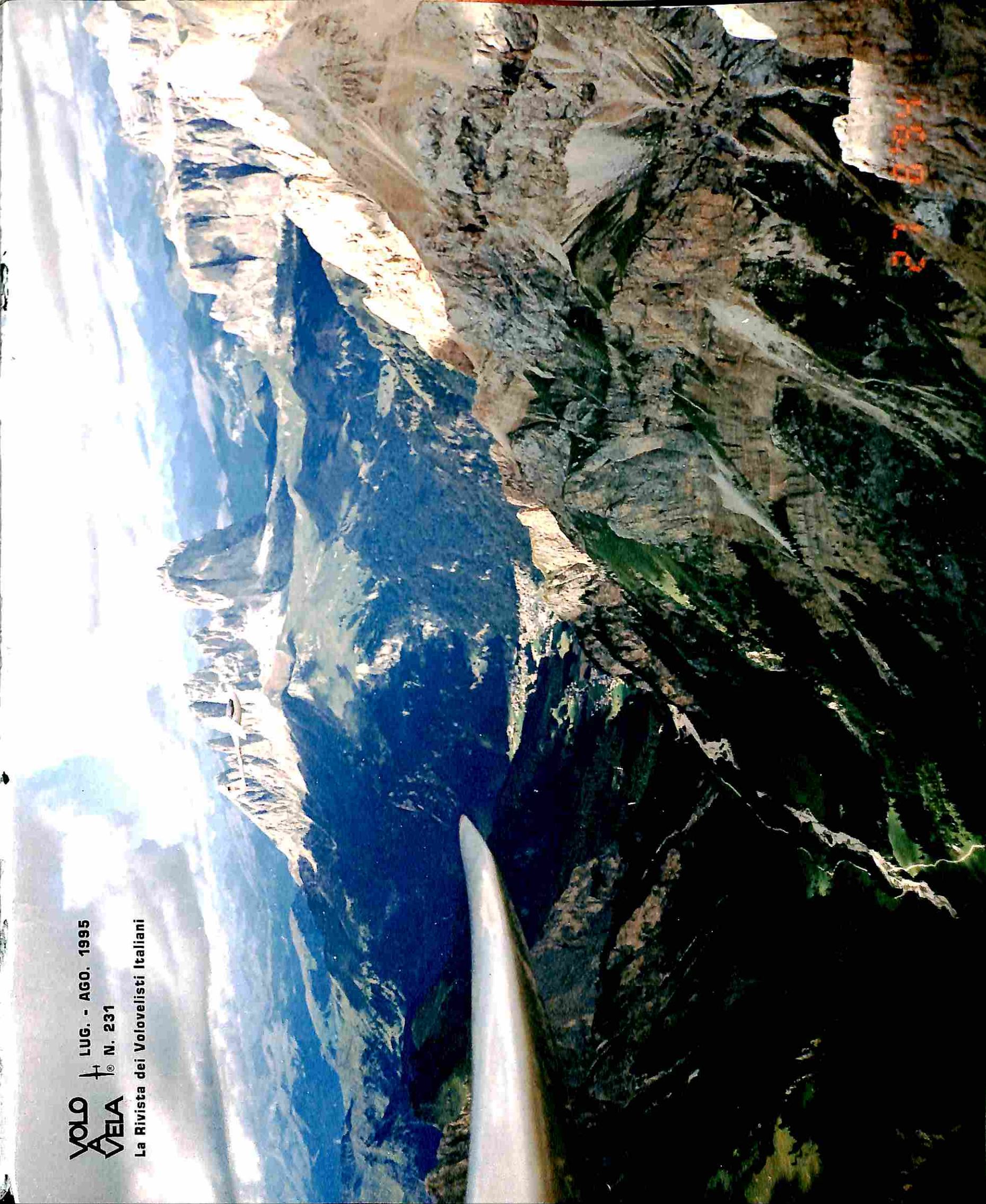


**VOLO  
VELA** †  
LUG. - AGO. 1995  
N. 231

La Rivista dei Volovelisti Italiani





# MOVE WITH MURATA



La gamma dei sensori ad alta affidabilità della Murata è specificatamente realizzata per soddisfare le esigenze nelle future generazioni delle automobili.

Comprende giroscopi per navigazione, sensori di messa in fase, sensori di accelerazione per sistemi di sicurezza e sensori di temperatura, sensori ad ultrasuoni per rilevamento della distanza e per antifurto.

Utilizzate la più avanzata tecnologia di Murata nei componenti per rilevazione, per automobili più efficienti e convenienti.

***muRata***  
*Innovator in Electronics*

Murata Elettronica Spa Via San Carlo 1 20040 Caponago MI  
Tel (02) 95743000 Fax (02) 95742292





SOCIETÀ ITALIANA TECNOSPAZZOLE

Lavora con voi.

Prima di arrivare fra le tue mani, una spazzola tecnica SIT è stata provata, migliorata, riprovata e perfezionata ancora nei minimi dettagli. Per questo, quando arrivi a scegliere un prodotto SIT, ti accorgi che hai fatto la scelta migliore: quella definitiva.

# SIT

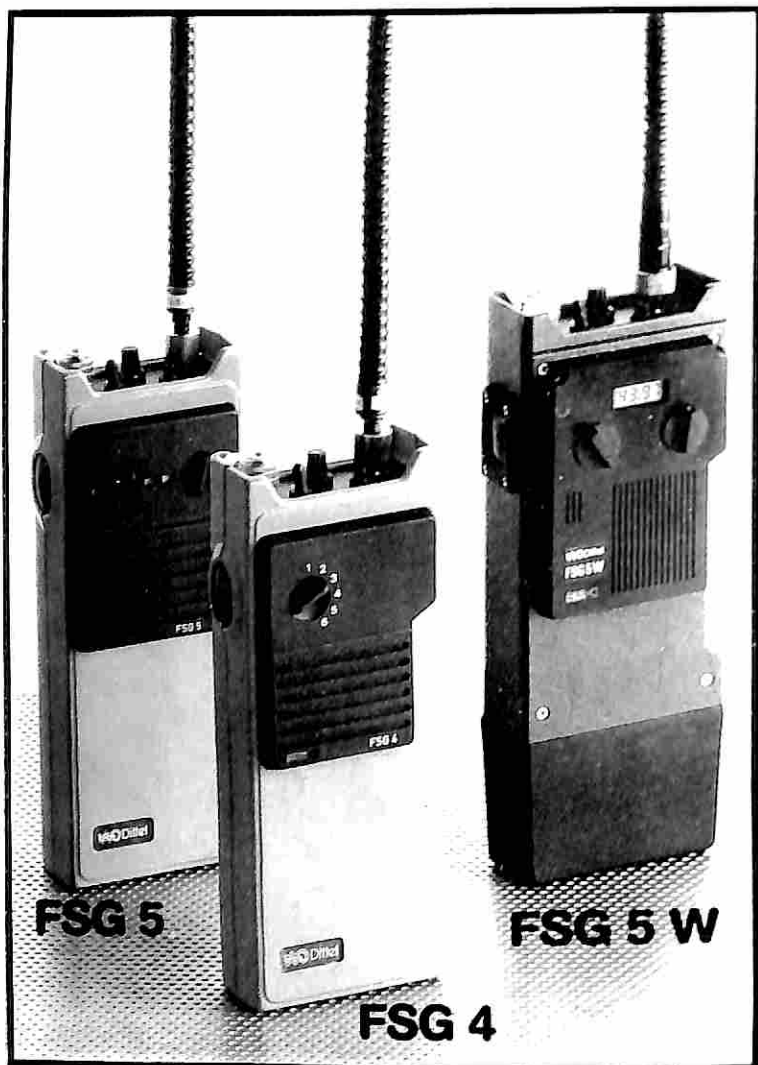
## TECNOSPAZZOLE LA SCELTA DEFINITIVA

SIT SOCIETÀ ITALIANA TECNOSPAZZOLE Spa  
BOLOGNA ITALY





Walter Dittel GmbH



FSG 5

FSG 4

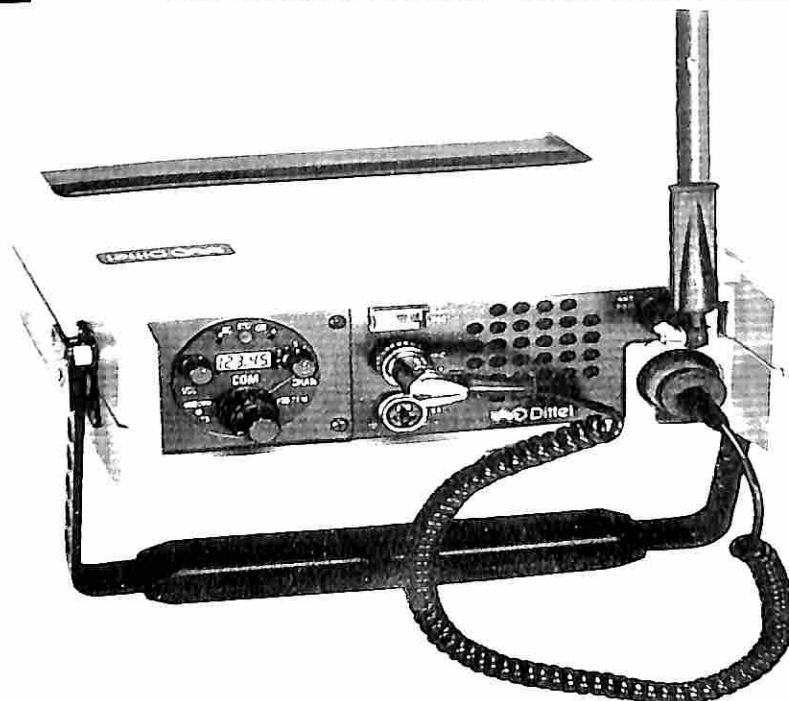
FSG 5 W



FSG 71 M



FSG 70



# AVIATION COMMUNICATION SYSTEMS

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



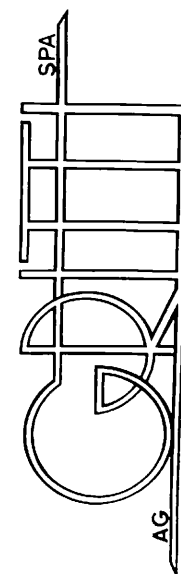
MODEL	FSG 70	FSG 71 M	FSG 5	FSG 4	FSG 5 W
FCC (USA)	yes	yes	yes	yes	no
TSO (LBA)	pending yes	pending yes	N/A	N/A	N/A
Airborne installation mounting system: transceiver panel size	direct fixed panel: 57 mm 2 1/2"	direct fixed panel: 57 mm 2 1/2"	UL parachute	UL parachute	UL parachute
Portable Version	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	20 PC and 20 PS	20 PC and 20 PS	N/A	N/A	N/A
Tx duty cycle (%) Sby	20-10-5 Sby	20-10-5 Sby	20-10-5 Sby	20-10-5 Sby	20-10-5 Sby
Operation time	17-30-24hrs	17-30-24hrs	5-8-12-24hrs	5-8-12-24hrs	5-8-12-24hrs
Channels Freq range	760-118-136-975	760-118-136-975	760-118-136-975	6 out of	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 dB)	1 μV / 6 dB	1 μV / 6 dB	< 1 μV / 6 dB	< 1 μV / 6 dB	< 1 μV / 6 dB
Selectivity ± 8 kHz	> 6 dB	> 6 dB	> 6 dB	> 6 dB	> 6 dB
Selectivity ± 25 kHz	> 70 dB	> 70 dB	> 60 dB	> 60 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 Dittell GmbH



