ci chiniamo ad asciugare le ali dalla piovigine, come se fosse un campione prima della gara. Come un rito propiziatorio...

* * *



Come migliorare le proprie capacità nei voli di distanza

Un articolo tratto da «Sailplane & Gliding» (Aprile/Maggio 1990) scritto da Andy Davis, pilota che si è distinto in cinque Campionati del mondo.

L'articolo è per i giovani piloti che si vogliono cimentare nei primi voli di distanza.

La traduzione è una libera interpretazione con alcuni adattamenti per le nostre latitudini.

(a cura di Gianni Spreafico)

Non esiste una formula magica per riuscire nei voli di distanza, ma avendo una buona base di tecnica di volo in termica e di navigazione, ogni giovane pilota può migliorare radicalmente. Sono necessari però: la pianificazione, la disciplina, la flessibilità, la determinazione ed una onesta autocritica.

PIANIFICAZIONE

1. Performance. È essenziale conoscere la potenziale performance del proprio aliante per le condizioni di un dato giorno. Il migliore sistema per fare ciò è di disegnare la polare su un foglio di carta millimetrata, ricordandosi di disegnare gli assi fino a zero, quindi usare la classica regola di MacCready per trovare la velocità di volo per una media locale delle termiche, diciamo normalmente comprese tra 0,5 e 2,5 metri. Riduciamo poi questa velocità teorica di un 20% per

permetterci deviazioni, ali sporche, effetto del vento, incapacità ecc. e otterremo la velocità ideale per ogni particolare giorno. Il fattore di riduzione dipende dal proprio livello di esperienza. Un buon pilota di voli di distanza sovente vola più velocemente della possibile velocità teorica, usando strade di ascendenze nelle planate.

Fate ora una tabella che indichi la velocità di salita e la rispettiva velocità media di volo.

In una giornata adatta ad un volo di distanza la media di tutte le salite è circa 1,5 metri e la tabella indica una velocità media di volo di 56 km/h. In una buona giornata la media potrebbe essere di 2 metri, quindi la velocità sarebbe di 70 Km/h, ma in una giornata molto debole solamente 35 Km/h.

Le giornate con medie possibilità di voli di distanza offrono circa 5 ore di buone condizioni, ma giornate di

Fig 1 - CLASSIC MACCREADY CONSTRUCTION FOR DISCUS AT 735lbs

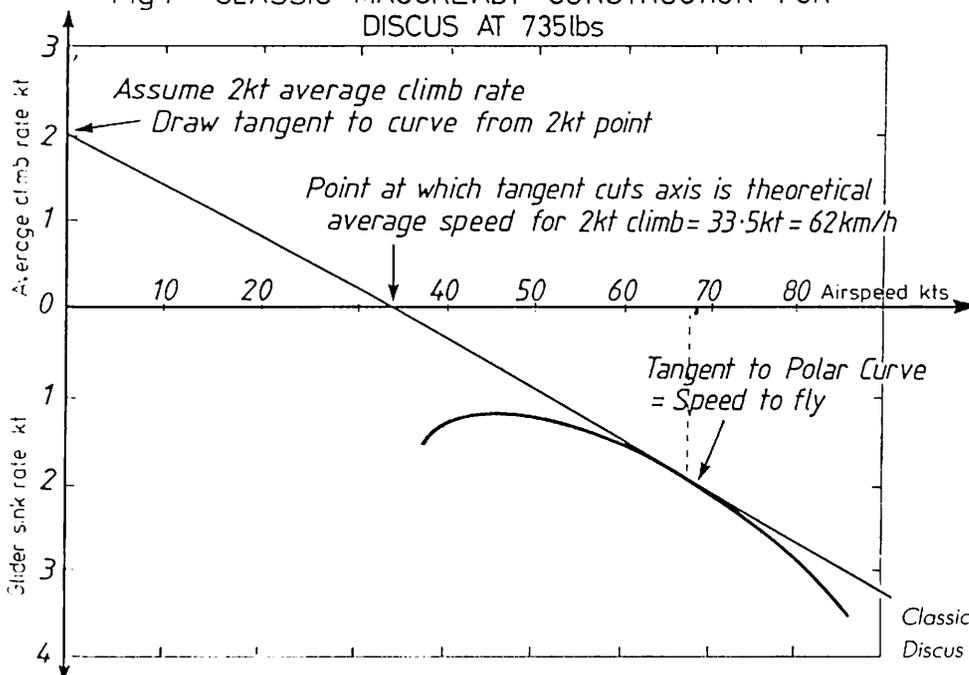


Fig 2 - AVERAGE LIKELY CROSS-COUNTRY SPEED VS AVERAGE CLIMB RATE — DISCUS AT 735lbs

Average climb rate kt	Likely av XC speed km/h
1	35
2	50
3	62
4	70
5	75

Velocità e rateo di salita per Discus a 735 lbs.

postfrontale ci possono dare anche sei sette ore di volo con condizioni di due metri e più. Giornate di termiche secche tendono ad essere più corte, circa di tre ore o poco più, ma le termiche possono essere comunque forti una volta che partono.

Ora confrontando il valore delle termiche, e la velocità di volo, con il tempo a disposizione, è possibile determinare la distanza volabile e dichiarare il tema per ogni tipo di condizioni. Usando ad esempio il 20% come fattore pilota con un DG 300 in una giornata media, con una media di 1,5 ad una velocità risultante di 56 Km/h con un tempo di quattro ore, una distanza di 224 Km sarebbe un possibile tema.

Per lo stesso pilota 100 Km in una debole giornata di secca, e 420 Km in una buona giornata.

Ora che siete in grado di determinare quanto lontano potete andare col vostro aliante, è il momento di spiegare la carta geografica e scegliere la rotta.

Mirate a preparare un archivio a cui far riferimento nel giorno del volo così da non perdere tempo nel scegliere il tema. Indicate anche in questo archivio, per ogni tema, le indicazioni circa le lunghezze parziali, frequenze radio e se è un tema valevole per insegne FAI.

L'obiettivo è di creare un archivio di tutti i voli di distanza dal più corto al più lungo realisticamente possibile in modo da poter scegliere il volo più adatto per ogni situazione meteo e tempo di veleggiamento disponibile.

Tutte le rotte dei voli di distanza involgono una certa quantità di compromessi e alcuni fattori che dovete prendere in considerazione e che saranno illustrati qui di seguito.

2. Rotte. Il migliore modo di scegliere la rotta del vostro volo di distanza è di volare col vento in coda per il primo lato quando le condizioni sono ancora deboli, quindi controvento quando le condizioni sono più forti e nuovamente con vento in coda per l'ultimo lato quando le condizioni si affievoliranno. Se volate con un aliante che dispone di ballast, cercate di scegliere il lato controvento esattamente allineato col vento così da sfruttare le strade di cumuli. La maggior parte dei voli di distanza sulle Alpi sono associati con il vento di Nord Ovest, quindi pianificate il volo tenendo conto delle direzioni del vento.

Considerate quelle aree che offrono condizioni povere come ampie vallate e cercate di evitarle nelle ore più importanti della giornata di volo. Ad esempio se tornate da Ovest alla sera volate in pianura sfruttando la restituzione, ma non volateci al mattino quando le condizioni stentano a partire a causa della inversione persistente. Selezionate i piloni in modo da navigare e trovarli con facilità. Un incrocio di strade è un punto di facile identificazione. Usate una carta al 1:250000 per aiutarvi nell'identificazione, ad esempio le carte del Touring Club sono ottime allo scopo.

Equipaggiamento. Se siete veramente interessati ai voli di distanza, il vostro equipaggiamento deve essere in

perfetta condizione. Questo non vuole dire necessariamente costoso o nuovo, ma ben conservato e affidabile.

Ispezionate il vostro aliante con cura.

Il freno funziona bene? Ne avrete bisogno se atterrerete fuori campo.

Il bordo d'attacco è in buono stato? Un aliante da 30 milioni con un profilo rovinato renderà meno di un vecchio K6 di poco valore ma in perfette condizioni. Riempite le scalfitture con del gel coat o dello stucco apposito e levigate con carta fine del 600 o più fine ancora.

Mantenete quindi il profilo sempre pulito e lucido e lavate sempre gli insetti dopo il volo in modo da essere già pronti per il prossimo volo.

La capottina è crepata o ci sono fessure? Sigillate tutte le possibili entrate d'aria che possono essere fastidiose in condizioni d'aria fredda.

Avete un efficiente sistema per fare pipì? Se non l'avete è meglio predisporlo per evitare fastidi e sofferenze a causa della impossibilità di eliminazione durante un lungo volo di distanza. (Oppure il vostro volo non potrà più essere considerato di distanza poichè non riuscirete ad eliminare).

I vostri strumenti funzionano bene? Eliminate quelli che non sono affidabili; in particolare vi occorrerà una buona bussola ed un buon variometro ad energia totale, cioè uno che segni positivo quando l'aria vi sta portando su e segni il valore negativo quando c'è una discendenza, con indicatore di velocità di planata e possibilmente con l'audio (LX 1000) e Winter con anello delle velocità. Se non potete disporre di un sistema elettrico l'anello è un valido ed economico sistema. Costosi vario/nav computers sono validi per gli esperti, ma è mia opinione che richiedono attenzione e che possono distrarre il giovane pilota di voli di distanza che invece deve concentrarsi nei principi basilici del volo. Francamente è meglio spendere questo danaro per traini e voli di distanza.

Avete un regolo di planata? È adatto al vostro aliante? Evitate di scoprirlo quando mancherete il campo per pochi chilometri. Sapete come si usa? Se non lo sapete chiedete a qualcuno come funziona ed impratichitevi fino ad usarlo con estrema sicurezza. Fate attenzione che sia disponibile con facilità nel vostro aliante, fissatelo con del velcro in un posto comodo sul vostro cruscotto.

Le vostre carte di navigazione sono aggiornate? Dovete sempre avere una carta al 1:500000 per l'area del tema. Volare con una carta vecchia è scomodo e diventa difficile consultarla in volo. Cercate anche di procurarvi una carta al 1:250000 per identificare i piloni ed eventuali fuoricampo. Anche i migliori piloti fanno dei fuoricampo. Dovete avere un carrello efficiente e normalmente un pomeriggio di brutto tempo è sufficiente per ingrassarlo e controllare l'efficienza dell'impianto elettrico. Organizzate reciprocamente con i piloti del club la disponibilità al recupero.

DISCIPLINA

L'unico modo di migliorare la vostra abilità nel fare voli di distanza è di volare con la premeditazione del volo di distanza in ogni occasione. Volo di distanza vuol dire fuori dalla planata del vostro campo. Premeditazione vuol dire con un tema prestabilito prima del decollo. Qualsiasi incapace è in grado di volare con buone condizioni meteo senza perdere la possibilità di planare al campo anche per oltre 50 Km, ma richiede abilità volare con un tema prestabilito ed un pilone a 30 Km con condizioni meteo difficili e plafond basso. Un sistema disciplinato richiede di osservare la meteo ogni giorno e seguirne gli avvicendamenti, dichiarare il tema più lungo possibile per quelle condizioni, e fare uno sforzo con molta determinazione per terminare il tema dichiarato.

METEOCOMIC

di GIUSEPPE BAUDINO



1. Meteo. Cercate di seguire un buon bollettino meteo tutti i giorni. Siate meticolosi nell'osservazione e imparerete come all'avvicinarsi di certe situazioni, seguiranno particolari condizioni di veleggiamento nei giorni successivi.

Con la pratica sarà possibile individuare una buona giornata di volo in arrivo con almeno tre giorni di anticipo.

La sera prima della giornata del volo le previsioni meteo vi daranno una immagine abbastanza accurata di come saranno le condizioni di veleggiamento. In particolare tenete conto della direzione prevista del vento, tipo e quantità delle nubi, minima e massima temperatura prevista. La regola di «Bradbury» ci dice che la base dei cumuli del pomeriggio sarà più o meno ad una altitudine di 250 m per ogni grado di differenza tra la temperatura minima e massima prevista.

Questa regola è una buona guida sia per la base che per prevedere l'intensità delle ascendenze.

La televisione della Svizzera Italiana dà dopo le ore 8 del mattino un'immagine dal satellite. Questo dovrebbe permettervi di vedere e confermare le vostre previsioni della giornata. A meno che voi non abbiate un buon amico meteorologo interessato al volo a vela questo è la migliore previsione disponibile.

Prima di scegliere il tema, non dimenticatevi di guardare fuori dalla finestra. La giornata si sta sviluppando come previsto? Se no, perchè e come sta procedendo? C'è molta differenza da come avevate previsto? La differenza è così sostanziale da rivedere completamente il vostro programma, oppure la differenza è così poca da poter aggiustare il vostro programma per le nuove condizioni? Segnali premonitori di degenerazione sono ad esempio i cirri che ispessiscono, il vento che aumenta o una formazione prematura di cumuli a torre.

2. Dichiarazione. Dovreste a questo punto avere una immagine chiara di come saranno le condizioni meteo, il valore medio che incontrerete e per quanto tempo si potrà veleggiare.

Lasciatevi un margine di almeno un'ora per la durata prevista del volo e scegliete il vostro tema. Ricordatevi che ogni giorno può offrire delle condizioni da permettervi un volo di distanza, quindi anche in quella giornata che sembra involabile o difficile è sempre possibile spremere e trovare un tema adatto. Dovete decollare appena possibile in modo da sfruttare tutto il tempo disponibile e avere quindi la possibilità di terminare il tema scelto. Se questo non è possibile rivedete la vostra dichiarazione con una più realistica, ma terminatela.

FLESSIBILITÀ

Ad ore stabilite della giornata di volo dovete essere in grado di sapere dove siete arrivati e quindi valutare la possibilità di completarla.

Per esempio se siete decollati all'una e avete programmato di ritornare per le cinque, alle tre dovete essere a metà strada. Siate attenti al tempo necessario programmato!



I QUADERNI DI

VOLO
A
VELA †

Durante il volo controllate la vostra situazione con quella che avete stabilito. All'inizio della giornata non ha particolarmente importanza se siete indietro, le condizioni possono essere migliori della previsione e quindi riprendere la posizione prevista. Tuttavia se a metà della giornata vi rendete conto che siete in ritardo, sarebbe veramente una sciocchezza continuare il volo perchè sicuramente farete un fuoricampo.

La giusta reazione è abbandonare il tema e ritornare diretti verso il campo. Se siete invece solamente un po' indietro al programma, e non vedete nascere problemi davanti a voi, val la pena di tentare di terminare il tema usando quel tempo che vi siete lasciato di margine.

Se la giornata cambia significativamente al meglio di quanto previsto, provate a fare uno dei lati due volte, oppure tenetevi un triangolo da 100 Km segnato sulla carta come estensione del tema previsto. Se il tempo rimasto però non è sufficiente, utilizzatelo comunque per migliorare la vostra tecnica in termica oppure per individuare campi per eventuali atterraggi. I campi visti dall'alto dovranno poi essere visitati da terra; questo per confermare che la vostra scelta sarebbe stata una «buona scelta», prima o poi tutti i piloti che fanno voli di distanza atterrano fuoricampo!

Durante il volo prefissato restate attenti ai fenomeni premonitori di peggioramento del tempo. In particolare guardate il sopraggiungere di piovoschi indicati da un aspetto fibroso della parte alta dei grossi cumuli. Piovoschi isolati non sono un problema, ma se essi sono sparsi ovunque questo è un segnale premonitore della fine del volo, è il buon momento di ritornare a casa prima che divenga impossibile.

Il rapido arrivo di molti cirri è un altro segnale di peggioramento. Guardate sopravento se ci sono rotture nello strato dei cirri che avanzano, se sì questo indica una zona aperta, se no il tempo cambierà uniformemente. Un fenomeno ricorrente è il dissolversi dei cumuli in stratocumuli.

Appena questo fenomeno inizia la prima cosa da fare è salire e rimanere alti. Se necessario, cambiare rotta e dirigersi al più presto verso un'area ancora chiara e insolata.

Appena sarete riusciti a salire il più alto possibile cercate di individuare le zone chiare. È possibile volare di zona in zona oppure è necessario fare dei lunghi detour, ma la velocità di volo è probabilmente sufficiente per le condizioni di salita che troverete in queste aree.

Se invece la copertura che avanza è totale, non ci saranno condizioni da volo di distanza, quindi abbandonate il tema, cercate di stare il più alto possibile ed usate la vostra altezza per planare verso aree chiare in direzione del vostro campo; il vostro obiettivo è ora di planare il più a lungo possibile e ritornare a casa.