# TECHNICAL INFORMATION

## VHF AVIATION RADIO

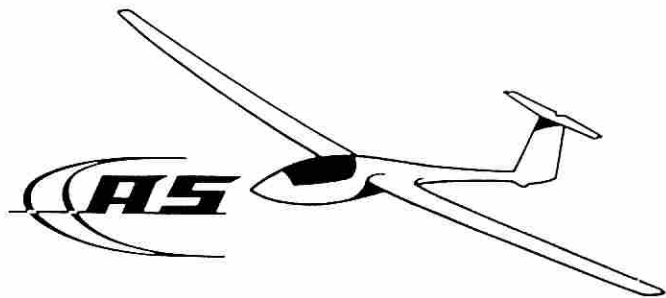


I-39100 BOLZANO/BOZEN - Via Maso della Pieve 72 Pfarrhofstraße  
Tel. 0471/250001 (5 linee) - Telex 400312 GRITTI I - Telefax 0471/250472



# “air classic”

RAPPRESENTANTE ESCLUSIVA PER L'ITALIA DI:



0.80 m



## SWIFT S1

Il nuovo super aliante acrobatico monoposto  
± 10G  
Apertura alare 13 mt  
Disponibili Tips di prolunga a 15 mt



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

E



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 sostenimento  
salita 0,8 m/sec  
efficienza max 58



nuovo motoalante  
decollo autonomo  
apertura alare 18 mt  
efficienza max oltre 50

E



nuovo aliante 15 mt  
FAI CLASS  
efficienza max 48



RIMORCHI COBRA

**ALEXANDER SCHLEICHER**

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

**AIR CLASSIC s.r.l. - Via Lucento, 126 - 10149 TORINO - Tel. 011/290453 - Fax 011/2161555**





## cinquant'anni

*I molto importanti accadimenti del 1945 tornano, ricorrendo quest'anno il cinquantenario, all'attenzione ed alla memoria delle generazioni coinvolte.*

*Ovviamente anche il nostro piccolo mondo (volovelistico) ha qualcosa da rimembrare perchè cinquant'anni sono un lungo periodo di tempo che contiene molte tradizioni ma soprattutto molte evoluzioni e sostanziali cambiamenti.*

*Eccoci quindi intenti a festeggiare il cinquantesimo del GRUPPO VOLO A VELA SIAI MARCHETTI, di Vergiate, che proprio nel 1945 si è costituito ed ha iniziato l'attività di volo. Ed a questo proposito rilanciamo l'invito, a chi ha vissuto analoghe avventure negli anni successivi, a darcene notizia, non nell'illusione di poter ricreare un'epoca tramontata, ma per arricchire l'archivio storico e lasciare una traccia alle nuove generazioni.*

*Ma c'è un altro "perchè" della festa: si approssima il 1996 e quindi un altro "cinquantesimo", quello di VOLO A VELA! E proprio per questa "vecchia" stiamo promuovendo diverse iniziative.*

*Iniziativa che vanno – come sempre – al di là delle disponibilità e quindi, dopo aver aumentato l'abbonamento (fermo*

*dal 1992), confidiamo nella solidarietà dei nostri lettori e nelle risposte positive alle nostre richieste di sponsorizzazione.*

*Ma accantoniamo per un momento le feste e ricordiamoci che un anno fa è nata la Federazione e cerchiamo di evitare che faccia la fine delle precedenti.*

*In attesa che maturino gli eventi per renderla realmente operativa sarebbe opportuno che venisse gestita da una "squadra" totalmente diversa, con componenti non già impegnati in altri incarichi e disponibili ad operare totalmente da volontari, senza alcun rimborso spese.*

*Può sembrare utopistico ma non è così.*

*Ci sono certamente volovelisti – vecchi e giovani – disponibili e, comunque vadano le cose, suggeriamo che al prossimo Briefing – **a proposito, è stato rinviato al 3 dicembre** – ci sia una lavagna dove i "disponibili senza altri impegni in materia" possano scrivere il loro nome.*

*Toccherà agli aventi diritto di voto il dovere di eleggerli.*

*Avremo così rivalutato anche il Briefing!*

*In becco all'aquila!*

*Renzo Scavino*





C. S. V. V. A.

**COMITATO REDAZIONALE**

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

**PREVENZIONE & SICUREZZA**

Guido Bergomi  
Bartolomeo Del Pio

**PROVE DI VOLO**

Walter Vergani

**CAMPI DI VOLO**

Achille Bardelli

**VIP CLUB & OSTIV**

**INTERNATIONAL EDITOR**

Roberta Fischer - Fax 39 332 236645  
Via Giambellino, 21 - I 21100 VARESE  
Internet: roberta.fischer@galattica.it

**VINTAGE CLUB**

Vincenzo Pedrielli

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

Smilian Cibic

**CORRISPONDENTI**

USA: Sergio Colacevich  
FRANCIA Giancarlo Bresciani

**REDAZIONI ESTERNE**

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

**STAMPA**

Arti Grafiche Camagni - Como

**DIRETTORE RESPONSABILE**

Lorenzo Scavino



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. 231 LUGLIO/AGOSTO 1995

ISSN-0393-1242

**SOMMARIO**

5	CINQUANT'ANNI
7	TARGA DI RICONOSCENZA PLINIO ROVESTI
9	<i>dai campi di volo</i> PAVULLO, MILANO/VOGHERA, VALBREMBO, RIETI, ALZATE
14	<i>le competizioni</i> LE CLASSIFICHE DELLE GARE REATINE
19	TERZI CAMPIONATI EUROPEI JUNIORES
25	UNA GITA A ST. AUBAN
27	VINON 1995
31	<i>vintage club</i> ELMIRA (USA) RADUNO ALIANTI D'EPOCA
35	<i>considerazioni</i> RIETI - CIM '95
36	<i>F.I.V.V.</i> RIUNIONE DEL 2.8.95
38	<i>tecniche</i> GUADAGNARE SENZA PERDERE TEMPO
41	<i>la meteo</i> PER CHI VUOL SAPERNE DI PIÙ
42	<i>prevenzione e sicurezza</i> REPETITA JUVANT - SCRIPTA MANENT AIRBEG EXIT SCOSTAMENTI LATERALI AL TRAINO PRIMA DEL "FATTORE UMANO".....
49	<i>in memoria</i> A KOSTANTIN.....DA BIG MARK A SERENO.....DA LINO
51	<i>rassegna stampa</i> ABBIAMO LETTO PER VOI
52	<i>manifestazioni</i> ALIANTI AL MAV '95
54	<i>tra le quinte del passato</i> VERGIATE: CINQUANT'ANNI FA
56	<i>aufuff</i> DAL N. 24
57	<i>vip club</i> A SIMPLIFIED SCORING SYSTEM
58	<i>volovelainformazioni</i>
59	<i>ultimissime</i>

IN COPERTINA: Il Sassolungo e parte del Gruppo del Sella visti da Canazei. La bella immagine è stata scattata da Giorgio Pedrotti ed inserita al centro del regolamento del Trofeo Rudy Benini, istituito oltre vent'anni fa in concomitanza con le indimenticabili "settimane volovelistiche" di Bolzano. *Ritourneranno?*

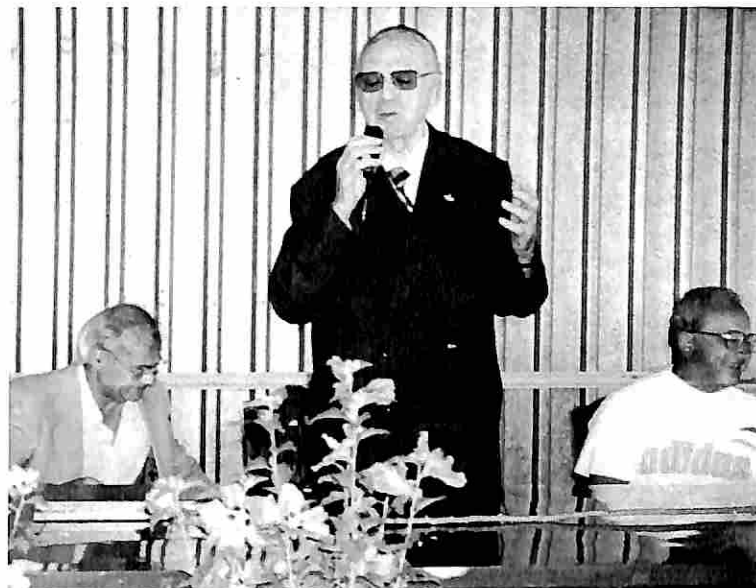
**ABBONAMENTI PER I SEI NUMERI DEL 1996: CINQUANTESIMO DALLA FONDAZIONE !!**

- 1 - SOSTENITORE L. 500.000 x VOLO A VELA + SORPRESA + AUFRUFF + MEDAGLIA + SOARING 1996  
2 - PARTECIPAZIONE L. 200.000 x VOLO A VELA + SORPRESA + AUFRUFF + MEDAGLIA  
3 - PRESENZA L. 90.000 x VOLO A VELA + SORPRESA

**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.

# Targa

## di riconoscenza a Plinio Rovesti



*Plinio Rovesti mentre ringrazia commosso per il riconoscimento conferitogli.*

Un nucleo di bassa pressione sul Mediterraneo centrale con “epicentro su Rieti” ha praticamente rovinato la tradizionale buona stagione volovelistica di Rieti del mese di agosto.

Sulle condizioni meteo della stagione relazionerà comunque il colonnello Fattorusso che ogni mattina, con grande coraggio, si presentava al breafing per confermare il persistere della situazione di non volabilità.

Anche la mattina del 18 si preannuncia analoga alla precedente. Grandi cumuli già invadono le pendici del Terminillo e l'umidità che si vede salire dai colli circostanti non lasciano ben sperare; tutti siamo in attesa del classico spostamento d'orario del breafing come la prassi suggerisce, quando si vuole rimandare una decisione nella vana speranza che qualche cosa possa cambiare. Ma quella mattina, nonostante tutte le premesse per restare a terra, il breafing organizzato per le 10,30 non viene spostato. Pochi istanti prima dell'apertura ci rendiamo conto che il motivo è tutt'altro: alla porta dell'angar si ferma la macchina del vicepresidente Luigi Aldini dalla quale scende un alto e distinto signore in giacca blu. I giovani non lo riconoscono immediatamente ma i vecchi volovelisti si rendono immediatamente conto della graditissima sorpresa e si buttano in un caloroso e sentito applauso trascinando anche i primi che finalmente capiscono di essere alla presenza del sempre citato e “mitico” Plinio Rovesti.

La commozione è grande ed il trascinamento totale; a poco a poco ci si rende conto che si sta vivendo un momento

importante del volo a vela italiano .

L'incontro viene aperto dall'Aldini nella sua veste di vice presidente dell'Aeroclub centrale. Da lui benvenuto e ringrazia Ettore Muzzi per la brillante iniziativa intrapresa di trascinare “a casa sua” Plinio Rovesti per una rimpatriata fra amici ed estimatori. Lascia quindi la parola in rapida sequenza ai tre volovelisti presenti che più furono vicini al Rovesti negli anni della sua attività: Leonardo Briigliadori, Walter Vergani e Giorgio Orsi.



*Plinio Rovesti si congratula con il dottor Fattorusso che da due stagioni sta svolgendo il compito di meteorologo durante le gare di Rieti.*





*Plinio Rovesti mentre riceve da Giorgio Orsi la targa di riconoscimento per l'opera svolta nel Volo a Vela italiano.*

Brigliadori ricorda il Rovesti volovelista che all'età di 19 anni fondò il primo club italiano di Volo a Vela. Quindi con una rapida successione di fatti ed avvenimenti ricostruisce praticamente la storia di questa disciplina attraverso le fasi della vita volovelistica di Plinio Rovesti. Con termini affettuosi lo definisce il papà del Volo a Vela italiano.

Walter Vergani traccia di Rovesti la figura dello scienziato, che oltre ad aver studiato e spiegato il veleggiamento in presenza di energia termica, lo amplia all' utilizzo dell'energia dinamica. Ricorda i suoi studi sulle jet stream condotti con il professor Georgi; studio che assieme presentarono in un importantissimo convegno di meteorologia a Varese. Walter rafforza la sua stima sul lavoro svolto da Rovesti, sottolineando come ogni suo studio ed ogni sua osservazione siano stati diligentemente e didatticamente raccolti e pubblicati per un uso anche futuro. Infine Giorgio Orsi ricorda l'uomo e lo sperimentatore. L'uomo che con grande umiltà dimenticava di essere uno scienziato e si dilettava con gli amici ad eseguire sperimentazioni di volo con l'applicazione delle ultime scoperte dei suoi studi.

Il sindaco di Rieti, dottor Cichetti, ringrazia infine per il contributo, diretto ed indiretto, che Plinio diede allo sviluppo della città negli anni della sua permanenza.

Ricorrendo quest'anno il decimo anno di sua assenza dal campo di volo e dalle sue famose lavagne di analisi meteorologica, e volendo significare la gratitudine che tutti noi volovelisti gli portiamo, l'Aeroclub centrale aveva

deciso di consegnare in questa occasione una targa di riconoscimento per tutta l'opera da lui svolta. Sicuramente se fosse stato a conoscenza di questa iniziativa non avrebbe accettato l'invito di Muzzi, ma sollecitato a "portare un po' di sole in questo bagnatissimo agosto" non è stato capace di rifiutarlo, permettendo così al Volo a Vela italiano, tramite Giorgio Orsi, di consegnargli questo piccolo "segno". Gli attimi sono stati realmente commoventi come le parole di ringraziamento di Plinio Rovesti; parole semplici ma calde come la sua passione per il Volo a Vela.

Si vive inoltre un ultimo attimo toccante quando viene scoperta la lavagna che Rovesti utilizzava per la presentazione delle sue previsioni meteo durante le gare. La lavagna porta ancora le annotazioni fatte di suo pugno il 24 agosto 1985, ultimo giorno di gara di quell'anno e che nessuno aveva avuto il coraggio di cancellare. Da dieci anni aspettava questo evento.



*I - Luka*

## PAVULLO: Evviva il verricello !

Volare e' sempre stato il sogno piu' desiderato dall'uomo, ma solo pochi sono comunque riusciti a materializzarlo.

Questo sogno e' diventato invece realta' per 22 allievi che, giovedi 20 luglio 1995, presso l'aeroporto "G. Paolucci" di Pavullo, hanno conseguito il brevetto di Pilota di aliante veleggiatore con traino al verricello, ed altri 18 allievi sosterranno l'esame ministeriale nel mese di settembre o ottobre.

Il corso e' stato realizzato dal Club Aereo Pavullo in collaborazione con l'Aeroclub di Viterbo.

L'evento assume particolare importanza per il fatto che ha riportato a Pavullo l'attivita' di scuola velica con verricello, cessata nel lontano 1943, ed, attualmente, l'unica in Italia.

L'attivita' di addestramento teorico-pratico degli allievi e' stata condotta in modo esemplare dall'istruttore dell'Aeroclub di Viterbo, Pietro Filippini, campione italiano di acrobazia in aliante, con il supporto di tutti i soci del Club Aereo Pavullo.

"L'idea di utilizzare il verricello piuttosto che il traino e' nata da una serie di ragioni" - ci dice Gianaroli, Presidente del Club Aereo - "la prima e' dovuta alla sicurezza nell'impiego in quanto tutta l'attivita' di volo si svolge nell'ambito aeroportuale, la seconda riguarda la silenziosita' e la terza e' il fattore economico: un lancio con il verricello e' decisamente meno rumoroso e costoso di un traino aereo. Un'altra ragione, non meno importante, e' data dalla possibilita' di usare il verricello su di un aeroporto (700 metri sul livello del mare) che offre ottime condizioni di veleggiamento. Il corso per il conseguimento della licenza

con l'uso del verricello richiede un minimo di 75 lanci. Le lezioni possono essere effettuate lungo l'arco dell'anno e gli esami avvengono mediamente ogni sei mesi. Contiamo sull'adesione di molti giovani" - prosegue Gianaroli - "per intraprendere ed impostare un impegnativo programma di rilancio dell'attivita' didattica e sportiva sull'aeroporto di Pavullo che risulta essere il piu' carico di storia ed il piu' adatto in Italia allo sviluppo di questa meravigliosa disciplina scientifica e umana"

Ed ecco i nomi degli allievi brevettati : Adani Livio, Andraghetti Luca, Bazzani Cristiano, Bernardi Edgardo, Bertolani Pietro, Bonvicini Daniele, Bortolani Luciano, Bosi Bruno, Ceci Massimo, Chiodi Eugenio, Cornia Annibale, Fiocchi Mirko, Flori Vincenzo, Giordano Gaetano, Iacoli Giovanni, Mazzetti Luca, Montecchi Claudio, Paganelli Giuseppe, Pini Alessandro, Piva Andrea, Roveri Orlando, Venturelli Fabio.

DANIELE BONVICINI

## MILANO-VOGHERA: l'Aeroclub Volovelistico Milanese riparte

Da circa quattro anni il mondo volovelistico fa ripetute istanze affinché sia concesso di far scuola di volo a vela sulle avio-superfici: cosa rivoluzionaria agli occhi del legislatore, ma non espressamente vietata dalla famosa legge Balbo del 1936 o giù di lì. Non perché Balbo fosse lungimirante circa il volo a vela, ma perché semplicemente lo ignorava.

Ad un certo momento, per dar forza all'istanza, qualcuno pensò di associarvi le scuole di volo a motore; ma l'idea non fu felice, e portò al blocco della situazione. Il dr. Di Giulio, Quarto Servizio, Ufficio Operativo, preparò la pratica e per tre volte cercò di ottenere la firma, prima come Decreto Dirigenziale (D.D.) poi, receduto il Dirigente, come Decreto Ministeriale (D.M.). Ma i Ministeri in causa sono quattro, e fu impossibile radunare i firmatari, nel rapido avvicinarsi dei governi del nostro sfortunato Paese. Nel frattempo si è verificato il sollazzevole episodio di Caiolo (tu ricorda?).

L'Aeroclub Volovelistico Milanese, del quale sono pro tempore il rappresentante, ha vissuto il quadriennio in parola come protagonista, oltre che come scocciato permanente effettivo dei vari Enti, nonché del valoroso e sfortunato Funzionario. Sino a che, nella notte nebbiosa della Padania, mi comparve in cielo il motto: "Se la montagna non va a Maometto, vada Maometto alla montagna". L'Aeroclub Volovelistico Milanese - A.V.M. - è ora ufficialmente basato, con la sua scuola di volo, sull'Aeroporto di Voghera Rivanazzano, tel. 0383/944322, con Segreteria in Milano, 20144, via del Caravaggio 25, tel. e fax 02/48004010.

Le colline retrostanti offrono buone condizioni di veleggiamento, la distanza da Milano è di circa un'ora di auto, ed abbiamo la possibilità di far volare molti allievi e sportivi. Frequenza 119.650, VOR 115.50, NDB 333.50, Coordinate 44°58'00"N 09°00'30"E. Attività sabato e festivi. Vi attendiamo.

GIORGIO FRAILICH

*Per questa nuova - ennesima partenza - formuliamo il nostro sentito "in becco all'aquila" per il più vecchio Aeroclub Volovelistico, del quale sarebbe ora di incominciare a tracciare la storia, anche a puntate!*

*Lo spazio è sempre disponibile.*

R.S.



# VALBREMBO:

## Atterraggio notturno con aliante

Domenica di Pasqua 1995 - Tema CID di Km 720:

Valbrembo - San Leonardo Passiria - Crodo - Bormio - libera

Partenza rapida e veloce raggiungimento della Valtellina alle ore 9.45 dopo 70' ero allo Stelvio. Passato in Val Venosta trovavo una condizione incerta, con ampie coperture, che però mi consentivano di girare il primo pilone (San Leonardo in Passiria) alle ore 12.30. La condizione migliorava in seguito e volavo veloce fino al secondo pilone di Crodo girato alle ore 15.30. Di nuovo lungo la Valtellina, ma raggiungere Bormio questa volta era più faticoso per un fortissimo vento da Nord che disturbava il volo. Avendo superato anche il terzo pilone prescritto tiravo un sospiro di sollievo e pensavo che avrei potuto ritornare a Valbrembo pago per quel giorno di circa 640 km. Le condizioni però erano ancora buone lungo la Valtellina ed anche ad Ovest. Cosicché mi veniva l'idea di non lasciarmi tentare da un facile e prematuro atterraggio a casa (erano le 18.00), ma di continuare il volo verso Ovest, aggiungendo preziosi chilometri per la classifica CID. Esaminando il ventaglio delle possibilità ho pensato: Aosta, oppure Biella, oppure atterraggio a Masera di Domodossola. Seguendo la condizione migliore residua che si potesse, l'invito era chiaramente di tenersi alto a Nord e fare le Centovalli. Raggiunta e fotografata l'aviosuperficie di Masera alle ore 19.35 ho commesso quello che è stato un errore se giudicato a posteriori, ma una scelta comprensibile al momento, e cioè di tentare il ritorno a Valbrembo. Avevo un mezzo impegno per quella sera e poi l'idea di atterrare comodo comodo nel proprio aeroporto, di riprendere l'auto e tornarsene a casa propria a volte fa compiere errori di valutazione. Avrei dovuto in effetti proseguire per Biella o Montalto Dora (avevo ancora 2000 m). Invece ho voltato la schiena a Domodossola puntando residui "fracti" prenotturni lungo la Val Vigezzo tenuti per aria dal vento. Cominciava ad imbrunire e dovevo coprire ancora 90 km.

Sono salito a 2500 m dalle parti di Santa Maria Maggiore, poi con lentissima planata, sempre tenendomi sopra la cresta ho sorvolato Locarno, Bellinzona ed ho puntato verso Porlezza. Ormai vedevo le luci delle strade accendersi a terra e le auto con i fari accesi. Si stagiavano all'orizzonte, limpidissimo e sereno, solo le cime delle montagne più alte, ancora rosseggianti; tutto il resto intorno volgeva al crepuscolo: "...era già l'ora che volge al desio ai naviganti, e intenerisce il core lo di ch'an detto

*ai dolci amici addio, e che lo novo peregrin d'amore punge, se ode squilla di lontano, che paia il giorno pianger che si mora...*"

Ebbene lo squillo ci fu, nella forma del telefonino portatile che suonò. Erano "i dolci amici" dell'aeroporto mio (Casamatti, Longhi ed altri) che con me avevano volato quel giorno, con i quali avevo perso il contatto radio, e che si dicevano increduli e preoccupati per quello che stavo facendo. Là ormai era buio (ore 20.30) e non vedevano come avrei potuto atterrare. Vi confesso che non ho avuto la minima esitazione né la minima paura.