Per arrivare a fare voli di distanza è necessario non abbandonare il tema a causa di piccole difficoltà, ma stimare continuamente i progressi ed andare avanti a

meno che non sia senza speranza. Ugualmente, è inutile continuare una battaglia senza speranza contro l'impossibile con il risultato di un fuoricampo. Meglio è decidere in tempo e ritornare in campo, ma con la soddisfazione di aver volato per molti chilometri in condizioni difficili.

DETERMINAZIONE

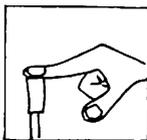
«Quando l'andare avanti diventa difficile, la difficoltà ti tira avanti». Questa sentenza sembra scritta per il volo di distanza. La grande differenza che esiste tra un pilota di distanza e un buon pilota di distanza è la determinazione.

Quando il veleggiamento diventa quasi impossibile appaiono in noi delle capacità misteriose a rimanere per aria sfruttando le più piccole bave di ascendenza, evitando il fuoricampo ad ogni costo.

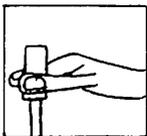
Quando non ne puoi più di lottare per stare in aria e decidi di atterrare in un campo, l'unica possibilità che ti rimane è l'atterraggio. Il volo è terminato. Se invece riesci a stare su c'è sempre una speranza, più stai in aria più possibilità potrai incontrare. Magari riesci a

* * *

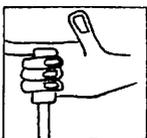
DITTI COME TIENI LA CLOCHE
E TI DIRO' CHI SEI -



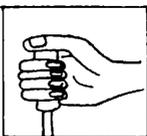
- Siete predisposti all'incidente -
- Pensate di essere visti dalla capottina -



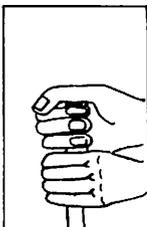
- Siete un esibizionista -
- o siete un falegname che ha perso le altre tre dita nella sega o mastro -



- Siete una specie di pistolero -
- Chi vi ha suggerito di volare così?
- È il vostro primo decollo da società -



- Siete mormosi -
- Avete più di 80 ore e avete avuto più o meno 20 istruttori -
- State facendo grandi progressi -



- Siete un istruttore -
- Lo studente ha appena staccato a 50 ft. -
- Rifassatevi -

terminare il tema e tornare a casa o atterrare più vicino al campo. Nell'ultimo caso non bisogna vergognarsi, almeno avete provato il massimo delle vostre capacità. Dal punto di vista della sicurezza, ovviamente, si arriva ad un punto in cui bisogna abbandonare la battaglia di rimanere in aria ed atterrare in sicurezza quindi poter volare il prossimo giorno. Non esiste una quota magica alla quale bisogna scegliere il campo. In molti casi dipende dalla esperienza del pilota, dal tipo di terreno e dal tipo di aliante.

Quando decidete che le condizioni diventano difficili e cercate il modo di sopravvivere per aria, state evitando di atterrare ad ogni costo. È necessario fare larghi giri o anche ritornare indietro verso aree dove sapete che c'è da salire e dove siete già passati. Guardatevi intorno e studiate la carta per trovare costoni esposti al vento dove fare dinamica, rimanete nella planata per tornare a queste aree e cercate un'area favorevole alla salita. Rimanete in aree dove non si scende, e guardate ben in giro per vedere segnali di possibile salita nelle vicinanze come sbuffi che segnalano cumuli in formazione, uccelli in circolo o fumo che sale rapidamente. Non esitate a lasciare una termica che muore per una che sta nascendo nelle vicinanze.

AUTOCRITICA

Dopo ogni volo di distanza cercate di guardare indietro con occhio critico. Se avete fatto un errore, evitate la

prossima volta di ricadere nello stesso. Anche i migliori piloti sbagliano, quindi non siate troppo severi con voi stessi.

La giornata è stata secondo le vostre previsioni? Se no, perchè? Confrontate la vostra velocità media con il valore medio delle salite. All'aumentare della vostra velocità rivedete il fattore usato per preparare la tabella delle velocità in funzione del valore di salita in modo da poter sempre predeterminare la velocità di volo.

Se siete sfortunati e dovete fare un fuoricampo, chiedetevi il perchè? Avete abbandonato il volo e diretto verso casa troppo presto? O avendo deciso di continuare, non siete arrivati in campo perchè la giornata è terminata prima del previsto? Il campo prescelto era adatto? Se no, sarà utile che impariate a valutarlo quando siete ancora in volo.

Se avete un barografo ad alta risoluzione (tipo Aerograf) esaminate la traccia. Avete centrato le termiche velocemente? Avete lasciato le termiche in tempo prima che finissero? Avete termicato inutilmente in deboli ascendenze? I bravi piloti hanno delle tracce molto nette e con punte aguzze che sembrano la schiena dei dinosauri. Tracce rotondeggianti denotano indecisione e perdite di tempo. Avvicinatevi al volo di distanza con positiva attitudine. Puntate in alto, non lasciate che gli errori vi demoralizzino e godetevi i successi che vi guadagnerete. Buona fortuna!

Da qualche tempo sollecitavo Spreafico per una sua collaborazione ma senza alcun risultato. Inaspettatamente ma quanto mai gradito mi è giunto il suo impegnativo lavoro, oltremodo utile per superare il «muro» del secondo periodo. Confidando nella continuità sono a ringraziarlo anche a nome dei «giovani» che, per quanto riguarda il nostro volo a vela, sono tali da anni! Grazie Gianni, ciao

RENZO SCAVINO

SAILPLANE & GLIDING

October-November, 1990

£1.75



SETTIMANE DELLA GIOVENTÙ EUROPEA

In tanti si parla solo dell'Europa, noi — qui sul posto — cerchiamo concretamente di realizzarla!

Le vacanze per la gioventù sono centrate sui corsi di volo a vela per principianti e per partecipanti esperti. Inoltre si offrono escursioni a curiosità culturali della zona.

La Casa della gioventù sportiva di volo è inoltre aperta ad attività sportive di tempo libero, discussioni serali od anche semplicemente piacevoli serate davanti a un falò.

Date 1991

- S.1 22.04 - 04.05.91
- S.2 21.05 - 02.06.91
- S.3 10.06 - 22.06.91
- S.4 25.06 - 12.07.91
- S.5 16.07 - 02.08.91
- S.6 06.08 - 23.08.91
- S.7 25.08 - 06.09.91

Quanto costa?

Tutto compreso, alloggio, vitto e istruzione di volo a vela, la partecipazione ai corsi viene a costare:

- S. 1.2.3.7 per i giovani 16/25 anni DM 850 (1.000)
- S. 4.5.6. DM 1180 (1.380)

le cifre in parentesi per adulti di oltre 25 anni.

Ulteriori informazioni ossono essere richieste alla Redazione oppure contattando direttamente:

LUFTSPORTJUGEND - FRITZ-STAMER-HAUS
D 6345 ESCHENBURG 4 - HIRZENHAIN
Telefono 02770-625

Info 3/90

In data 7 dicembre 1990 l'LBA tedesca ha certificato i due alianti DG500 trainer e DG500/22, mentre la certificazione del DG500M è prevista per i primi del 1991.

Entrambe le versioni del DG500 certificate, sviluppate in collaborazione con la Elan, saranno prodotte negli stabilimenti in Jugoslavia, mentre l'assemblaggio finale del DG500M e l'installazione del motore saranno eseguite in Germania.

Tutte le verifiche finali e l'installazione degli strumenti saranno eseguite negli stabilimenti della Glaser-Dirks. A dispetto dei problemi economici in cui versa la Elan company, la produzione non è mai stata interrotta ma non è stato possibile realizzare il previsto incremento.

GLASER-DIRKS Flugzeugbau GmbH

La via delle cicogne

È partita la macchina organizzativa del rally «Route des Cicognes» per il 1991, ormai ben collaudata essendo giunti alla quarta edizione. Negli intenti degli organizzatori dovrebbe essere un motivo di ritrovo internazionale per il volo a vela, con lo scopo di esplorare nuove frontiere in una stagione non ancora all'apice nelle regioni europee.

Quest'anno il rally si svolgerà in Marocco, esattamente a Quarzazate, e verranno ammessi a partecipare per la prima volta anche gli alianti puri, oltre ai motoalianti già presenti alle scorse edizioni. L'organizzazione si avvarrà di trainer Maule e della sponsorizzazione della Air France.

La partenza è prevista per il 20 aprile da Parigi e il ritorno il 12 maggio; entro tali date verranno inviati diversi bollettini ai partecipanti, che dovranno prenotarsi per tempo (visto che il numero è limitato) inviando 700 FF come acconto all'Aeroclub di Lys.

Per chi fosse interessato esiste la possibilità di acquistare una video cassetta VHS sulla seconda edizione al prezzo di 200 FF; in ogni caso per maggiori dettagli: Jean-Renaud Faliu, 92 Rue Raynouard, 75016 Paris; André Martin, 1 Avenue de Beaumont, 60260 Lamorlaye.

CARLO F.

REGA

01 383 11 11

porta soccorso via cielo

GLI INTERVENTI NEL 1989

voli da salvataggio	3554 + 24,7%
voli di trasferimento	1997 + 17,4%
rimpatrii	901 + 5,5%
altri interventi	1129 + 0,3%
totale	7571 + 16,1%

soccorso via cielo con il vostro aiuto

GUARDIA AEREA SVIZZERA DI SOCCORSO

REGA - BELLINZONA CH

C.TO C.TE POSTALE N° 65 - 999 - 7

UN IMPEGNO POSSIBILE GRAZIE AI SOSTENITORI

IL RUOLO DELL'ADDESTRAMENTO NEL CONTESTO DELLA SICUREZZA VOLO

di GUIDO BERGOMI

È abbastanza evidente e noto a tutti che l'addestramento è la base fondamentale da cui partire per ottenere poi una attività il più possibile sicura. Tuttavia, tra la convinzione della necessità di una certa cosa e la volontà effettiva di attuarla nella pratica, a volte si frappongono ostacoli di varia natura che ne frenano le energie inizialmente impegnate allo scopo.

In questa breve dissertazione vedremo di affrontare in modo razionale un esame con la critica costruttiva di alcune componenti che formano dell'addestramento uno strumento indispensabile al buon andamento della Sicurezza Volo.

Queste componenti che andremo ad esaminare sono:

- La preparazione degli istruttori
- L'addestramento teorico
- L'addestramento pratico di volo.

La preparazione degli istruttori.

Visto che nel contesto generale della sicurezza riveste grande importanza tutto il complesso dell'addestramento, appare ovvio che la preparazione degli istruttori di volo diventa un po' il nocciolo di tutta la questione. Ma che caratteristiche deve avere, che cosa deve sapere e come deve comportarsi un buon pilota istruttore?

Egli deve possedere molte positive qualità. È essenziale, ad esempio, che abbia la capacità di insegnare, il che presuppone, fra l'altro, una buona dose di conoscenze, ma anche di intuito a livello psicologico, necessario per adattare il proprio comportamento al carattere dell'allievo. Sono anche necessarie, o per lo meno auspicabili, molte altre doti come ad esempio:

- La modestia
- L'onestà
- La sincerità
- L'educazione e le buone maniere
- La passione per il proprio lavoro
- La subordinazione, intesa anche come rispetto delle leggi e norme
- Il buon esempio, ed altre ancora.

Delle doti necessarie, di cui le suaccennate sono le più evidenti, alcune sono insite nella personalità dell'individuo e non si possono modificare; se ne può tutt'al più verificare il livello. Altre invece, con una opportuna opera di addestramento ed educazione, si possono migliorare in modo più o meno significativo. Ecco quindi che, avendo a che fare con piloti, oltre che uomini, già fatti, il compito della formazione degli istruttori è alquanto complesso ed importante.

Questo compito comporta le capacità, oltre che di mettere a punto tecniche di insegnamento sia teoriche che pratiche, anche di esaltare e selezionare il più possibile le qualità sopra accennate.

Purtroppo, contrariamente a quanto abbastanza comunemente si crede, non è detto che un ottimo pilota, riconosciuto universalmente come tale, possa automaticamente diventare un buon istruttore.

Bisogna convincersi che il binomio BUON PILOTA - BUON ISTRUTTORE a volte non è affatto un binomio ma è composto da due fattori completamente diversi fra di loro.

All'atto pratico questo significa che per ottemperare al compito della formazione degli istruttori, oltre che ad avere capacità ed esperienza di indubbia levatura, oltre che ad avere sviluppate ad un buon livello le doti accennate precedentemente, le persone che si occupano della formazione degli istruttori dovrebbero essere inserite in una struttura molto efficiente, ma anche il più possibile autonoma, dotata di grandi poteri decisionali e completamente refrattaria a pressioni di ogni genere, siano esse pilitiche, economiche, campanilistiche od altro.

Per quanto riguarda i candidati allievi istruttori, le specifiche da rispettare sono in linea di massima due e precisamente:

- 1) Un livello minimo di conoscenze teorico-pratiche, di attitudine e di potenziale di apprendimento indispensabili per poter iniziare il corso. Dette caratteristiche si debbono poter verificare con una apposita selezione teorico-pratica prima della ammissione ai corsi.



**VOUS COMMENCEZ À VOUS DÉFENDRE
MAIS PAS AU POINT DE CRITIQUER LES
AUTRES — LES MONITEURS SONT LÀ
POUR ÇA —**

dati, formule e procedimenti puramente teorici che mai e poi mai avrà occasione di utilizzare nella sua carriera? Il chiedere troppe formule e troppe conoscenze porta ad avere una serie di inconvenienti e precisamente:

- 1) Assorbe una notevole quantità di energie del cervello a scapito delle capacità di ritenzione di nozioni utili e pratiche.
- 2) Spinge ad imparare le cose «a memoria» che in certi casi può essere pericoloso. Il buon pilota deve avere la mentalità e la capacità di saper consultare razionalmente tutta la documentazione necessaria, che al giorno d'oggi può variare anche frequentemente, e trarne le notizie sicure ed aggiornate al momento opportuno.
- 3) Instaura quella antipaticissima atmosfera comune nelle scolaresche in genere, per la quale bisogna: **STUDIARE PER SUPERARE L'ESAME** e non studiare perchè è necessario sapere. Con questa mentalità, purtroppo molto diffusa, una volta superati gli esami in qualsivoglia maniera, la stragrande maggioranza degli allievi dimentica subito quasi tutto.

Tenendo presente e cercando di evitare questi inconvenienti, la filosofia dell'addestramento dovrebbe essere improntata a questi principi:

«Ricerare realmente quali sono le nozioni che servono effettivamente al pilota, senza formule o preziosismi inutili. Dette nozioni, ridotte all'essenziale, non solo si dovrebbero insegnare, non solo si dovrebbero pretendere agli esami, ma si dovrebbe fare in modo che il pilota, ogni pilota, le sappia e le adoperi durante tutto l'arco della sua carriera».

L'addestramento pratico di volo.

L'addestramento pratico sembrerebbe quello meno soggetto a critiche, ma ciò è vero solo ad un esame superficiale. In realtà, molto si può migliorare anche in questo campo.

Cominciamo con la standardizzazione: esistono tutt'ora notevoli differenze sia come tipo sia come qualità del prodotto addestrato a seconda che questo esca da una certa scuola piuttosto che da un'altra. E ancora, non è raro il caso di variazioni di qualità dei prodotti di una stessa scuola col trascorrere del tempo. Quest'ultimo fenomeno si può in gran parte attribuire al vertiginoso avvicinarsi dello staff istruzionale o dirigenziale che si sta verificando in questi ultimi tempi e, purtroppo, non solo a livello scuole ma anche ai massimi livelli istituzionali. È assolutamente necessario arrivare ad una maggiore stabilità e continuità in questo difficile campo ed allora si potrà pensare ad una maggiore uniformità del

- 2) Un costante e progressivo adattamento delle proprie conoscenze tecniche e capacità manuali di pilotaggio in modo da apprendere il metodo di poterle trasferire ai propri futuri allievi? Tutto questo andrà verificato dai responsabili durante lo svolgimento del corso stesso in modo da poter eventualmente allontanare coloro che non siano in grado di dimostrare l'acquisizione delle capacità di insegnamento sia teorico che pratico, ovviamente in tempi ragionevoli.

A questo proposito è necessario sottolineare che, come già accennato in precedenza, tra il saper fare ed il saper insegnare corre una bella differenza. Per questo non dovrebbe essere considerato un disonore essere eliminati da un corso istruttori in quanto ciò può accadere anche a degli ottimi piloti che però non siano portati all'insegnamento.

L'addestramento teorico.

Parliamo ora dell'addestramento teorico. Non vi è dubbio che a livello universitario certe nozioni teoriche sono necessarie anche per formare una mentalità scientifica e per dovere di conoscenza a livello superiore, ma un pilota, quintessenza di una specializzazione molto spinta, perchè deve conoscere

prodotto finale.

Sempre riguardo alla standardizzazione, anche l'utilizzazione di velivoli notevolmente diversi tra di loro contribuisce a creare differenze sostanziali nella riuscita finale. Certo che il poter dotare tutte le scuole di mezzi uguali è pressochè un sogno, che però, con un po' di buona volontà, non dovrebbe essere considerato completamente irrealizzabile, specialmente per il futuro e specialmente pensando alla vetustà e necessità di rinnovo del materiale oggi esistente. Un altro aspetto interessante dell'addestramento pratico e l'adeguamento alle nuove conoscenze, tecnologiche e sovrastrutture. Qui si assiste ad una eccessiva accettazione delle facilitazioni offerte dalle nuove tecnologie che favoriscono il volo, dimenticando che quando qualcosa non funziona bisogna ritornare alle origini. Mentre si tende ad ignorare le implicazioni dovute proprio alle nuove conquiste della tecnica, come ad esempio il comportamento alle basse velocità o se vogliamo in secondo regime dei moderni profili aerodinamici.

Conclusione.

La conclusione si traduce nella constatazione che molto si può ancora fare nel campo addestrativo per migliorare la sicurezza volo.

Come principio fondamentale si dovrebbero legare più strettamente le due discipline, l'addestramento e la sicurezza, non solo a parole ma anche nella pratica

coinvolgendo ed accomunando contemporaneamente le persone esperte nei due rami.

Grande importanza va data alla formazione e, possibilmente, al controllo od aggiornamento periodico degli istruttori.

Sarebbe poi opportuno promuovere lo studio di un più moderno sistema di istruzione che tenga conto sia dei progressi della tecnologia moderna, ma anche delle implicazioni pratiche della vita del giorno d'oggi. Un traguardo importante, ad esempio, sarebbe quello di svincolare le Scuole di volo dalla schiavitù di certi aeroporti attrezzati dove diventa sempre più difficile operare e permettere od incrementare rispettivamente l'attività scolastica su aviosuperfici o su aeroporti minori.

Relazione presentata alla 5ª Conferenza Nazionale della Sicurezza Volo, organizzata dall'Aero Club d'Italia, a Roma il 19 maggio 1990.

- CURRICULUM AVIATORIO: Com.te Guido Enrico Bergomi
- Perito Aeronautico (Istituto Feltrinelli di Milano)
 - Attività di volo iniziata a 17 anni su aliante libratore autocostruito nell'immediato dopoguerra
 - Pilota militare - Istruttore militare su velivoli a pistoni ed aviogetti
 - Comandante Alitalia - Istruttore e Controllore su velivoli di linea
 - Istruttore civile di volo a vista, volo strumentale e di volo a vela
 - Redattore del «Manuale del Volovelista», testo adottato da tutte le scuole di volo a vela in Italia
 - Ispettore di Volo Onorario per il volo a vela
 - Attività di volo di circa 14 mila ore.

Ernst Gernot Peter

«Petèr», come lo chiamavano i francesi, ci ha lasciati. Il cielo della Nuova Zelanda ha visto il suo ultimo volo il 5 dicembre scorso ed ora egli riposa nel Cimitero Maggiore di Freiburg, sua città natale. Volovelista da più di trent'anni, vecchio combattente della classe standard, come amava egli stesso definirsi, fin da quando essa apparve nel lontano 1956, passò poi alla 15 metri corsa. Protagonista di lunghi voli al principio, fra cui uno di 700 chilometri nel 1962 a bordo di un Ka-6 CR e terminato a Marsiglia, si dedicò poi ad un'intensa attività agonistica diventando un temibile concorrente, spregiudicato ma mai imprudente.

Campione tedesco più volte, prese parte a diversi Campionati del Mondo, ma soprattutto trionfò a Vinon, dove la sua passione per il volo in montagna gli dava la sua più congeniale cornice.

Per questo divenne assiduo di Rieti, dove colse molti successi, ed amico dei volovelisti italiani, dai quali apprese la lingua.

Con lui scompare un valoroso pilota. In tanti anni di attività nella quale quasi sempre ha costituito uno dei punti di riferimento, ha largamente contribuito, col suo esempio, al progresso tecnico e sportivo del volo a vela, ed alla diffusione di questa nostra attività.

AERMACCHI

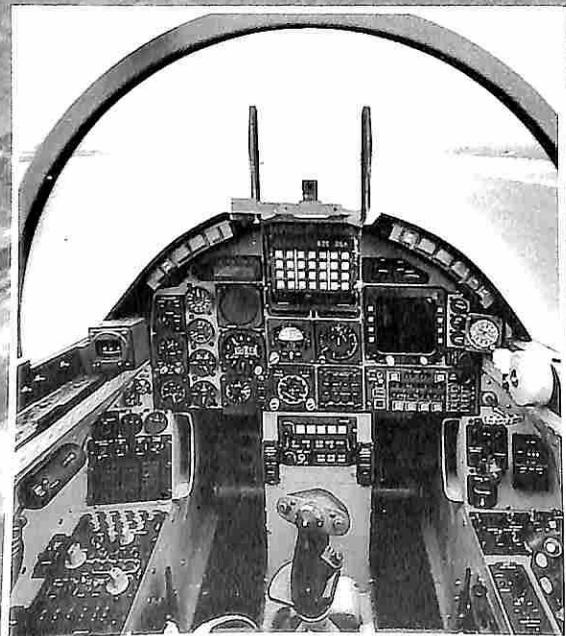
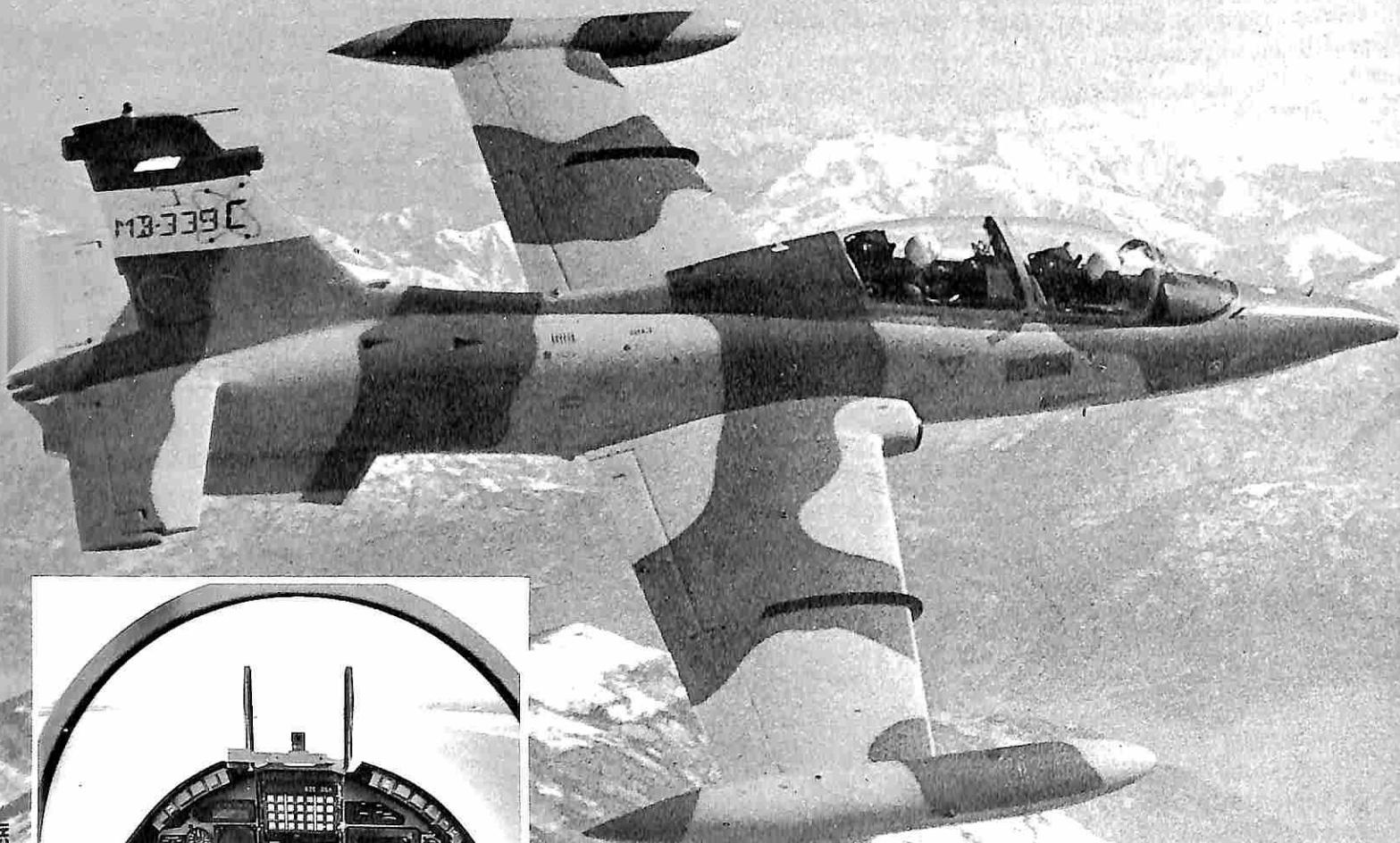
LA VERSATILITÀ DELLA TECNOLOGIA ITALIANA

MB-339C

UN SISTEMA ADDESTRATIVO COMPLETO D'AVANGUARDIA

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

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



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

Mentre quasi tutta l'Italia «che conta» (o dovrebbe) è impegnata nell'autopsia del passato, siamo entrati nel 1991.

Evidentemente hanno inserito l'autopilota perchè non vediamo nessuno intento a scrutare l'avvistamento, sempre più prossimo, dell'Europa Unita verso la quale il sentiero di discesa non è certamente privo di ostacoli.

Speriamo che gli altimetri funzionino bene e che in torre qualcuno si desti in tempo.

Sempre per i posteri, ovviamente.

LA REDAZIONE

(dal «Corriere della Sera» del 2 gennaio 1991)

Lo scenario internazionale 1991

IL DISORDINE MONDIALE

di UGO STILLE

All'euforia con cui l'Occidente aveva accolto la fine della guerra fredda, la liberazione dei Paesi dell'Est europeo dal comunismo, la riunificazione della Germania, è succeduto adesso un sempre più diffuso senso di inquietudine. Il 1990 si era aperto sotto il segno della speranza e dell'ottimismo, il 1991 si presenta invece come un anno difficile, pieno di incognite e di pericoli, su uno sfondo di turbolenza e di confusione.

A questa atmosfera pesante contribuisce ovviamente in primo luogo l'incertezza sulla crisi del Golfo e sulla prospettiva che essa sfoci in un conflitto armato. Ma se questo è l'interrogativo più urgente e drammatico, esso non è il solo e non basta a spiegare il malessere che accompagna l'inizio del nuovo anno. Alla radice di questo stato d'animo vi è un motivo più profondo, la consapevolezza che il crollo del «vecchio ordine» europeo, salutato come una vittoria della democrazia, non è stato seguito dall'emergere di un «nuovo ordine» di armonia, ma da una fase di instabilità e di agitazione, a cui bene si attaglia la definizione data da un commentatore americano di «nuovo disordine mondiale». Il sistema bipolare che aveva resso i rapporti internazionali per oltre quarant'anni era un sistema stabile perchè basato su un meccanismo realistico di «equilibri» tra i due blocchi opposti e su un insieme di regole accettate da ciascuno di essi. Il dissolversi del bipolarismo ha sconvolto ambedue queste premesse, alterando non solo gli «equilibri di potere» tradizionali, ma sostituendo ad essi una situazione fluida, caratterizzata da una serie di problemi nuovi, che sfuggono agli schemi del passato, e di cui non è possibile calcolare i termini esatti e tanto meno prevedere le soluzioni. Gestire una situazione del genere costituisce per i dirigenti

dell'Occidente (del blocco cioè che ha vinto la guerra fredda) un compito estremamente difficile: si tratta infatti di navigare in mari ignoti, senza carte geografiche e senza punti di riferimento sicuri.

La nuova «scala del potere» che ha preso il posto del bipolarismo presenta infatti molti aspetti singolari per non dire contraddittori. I suoi elementi principali possono riassumersi in questo modo.

- 1) Al vertice della scala vi è oggi una sola superpotenza, gli USA, in grado di esercitare il potere militare, politico ed economico su scala globale. Ma, paradossalmente, il «monopolarismo» americano del 1991, anche se assicura all'America la supremazia globale, non significa il ritorno alla egemonia indiscussa del 1945, sia perchè esistono all'interno della coalizione occidentale altri grossi centri di potere economico, sia perchè la fluidità e complessità del nuovo quadro non consentono di «proiettare» la potenza americana in modo automatico ed illimitato.
- 2) Vi è una superpotenza «dimezzata»: la Russia ha perduto il potere politico su scala mondiale e attraversa una profonda crisi economica e strutturale interna, ma mantiene un potere militare eguale agli USA sul piano dell'equilibrio strategico e di gran lunga superiore sul piano europeo a qualsiasi altro Paese. Ovviamente nelle circostanze attuali questo «potere militare» rimane un fattore astratto e teorico (nessuno pensa ad una sua possibile utilizzazione), ma si tratta sempre di una «minaccia potenziale» per il futuro di cui occorre tenere conto. Questo spiega l'ansietà con cui vengono seguiti gli sviluppi della crisi sovietica e l'allarme di chi teme i riflessi sul piano internazionale di una svolta «a destra»

ispirata da militari.

- 3) L'Europa comunitaria con la unificazione della Germania è divenuta un gigante economico ma come la crisi del Golfo ha dimostrato, non ha la capacità militare e quindi politica di difendere i propri interessi. In una posizione analoga si trova il Giappone.

Assistiamo in sostanza ad un processo di «frantumazione» e di «diffusione» del potere che richiede da parte dei dirigenti degli Stati Uniti e degli alleati europei una strategia di coesione in seno alla coalizione ed una strategia di «interdipendenza» diretta a coinvolgere sempre più la Russia nel sistema economico mondiale e nel sistema di sicurezza. La difficoltà sta nel fatto che gli ostacoli sono rappresentati da una serie di incognite il cui chiarimento potrà richiedere un periodo di tempo prolungato, perpetuando così il clima di incertezza con tutti i rischi che ne derivano.

La prima e la più grossa riguarda gli sviluppi in Russia, dove il 1991 sarà per Gorbaciov il vero «anno critico». Vi è poco oggi che l'Occidente possa fare se non ribadire che il punto fermo nei rapporti con Mosca deve essere la garanzia che la politica estera di cooperazione non subirà mutamenti. Questo è ciò che Gorbaciov ha assicurato a Bush nel messaggio inviatogli dopo le dimissioni di Shevardnadze.

La seconda incognita riguarda la capacità dei Paesi più avanzati dell'ex impero sovietico, Polonia, Ungheria, Cecoslovacchia, di fare funzionare una economica di mercato.

Non è solo una esigenza economica ma una esigenza politica. L'economia di mercato per essi appare il completamento naturale del ritorno ad un regime democratico: il fallimento del primo fattore rischia di produrre involuzioni pericolose e sviluppi imprevedibili in campo politico. L'Europa orientale è quindi una zona di una «crisi potenziale» le cui ripercussioni sarebbero molto gravi anche per l'Europa occidentale.

La terza incognita riguarda la durata e l'intensità della recessione che si profila per il 1991 ed il modo con cui i Paesi occidentali la affronteranno. Il giudizio degli economisti è che il «calo» produttivo degli USA potrà venire compensato da una spinta della domanda da parte delle economie del Giappone e dell'Europa. Ma questo presuppone anzitutto una cooperazione in campo commerciale che sinora è mancata.

Alle incognite di fondo del 1991 va aggiunta ovviamente quella più immediata, cui accennammo all'inizio della nostra analisi, della crisi del Golfo. La disamina degli elementi che si intrecciano alla vigilia della scadenza del 15 gennaio richiederà un discorso più approfondito.

Per il momento occorre limitarsi a sottolineare che la soluzione della crisi rappresenta per Bush un «test» decisivo non solo della sua leadership in America, ma della sua capacità di organizzare quel progetto di «sicurezza collettiva» con il contributo non solo degli alleati ma della Russia, che egli ha proclamato necessario per la creazione di un nuovo ordine mondiale.