Non c'era che planare verso Valbrembo, ancorché al buio. Le cime delle Grigne in quel plenilunio sereno mi accompagnavano nel volo, così come il Resegone più avanti. In seguito il Linzone mi avrebbe mostrato (come già verificato in precedenti, numerose osservazioni notturne fatte dal paese di Roncola San Bernardo) l'ampia pianura brembana, il luccichio del fiume, il mare di luci circostanti entro il quale si sarebbe stagliata l'area oscura dell'aeroporto di Valbrembo. Sarebbe bastato dire agli amici in ansia di porre alcune auto in testata pista per mostrarmene l'esatto decorso, e non vi sarebbero stati problemi. Così fu: sbucai agli sguardi esterrefatti dal buio in cui essi guardavano per cercare l'ombra chiara dell'aliante in avvicinamento, e mi dissero che si era trattato di una sensazione di grande sollievo il vedermi posare sicuro nella notte sulla pista in asfalto, con perfetto contatto. Avevo così chiuso un tema ufficiale di 720 km con la foto-vache a Masera (foto finale) di fatto con il ritorno a Valbrembo avevo volato per km. 810.

Ho comunicato questa esperienza convinto che si possa atterrare anche notturnamente a patto di conoscere alla perfezione i luoghi del nostro arrivo.

ANGELO GRITTI

*Caro Angelo,  
lo dissi ad Alvaro dieci anni fa, in quel di Rieti, e non posso fare a meno di ripeterlo a te: sono cattivi esempi da evitare!*

*ciao, Renzo*

# RIETI: Il Silent a confronto nel cielo reatino



Come il Manzoni andò "a risciacquare i panni in Arno" così il Silent ha pensato di andare a "misurarsi con le termiche" in Rieti. Troppo deboli e fredde finora erano infatti state le termiche friulane o Alzatesi.

Quale migliore occasione di essere già a Rieti per il CIM e approfittare della presenza del Gotha volovelislico per riprovare qualche percorso di gara con il 12 metri dell'ALISPORT. Confronto anche rischioso data la presenza di alianti con carichi di 50 Kg. al mq. e di piloti più motivati per la partecipazione al concomitante campionato italiano di 15 mt.; ma comunque un rischio da correre.

Il 16 agosto, primo giorno del Campionato 15 mt. e di Promozione, non è un giorno molto diverso da molti altri di questa pazzata e perturbatissima estate 1995. Così con giusta prudenza, alla Promozione viene assegnato un temino che grosso modo suona come un Foligno e ritorno con breve divagazione verso il Lago del Salto e alla 15 mt. un Perugia al posto di Foligno.

Walter Mauri, il papà del Silent, è la prima volta che vola a Rieti e io mi metto nei panni dell'accompagnatore, ma quando veniamo raggiunti dal gruppo dei concorrenti più accaniti e veloci, non posso resistere al fascino del confronto diretto e cerco di spingere il mio Silent al loro inseguimento. Bisogna andare almeno a 150 Km. altrimenti il Nino col suo ASW24 pieno d'acqua lo perderò all'orizzonte, mi dico fra me; il Nino è spietato, picchia, delfina, non si ferma, tira deciso secondo il suo stile al primo rotore sottovento al Subasio che il Nord-Est forma appena prima di Assisi. Io arrivo COIl la lingua fuori e con qualche decina di metri in meno dopo essermi mangiato il vantaggio che avevo su di lui a Foligno; però in salita i miei 19 Kg/m<sup>2</sup> rispetto ai suoi 45 si fanno sentire e al mio "ciao Nino" arriva la risposta "ma lo sai nèe che il tuo Silent sale proprio bene?". Poi, una volta raggiunto, scompare in direzione di Perugia.

Ringalluzzito per il complimento al mio piccolo puledro di 12 metri, sparo verso il ritorno su Foligno dove una nuvola di Promozione sta confabulando per trovare lo Stadio di Foligno ma dove soprattutto la situazione è rapidamente peggiorata con termiche rotte di sottovento deboli e incostanti. Ricompota la coppia con l'altro Silent di Walter rotoliamo da una termica all'altra con il gruppo della promozione ed i primi della 15 fin-

chè i più alti ed i più lesti capiscono che la buona salita va presa tirando a 600 m. fin oltre la cava di Spoleto. Possiamo praticamente dire che la dirrerenza si evidenzia sostanzialmente per il breve nostro indugio a portarci così bassi verso la Val Nerina ma che per il resto siamo stati assai competitivi. Dopo tutto il vincitore Ghiorzo volerà a 90 di Media e io credo di avere ratto quasi i 75.

A terra raccogliamo commenti entusiastici da tutti coloro che ci hanno incontrato per strada. La nostra linea inconfondibile ci pone indubbiamente in facile evidenza: siamo due falchetti in mezzo a tanti eleganti aironi. Sorprendono indubbiamente le nostre qualità di salita.

Walter conclude l'arrivo tra looping e tonneau e arriva a terra raggiante.

Il giorno dopo la pioggia quasi ininterrotta impedisce di ripetere l'exploit e consente tuttavia a Vergani di effettuare nella mattinata delle prove di efficienza che danno un buon riscontro della polare calcolata. Rimarchevole, in particolare il riscontro di un 18 di efficienza a 150 Km. e l'intuizione del Walter che il flap negativo possa convenire usarlo dai 100 Km. in su. Il giorno dopo ancora, permanendo le condizioni schifose di cui si è detto, decidiamo di fare voli locali in valle facendo provare il Silent a tutti coloro che lo vogliono. Abbiamo anche l'onore di avere con noi Rovesti venuto a festeggiare il compleanno al briefing della gara. Ferruccio Piludu è il primo della serie e riporta la piacevole sensazione che la macchina si muove nei traversi sentendo molto bene la massa d'aria. Scende esprimendo un giudizio molto positivo e non manca di dare qualche suggerimento utile.

E' poi il turno del Com.te Bergomi, di Walter Galli, di Coppola e di Pramstraller. Da tutti riportiamo un'impressione a dir poco entusiastica. Facile, piacevole, eccitante! Prestazioni superiori all'attesa, certamente imbattibile in ascendenza. L.L. 19 lo mette un pò in scia durante il traino. Basta stare un metro più alti del solito.

Il Silent torna a casa e nella Coppa Amali, ai comandi del Giorgio Maestri farà da mattatore. Nel frattempo in Friuli la versione motorizzata sta per fare i primi voli.

LEONARDO BRIGLIADORI



## ALZATE:

### Nuovi piloti

Si sono felicemente svolti ad Alzate, nei giorni 28 e 29 Luglio, gli esami per il conseguimento del Brevetto "C" di Volo e Vela per dieci nuovi piloti. Le novelle "aquile" nostrane, corrispondono ai nomi di: Agostinelli, Barni, Borioli, Corbetta, Fiume, Mockford, Rossi, Sironi, Verderio, Zonta.

Costoro vanno ad aggiungersi ai tredici brevettati in marzo, portando così a ventitre gli aquilotti di quest'anno. Abbiamo ancora dieci allievi in stato avanzato istruzionale e contiamo quindi di riuscire a farli brevettare entro la fine di questo 1995.

Buoni voli alle novelle "AQUILE"!

CHARLYE MASTERS

### Coppa Amati 1995

La pessima estate passata a Rieti ha lasciato tutti con la bocca asciutta. Chi si aspettava le lunghe cavalcate appenniniche è tornato a casa con una "sete di gara" ancora da soddisfare.

Fortunatamente dalle nostri parti c'è ancora una competizione che ci attende: la "Coppa Amati 1995".

Inventata qualche anno fa dall'AVM (complimenti al suo inventore) nella sua dimensione di gara sociale, è stata riesumata quest'anno dall'AVL nell'intento di vivere un momento importante per la formazione sportivo-agonistica dei giovani piloti.

Mantenendo fede alle finalità del suo inventore è stata adottata lo stesso tipo di formula delle sue origini. La gara si svolge cioè a coppie. La coppia è costituita da un pilota di categoria Nazionale ed uno di categoria Promozione; per semplicità il Brocco ed il Bravo.

Ma ecco la prima deroga al regolamento: non necessariamente tutte e due i piloti devono concludere il percorso. Il risultato della coppia coincide semplicemente con il risultato del Brocco. Un bel peso di responsabilità levato a quei piloti così definiti "Bravi"! Alcune comunicazioni radio del Bravo al Brocco suonano così: "Vai a fare la foto che io ti aspetto qui nel 3 metri". Avrete capito che gli organizzatori appartengono alla categoria dei piloti "Bravi". (I campioni do oggi non sono più come quelli di una volta!)

In pratica l'obbligo di scattare la foto sussiste solo per il Brocco. Ma le novità del regolamento sono diverse. Per esempio la partecipazione di stranieri provenienti da Calcinate, Valbrembo e Bolzano. Oppure il clima di "totale" anarchia che contraddistingue il "Briefing". Le regole in pratica sono decise per alzata di mano dai piloti stessi.

La coppia viene costituita tramite sorteggio, momento più emo-

zionante dell'intera vicenda. Diciotto in totale le coppie partecipanti. Nove si incontrano il Sabato, nove la Domenica. I migliori cinque di ciascuna batteria si qualificano per la finale da disputarsi la settimana successiva, ma anche nella finale i qualificati verranno sottoposti a nuovo sorteggio; un diversivo per rompere i piani tattici maturati durante la settimana tra gli elementi della coppia.

Pur trattandosi di Settembre è stato possibile realizzare un volo di 180 Km il Sabato, uno di 90 la Domenica e l'ultimo 180 la settimana successiva; assolutamente in linea con le lunghezze dei temi di Rieti! Con tre trainer a disposizione si è optato per una partenza allo sgancio. Formula abbastanza idonea e divertente per occasioni di questo tipo.

Vi risparmiamo la cronaca dei voli e la discrezione delle conversazioni radiofoniche per concentrarci su alcune considerazioni.

Questo tipo di gara svolta in assoluta assenza di stress e in assoluta semplicità ha riscosso successo per una serie di motivi. Primo il coinvolgimento di amici provenienti da altri Aeroclub è stato un piacevole momento di ritrovo. Secondo è stato possibile sfruttare un momento volovelisticamente "morto", ma pur sempre volabile, come quello dei primi di Settembre per realizzare un'esperienza che non interferisce con altri impegni sportivi. Terzo crediamo che sia il miglior approccio che i piloti inesperti possano sperimentare per introdursi al volo di gara.

Diversi sono infatti gli aspetti con i quali i neo-piloti devono acquisire familiarità. Il caricamento delle macchine foto per esempio o la sequenza delle foto (quanti hanno dimenticato di immortalare la propria sigla di gara). Per non parlare degli angoli FAI sui piloni. E naturalmente il centraggio della termica, il sondaggio del cumulo, le scelte di rotta, la determinazione nell'allontanarsi dal campo per agganciare le prime termiche a 600 metri. Crediamo di aver fatto un bel lavoro didattico svolto in assoluta tranquillità da parte del "giovane" per la presenza di un pilota esperto che lo potesse consigliare e guidare in caso di difficoltà. Allo stesso tempo è stata sperimentata l'atmosfera di tensione ed emotività che caratterizza ogni gara.

Ripeteremo sicuramente quest'esperienza l'anno venturo allargando il più possibile la partecipazione a piloti di altri Aeroclub in possesso di C d'Argento. Ma allo stesso tempo ci auguriamo che su tutti gli aeroporti di Volo a Vela in Italia si organizzino una gara del genere nel tentativo di coinvolgere attivamente le "giovani leve" che necessitano di questi piccoli stimoli per elevare qualitativamente la propria tecnica.