(dal «Corriere della Sera» del 2 gennaio 1991)

Quando il poeta milanese scriveva d'attualità DELIO TESSA GIORNALISTA

di FRANCO BREVINI

«Quell'odorino composito di latrina e di portogalli che m'accoglieva fanciullo nel naso del Gerolamo, non c'era più, ma il pubblico ride ancora alle battute tradizionali e le scene son cos? poco mutate che qui seduto ti par quasi impossibile che di fuori l'Ala Littoria solchi il cielo coi suoi apparecchi». Delio Tessa scriveva queste parole sul «Corriere del Ticino» del 27 gennaio 1939. Il ricordo dell'antico teatro milanese lo riportava a quella città grigia e depressa, a quelle atmosfere polverose e decrepite, di evidente ascendenza scapigliata, che l'autore di Lè el dì di mort, a legher! opponeva alla modernizzazione fascista. Otto mesi dopo il poeta era già morto, a soli cinquantatré anni, di setticemia. Dopo lo scandaloso oblio di tanti anni, il recupero editoriale di Tessa sembra proseguire a ritmo continuo. All'edizione delle poesie, allestita da Dante Isella, è seguita quella degli scritti minori: le prose di Ore di città e ora, con il titolo Critiche contro vento (a cura di Giuseppe Anceschi, Casagrande Editore), le pagine «ticinesi».

In questi testi, in tutto una sessantina, apparsi tra il 1934 e il 1939 su quotidiani e periodici della Svizzera italiana, spicca l'attenzione alla quotidianità più feriale, al particolare apparentemente insignificante, che gli consente di prendere in suggestivi contropiede personaggi consacrati dalle cronache come Toscanini o Trilussa. La lontananza dalla vita di ogni giorno è l'accusa che l'autore muove al cinema italiano. Meno retorica romana, meno maldestra imitazione del cinema americano e più «soggetti modesti, regionali». La bonomia dialettale diviene il paradigma dell'atteggiamento etico ed estetico di Tessa. Strettamente connessa la scelta di una scrittura frammentaria, per accensioni improvvise, citazioni di parlato, in linea con quella stilistica della discontinuità che forma il tratto più originale della sua poesia.

La seconda patria ticinese, in anni di omologazione politica, offre a Tessa, insieme alla possibilità di arrotondare i proventi della professione forense, l'occasione di un cauto esercizio di libertà. Ma non è certo l'immagine del maître à penser quella che si compone in queste pagine. Piuttosto colpiscono nello scorrere i suoi interventi, che spaziano dalla letteratura al teatro, dall'arte contemporanea al cinema, da Charlot a Topolino, la curiosità e l'autonomia di giudizio del Tessa, la sua capacità di andare controcorrente o «contro vento», secondo il più frequente titolo delle sue rubriche ticinesi. Una scelta che dal piano culturale rinvia immediatamente a quello sociale e politico, come ci ricorda l'amara apertura di un articolo del 16 febbraio 1937: «I regimi totalitari in tutti i tempi ottengono spesso questo risultato: la gente manifesta sempre più zelo di quanto sia richiesto».

Scomparso Iginio Guagnellini

Figura di prestigio dell'Aviazione Sportiva Italiana

«Voleva un aeroplano a carrello retrattile adatto a gare tipo Giro di Sicilia»: così l'ing. Stelio Frati, che ha «firmato» alcuni dei più prestigiosi aerei italiani come l'SF.260 diffuso oggi in mezzo mondo, ha ricordato ad AIR PRESS il suo incontro, nel 1949, con l'ing. Iginio Guagnellini. Il «frutto» di quel prodotto, il GF.4 Rondone, ancora sopravvive, in perfetto stato di volo, a Milano. Il suo ideatore invece, se ne è andato a quasi 84 anni d'età, a Milano, il 7 gennaio scorso rimpianto da tutta l'aviazione sportiva che a Guagnellini deve moltissimo. E non solo in termini di immagini, ma anche in termini di idee, di organizzazione.

Nato a Milano nel luglio del 1907, laureato in ingegneria meccanica in Germania, Iginio Guagnellini si brevettava pilota nel 1930 sul campo milanese di Taliedo, per iniziare subito dopo una intensa attività sportiva che lo portava, nel 1932, alla vittoria nel I Giro Aereo di Lombardia cui aveva partecipato con un Breda 15.

Nel '36 riceveva il brevetto di pilota militare, nel '40 conseguiva quello di 3° grado; al II conflitto mondiale partecipava in qualità di ufficiale pilota in forza a reparti da bombardamento su S.79, BR.20 e Ca.314. A guerra finita continuava l'attività di volo e veniva iscritto nell'albo dei piloti collaudatori il 1° dicembre 1949 anno in cui, con un MB.308,

vinceva la 1ª Settimana Aerea internazionale. Subito dopo, l'incontro con Frati e l'avvio dello sviluppo del Rondone che però fu affidato per i collaudi ad un altro indimenticabile pilota, Nello Valzania, essendo Guagnellini immobilizzato in ospedale per un brutto incidente con un «Macchino». Ripresosi, Guagnellini portava il GF.4 Rondone I-ALBJ a tre vittorie al Giro Aereo di Sicilia ('51, '52 e '54), a numerose altre affermazioni in varie competizioni aeronautiche e alla conquista di diversi primati mondiali di velocità per aerei con peso inferiore a 500 kg.

Lunghissima l'attività sportiva che vide impegnato l'ing. Guagnellini in quegli anni. Un'esperienza impagabile che riverbera sull'intera aviazione sportiva italiana allorchè verrà chiamato a presiedere la commissione sportiva centrale dell'Aero Club d'Italia (nel cui consiglio federale era entrato fin dal '46 e del quale per un brevissimo periodo fu anche presidente) dal '58 al '65, incarico che riprenderà poi nel '72 per mantenerlo ininterrottamente fino alla fine dello scorso anno allorchè cederà il posto a Claudio Albera. Sul libretto di Iginio Guagnellini erano segnate oltre 8.000 ore di volo di cui un migliaio in guerra.

(AIR PRESS)

La scomparsa del Generale Angelo Mori

All'inizio degli anni 30 è stato un attivo progettista di alianti veleggiatori anfibi

Il Generale del Genio Aeronautico Ing. Angelo Mori ha cessato recentemente di vivere dopo breve malattia nella sua abitazione di Milano, all'età di 89 anni.

Pioniere del progresso dell'aeronautica era noto nel mondo del volo a vela per aver progettato all'inizio degli anni trenta il grande veleggiatore anfibo «Roma», con il quale Plinio Rovesti ha effettuato numerosi lanci dal monte Campo dei Fiori presso Varese, nonché dal Mottarone, in provincia di Novara, ammarrando poi nel lago di Varese, nel lago Maggiore e nel lago d'Orta.

L'ing. Mori è stato con Plinio Rovesti, Ermanno Bazzocchi, Emilio Conti e Carlo Carrera, fondatore del Gruppo di Volo a vela «Tommaso Dal Molin» di Varese, noto non solo per l'intensa attività volovelistica svolta nel decennio che precedette lo scoppio della seconda guerra mondiale, ma anche per la notevole attività svolta nel campo della costruzione e spe-

rimentazione di alianti veleggiatori anfibi. Oltre alla progettazione del grande veleggiatore anfibo «Roma» (20 metri di apertura alare), l'ing. Mori progettò anche l'anfibo «Varese», veleggiatore di medie caratteristiche che i volovelisti varesini costruirono nella loro officina ben otto esemplari. Con questi alianti, il 16 settembre 1934, gli instancabili costruttori e piloti del Gruppo Dal Molin effettuarono un lancio collettivo dal Monte Campo dei Fiori unitamente al grande anfibo «Roma». I nove alianti, dopo aver sorvolato la città di Varese, ammarrarono nelle acque dell'idroscalo della Schiranna.

I volovelisti superstiti del Gruppo Dal Molin esprimono dalle pagine della rivista VOLO A VELA alla vedova ed ai famigliari del compianto Ing. Angelo Mori le più sentite condoglianze.

P.R.



Verlangen Sie das Beste
Don't accept less than the best



vollständiges
Programm an
Segelflugzeugen und
eigenstartfähigen
Motorseglern
mit Klapptriebwerken
ein- und doppelsitzig

full range of
sailplanes and
selflaunching-
sailplanes with
retractable powerplant
single seaters and
two seaters

Versäumen Sie nicht, ausführliche Informationen anzufordern
Don't fail to ask for more detailed information

Glaser-Dirks Flugzeugbau GmbH

Im Schollengarten 19-20 · 7520 Bruchsal 4 · West Germany
Phone 07257/89 10 · Telefax 07257/89 22 · Telex 7 822 410 gl dg d

DG-400

ad 8 anni dal primo volo ancora
insuperato per:
Prestazioni di decollo e salita
Maneggevolezza - Sicurezza
Indipendenza

DG-500 ELAN Trainer

Il biposto ideale per scuola e
allenamento

DG-500/22 ELAN

Il biposto di alte prestazioni con 22 m.
di apertura alare

DG-500 M

Versione a decollo autonomo del
DG-500, con motore retrattile

DG-600

Il Super 15 metri corsa della nuova
generazione, con prolunghe a 17 m.

Venduti in Italia tramite:

GLASFASER ITALIANA s.p.a.
VALBREMBO (BG)

Tel. 035/528011

Fax 035/528310

ELAN

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

DG 300 ELAN:

ALIANTE DI ALTE PRESTAZIONI - CLASSE STANDARD
Nuovo profilo con turbolatori soffianti
Serbatoio ballast piano verticale
Connessione automatica di tutti i comandi
EFFICIENZA 1:41 (32 Kg/mq) - 1:42 (50,6 Kg/mq)
Capottina «pezzo unico» per una eccezionale visibilità
IMBATTIBILE RAPPORTO PREZZO/PRESTAZIONI
FORMIDABILE! LO STANDARD DI SUCCESSO

ELAN

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

Contattate:

DE MARCO PAOLO

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

V. I. P. - International Gliding Club



HAPPY NEW YEAR AND SAFE FLIGHTS TO YOU ALL!

This time, I chose something quite peculiar for the VIP Club, but it was such a pleasure for me to go through this article that I felt it did deserve more readers. (Although I do not share S&T's point of view in more than one case).

I hope you will enjoy it as much.

Please note that the paintings referred to in the first part of this article have been published, together with the Italian text, in number 200 of «Volo a Vela».

The Author, Caterina Caneva, is the deputy director of the Uffizi Gallery in Florence, where she is in charge of the the 17th, 18th and 19th century Sections, and of the tapestries.

She is the author of several publications, her latest work covering the «Coronation of the Virgin» by Botticelli, which was recently restored.

She also cooperated in the preparation of the General Catalog of the Uffizi Gallery (1970-1980), and of the catalogs of important exhibitions in Florence.

She was the organizer of the exhibition «Painters by Painters», held in New York and Houston.

Though not a glider pilot herself, she has been a member of the Italian gliding community for long time, and could witness the birth and development of the airfield of Borgo San Lorenzo (Florence).

NOTE:

The excerpts from «The Divine Comedy» are from the translation by Mark Musa, published by «Penguin Classics».

R.F.

CAN YOU SOAR THE PAINTERS' SKIES?

by CATERINA CANEVA

The Italian painters' skies have become soarable from the 15th century onward; no chance before.

The altar-pieces and mosaics of the 13th century had still, heavy and flat golden backdrops: only the angels dared crossing them, yet cautiously. And even the angels did not seem to be quite familiar with the law of aerodynamics then: their wings had beautiful colors, shiny streaks, such as those of the tropical birds and butterflies, but looked rather like the faked wings kids sometimes wear at school recitals than Concorde's.

At that time, the sky was not for the human beings, at least not for the living ones, and earth was considered little worth depicting. Everything was made for the Glory of God.

There was still vivid the classical legend of the fall of two mythical creatures: Phaeton, the son of Helios, the sun god, who tried to drive his father's chariot across the skies and could not control its spirited horses, and Icarus, about whom Dante Alighieri wrote «...Poor Icarus... / feeling his sides unfeathering as the wax began to melt, / his father shouting «wrong, your course is wrong».

Still Dante, when he wanted to describe his flying from one circle of the Hell to the other on the back of Geryon, the monster, put together two physical experiences he did have made, and simply changed the fluid in which the scene was staged (actually, Geryon resembles more a sea snake than a bird), and wrote: «He moves along slowly, and swimming slowly, / descends a spiral path, but I know this / only from a breeze ahead and one below» (thus swimming, or floating, associated with wind).

Dante's great contemporary, Giotto, painted real-color skies in his frescoes of Assisi and Padua, but his rich azure-blue backgrounds are as deprived of updrafts as the gilded backdrops of the previous century. The angels must still help themselves to stay aloft, not the faintest hind of lift being there to sustain their wings. Rare cloudlets are the unearthly balcony of some Godly apparition, but, as such, are hard to classify as natural phenomena.

In the 15th century, however, the Renaissance blossomed and brought about extraordinary novelties which permeated all human activities.

At that time, the painters started looking around, started watching the landscapes that surrounded them, the trees, the fields, the towns, the houses, the light, the men, the women, the animals, and the canopy of the sky above them all.

Looking at the sky, also meant reproducing it: then, each painter commenced to paint the sky not only as he perhaps saw it more frequently in his region, but also in the way best suited to his artistic conception and techniques. In any case, those were skies checked against the real ones.

It is from this time on that you can soar the Italian painters' skies.

I do feel that this overview cannot be started but from some works of Tuscan painters, as Tuscany was the cradle of all the novelties, and not only the formal ones I have mentioned in the foregoing. Moreover, this is a historical reality, thus I surely cannot be blamed for being partisan (I shall only hint to the fact that in the area now surrounding the airfield of Borgo San Lorenzo, and including the villages of Borgo San Lorenzo, Vicchio and Castagno, there were born Giotto, Fra Angelico, Andrea del Castagno; Masaccio was born not far from there, in Valdarno, and Piero della Francesca in Borgo San Sepolcro).

Masolino da Panicale (from Colle Val d'Elsa), an associate of Masaccio, provides a first example of what we are dealing with.

This example is a hybrid one, the author being in part still tied to tradition and longing for the golden skies.

Let us watch the polyptych kept at the Capodimonte Museum in Naples, which shows Pope Liberio founding Santa Maria Maggiore. To start with, the situation is pretty strange from the meteorological point of view: in the month of August a heavy snowfall had turned white the entire plan of the church to be built. The sky capping the scene should have, however, already drawn the attention of those readers who have decided to share the spirit with which this research is made. Well, my friends, you are right: between the hilltops cutting the horizon (the Roman landscape and the hills of Latium), and the big cloud which is the balcony for the celestial figures, there is a series of high cumulus clouds with flat, well delineated bases. They become smaller and smaller to help create a perspective in the uniform golden background. I would say that the painter's choice is in this case mandatory, intellectual, since modular shapes which could be made gradually littler and littler were needed for technical reasons.

Yet the same choice is made by another Tuscan painter, Piero della Francesca, an artist who devoted much effort to the research of perspective and to the rendering of light in some of his most famous works: the «Baptism of Christ», presently in London, and the «Resurrection» of Borgo San Sepolcro.

In the first one, the Appennines can be recognized in the background; these mountains can be easily identified with those enclosing the high valley of Tiber, as reveal the sight from Borgo, the road leading to Anghiari, and the river bend where the painter transfers the ceremony of the Jordan.

The season in which Piero set the scene must have been spring, also for reasons of religious symbology. An early spring, a still cold one, which had not yet brought the nature to full new bloom.

Only the beautiful walnut tree in the foreground is thick with leaves. The hours are those of the morning, as the light indicates: a clear and very bright light.

The light we find in Piero della Francesca's paintings, and in

particular in this one, is the very same we can still experience, with great intellectual emotion, in Tuscany. There the towns, but also the surrounding countryside, are the most beautiful and best show their architectural jewels under a brilliant and clear-cut light, under a hazeless sky, a sky that would be unbearable blue if it were not for those clouds the artist correctly chose for us as the most suited to and very typical of the area.

Particular conditions, tied to the region, its mountain ranges and position with respect to the sea, and plentiful beautiful things more, contribute creating this Tuscan light, which is not soft and emotional, on the contrary, is the sharp reflection of an intellectual light which was at its peaks in the Renaissance, and was able to create a synthesis of universal reach in this painting.

From the merely meteorological viewpoint, considering site, season and time, my consultants (glider pilots Santini and Taverna, whom I shall call S&T in the following pages), say that the sky let think of typical springtime conditions, with fresh air coming in from the first quadrant and high cumuli well spaced apart. You may even suspect that the Holy Spirit dove remains nearly stationary over Christ's head with the white wings fully extended not only for formal reasons. When examining the «Resurrection», held in London, we could repeat much of what we have already pointed out. However, the hour is slightly earlier, and the season a little less ripe. The hour is, according to the Christian symbology, just before dawn, and the light seems to increase as we stare at the painting.

The landscape is again that of the valley so dear to the author: in this case the mountain to the left, prominent in the chain, could be Montauto.

In S&T's opinion, the clouds let forecast wave associated with very interesting thermal phenomena, something that would have let a glider pilot of the Renaissance hope for a champagne day.

It is now time to change scenery, and look for soaring conditions in another region of Italy. This is the area around Venice. The time are the last decades of 1400. The painter is Giovanni Bellini. He was from Venice, but worked in the whole of the surrounding region: Padua, Verona, but also farther away: Mantua, Pesaro, Ferrara (this to list all the visual experiences made by the painter). The works of his that are most significant from the viewpoint considered herein, are, to me, the «Transfiguration» kept at the Museum of Capodimonte, and the «Madonna del Prato», now in London.

Hopefully, the apparent analogy with the subjects already dealt with in the foregoing will not prevent you from appreciating the big differences in the conception, mentality and atmosphere that exist between Piero della Francesca and Giovanni Bellini, who were the masters of the two greatest schools of those centuries, which choose different ways of depicting nature.

While the Tuscan painter synthesized the shapes of nature and turned them into the symbols of a universal spirit, reflecting a higher ideal, the vital breath of nature of which man remains the measuring stick, the Venetians, happily, did not have this intellectual pride. They lived well, they were willing to enjoy the particular, the physical aspects of reality: they were enchanted by the unnecessary and phenomonic facets of the world, those color can make fascinating. Also, nature was softer in their area: not geometric and bi-color towns, not ranges densely forested with chestnuts and

beeches, not mountains which, though not very high, could rapidly obstruct the view and enclose narrow valleys, but large plains, sweet hills and green, wide rivers flowing unbarred, peaks, and a capital city which water, mist and wind could turn in a changing glory dazzling with thousands of different hues, full of light and movement.

What has all this to do with sky, clouds and so on? It has much to do. For instance, let us have a look at the «Transfiguration». Here, if we forget the intellectual filter which always exists between the subject and its delineation by the artist, it is quite apparent that the natural elements to be depicted were not «selected», everything being included in the positive vision of the nature. The clouds, the sky, are facts, are as they are seen from the Venetian plains looking north, toward the hills that smoothly prepare the transition to the mountains proper. In this case, S&T tell me that it is the typical pre- or post-frontal situation in which low and medium clouds coexist, with no apparent trace of convection, contrary to what we saw in Piero della Francesca's painting. Observing the scene as a non-expert, I thought it was a typical day with changeable weather, that it had just rained, but that the forecast for the following day could be good. The air was washed, crystal clear. In the quiet following the storm, work was resumed in the fields, and flights could be planned. As to the hour of the day, the long shadow let assume that it was late afternoon, may it be between four and five in March/April?

All this seems to portray the typical calm of many days in the Po valley, where air seems to move only at altitude, where a

few regged clouds drift in.

In the «Madonna del Prato», the situation is very similar, yet somewhat promising. It is not like the «Tempest» by Giorgione, another master of the Venetian Quattrocento. That is a day of nimbuses, lightning strikes, strong, gusty wind, smell of ozone and so forth. A day to be spent in the hangar doing some long postponed maintenance work. Lost days, and this may seem strange, are also those painted by the very sophisticated and scientific brush of Leonardo da Vinci, with whom we get back to Tuscany, thought only from the geographical viewpoint. Such a fact is peculiar for a man who was so interested in and devoted so much effort to the study of flight. The only step forward in this direction are the wings of the angels, which eventually look like those of the birds, in shape, and, above all, color. But when we come to the weather, the common denominator in Leonardo's paintings is mist, or, better, a change in visibility due to suspended dust the artist had frequently observed in the far away landscapes, and which he reproduces creating suggestive effects. In this mist there are often buried mountains, while rivers meander through the plains in the backdrop. This is the conquest of a concrete atmospheric element, which is puzzling in regard to weather and as a phenomenon. It is like Monna Lisa's smile which is the witness of the impossibility of fully understanding a single human being while expressing all man can be. So, a specific environment cannot be traced in Leonardo's paintings as they encompass the whole of nature: it is something captivating in its Tuscan universality, but not good for flying.

Nei cieli dipinti si vola? (2)

di CATERINA CANEVA

Dopo oltre un secolo di belle possibilità di volo nei cieli della pittura italiana fra Tre e Quattrocento, sono spiacente di comunicarvi che per un bel pezzo si tornerà a lavorare in hangar. Dal Cinquecento a quasi tutto il Settecento infatti, sulla base di una ricognizione ampia anche se non onnicomprensiva mi pare si possa concludere che di cieli volabili se ne siano rappresentati ben pochi.

Can you soar the painters' skies? (2)

by CATERINA CANEVA

After more than a century of acceptable soaring conditions in the skies of the Italian art, I am sorry to inform you that hangar flying will be the only viable alternative for a long while.

From the 16th century to nearly the end of the 18th century, in fact, a careful, even if not fully exhaustive review, let me affirm that soaring days are very few.



Raffaello, *Trasfigurazione*, Roma, Pinacoteca Vaticana.

È che a partire grosso modo dagli inizi del secolo XVI (mi si perdoni lo schematismo delle prossime suddivisioni), il principio da cui i pittori partono per giungere alla rappresentazione artistica, non è più la natura *tout court*, non è più cioè il dato oggettivo col quale nel primo Rinascimento avevano vissuto in perfetta simbiosi, se non addirittura col senso di esserne il metro, bensì la propria soggettiva interpretazione di quella, in base alla quale possono di volta in volta deformarla, semplificarla, annullarla o enfatizzarla, ai propri soggettivi scopi espressivi. Diventa

secondario a questo punto far sì che un cielo sia proprio un cielo specifico, nella fattispecie un cielo anche «volabile». Da Giotto in poi i pittori avevano certo imparato a dipingerlo, e con le nuvole al posto giusto: solo che non sono più quelle vere, sono astrazioni, concetti di nuvole, sotto le quali si può immaginare (ma con una certa difficoltà) solo un concetto di aliante, con un concetto di pilota sopra! Ma passiamo agli esempi pratici: la *Trasfigurazione* di Raffaello (Roma, Pinacoteca Vaticana), è un bel prototipo di corrente ascendente, ma è evidente che ben poco di naturale vi è

More or less at the beginning of the 16th century (forgive me for the coarse classification of periods in the following pages), nature as it is ends being the basis on which the artistic rendering is constructed. Nature is no longer the intimately felt and shared objective reference with which the men of the Renaissance had lived in perfect symbiosis, even feeling they were its meter. Nature, at that time, became a subjective interpretation, and as such, could be deformed, simplified, deleted or emphasized to suit one's own expressive aims. It thus became a secondary fact to portray the sky as it was, as a specific sky, and, from our viewpoint, a soarable one.

From Giotto onward, the painters did have learned how to depict the sky, with the clouds in the right places: but now, these clouds are no longer the real ones, are abstractions, concepts of clouds under which only a concept of glider with a concept of pilot could be imagined spiraling. Yet, even this is difficult.

Let us see some examples of this. The «*Transfiguration*» by Raphael (Pinacoteca Vaticana) shows a paragon of a thermal, but it is immediately apparent that that cumulus that works so well in contrast with the mugginess on the right, is quite unnatural. It is the subject that creates the condition, it is rather a recommendation «from above». Anyway, I would not wish anybody to find such a definitive updraft! Therefore, except for some painters from Lombardy, who remained faithful to nature, who continued to carry on their patient, concrete research of natural light, even in the exquisite paintings by Titian the sky is too pictorial to be fit for our purposes. Only a painted glider could (pretend to) soar them (see «*The Three Ages of Man*» - Edinburgh, National Gallery of Scotland).

In the 17th century, the situation becomes even more difficult to classify. Night light was particularly investigated, and this is not very interesting from the gliding viewpoint. In the daylight, the classical landscapes show stereotyped atmospheres, while the allegorical frescoes, full of perspective and illusion, are as dangerously overcrowded as the dense gaggles that form, for instances, over Cantalice, before the start. The ceiling of Sant'Ignazio, in Rome, by Father Pozzo, is a good example of this.

I find it, therefore, more interesting to propose two works inspired by flying:

in quel cumulo che tira tanto bene in contrasto con la «pappa» che si intravede a destra. È piuttosto questione di soggetto, e all'interno di questo di... aderenze in alto loco. E comunque non mi sento di augurare a nessuno un soffione così... definitivo. Se si eccettua pertanto qualche lombardo, fedele del naturale, che continua a svolgere con lucida concretezza la sua ricerca paziente sulla luce, perfino nella pittura eccelsa di Tiziano la definizione del cielo è troppo «pittorica», appunto, per essere utilizzabile ai nostri fini: diciamo che solo un aliante dipinto avrebbe potuto (fingere di) volarci. (Vedi *Le tre età dell'uomo*, Edinburgo, National Gallery of Scotland).

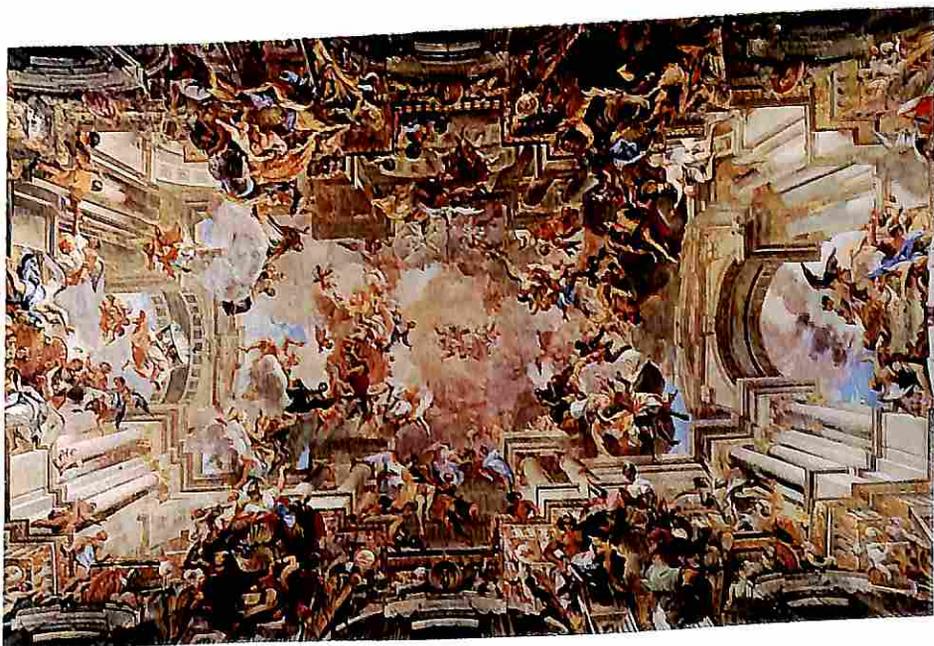
Quanto al Seicento, la situazione in questo secolo si fa ancora più difficile da classificare. Viene particolarmente approfondito il lume notturno, cosa che ai nostri scopi non interessa gran che; mentre di giorno il paesaggio classicheggiante rende le atmosfere stereotipate; e negli affreschi allegorici, ricchi di illusionismo prospettivo, si riscontrano episodi di sovraffollamento tali da creare roccoli pericolosissimi, come quello ben noto su Cantalice prima della partenza. Basti fra tutti l'esempio del *Soffitto di Sant'Ignazio* a Roma, dipinto dal Padre Pozzo. Trovo invece più interessanti da proporvi due opere ispirate al volo: *Dedalo e Icaro* di Carlo Saraceni e *Assunzione della Maddalena* di Giovanni Lanfranco, entrambe a Napoli, Capodimonte. Il fascino dei due dipinti consiste a mio vedere proprio nella bella e rara prospettiva a «volo d'uccello», anche se i paesaggi non sono tanto caratterizzati da renderli riconoscibili: quanto al resto è evidente che gli uomini volano ancora o per dilettantesche tecniche mitologiche o per le solite aderenze in alto loco. Fedeli sempre alla realtà, rimangono anche nel Seicento i pittori nordici: tra questi Jacob Van Ruysdael, paesaggista per eccellenza, offre immagini ariose, verificate sulla meteorologia più concreta, come nella *Veduta di Beverwijk* (Monaco, Bayerische Staatsgemäldesammlungen). Leggendo il dipinto con occhio critico S&T (Santini e Taverna) mi dicono che la situazione vi appare instabile, come dopo una perturbazione e quindi non utilizzabile per volare. Li ha interessati, piuttosto, la caratterizzazione in senso nordico del paesaggio, con la grande pianura che consente al vento freddo



Tiziano, *Le tre età dell'uomo*, Edinburgo, National Gallery of Scotland.

«Daedalus and Icarus», by Carlo Saraceni, and the «Assumption of Magdalene» by Giovanni Lanfranco, both in Capodimonte, Naples. The fascinating side of these painting lies, in my opinion, in the beautiful and rare point of view, in the perspective from the height. The landscape is not characterized in detail, thus the place cannot be located; on the other hand, it is quite clear that man still flies with amateurial and mythological techniques, or thanks to the said «recommendations» from «above».

True to reality are, in the 17th century, the northern painters. Among them, Jacob van Ruysdal, well known for his landscapes, checked against the real ones also as far as the weather is concerned, as the «View of Beverwijk» (Munich, Bayerische Staatsgemäldesammlungen). Looking at this painting with a critical eye, S&T say that the situation seems undefined, like after the rain, thus not good for flying. They were more interested in the features of the northern countryside, such as the vast plain allowing the artic



Padre Pozzo, *Soffitto della chiesa di Sant'Ignazio*, Roma.

dell'artico di scendere a sud. (E in effetti, seguiranno altri esempi di pittura non italiana che ci consentiranno un confronto allargato).

Nella pittura del Settecento, poi, possiamo individuare i due termini entro cui si configurano i cieli dipinti nel trionfalismo illusionistico di Giovan Battista Tiepolo e la fresca «decorativa» sostanza delle nuvole nei cieli dipinti dai vedutisti come Canaletto e Guardi, sempre troppo pittorici per poterli prendere in considerazione. Ma ci avviamo verso il secolo successivo con speranze migliori: l'età romantica ha infatti fra le sue caratteristiche anche la riscoperta della pittura di paesaggio, con una nuova immersione totale nella natura, come vediamo in primo luogo nelle opere del tedesco Caspar David Friedrich (1774-1840) al quale si devono cieli malinconici o tempestosi o freddi in sintonia con gli stati d'animo degli uomini che vi sono raffigurati, ma anche puntuali descrizioni di fenomeni naturali, come quello che troviamo



Carlo Saraceni, *Dedalo e Icaro*, Napoli, Capodimonte.



Giovanni Lanfranco, *Assunzione della Maddalena*, Napoli, Capodimonte.

wind to blow southward. (Other examples will follow, which will permit us to extend our comparison).

In the paintings of the 18th century, we can find two peculiar ways of depicting the sky: the triumphant, illusionistic skies by Giovambattista Tiepolo, and the skies in the views by Guardi and Canaletto, where clouds are a fresh decoration, but still too pictorial to be soarable.

The following century let better hopes flourish. The age of Romanticism brings about, as one of its characteristics, the revival of landscape painting, again in full participation with nature, as we can note, in a first instance, in the works by Caspar David Friedrich (1770-1840), a German painter. His skies are saddening, storming or cold, attuned to the feelings of the men he portrays, but also faithful descriptions of nature, such a «Clouds in the Sky», held in Hamburg. This picture has fascinated S&T because of the original point of view, from above, like from a glider. I was told that similar phenomena of condensating rising air can be seen over Pratomagno in the evening. This is enough...