Buona gara a tutti!

Ecco le prime tre coppie classificate:

1. Gavazzi M.      Pigni A.
2. Albertazzi A.   Moltrasio R./Colombo A.
3. Brigliadori L.   Manzoni Z.

RICKY BRIGLIADORI

## Il Panathlon di Como ad Alzate



*L'abituale riunione mensile del Panathlon, tenutasi il 14 settembre, aveva come tema il volo a vela e come relatore Leonardo Bri- gliadori che ha illustrato il volo da Como a Taranto da lui effettuato pochi anni fa. Nel tardo pomeriggio dello stesso giorno, sull'aero- porto di Verzago, alcuni soci hanno potuto provare il piacere del volo in aliante. Come non chiedere di esternare le impressioni con uno scritto? Ed ecco quanto ci è pervenuto dalla signora Rosabianca che vediamo tranquillamente installata a bordo mentre NON ascolta i consigli del marito Gabriele! Grazie.*

”Con una punta di rammarico guardo l'azzurro terso del cielo e la parete della casa di fronte inondata da un sole caldo che, per una volta in questo strambo settembre, sembra non soffrire di crisi esistenziali.

il pensiero corre agli specchi scintillanti dei laghi brianzoli, alle Grigne, al Resegone, al verde luminoso dei boschi: com'è più verde il verde illuminato dal sole!

Già, oggi è una giornata ideale per volare, ma anche se ieri lo era un po' meno, non ne è rimasta guastata la grande emozione della prima volta.

Desideravo da molto tempo fare un giretto su di un aliante, affascinata com'ero dal vederli veleggiare silenziosi sui nostri monti, come strani uccelli un po' misteriosi che appaiono e scompaiono nel sole.

Già una volta, il Panathlon mi aveva portato vicina a questa avventura: una cena, una conoscenza, qualche parola, forse una promessa, poi....? Poi la vita ci scorre fra le dita e forse è più facile guidare un aliante!

Questa volta, però, dopo aver letto sul bollettino del Panathlon che la serata del giovedì di settembre sarebbe stata dedicata al volo a vela con possibilità, come aperitivo, di provare in prima persona, ho deciso di non lasciarmi sfuggire l'occasione; Meteos, il dio pazzo di questo settembre, ha provato a farmi perdere anche questo appuntamento, ma per questa volata ho avuto fortuna.

Così eccomi qui. D'accordo, non mi aspetta l'azzurro terso con cui iniziano queste note, però, l'ho già detto, l'emozione è grande ugualmente.

Visto da vicino l'aliante perde un po' della sua poesia, in favore di razionali geometrie ed efficienti strumentazioni ma, quando l'aereo, dopo avermi trascinato lungo il prato e nel cielo, mi lascia dolcemente nel silenzio sento intorno a me tutta la magia che mi aspettavo da questa avventura.

“Laggiù il lago di Pusiano.” E' vero! non sono sola quassù: l'istruttore dietro di me, gentilissimo, cerca di chiarirmi la posizione, illustrandomi quei tratti del paesaggio che sfuggono all'abbraccio delle nubi. “Là in fondo c'è Como, guardi riusciamo a scorgere anche il Duomo.”

Ad un tratto piove, forse siamo passati troppo in mezzo ad una nuvola.

“Ora stiamo viaggiando a circa duecento all'ora.” Duecento all'ora! Nessuna scossa; nelle orecchie solo il fruscio del vento. Poi, dolcemente, ma troppo presto, il morbido atterraggio sull'erba del prato.

Cerco di riordinare i pensieri e rivivere le sensazioni: l'impressione più forte che rimane è il desiderio di ritornare presto per un altro volo, possibilmente con il sole. Un sole.... come quello di domani”.

ROSABIANCA

# Coppa Internazionale del Mediterraneo 1995

## Classe STANDARD

Official Overall Scoring after Task n. 6 date 10 AUGUST 1995

comp.n.	Competitor	Nation/Club	Glider type	score	day 1 km: 284	day 2 km: 293	day 3 km: 346	day 4 km: 273	day 5 km: 252	day 6 km: 344
1	LB Brigliadori Leonardo	ITA-A.V.Lariano	LS 8	4706	1 748	3 718	2 995	2 772	7 566	5 907
2	RB Brigliadori Riccardo	ITA-A.V.Lariano	Discus W	4688	2 713	7 710	2 995	1 773	5 584	4 913
3	T5 Leutenegger Simon	SWI-	DG 303	4311	8 610	1 770	14 771	10 642	6 579	3 939
4	1 Perotti Nino	ITA-Ae.C. Valle Aosta	ASW 24	4261	24 526	15 669	13 784	3 751	12 531	1 1000
5	AG Gritti Angelo	ITA-A.V.A. Valbrembo	Discus	4239	3 696	29 250	4 989	5 741	3 599	2 964
6	W Paris Giorgio	ITA-Ae.C.Prealpi Venet	ASW 24	3898	22 528	10 692	14 771	29 425	1 632	13 850
7	2I Albertazzi Alberto	ITA-A.V.Lariano	Discus	3851	12 576	10 692	8 794	11 637	36 289	10 863
8	65 Pronzati Marco	ITA-A.V.Lariano	Discus	3831	22 528	31 213	1 1000	4 745	27 443	6 902
9	S6 Schneeweis Peter	AUT-Askoelinz	Discus BT	3803	14 565	14 676	18 756	30 397	8 563	14 846
10	24 Spreafico Gianni	ITA-A.V.A. Valbrembo	ASW 24	3777	30 461	18 645	21 753	16 612	13 525	20 781
11	S3 Stariha Janez	SLO-Ljubljana	DG 303	3772	25 522	17 655	8 794	23 476	19 497	15 828
12	Y3 Meriziola Stefano	ITA-Ae.C.V.V. Mugello	LS 4	3770	19 539	9 693	8 794	18 567	28 431	25 746
13	TT Anghileri Antonio	ITA-A.V.A. Valbrembo	ASW 24	3743	7 614	2 749	7 804	36 356	24 465	24 755
14	CO Hynek Thomas	AUT-Asko-Wien	Discus CS	3705	10 602	23 610	18 756	30 397	11 540	18 800
15	PG Guazzoni Roberto	ITA-A.V.A.L. Varese	Discus	3695	5 675	31 213	14 771	9 659	18 498	7 879
16	ST Storka Friedel	AUT-LV-Wien	SZD 55	3691	28 491	20 628	32 580	13 627	4 589	22 776
17	WG Hauser Fridolin	SWI-Lagern	LS 4	3668	27 496	28 399	14 771	8 669	14 510	16 823
18	ZL Haemmerle Heinz	AUT-Austria	LS 7	3657	11 598	30 223	5 825	15 614	2 623	23 774
19	12 Hirner Rudolf	AUT-	Discus T	3532	29 483	16 659	18 756	6 728	9 558	34 348
20	SM Montemaggi Sandro	ITA-Ae.C.V.V. Mugello	ASW 24	3484	6 643	19 632	34 339	22 502	17 499	8 869
21	LS Preisegger Peter	AUT-	ASW 24 WL	3438	17 543	26 553	6 817	25 456	32 393	27 676
22	C7 Ceccarelli Paolo	ITA-Ae.C. Foligno	LS 4	3323	13 569	12 685	8 794	14 624	34 329	35 322
23	6 Fraenza Paolo	ITA-A.V.A.L. Varese	ASW 24	3240	16 545	6 712	34 339	20 546	37 243	12 855
24	A7 Foglià Antonio	ITA-A.V.A.L. Varese	Discus	3190	33 423	24 607	12 788	30 397	25 449	32 526
25	Y4 Fanfani Francesco	ITA-Ae.C. Rimini	ASW 24	3099	38 118	4 715	24 626	24 466	16 505	28 669
26	PR Riva Adalberto	ITA-A.V.Lariano	Discus	3046	39 87	22 623	29 612	17 611	26 445	29 668
27	E4 Kolar Andreu	SLO-ALC Lesce-Bled	DG 303	3031	21 530	33 204	24 626	21 536	30 412	26 723
28	C6 Taddei Dante	ITA-Ae.C. Foligno	LS 4	2954	26 497	13 683	34 339	35 358	29 425	30 652
29	300 Poletti Franco	ITA-A.V.M. Milano	DG 300	2939	36 282	21 625	31 594	19 558	38 232	31 648
30	B6 Monti Lorenzo	ITA-A.V.A.L. Varese	SZD 55	2909	4 688	7 710	34 339	38 0	33 355	17 817
31	P7 Balestra Bernardo	ITA-Ae.C. Rieti	DG 300	2809	31 436	5 714	30 607	30 397	31 398	37 257
32	83 Lastrico Edoardo	ITA-A.V.A. Valbrembo	Discus	2800	35 313	25 579	22 721	7 714	23 473	39 0
33	44 Ancillotti Ruggero	ITA-A.V.A. Valbrembo	ASW 24	2775	34 354	27 529	23 631	38 0	21 480	20 781
34	B1 Ametta Massimo	ITA-Ae.C.V.V. Mugello	DG 300	2720	36 282	38 127	34 339	12 632	22 475	9 865
35	3C Costa Corrado	ITA-A.V.A.L. Varese	Discus	2715	9 609	33 204	24 626	37 338	39 78	11 860
36	TL Schiffleithner Karl	AUT-Tulln	LS 4	2667	19 539	33 204	27 620	25 456	10 548	36 300
37	PH Pirker Herbert	AUT-Austria	SZD 55	2565	32 426	39 0	33 399	25 456	20 488	19 796
38	3A Acquaderni Margherita	ITA-A.V.A.L. Varese	LS 8	2489	15 552	33 204	27 620	30 397	35 322	33 394
39	AC Monti Romeo	ITA-Ae.C.V.V. Mugello	DG 300	2204	18 541	37 129	34 339	28 432	15 506	37 257