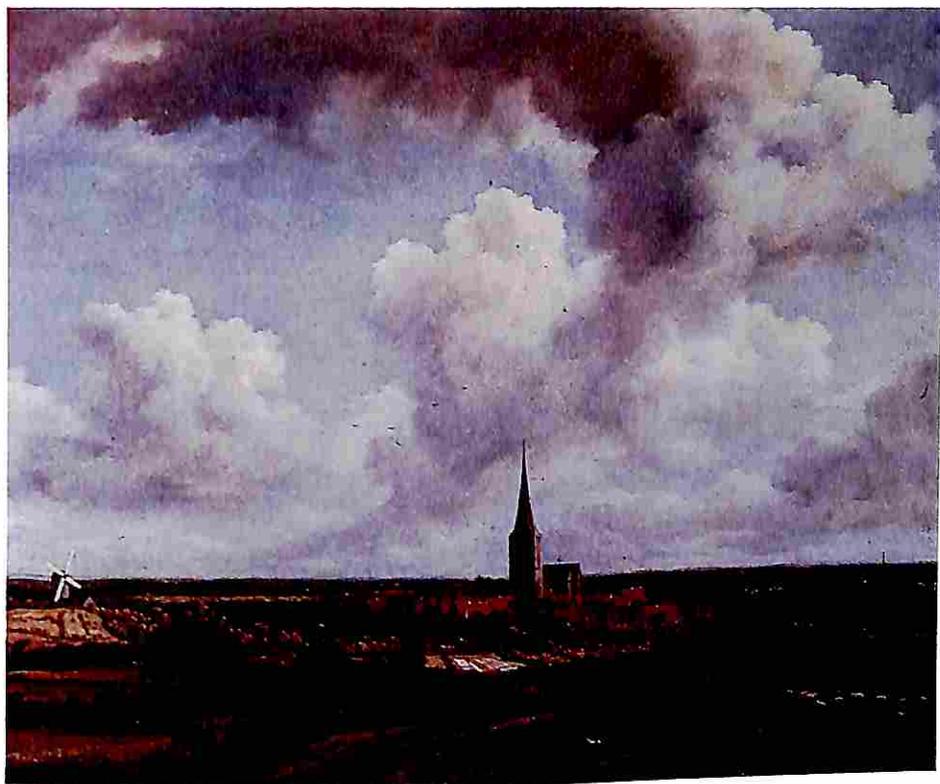
But flying can be satisfactorily resumed above all in the British painters' skies, starting from the very beginning of the century.

nelle *Nuvole in cielo*, conservato ad Amburgo. L'opera ha affascinato S&T, colpiti innanzi tutto dal punto di osservazione originale, dall'alto, «come da un aliante». Mi si dice che simili fenomeni di condensazione d'aria che si solleva sono visibili sul Pratomagno verso sera. E tanto basta...

Ma è soprattutto nella pittura inglese che, fin dal primissimo Ottocento, si riprende a volare! Con i dipinti di John Constable, primo grande paesaggista del secolo, si ricomincia a respirare aria vera: finalmente cieli naturali, venti freschi, pianure scintillanti di luce dopo un acquazzone. Non più letteratura, non più celebrazione, non più fondali di teatro, ma di nuovo la limpida, non filtrata, non appesantita verità naturale. Figlio di un mugnaio, cresciuto a contatto con la campagna e abituato a interpretare gli agglomerati di nuvole, Constable ha lasciato una serie di vedute del Suffolk, del Dorset, di Brighton, «riferendo» con adesione freschissima quanto vedeva nei campi, nelle baie, nelle valli inglesi più belle, e perfino eseguendo in diverse occasioni, dal vero, i piccoli studi di nuvole. Ho scelto con qualche imbarazzo data la varietà e ricchezza dei soggetti: *L'orto di Golding Constable* (Ipswich) che rappresenta la fattoria paterna nel Norfolk. Nonostante un residuo di instabilità, le basi basse dei cumuli e le termiche non definite, da quelle parti, quel giorno, si sarebbe volato.



Caspar David Friedrich, *Nuvole in cielo*, Amburgo, Kunsthalle.



Jacob van Ruysdael, *Veduta di Beverwijk*, Monaco, Bayerische Staatsgemäldesammlungen.

Air returns to be fresh, true air in the works of John Constable, the first, great landscape painter of this century: natural skies, fresh winds, plains glittering with clear light after a rainstorm.

No more literature, no more celebration, no more theater backdrops, but transparent, unfiltered, unburdened natural truth.

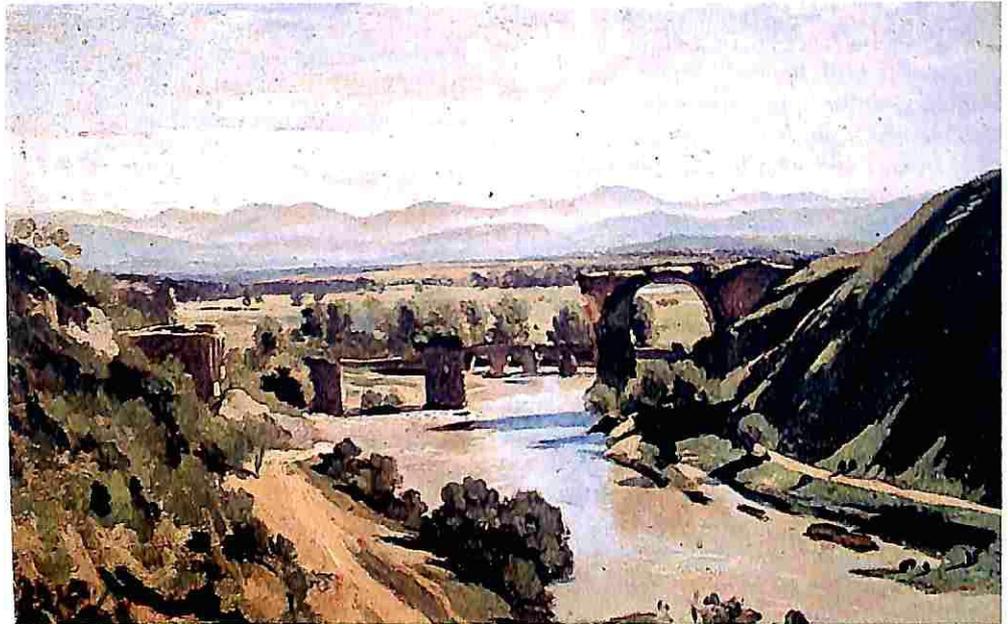
The son of a miller, grown up in the countryside, used to understand the cloud compounds, Constable left us a set of views of Suffolk, Dorset, of Brighton, in which he masterly and heartily reflected what he saw in the most beautiful English fields, bays, valleys. Sometimes he also made studies of clouds, on the real ones. I felt a little embarrassed when I had to choose one of his works, because of the many available. The final choice was «Golding Constable's Vegetables Garden» (Ipswich), which shows the farm of the author's father in Norfolk. In spite of a somehow still uncertain weather, the low bases of the cumulus clouds, that day would have been a flying day there.

Another painter who, as Constable, is very effective (from the soaring viewpoint), is Camille Corot, a Frenchman and a true lover of Italy,



John Constable, *L'orto di Golding Constable*, Ipswich.

Accanto a Constable, dobbiamo considerare tra i più prolifici (volovelisticamente parlando) pittori di cieli Camille Corot, francese amatissimo dell'Italia che percorse munito di blocco di schizzi e cavalletto lasciandoci molte immagini allettanti, come il *Il ponte romano di Narni* (Parigi, Louvre), che ho scelto per i riferimenti visivi a luoghi ben noti ai lettori. Sullo sfondo compare infatti l'Appennino verso Rieti, coi cumuli tipici sulle creste. Per essere come crediamo in primavera avanzata la situazione non può dirsi delle peggiori. E siamo arrivati agli Impressionisti francesi, che hanno definito una grandissima serie di cieli fioccosi e nubi sfilacciate: fra le tante che mi sono resa conto sarebbero ripetitive visto il tipo di pittura, la veduta di *Pontoise* di Camille Pissarro (1868), conservata nella Kunsthalle di Mannheim. La giornata



Camille Corot, *Il ponte romano di Narni*, Parigi, Louvre.



Camille Pissarro, *Pontoise*, Mannheim, Kunsthalle.

which he crossed with his drawing pad and easel at hand.

He left many enticing views of Italy, among which I choose «*Bridge at Narni*» (Paris, Louvre) because of the visual references to places that are well known to my readers: the Appennines in the area surrounding Rieti, with the typical cumuli over the crests.

The season in the painting is assumed to be late spring, and, for such a time of the year, the conditions are not bad at all.

The French impressionists are those come next. They defined a very wide variety of fluffy skies and ragged clouds: among them, which I realized would be repetitive given the type of painting, I propose you the «*View of*

Pontoise» by Camille Pissarro (1898), kept at the Kunsthalle in Mannheim. The instable day, the light, the air, seem to indicate a cold and windy spring, the wind blowing from north-east. Moreover, the smoke from the chimney which cannot raise seems to indicate strong wind and broken thermals.

Our review could end here, as until the Avant-gardes of the 20th century make the sky a geometric abstraction, provided they consider it at all, the choice of soarable skies would be burdensome because of the huge amount of suitable examples. The level of technical skill and realism the painter are at this time able to achieve, makes them capable of painting perfect skies,

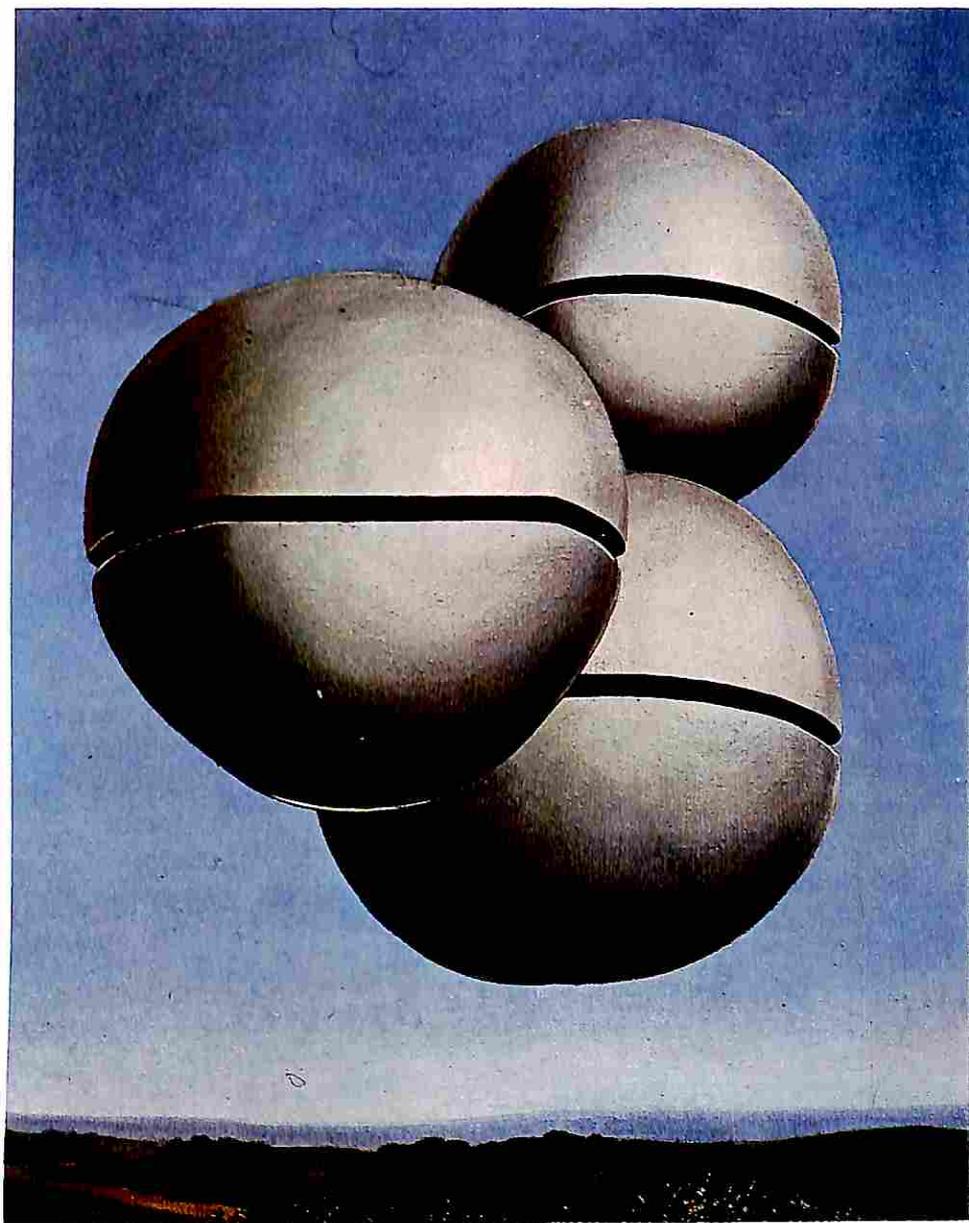
instabile, la luce, l'aria stessa indicherebbero una primavera fredda e ventosa, con vento da nord-est. Anzi il fumo della ciminiera che non sale indicherebbe in più vento teso e ascendenze deboli.

La nostra ricognizione potrebbe a questo punto finire, perchè d'ora in avanti, fino a che le Avanguardie del Novecento non rendono il cielo un'astrazione geometrica, un simbolo, un'allusione cromatica, ammesso che lo prendano in considerazione, la mia scelta di cieli «volabili» sarebbe complicata dall'enorme quantità di esempi. Il grado di perfezione tecnica e di capacità di «realismo» consente ai pittori cieli perfetti e quindi molti di questi cieli sono anche del tipo che più ci interessa. Manca, è vero, la freschezza dell'osservazione, della scoperta da «primo giorno del mondo» che abbiamo trovato nella pittura del Quattrocento, ed è per questo che non insisto più di tanto nel riproporvi esempi ottocenteschi.

L'immagine con cui preferisco chiudere questo veloce excursus all'insegna del disimpegno totale sul piano (mio) professionale, è di Magritte: si tratta di un'opera del 1932 che si intitola *La voce dei venti*. È una pura astrazione di tipo surreale, che ha lasciato un po' perplessi i miei pratici consulenti, ma che a mio vedere può essere a suo modo simbolica del volo a vela, lontano dal naturalismo un po' abusato anche se efficace alla «National Geographic - Airone - Piero Angela» (Uccelli in volo, aquile, ali, ecc.). Senza contare che tiene conto anche del senso di inquietudine di quanti, come me, segno di terra, non sono totalmente a loro agio nel volare o nel pensare al volo.

L'immagine comunque può suggerire solo effetti di veleggiamento sicuro, e di fruscio di vento (le grandi sfere fessurate ne danno l'immagine sonora), con la giusta assenza di umanità e il giusto controllo razionale.

Se non ci credete, provate a sostituire alle tre sfere, tre alianti, e vedrete!



René Magritte, *La voce dei venti*, Venezia, Collezione Guggenheim.

some of which, therefore, also of the kind we are most interested in. However, the freshness of the discovery, as in the first day of mankind, that can be found in the works of the Quattrocento is missing, and this is the reason why I do not insist in providing examples from the 19th century.

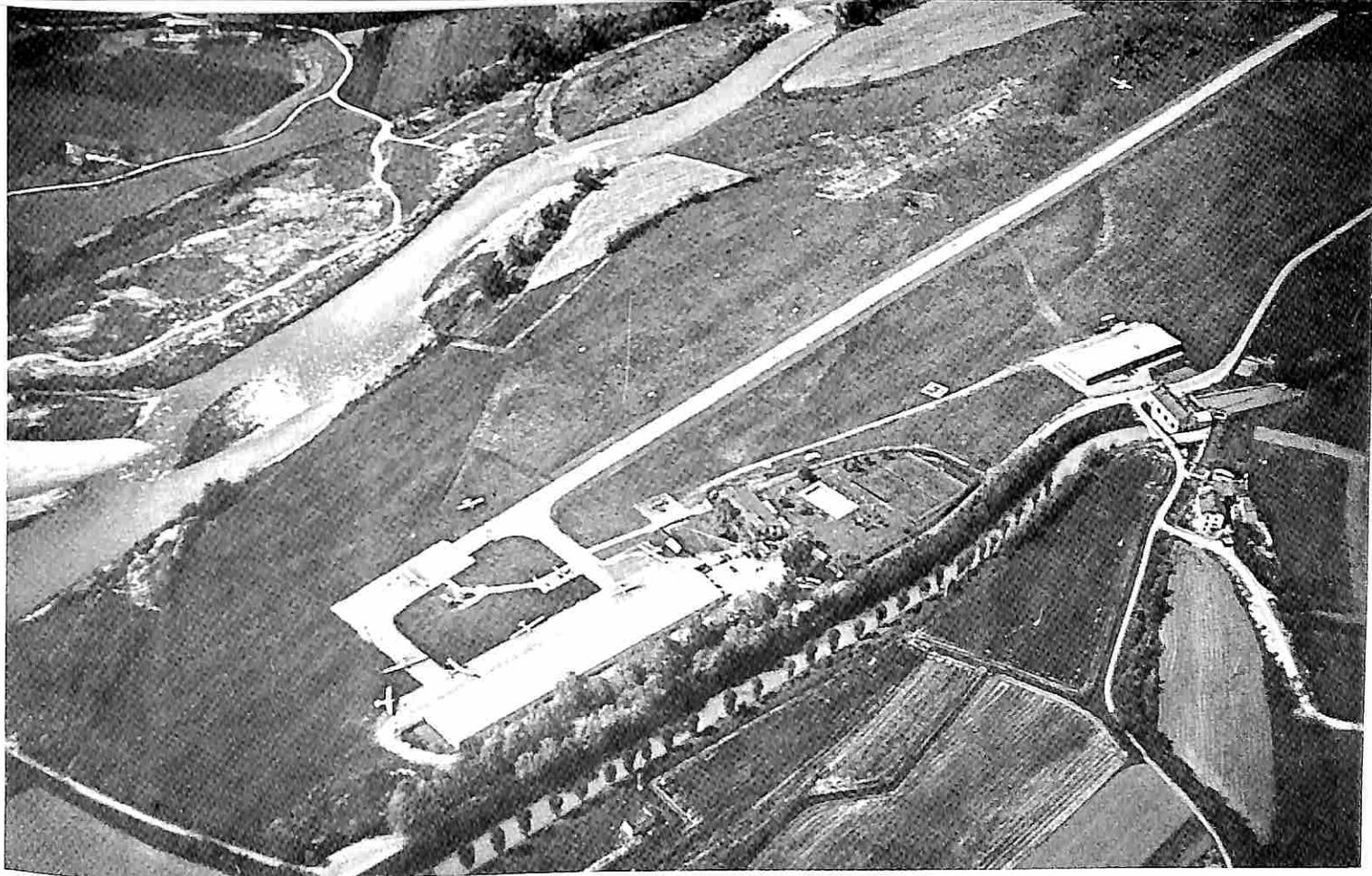
The image with which I intend to complete this overview, in which I traded my professionalism for fun, is a painting by Magritte. It is a work of 1932 and its title is «The Voice of The Winds». It is a pure abstraction, a surrealist painting, which left my practical consultants quite perplexed, but which I think can symbolize gliding in some way, in a way far from the

conventional, maybe too exploited but still effective, naturalism of National Geographic and the likes (birds in flight, eagles, wings, etc.). This painting also conveys, and this is not negligible, the sense of anxiety that all those, like me, an earth sign, feel, that being not entirely at ease when flying or thinking of flying.

The image suggests only safe and positive soaring, wind rustling (the big cracked spheres turn the image into sound), with the right lack of human beings and the right presence of right rational control.

If you do not believe this, replace the three spheres with three gliders and look again!

<p>VENDESI VENTUS B 15-17,6 m. con cassone per turbo con o senza strumenti e con carrello trasporto C.N. valido fino all'1-2-1991 A. PRONZATI - Tel. 02/9340821 (serali)</p>	<p>VENDO ALIANTE M.100 S 1962 rimesso a nuovo C. N. rinnovato strumentazione di base e radio carrello semichiuso Tel. 0881/71093 ore pasti</p>
<p>VENDO LS 3A marche I - NIMB Tel. 011/854844 ore pasti</p>	<p>Vendo: — ALTIMETRO WINTER — MASCHERA OSSIGENO NUOVA — RADIO R/T 100 CAN. BERTEA con CASSETTA BATT. + ALIM. tel. Balzer: 035/251392</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>VENDESI VARIOCOMPUTER PESCHGES Mod. VP-3 E STD usato pochissimo VERA OCCASIONE Telefonare 0432/740429</p>
<p>VENDO MOTOALIANTE AS 10 autocostruito all'80% al prezzo del solo kit Ing. SEGHIZZI - Tel. 0331/977325</p>	<p>VENDO DG 200 marche I-LFOX pronto gara con carrello Telefonare 0331/632043</p>
<p>VENDESI ALIANTE I - SEXY / 500 ore di volo ottima occasione Tel. 0322/82666-011/5567282</p>	<p>CERCASI ALIANTE basse prestazioni - basso costo ma in ordine di volo Tel. 02/6434343-93256773 ore serali</p>
<p>VENDO ASW 15B perfette condizioni completo di radio, ossigeno, tre vario e orizzonte carrello chiuso rimesso a nuovo Telefonare DANESY 011/3303565 Uff.</p>	<p>REGALO antenna direttiva YAGI per banda aeronautica 118/136 MHz 10 elementi, lungh. 7 metri in duralluminio Villa: tel. 02/3563840-4697005</p>



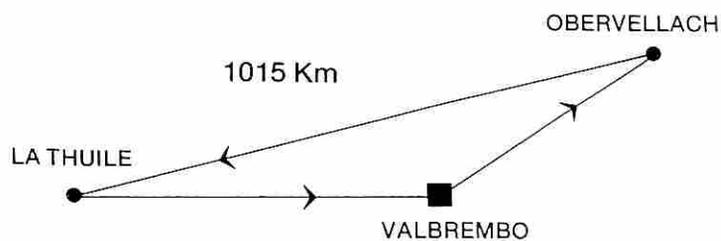
PRIMA BASE DI VOLO A VELA IN EUROPA PER VOLI DI OLTRE MILLE CHILOMETRI

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

Aeroporto di Valbrembo (BG)
Telefono 035/528093 - Frequenza radio 122,6

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

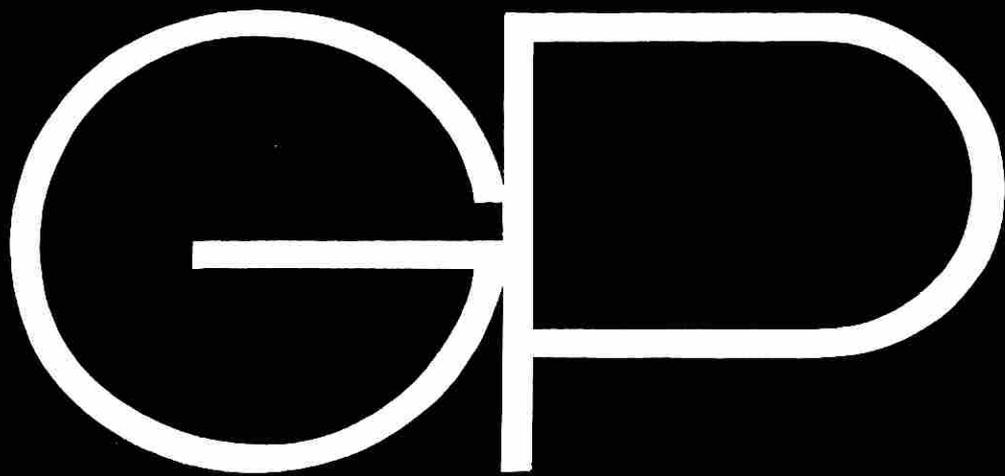
5 TWIN ASTIR - JANUS B - 3 ASTIR STANDARD
4 HORNET - 4 DG 300 - ASH 25
Motoaliante GROB G 109 B



- 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.

A stylized logo consisting of the letters 'E' and 'P' in a white, outlined, sans-serif font. The 'E' is on the left and the 'P' is on the right, with a vertical line connecting them at their base. The logo is set against a solid black rectangular background.

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 e 7000

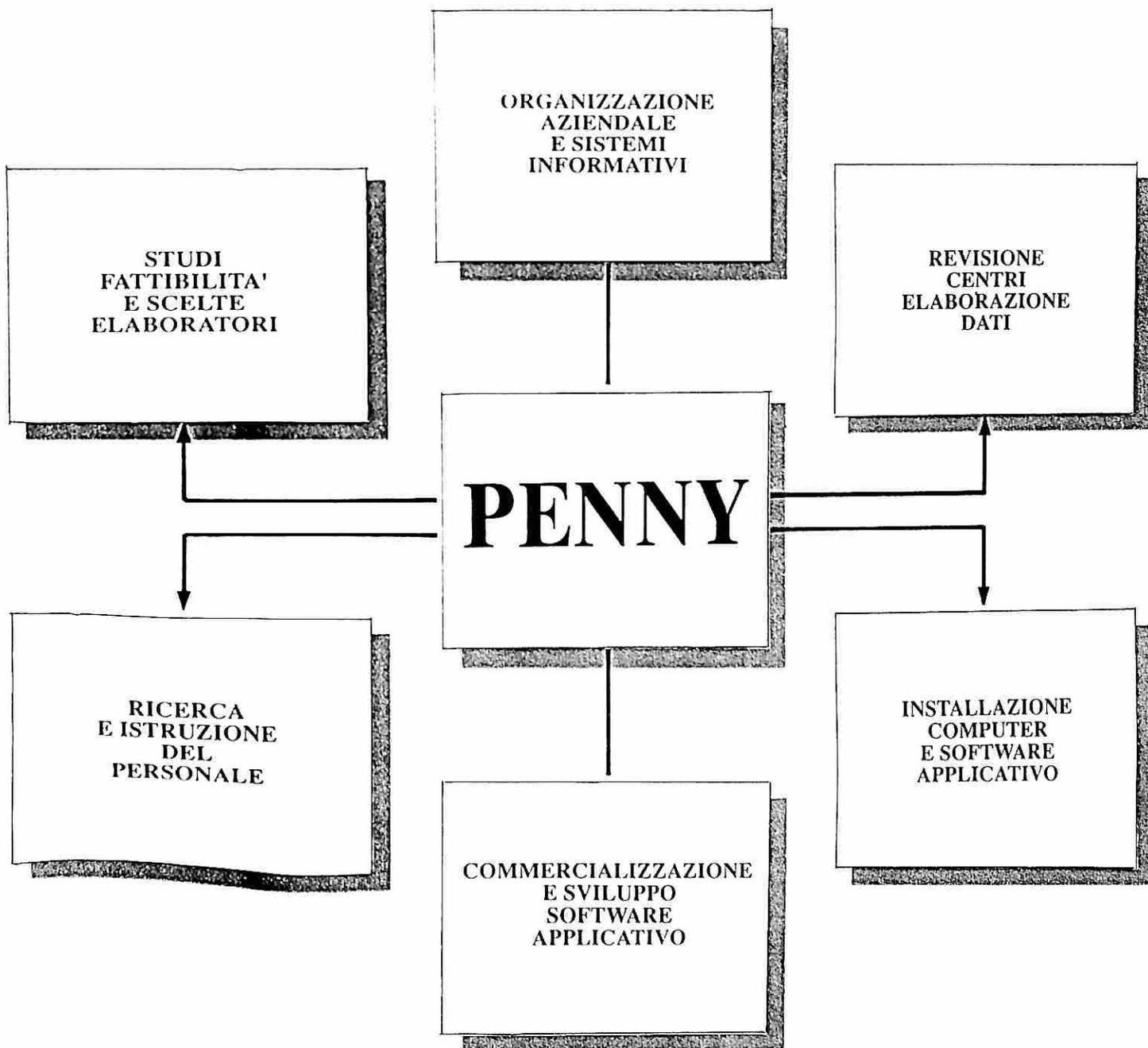
e infine nei microsistemi con i sistemi distribuiti BTOS e con le Personal Workstation².

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

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

UNISYS

Unisys Italia S.p.A.
20159 Milano - Via B. Crespi, 57 - Tel. (02) 69851
Telex: 330437 - Facsimile (02) 6985588



SOFTWARE SPECIALISTICO PER S/XX - 400
 SOFTWARE GESTIONALE PER AZIENDE DI PRODUZIONE

- GESTIONE COSTI
- CONTROLLO PRODUZIONE E COMMESSE
- GESTIONE TERZISTI
- CONTABILITA' INDUSTRIALE

PENNY s.r.l.

SISTEMI INFORMATIVI AZIENDALI - AGENTE IBM

VIA VARESE 5/D MOZZATE (CO) TEL. 0331/833666 - FAX 0331/833700



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)

inda



IL BELLO DEL BAGNO

industria nazionale
degli accessori s.p.a.

sede:

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

filiali:

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

RIUNIONE DEL 22 SETTEMBRE 1990
AEROPORTO DI VALBREMBO

Nell'intento di elaborare un chiaro programma di attività per il prossimo quadriennio di riferimento per la Commissione di Specialità e per il Consigliere Federale, che sia largamente rappresentativo delle necessità del Volo a Vela italiano, si sono riuniti i volovelisti rappresentanti di specialità dei vari Aeroclub.

Come premessa alla discussione per la definizione degli obiettivi e delle relative strategie si è concordato che i candidati che si proporranno per le cariche elettive dovranno impegnarsi all'attuazione di quanto sotto indicato.

Dopo una esauriente discussione si sono confermati gli obiettivi da raggiungere nei prossimi 4 anni. Questi traguardi dovranno condizionare le azioni del Volo a Vela italiano:

- 1° Incremento quantitativo e qualitativo dei brevetti di Volo a Vela.
- 2° Maggior coinvolgimento sportivo dei brevettati per trattenerne in attività un numero più significativo.
- 3° Aumento dei centri dove si pratica il Volo a Vela.
- 4° Sviluppo dell'immagine del Volo a Vela in Italia.

OBIETTIVO N. 1: Incremento quantitativo e qualitativo dei brevetti di Volo a Vela.

Strategie primarie:

- a) Semplificazione dell'accesso alle attività di brevetto (visite mediche, normative tecnico-operative, modifica statuto AeCI).
- b) Contenimento dei costi di brevetto diretti e indiretti (normativa più semplice, RAI, Civilavia, verricello semovente all'AeCCVV, sviluppo scuole con verricello e su aviosuperfici, premi brevetto e borse di pilotaggio per i più giovani, contributi CONI per istruttori, mezzi e impianti sportivi).
- c) Istruttori solo col brevetto di Volo a Vela anche per scuola a traino.
- d) Standardizzazione didattica.
- e) Istituzione corsi intensivi Volo a Vela.
- f) Promozione partecipazione femminile.
- g) Collegamento con altre discipline di volo.
- h) Supporto ai Club per l'istituzione di nuove scuole di Volo a Vela.
- i) Utilizzazione di istruttori di Aero Club come esaminatori per i brevetti di Volo a Vela.

OBIETTIVO N. 2: Maggior coinvolgimento sportivo dei brevettati per trattenerne in attività un numero più significativo.

Strategie primarie:

- a) Contributi per insegne FAI.
- b) Standardizzazione didattica 2° periodo.
- c) Aliante monotipo economico (World Class).
- d) Sincronismo con attività AeCCVV.
- e) Riduzione dei costi soprattutto per i più giovani (gare, stages, ecc.).
- f) Utilizzo dei piloti nazionali per travaso esperienze e per promozione.

- g) Allargamento della base sportiva attiva (oltre all'attività delle squadre nazionali):
 - gestione giovani, classe club, juniores affidati all'AeCCVV;
 - partecipazione di piloti sportivi giovani a gare e competizioni internazionali;
 - incentivare attività di ricerca e sportive.
- h) Impegno allo sviluppo ulteriore di tutte le attività formative e di perfezionamento dell'AeCCVV.
- i) Istituzione di strutture meteorologiche in grado di normalizzare e diffondere quanto utile al Volo a Vela.

OBIETTIVO N. 3: Aumento dei centri dove si pratica il Volo a Vela.

Strategie primarie:

- a) Modifica dello Statuto dell'AeCI (facilitazione alla creazione di club specialistici senza vincoli geografici, autonomia di gestione delle specialità).
- b) Promozione di nuovi Aero Club specialistici e di sezioni di volo a vela negli Aero Club esistenti.
- c) Creazione di Centri CONI (come per gli altri sport).
- d) Utilizzo delle strutture dell'AeCCVV per favorire l'inizio di nuova attività.

OBIETTIVO N. 4: Sviluppo dell'immagine del Volo a Vela in Italia.

Strategie primarie:

- a) Sponsorizzazione dell'attività della squadra italiana di Volo a Vela.
- b) Sensibilizzazione dell'AeCI.
- c) Sensibilizzazione del CONI.
- d) Rapporti con gli Enti Locali (travaso delle esperienze fatte a Rieti).
- e) Promozione presso possibili utenti con materiale multimediale in particolare presso scuole superiori e università (CUSI).

Sistema di controllo atto a verificare l'attuazione di quanto sopra definito modificando obiettivi e strategie se necessario.

La base con cui dialogare saranno i rappresentanti della specialità Volo a Vela dei vari Aeroclub federati.