# Classe 15 METRI

Official Overall Scoring after Task n. 6 date 10 August 1995

..	comp.n.	Competitor	Nation/Club	Glider type	score	day 1 km: 234	day 2 km: 362	day 3 km: 300	day 4 km: 273	day 5 km: 300	day 6 km: 339
1	WO	Janowitsch Wolfgang	AUT-Austria	Ventus 2	4647	1 507	5 884	1 907	1 638	3 777	4 934
2	Y	Galetto Giorgio	ITA-Ae.C. Bolzano	Ventus 2	4525	6 451	3 937	3 890	14 521	1 790	3 936
3	GT	Gostner Thomas	ITA-Ae.C. Bolzano	Ventus 2	4350	5 453	4 919	2 893	3 605	1 790	13 690
4	HP	Grund Michael	GER-AeC. Stuttgart	Ventus CT	4314	15 315	2 952	11 743	2 636	8 668	1 1000
5	OF	Demmerer Heimo	AUT-USFC-Hariazell	Ventus	4301	3 467	6 873	9 771	5 599	11 645	2 946
6	GM	Marchisio Giorgio	ITA-Ae.C. Torino	Ventus 2	4080	9 410	8 860	4 878	13 539	9 664	10 729
7	AJ	De Orleans-Borbon Alvaro	ESP-Real AeC.de Toledo	ASW 20	3978	14 380	15 763	6 848	4 604	7 717	16 666
8	XX	Auer Christian	AUT-Austria	Ventus	3838	18 277	1 1000	5 861	21 379	20 533	9 788
9	H6	Amann Werner	AUT-SFG Hohenems	Mosquito B	3730	18 277	14 792	16 645	20 383	6 722	6 911
10	8T	Starkl Ludwig	AUT-Austria	Ventus	3678	17 281	10 844	7 826	6 586	16 579	23 562
11	FL	Grinza Giancarlo	ITA-Ae.C. Torino	ASW 20	3614	12 392	10 844	17 535	8 580	14 597	16 666
12	IB	Wienberg Ib	DEN-SG-70	Ventus CT	3595	7 447	16 739	22 412	15 474	15 595	5 928
13	600	Monti Luca	ITA-A.V.A.L. Varese	DG 600	3594	26 0	7 871	8 777	7 584	12 633	10 729
14	1B	Biagi Marco	ITA-A.V.Lariano	Ventus CM	3397	8 433	9 845	18 513	9 579	13 599	24 428
15	SV	Squarciafico Vittorio	ITA-Ae.C. Voghera	ASW 20	3359	13 384	13 805	13 699	17 451	24 341	14 679
16	3I	Rabeder Karl	AUT-Asko Linz	Ventus CM	3228	2 468	19 430	20 440	10 574	4 748	21 568
17	007	Casetti Davide	ITA-A.V.Lariano	Ventus	3171	9 410	25 196	10 756	11 570	17 564	15 675
18	E22	Passarelli Girolamo	ITA-Ae.C. Voghera	Ventus C	3162	22 102	12 813	15 654	24 293	5 729	20 571
19	VK	Mazzi Giovanni	ITA-Ae.C. Rieti	LS 6	3086	11 397	20 303	23 385	15 474	10 660	8 867
20	BB	Cox Fabrizio	ITA-Ae.C. Viterbo	DG 800	2940	23 84	17 710	12 712	12 559	19 534	25 341
21	C	Fianco Gualtiero	ITA-Ae.C. Rieti	ASW 20 C	2840	16 311	18 564	25 345	22 375	21 516	10 729
22	SH	Schlachter Heinz	AUT-Austria	ASW 20	2819	18 277	21 284	14 656	19 394	18 542	16 666
23	II	Schneider Rudolf	AUT-Isv Innsbruck	ASW 20	2568	21 167	24 260	19 458	23 329	23 446	7 908
24	GF	Fontana Vittorio	ITA-A.V.A. Valbrembo	Ventus 2	2124	4 460	26 0	25 345	18 412	26 246	19 661
25	CD	Giacobbe Dino	ITA-Ae.C. Voghera	Ventus BT	2084	23 84	21 284	20 440	25 256	22 452	21 568
26	CC	Borellini Giuseppe	ITA-A.V.A.L. Varese	ASW 20	1592	25 60	21 284	24 374	26 229	25 304	25 341

## Gilberto Cervesato

AGENTE GENERALE D'ASSICURAZIONE

CONSULENZE ASSICURATIVE

### RAMO AERONAUTICO

*per piloti e aeromobili*

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

tel. e fax 0362/558958  
tel. abitazione 0362/558724

AeC.C.V.V.  
 Campionato Italiano classe Libera / CIM95 Open Class  
 Rieti 3 ÷ 13 Agosto 1995

Official Overall Scoring after Task n. 7 date 10 August 1995

..	comp.n.	Competitor	Nation/Club	Glider type	score	day 1 km: 258	day 2 km: 341	day 3 km: 408	day 4 km: 291	day 5 km: 349	day 6 km: 333	day 7 km: 378
1	3	Urbani Luca	ITA-A.H.I.	Nimbus 3 25m	5768	10 459	9 935	1 1000	6 861	13 644	3 942	7 927
2	S10	Gavazzi Marco Clerici Adriano	ITA-A.V.Lariano	ASH 25	5513	2 637	5 965	6 790	4 918	5 855	10 356	3 992
3	IM	Vergani Walter Brunazzo Mauro	ITA-A.V.A.L. Varese	SH 25 E	5360	12 445	4 966	11 653	10 779	11 684	1 1000	10 833
4	Y9	Avanzini Luciano Caraffini Antonio	ITA-A.V.A.L. Varese	ASH 25	4966	4 571	8 946	9 693	11 714	4 863	9 358	12 821
5	AA	Andersen Jan Walther	DEN-Danish Gliding Ass	Nimbus 4 T	4903	17 141	11 808	2 882	1 980	2 948	15 144	1 1000
6	IK	Pronzati Attilio	ITA-A.V.A.L. Varese	Ventus 2 CT	4698	9 485	2 926	5 817	3 919	16 573	8 368	14 550
7	HX	Husar Johannes	AUT-Fra-Wr.Neustad	ASH 25	4675	11 455	13 159	12 640	9 794	9 704	2 943	5 980
8	DUO	Gantenbrink Bruno Gantenbrink B.A.	GER-DAEC	DUO Discus	4287	1 714	10 926	16 197	2 943	6 853	12 330	15 324
9	HA	Haggenmueller Reinhard Andersen Hans	AUT-St. Johann	Nimbus 4 DM	4243	14 405	16 0	4 872	8 816	7 836	11 347	6 967
10	BP	Pristavec Bostjan	SLO-Alc Lesce	DG 609 16m	4228	8 530	14 108	3 878	14 339	1 1000	7 382	4 991
11	AF	Cattaneo Mario Cattaneo Franco	ITA-Ae.C. Rieti	Nimbus 4 DM	4175	13 440	5 965	8 714	15 334	17 492	4 402	11 828
12	X3	Monti Roberto Mantica Umberto	ITA-A.V.A.L. Varese	Nimbus 4D	4166	7 539	7 963	17 175	16 319	3 885	14 288	2 997
13	TS	Secomandi Maurizio	ITA-A.V.A.L. Varese	ASH 25	4161	3 591	1 1000	14 517	7 853	15 599	13 292	16 309
14	47	Colombo Davide	ITA-A.H.I.	Nimbus 2	3845	16 328	3 974	13 578	13 341	14 612	5 393	13 619
15	RJ	Paolillo Ugo	ITA-Ae.C.V. Toscano	Nimbus 2	3475	5 561	15 96	15 451	12 389	10 686	5 393	8 899
16	99	Manzoni Roberto Brambilla Lorenzo	ITA-A.V.A.L. Varese	Nimbus 3D	3253	6 541	12 258	10 671	17 229	12 658	16 0	9 896
17	66	Wielgus Stanislaw Orsi Giorgio	POL-Poland-A.V.A.L	ASH 25	3004	15 403	16 0	7 746	5 870	8 752	16 0	17 233

### L'INFORMATORE TELEMATICO CAMBIA DIVISA!!

Non più un nostro computer, collocato a Calcinate, con un unico numero di telefono, ma un ampio spazio a disposizione del volo a vela, ospite (pmdd!) di un grande sistema informativo accessibile tramite vari numeri telefonici da varie città d'Italia.

Il costo del collegamento sarà solo quello della telefonata al nodo più vicino (Torino, Milano, Genova, Udine, Trieste, Firenze, Perugia, Roma, Napoli, Bari, Catania), sarà disponibile anche l'accesso via Internet.

La nuova bacheca di VOLO A VELA verrà aggiornata con metodica frequenza e potrà accogliere anche i contributi dei singoli volovelisti.

Il tutto inserito in un sistema di comunicazione che già vede migliaia di utenti in rete quotidianamente.

A presto.

Ae.C.C.V.V. Rieti  
Coppa Città di Rieti 1995  
Rieti 16 - 26 Agosto 1995

**Classifica Generale Ufficiale dopo la prova n. 5 del 26 Agosto 1995**

Pos.n.gara	Concorrente	Club/nazione	Aliante	punti	pr.n 1 km: 199	pr.n 2 km: 224	pr.n 3 km: 319	pr.n 4 km: 302	pr.n 5 km: 220
1	RJ Paolillo Ugo	ITA-Ae.C.V. Toscano	Nimbus 2	4105	3 704	5 796	2 820	4 944	2 841
2	IK Emmerich Wolfgang	GER-FSV Sindelfingen	Ventus 2 CT 18m	4087	5 650	1 847	1 841	3 952	4 797
3	IM Vergani Walter Galli Walter	ITA-A.V.A.L. Varese	ASH 25	3808	9 505	7 689	3 814	1 1000	3 800
4	66 Keim Klaus Orsi Giorgio	GER-Germany/AVAL	ASH 25	3628	1 743	4 806	9 466	6 888	5 725
5	S6 Schumacher Joerg	GER-Wachtersberg e.V.	Nimbus 4M	3160	2 710	3 809	5 700	5 941	9 0
6	D Istel Roberto	ITA-Ae.C. Bolzano	ASW 20	2985	7 598	2 822	7 550	9 722	6 293
7	33 Tronconi Gianluca	ITA-A.V.A.L. Varese	DG 500 M	2977	13 358	8 514	8 478	8 778	1 849
8	99 Manzoni Roberto Manzoni Pupa	ITA-A.V.A.L. Varese	Nimbus 3D	2455	4 697	13 123	3 814	7 821	9 0
9	24 Spreafico Gianni	ITA-A.V.A. Valbrembo	ASW 24	2292	10 469	9 291	6 552	2 980	9 0
10	BZ Cappadozzi Paolo	ITA-Ae.C. Bolzano	DG 300	1818	8 557	10 265	11 45	10 665	7 286
11	TS Tamborini Francesco Bardelli Achille	ITA-A.V.A.L. Varese	ASH 25	1378	6 630	6 748	13 0	12 0	9 0
12	F Garbari Ferruccio	ITA-Ae.C. Trento	ASW 24	1337	14 314	11 260	10 103	11 660	9 0
13	LI Tschager Georg	ITA-Ae.C. Bolzano	DG 300	656	12 415	12 215	12 26	12 0	9 0
14	6 Borellini Giuseppe	ITA-A.V.A.L. Varese	Discus	427	11 427	14 0	13 0	12 0	9 0
15	FM Fanfani Francesco	ITA-Ae.C. Rimini	ASW 24	314	14 314	14 0	13 0	12 0	9 0
16	HB Cosimi Giuseppe	ITA-Ae.C. Rieti	DG 400 17m	49	16 0	14 0	13 0	12 0	8 49

**CAMPIONATO ITALIANO PROMOZIONE 1995 - Classifica Generale Ufficiale**

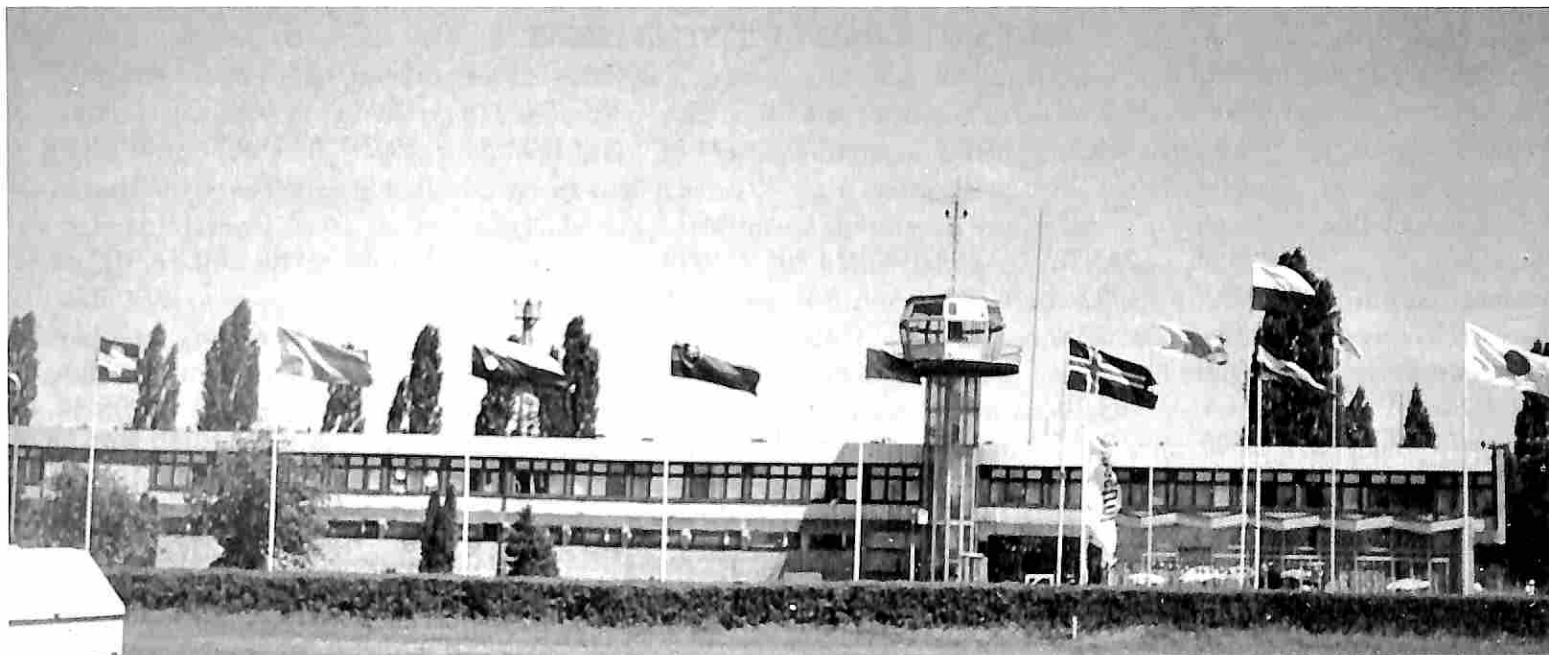
Pos.n.gara	Concorrente	Club/nazione	Aliante	punti	pr.n 1 km: 174	pr.n 2 km: 191	pr.n 3 km: 259	pr.n 4 km: 209
1	CB Dalla Vecchia Attilio	ITA-Ae.C. Prealpi Venet	LS 6	2520	1 594	11 595	1 1000	1 331
2	NT Brunazzo Mauro	ITA-A.V.A.L. Varese	Discus	2309	4 514	1 705	2 936	5 154
3	TM Esposto Bruno	ITA-A.V. Lariano	LS 4	2155	9 470	13 546	6 818	2 321
4	FS Felicori Sergio	ITA-Ae.C. Ferrara	DG 300	2093	3 544	8 600	4 889	13 60
5	9 Longo Flavio	ITA-Ae.C. Voghera	Libelle std.	1965	11 425	7 618	5 838	11 84
6	PG Pigni Aldo	ITA-A.V.A.L. Varese	Discus	1941	2 577	8 600	12 677	10 87
7	P6 Cavallin Gianluca	ITA-A.V. Lariano	DG 300	1866	7 499	12 575	10 696	7 96
8	DM Crespi Dario	ITA-A.V.A.L. Varese	SZD 55	1802	5 509	10 597	14 617	12 79
9	P7 Ballarati Giorgio	ITA-A.V.A.L. Varese	DG 300	1633	27 225	6 636	11 683	9 89
10	CK Albano Claudio	ITA-Ae.C. Voghera	ASW 20	1598	6 505	27 73	7 802	4 218
11	AZ Longaretti Pietro	ITA-A.V. Lariano	ASW 20 16.6m	1507	21 358	16 444	15 614	8 91
12	L Vitale Marco	ITA-A.V.A.L. Varese	LS 6	1427	18 381	22 119	3 927	19 0



13	BA	Manzoni Zaccheo	ITA-A.V.A.L. Varese	Discus	1419	24	263	2	669	16	429	15	58
14	300	Crivelli Carlo	ITA-A.V.Lariano	DG 300	1355	14	407	21	220	9	728	19	0
15	7R	Grassi Roberto	ITA-A.V.A.L. Varese	DG 200	1328	15	392	23	92	8	747	6	97
16	P5	Susta Paola	ITA-Ae.C. Foligno	DG 300	1286	11	425	19	418	19	413	17	30
17	1B	Odetti Alberto	ITA-A.V.Lariano	Ventus	1283	17	382	14	517	20	327	16	57
18	P9	Moltrasio Roberto	ITA-A.V.Lariano	DG 300	1256	11	425	17	420	22	101	3	310
19	CM	Tarchini Edoardo	ITA-Ae.C. Novi Ligure	LS 6	1252	10	429	20	402	18	421	19	0
20	6G	Gnecchi Luigi	ITA-A.V.A. Valbrembo	ASW 24	1215	8	482	4	649	23	84	19	0
21	S	Dell'Era Eugenio	ITA-A.V.A. Valbrembo	DG 300	1049	19	377	3	653	24	19	19	0
22	BC	Bricoli Mino	ITA-Ae.C. Parma	ASW 20	978	22	333	5	645	25	0	19	0
23	600	Zanichelli Claudio	ITA-Ae.C. Parma	DG 600 17m	938	28	207	25	87	13	644	19	0
24	18	Lamperti Enrico	ITA-A.V.A.L. Varese	LS 4	837	26	227	18	419	21	131	13	60
25	E	Amati Emilio	ITA-Ae.C. Rimini	DG 300	818	20	373	15	445	25	0	19	0
26	ZM	Zucchi Gian Mauro	ITA-Ae.C. Parma	Pik 20	804	25	253	23	92	16	429	17	30
27	GJ	Zuegg Felix	ITA-Ae.C. Bolzano	Mini Nimbus	406	23	326	26	80	25	0	19	0
28	Y4	Fanfani Marco	ITA-Ae.C. Rimini	ASW 24	386	16	386	28	0	25	0	19	0

## CAMPIONATO ITALIANO CLASSE 15 METRI - Classifica Generale Ufficiale

Pos.n.gara	Concorrente	Club/nazione	Aliante	punti	pr.n 1 km: 247	pr.n 2 km: 213	pr.n 3 km: 289	pr.n 4 km: 286	pr.n 5 km: 245						
1	VS	Ghiorzo Stefano	ITA-A.V.Lariano	Ventus 2	4077	1	814	4	513	1	922	1	1000	2	828
2	Y	Galetto Giorgio	ITA-Ae.C. Bolzano	Ventus 2	3928	2	777	3	521	2	919	7	861	1	850
3	GM	Marchisio Giorgio	ITA-Ae.C. Torino	Ventus 2	3715	8	718	8	477	5	861	3	935	6	724
4	AG	Gritti Angelo	ITA-A.V.A. Valbrembo	Discus	3490	15	464	7	483	2	919	5	895	5	729
5	VV	Holighaus Tilo	GER-W.H. Kirchheim	Ventus 2	3488	5	741	5	497	9	547	2	939	4	764
6	RB	Brigliadori Riccardo	ITA-A.V.Lariano	Discus	3402	4	754	1	582	8	637	9	640	3	789
7	65	Pronzati Marco	ITA-A.V.Lariano	Discus	3375	14	509	6	486	6	808	4	899	8	673
8	GF	Fontana Guido	ITA-A.V.Lariano	Ventus 2	3328	7	734	10	457	11	543	6	889	7	705
9	1	Perotti Nino	ITA-Ae.C. Valle Aosta	ASW 24	2875	3	773	2	526	7	712	11	547	9	317
10	A7	Colombo Stefano	ITA-A.V.A.L. Varese	Discus	2561	6	737	14	334	2	919	12	467	11	104
11	KK	Keim Katrin	GER-F. Sindelfingen	DG 800 S	2010	10	664	9	466	13	65	8	784	14	31
12	CD	Giacobbe Dino	ITA-Ae.C. Voghera	Ventus BT	1601	13	562	11	422	15	0	10	586	14	31
13	3C	Villa Alessandro	ITA-Ae.C.V.V. Mugello	Discus	1582	9	713	15	330	15	0	12	467	12	72
14	C	Cala' Stefano	ITA-A.V.A.L. Varese	ASW 20	1382	16	380	12	378	12	451	15	173	16	0
15	CL	Baumgartner Alois	ITA-Ae.C. Bolzano	DG 600	1187	10	664	13	337	15	0	14	186	16	0
16	68	Bottoni Sandro	ITA-Ae.C.V.Ferrarese	Kestrel 17m	1070	16	380	18	71	9	547	17	0	12	72
17	B6	Chiesi Emilio	ITA-Ae.C. Parma	ASW 20	790	18	354	16	115	14	18	15	173	10	130
18	VK	Mazzi Giovanni	ITA-Ae.C. Rieti	LS 6	752	12	659	17	93	15	0	17	0	16	0
19	CP	Plattner Christian	ITA-Ae.C. Bolzano	Ventus 2	171	20	100	18	71	15	0	17	0	16	0
20	W	Paris Giorgio	ITA-Ae.C.Prealpi Venet	ASW 24	149	19	149	20	0	15	0	17	0	16	0



## Terzi Campionati Europei Juniores di Volo a Vela 1995 LESZNO (Polonia)

La terza edizione dei Campionati Europei Juniores, disputata a Leszno (Polonia) dall'8 al 23 luglio, ha dimostrato ancora una volta che, al di fuori dei campionati delle classi FAI, questa è la manifestazione continentale più importante e vitale. Lo dimostrano il numero delle nazioni, 17, e dei piloti partecipanti, 58, di cui 34 nella classe standard e 24 nella classe club.

E lo dimostrano l'impegno organizzativo e l'organico di squadre come la Francia, la Germania, la Gran Bretagna, e, limitatamente alla standard, la Norvegia, ed alla club la Cechia. Oltre naturalmente alla Polonia, che ha riempito tutti i posti disponibili, come invitati erano presenti con due piloti gli USA e con uno il Giappone.

L'austriaco Achleitner, che ha partecipato recentemente ai mondiali in Nuova Zelanda, era il concorrente più titolato. Il nostro Colombo, il tedesco Hahn ed il polacco Kawa erano noti per i buoni piazzamenti nella precedente edizione, Come appare dalla tabellina che segue, nella standard gli alianti più rappresentati erano i Discus, nella club gli Jantar St. 3. In quest'ultima classe notevole importanza aveva il coefficiente di handicap, che pure riportiamo, che non può accontentare tutti ma per il quale in verità non si sono sentite lamenti se non quelle dei cechi e degli slovacchi, che ritenevano troppo elevato il coefficiente del loro VSO 10, e di qualche altro che considerava troppo basso quello del Pegase. In complesso, guardando le classifiche, sembra che più che gli alianti abbiano contato i piloti.

Fuori gara hanno partecipato anche due PW 5, che volano one-

stamente; ma questi esemplari mostrano una finitura inaccettabile, con gradini di millimetri tra la capottina e la fusoliera, tra quest'ultima e le ali, tra queste ed i diruttori, e così via.