Questi rappresentanti:

- approveranno il programma;
- eleggeranno i membri della Commissione di Volo a Vela ed il Consigliere Federale;
- riceveranno evidenze di quanto propone la Commissione di Volo a Vela e di cosa decide l'AeCI in merito;
- annualmente saranno convocati, di norma a Bologna, dalla Commissione per una verifica di quanto fatto e per una eventuale revisione di obiettivi e strategie.

UN'ERRATA-CORRIGE per il Quaderno Meteocomic recentemente pubblicato da VOLO A VELA: alla pagina 2, poche righe sotto la tabella «Composizione dell'aria» è scritto: Il grande architetto Le Corbusier... si tratta invece dell'americano F.L. Wricht. Ci scusiamo con Giuseppe Baudino per non aver provveduto alla rettifica che ci aveva segnalato con ampio margine di tempo.



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)

inda

industria nazionale
degli accessori s.p.a.

sede:

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

filiali:

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

IL BELLO DEL BAGNO

RIUNIONE DEL 22 SETTEMBRE 1990
AEROPORTO DI VALBREMBO

Nell'intento di elaborare un chiaro programma di attività per il prossimo quadriennio di riferimento per la Commissione di Specialità e per il Consigliere Federale, che sia largamente rappresentativo delle necessità del Volo a Vela italiano, si sono riuniti i volovelisti rappresentanti di specialità dei vari Aeroclub.

Come premessa alla discussione per la definizione degli obiettivi e delle relative strategie si è concordato che i candidati che si proporranno per le cariche elettive dovranno impegnarsi all'attuazione di quanto sotto indicato. Dopo una esauriente discussione si sono confermati gli obiettivi da raggiungere nei prossimi 4 anni. Questi traguardi dovranno condizionare le azioni del Volo a Vela italiano:

- 1° Incremento quantitativo e qualitativo dei brevetti di Volo a Vela.
- 2° Maggior coinvolgimento sportivo dei brevettati per trattenerne in attività un numero più significativo.
- 3° Aumento dei centri dove si pratica il Volo a Vela.
- 4° Sviluppo dell'immagine del Volo a Vela in Italia.

OBIETTIVO N. 1: *Incremento quantitativo e qualitativo dei brevetti di Volo a Vela.*

Strategie primarie:

- a) Semplificazione dell'accesso alle attività di brevetto (visite mediche, normative tecnico-operative, modifica statuto AeCI).
- b) Contenimento dei costi di brevetto diretti e indiretti (normativa più semplice, RAI, Civilavia, verricello semovente all'AeCCVV, sviluppo scuole con verricello e su aviosuperfici, premi brevetto e borse di pilotaggio per i più giovani, contributi CONI per istruttori, mezzi e impianti sportivi).
- c) Istruttori solo col brevetto di Volo a Vela anche per scuola a traino.
- d) Standardizzazione didattica.
- e) Istituzione corsi intensivi Volo a Vela.
- f) Promozione partecipazione femminile.
- g) Collegamento con altre discipline di volo.
- h) Supporto ai Club per l'istituzione di nuove scuole di Volo a Vela.
- i) Utilizzazione di istruttori di Aero Club come esaminatori per i brevetti di Volo a Vela.

OBIETTIVO N. 2: *Maggior coinvolgimento sportivo dei brevettati per trattenerne in attività un numero più significativo.*

Strategie primarie:

- a) Contributi per insegnare FAI.
- b) Standardizzazione didattica 2° periodo.
- c) Aliante monotipo economico (World Class).
- d) Sincronismo con attività AeCCVV.
- e) Riduzione dei costi soprattutto per i più giovani (gare, stages, ecc.).
- f) Utilizzo dei piloti nazionali per travaso esperienze e per promozione.

g) Allargamento della base sportiva attiva (oltre all'attività delle squadre nazionali):

- gestione giovani, classe club, juniores affidati all'AeCCVV;
- partecipazione di piloti sportivi giovani a gare e competizioni internazionali;
- incentivare attività di ricerca e sportive.

h) Impegno allo sviluppo ulteriore di tutte le attività formative e di perfezionamento dell'AeCCVV.

i) Istituzione di strutture meteorologiche in grado di normalizzare e diffondere quanto utile al Volo a Vela.

OBIETTIVO N. 3: *Aumento dei centri dove si pratica il Volo a Vela.*

Strategie primarie:

- a) Modifica dello Statuto dell'AeCI (facilitazione alla creazione di club specialistici senza vincoli geografici, autonomia di gestione delle specialità).
- b) Promozione di nuovi Aero Club specialistici e di sezioni di volo a vela negli Aero Club esistenti.
- c) Creazione di Centri CONI (come per gli altri sport).
- d) Utilizzo delle strutture dell'AeCCVV per favorire l'inizio di nuova attività.

OBIETTIVO N. 4: *Sviluppo dell'immagine del Volo a Vela in Italia.*

Strategie primarie:

- a) Sponsorizzazione dell'attività della squadra italiana di Volo a Vela.
- b) Sensibilizzazione dell'AeCI.
- c) Sensibilizzazione del CONI.
- d) Rapporti con gli Enti Locali (travaso delle esperienze fatte a Rieti).
- e) Promozione presso possibili utenti con materiale multimediale in particolare presso scuole superiori e università (CUSI).

Sistema di controllo atto a verificare l'attuazione di quanto sopra definito modificando obiettivi e strategie se necessario.

La base con cui dialogare saranno i rappresentanti della specialità Volo a Vela dei vari Aeroclub federati.

Questi rappresentanti:

- approveranno il programma;
- eleggeranno i membri della Commissione di Volo a Vela ed il Consigliere Federale;
- riceveranno evidenze di quanto propone la Commissione di Volo a Vela e di cosa decide l'AeCI in merito;
- annualmente saranno convocati, di norma a Bologna, dalla Commissione per una verifica di quanto fatto e per una eventuale revisione di obiettivi e strategie.

UN'ERRATA-CORRIGE per il Quaderno Meteocomic recentemente pubblicato da VOLO A VELA: alla pagina 2, poche righe sotto la tabella «Composizione dell'aria» è scritto: Il grande architetto Le Corbusier... si tratta invece dell'americano F.L. Wricht. Ci scusiamo con Giuseppe Baudino per non aver provveduto alla rettifica che ci aveva segnalato con ampio margine di tempo.

«Velino» partecipa al concorso F.A.I.

«L'aliante «Velino» dell'Aero Club d'Italia, se risulterà vincitore al concorso indetto dalla Federazione Aeronautica Internazionale (FAI) per la costruzione di un aliante economico, potrebbe diventare uno dei più importanti successi aeronautici italiani del dopoguerra, consentendo al nostro Paese di entrare su un mercato che sino ad oggi è stato monopolio quasi esclusivo dei tedeschi». Lo ha dichiarato ad AIR PRESS il col. *Franco Romagnoli*, direttore generale dell'Aero Club d'Italia, aggiungendo che Ae.C.I. è interessato allo sviluppo di questo tipo di aliante indipendentemente dall'esito del concorso FAI. Uno degli obiettivi che Ae.C.I. si prefigge di raggiungere con la realizzazione del «Velino» consiste infatti anche nel potenziamento del volo a vela in Italia, favorendo soprattutto i giovani che intendono avvicinarsi a questo tipo di attività. In Italia — ricorda AIR PRESS — sono immatricolati 394 alianti (di cui 154 in forza ai vari aero club) contro i 1.909 francesi ed i 7.021 tedeschi.

Le origini del programma «Velino» risalgono all'ottobre 1986, quando la Commissione volo a vela dell'Aero Club d'Italia propose l'avvio di uno studio di fattibilità per la realizzazione di un aliante monotipo economico in grado di abbattere in maniera sensibile non solo il costo iniziale dell'aliante stesso ma anche quello di gestione (il costo di acquisto di alcuni alianti oggi può superare ampiamente anche i 100 milioni). Tutto ciò, secondo la Commissione, si sarebbe potuto ottenere costruendo un aliante di dimensioni e peso contenuti, facendo ricorso a nuove tecnologie per ridurre il costo della manodopera.

Parallelamente la stessa Commissione si faceva promotrice presso la FAI della proposta di lanciare su scala mondiale un aliante monotipo economico e di istituire anche una classe di alianti *ad hoc* da aggiungere a quelle già esistenti. Attualmente la FAI prevede infatti per i campionati mondiali tre classi di alianti: la «standard» (ala di 15 metri priva di sistemi di ipersostentazione) e la «libera» (nessuna limitazione tranne il peso massimo al decollo che non deve superare i 750 chili). Nel 1989 la FAI — facendo propria la proposta dell'Aero Club d'Italia — annunciava la creazione della «World Class» e rendeva noti i termini della competizione, al termine della quale sarà scelto il nuovo aliante monotipo. La specifica FAI prevede una macchina di buone prestazioni, sicura, di facile costruzione e manutenzione (e quindi con bassi costi di produzione e gestione), da utilizzare per le competizioni sportive o più semplicemente per l'allenamento dei piloti.

In particolare, il nuovo aliante dovrà essere costruito in accordo alle norme JAR-22, cat. U. La sua velocità di stallo non dovrà oltrepassare i 65 chilometri orari, il rapporto di planata non dovrà essere inferiore a 30 e la minima velocità di discesa non dovrà superare 0,75 metri al secondo. Non è stato previsto un limite all'apertura alare, anche se la specifica indicherebbe come ottimale una dimensione compresa tra i 12 e i 15 metri.

Entro il 31 marzo di quest'anno verranno resi noti i progetti — scelti tra quelli presentati — che accederanno alla valutazione dei prototipi, prevista non oltre il 31 agosto 1992. Entro l'ottobre dell'anno prossimo sarà infine proclamato il vincitore.

L'Aero Club d'Italia ha recentemente previsto il finanziamento (318 milioni in tre anni) del prototipo del «Velino», che sarà realizzato dalla società Glasfaser di Valbrembo. Il «Velino» — il cui progetto è stato predisposto dall'ing. *Carlo Ferrarin*, dall'ing. *Johannes Renner* e da *Gianpaolo Ghidotti* — dovrebbe essere un aliante monoposto in composito di resina rinforzata con fibre di vetro con ala alta a sbalzo ed impennaggio a T; l'apertura alare dovrebbe essere sui 12 metri con una superficie di 6,6 metri quadrati. L'efficienza massima dovrebbe essere 34, la caduta minima di 0,67 metri al secondo e la velocità minima di 60 chilometri orari.

Al momento attuale non è ancora possibile quantificare esattamente la dimensione del mercato del nuovo aliante monotipo della FAI, anche se le stime parlano di molte centinaia di esemplari. L'unico aliante realizzato in Italia fu sul finire degli anni '60 il Calif A-21 della Caproni (progettisti ingg. *Sonzio* e *Ferrarin*), un biposto affiancato di costruzione metallica con parte anteriore della fusoliera in plastica ed apertura alare di 21 metri.

(AIR PRESS)

IL TROFEO «NELLO VALZANIA» è stato conquistato da Luciano Avanzini con il volo Calcinatè / Wiener Neustadt di oltre 600 Km in linea retta.

Nel prossimo numero di VOLO A VELA daremo più ampie informazioni sul volo effettuato dall'Avanzini e sul nuovo regolamento per la conquista di un altro Trofeo «Nello Valzania» la prima edizione del quale fu vinta da Gioacchino v. Kalckreuth.

UN'ALA PER VOLARE, è il titolo del concorso fotografico indetto dal FLY TEAM LONGONI, avente come tema *Il parapendio in tutti i suoi aspetti*. Il concorso, a carattere nazionale, è riservato a stampe a colori che dovranno pervenire entro il 10 aprile. Informazioni e regolamento vanno richiesti al FLY TEAM LONGONI - C.P. 87 - 22049 VALMADRERA (CO) - Tel. 0341/578453-550332.

FAUSTO ALATI, fondatore e per lunghi anni direttore di «Air Press», «Air Cargo» e «Interarma», è scomparso a Roma il 27 dicembre 1990. Nato a Milano l'8 luglio 1916, era giornalista professionista dal 30 novembre 1941. Il suo grande merito, o intuito che dir si voglia, fu quello di aver concepito «Air Press» il cui primo numero vide la luce il 31 gennaio 1959.

(AIR PRESS)



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.

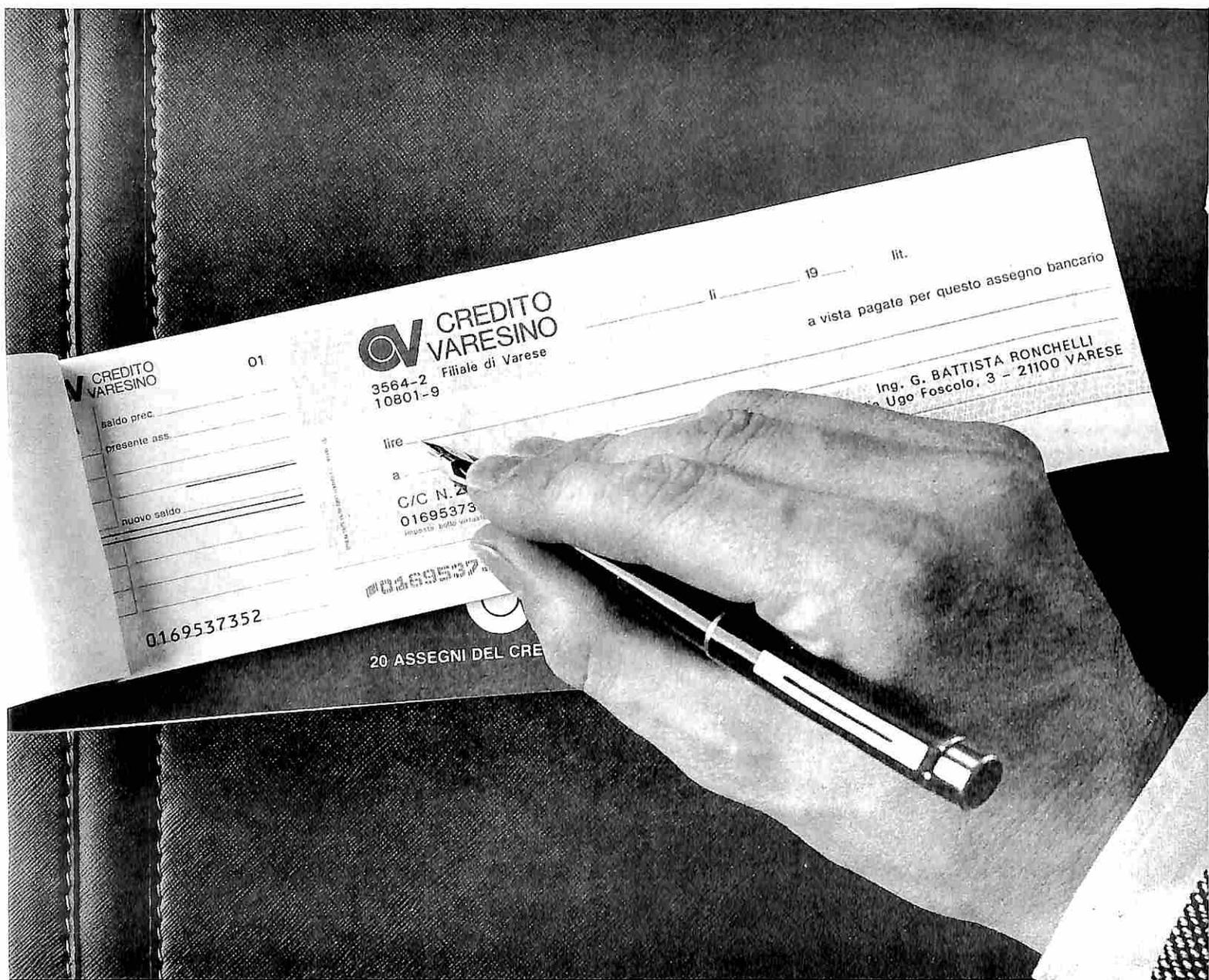
Pavimentazione per centrali termiche, impianti galvanici, tintorie, concerie, verniciature, docce, salumifici, macelli, sale macchine, impianti di lavaggio, pontili galleggianti, impianti di depurazione, celle frigorifere, stand per fiere, coperture vasche, zone areazione e luce, intercapedini e controsoffittature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



MAZZUCHELLI

Mazzucchelli 1849 S.p.A. - 21043 Castiglione Olona (VA) - Italy
Telefono 0331-826111 - Telefax 0331-826213 - Telex 330609

**Se pensate al modo più logico
di utilizzare denaro,
non portate denaro con Voi**



Aprirete un conto corrente a

**OV CREDITO
VARESINO**