### TIPI DI ALIANTI - HANDICAP

Classe Standard		Classe Club		Handicap
Discus	14	Jantar St.3	10	1,05
SZD 55	6	VSO 10	4	1,00
LS 7	4	Jantar St.2	3	1,05
ASW 24	3	DG 100	2	1,05
LS 4	3	Pegase	2	1,06
Crystal	3	ASW 15	1	1,04
Bravo	2	ASW 19	1	1,06
DG 300 Acro	1	St. Libelle	1	1,04
Jantar St.3	1	ASK 21	1	1,00
		Astir CS	1	1,04
		Junior	1	1,00
37		27		

Sulle gare hanno influito il tempo, piuttosto variabile, la sua interpretazione da parte del meteorologo (che peraltro disponeva soltanto dei sondaggi di Berlino e di Praga), piuttosto discutibile, e la scelta dei temi, un po' incerta, principalmente per quanto appena detto.

Si sono disputate nove prove per ciascuna delle due classi, che si possono sintetizzare con i seguenti dati:

## RISULTATI E DATI STATISTICI PROVE

Prova	1.a	2.a	3.a	4.a	5.a	6.a	7.a	8.a	9.a
Data	9.7	10.7	12.7	13.7	14.7	17.7	19.7	20.7	21.7

## CLASSE CLUB

Tema km	293,60	203,30	353	213,80	211	200,10	171,60	503,60	192,30
Partenti	23	22	23	23	22	21	22	21	22
Arrivati	13	22	9	19	21	21	19	0	22
Vinc. prova	Hahn	Choma	Hahn	Onaitis	Hahn	Czarnik	Czarnik	Otrus/Trnka	Hahn
Vel. (Dist.)	74,5	93,20	81,20	90,80	81,70	91	85,30	(362,6)	98,30
P. mass. prova	1000	716	1000	789	874	724	645	1000	614

Lunghezza media temi 260,26km - Temi completati 73%

## CLASSE STANDARD

Tema km	337,90	256,20	383,65	236,30	251,20	258,70	182,30	541,80	211,40
Partenti	34	34	34	34	34	34	34	34	34
Arrivati	0	34	15	34	34	31	30	0	33
Vinc. prova	Derren	Kawa	Meis	Achleitner	Bode	Kawa	Johansson	Rebbeck	Kawa
Vel. (Dist.)	(317,9)	104,30	86,70	102,40	93,30	90,40	100	(414,8)	116,60
P. mass. prova	1000	782	1000	723	877	945	529	920	525

Lunghezza media temi 295,49km - Temi completati 69%

Come si vede, complessivamente sei prove con il 100% di arrivati ed altre tre con piu' del 90%, fanno pensare ad un eccesso di prudenza. Compensato d'altra parte dalla totalita' dei fuori campo dell'ottava prova, per la quale le condizioni della giornata sono state largamente sovrastimate, e dal loro elevato numero nella prima e terza prova.

Ne' si e' tenuto alcun conto, salvo l'ultimo giorno, peraltro annullato, delle possibili distanze dei recuperi.

Ma veniamo ad una breve cronaca, che dobbiamo purtroppo iniziare con una triste notizia: il primo giorno di prove un pilota danese ha perso la vita stallando in fase di atterraggio fuori campo vicino all'aeroporto. La sua squadra si e' ritirata.

Sabato 8 luglio il campionato e' stato inaugurato alla presenza di numerosi politici ed autorita' importanti (tra i quali il presidente del parlamento), lodevolmente con pochi e brevi discorsi. Molto piu' tempo e' stato dedicato, sotto un sole cocente, ad una serie di belle esibizioni di alianti, aerei a motore, ultraleggeri, parapendio e paracadutisti.

Il giorno successivo le previsioni ottimistiche del meteorologo portavano a temi piuttosto esagerati per la prima prova: in effetti i 3m/sec previsti sono rimasti un pio desiderio, ed i 27 concorrenti della classe club ed i 37 della standard hanno proceduto molto lentamente in roccoli tra le termiche blu.

I piu' veloci della classe club, col percorso piu' breve di 293km, se la sono cavata abbastanza bene e 15 hanno ultimato il percorso, con tre tedeschi ai primi tre posti, seguiti da quattro polacchi. La media del vincitore Frank e' stata di poco inferiore ai 75km/h.

La standard, partita dopo, ha inopportunitamente temporeggiato, ad eccezione dei polacchi, per oltre un'ora dopo l'apertura del traguardo, col risultato che nessuno e' riuscito a finire il percorso, stranamente nemmeno i locali, che si sono lasciati raggiungere ed assorbire dal gruppo. Ha vinto l'inglese Derren, con 318km, a 20 km dal traguardo, seguito dal tedesco Bode, da un polacco e da altri due tedeschi. Il nostro Stefano Colombo, con 285 km, si e' piazzato 23.o con 897 punti.

Come tradizione vuole, lunedì 10 per la seconda prova sono stati assegnati i temi piu' corti che sarebbero andati bene il giorno prima: 256 e 203 km rispettivamente per standard e club. Inoltre le condizioni meteo si sono rivelate migliori del previsto, consentendo a tutti i concorrenti meno uno di completare la prova. Nella standard ha vinto il polacco Kawa, su SZD 55 come tutti i suoi connazionali, a 104 km/h, seguito dallo svedese Johansson e dall'austriaco Sandhofer. Stefano Colombo, con una prova non particolarmente brillante si e' piazzato 14.o.

Nella classe club tre polacchi ai primi tre posti, tutti su Jantar 3.

Un peggioramento del tempo non ha consentito di gareggiare il giorno successivo, utilizzato dai piu' in attivita' turistiche.

Si riprendeva martedì 12 con temi di 383 e 353 km rispettivamente per la standard e la club, di nuovo un po' esagerati, che hanno costretto al fuori campo piu' della meta' della standard e due terzi della 15 metri. Le termiche c'erano, ma non



forti come previsto, ed organizzate solo in alto. Stefano, ansioso di rifarsi dopo le prove precedenti, e' partito velocissimo finendo per terra dopo 85km percorsi in tre quarti d'ora. Primo nella sua classe il tedesco Meis, su Discus, seguito da altri due connazionali, alla media di 87km/h.

Tre tedeschi davanti a tutti anche nella club, con il vincitore Hahn su ASW 15 a 81km/h.

Giovedì 13 le previsioni davano temporali in arrivo per il primo pomeriggio, costringendo di conseguenza a temi piuttosto corti di 236 e 214 per standard e club.

Questa volta le previsioni sono state rispettate: un arrivo in massa della standard ha preceduto di pochi minuti l'inizio della pioggia, che invece non risparmiava la club. Tutti i concorrenti ultimavano la prova.

Colombo volava finalmente in modo egregio ottenendo il terzo tempo, ma veniva retrocesso all'11.o posto per un errore fotografico: non e' proprio il suo anno. Vinceva l'americano Franke, a 104km/h, davanti agli austriaci Achleitner e Sandhofner.

Nella club vittoria del bravo lituano Onaitis su Jantar St. 2 a 91km/h, davanti a tre tedeschi.

La previsione di temporali nella seconda meta' del pomeriggio del 14 porta ancora a temi corti, in particolare per la club, che parte piu' tardi, 211 km, mentre la standard ne ha 251. Tutti i concorrenti meno uno fanno a tempo a rientrare.

Due tedeschi (primo Bode a 93,3km/h) e due austriaci davanti agli altri nella standard, seguiti dal polacco Kawa.

Vittoria tedesca anche nella club, con Hahn a 81,7km/h.

A circa meta' gara ecco la situazione delle classifiche generali. Nella standard il polacco Kawa, preso il comando con la vittoria della seconda prova, non sembra disposto a cedere agli attacchi del fortissimo squadrone tedesco, che, ben condotto da un impegnatissimo Ralf Holighaus, occupa i tre posti successivi, seguito da tre austriaci. I distacchi sono minimi (106 punti tra il primo ed il settimo) e la gara e' apertissima.

Maggiori soddisfazioni danno al caposquadra tedesco i piloti della club, che con la terza vittoria di Hahn consolidano le posizioni del trio al comando. Li segue a un centinaio di punti una ragazza polacca quasi eterea, poi un abisso.

I temporali portano due giorni di piogge alterne, cui segue una giornata (lunedì 17) ventosa con termiche deboli e turbolente e temi prudenti: 259km per la standard e 200 per la club. E qui ha inizio una serie piuttosto nera per i tedeschi, almeno nella standard: vince Kawa (90,4km/h), seguito da due svedesi, da un brillantissimo Colombo e da due austriaci in rimonta (il primo tedesco e' nono). Vittoria polacca anche nella club (Czarnik a 91km/h) e francesi finalmente in evidenza (3.o e 4.o), ma i tre tedeschi conservano il comando nella generale. Il passaggio di un fronte freddo impedisce di volare il giorno seguente, per cui si riprende, molto cautamente (182km per la standard e 10 di meno per la club), il 19 per la settima prova, anche se una vasta copertura non promette niente di buono; ma questa volta il meteorologo ha ragione.

Nella standard vince lo svedese Johansson (100km/h), seguito dal solito Kawa, che si consolida al comando con 244 punti di vantaggio su Bode; Achleitner va meglio dei tedeschi ed e' terzo a un solo punto dal tedesco.

In questa classe, tendenzialmente portata anche nelle competizioni maggiori a volare in roccolo, si ha questa volta l'impressione che siano piu' veloci i solitari o le coppie, probabilmente piu' liberi di scegliere e centrare le termiche.

Vince ancora Czarnik (85,3km/h) nella club, seguito da un connazionale, ma in classifica generale ha quasi trecento punti di distacco dai tre tedeschi.

Ed ecco la tanto attesa grande giornata, dal meteorologo che finalmente puo' annunciare abbondanza di cumuli e termiche fortissime senza paura di temporali, dal task setter che puo' sfogarsi con triangoli FAI (chissa' perche') di 500 e piu' km, dai piloti che dalla terza giornata non vedono un tema da 1000 punti.

In realta' i cumuli stentano a comparire, le termiche sono deboli ed i concorrenti, dopo un'inutile attesa, si avviano di malavoglia sui percorsi. I messaggi radio sono una lagna: dopo due ore si e' abbondantemente sotto i cento chilometri.

La grande giornata e' diventata una prova di galleggiamento e sopravvivenza; e in effetti si sta su, ma non si avanza. Le comunicazioni dei fuori campo, dopo una quindicina di prematuri, si fanno attendere per concentrarsi nel tardo pomeriggio al cessare delle condizioni. Risultato: nella standard 24 concorrenti tra i 414 ed i 384km, per una misera differenza di 68 punti, nella club 12 concorrenti nello spazio di 5km per uno scarto di 32 punti: molto lavoro per niente, e una prodezza di poco effetto pratico per Colombo, terzo nella prova vinta dall'inglese Rebbeck.

Ma la giornata sara' ricordata anche per un episodio spiacevole, decisivo ai fini della classifica della standard: il povero Kawa, dominatore della classe, atterra insieme ad un giapponese e deve difenderlo di fronte alla stupida aggressivita' di un poliziotto. Mentre discute gli rubano le macchine fotografiche, che non vengono ritrovate nonostante annunci con promesse di premi su radio e giornali. Una bella grana!

Il giorno dopo il meteorologo, che si scusa simpaticamente di dover parlare anche se sa di non essere creduto, giustifica il fattaccio del giorno prima con un imprevisto abbassamento dell'inversione da 1700 a 1200m. C'e' nervosismo nel briefing e si richiede da parte di diverse squadre di non volare, data la stanchezza di molti concorrenti rientrati dal recupero in ore antelucane. Una votazione tra i capisquadra finisce alla pari, e la direzione di gara decide che si vola. Si compensa dando temi brevi, e naturalmente e' la migliore delle giornate che consente le medie piu' elevate. Infatti nella standard il povero Kawa vince a 116km/h sui 211km per guadagnarsi 525 miseri punti davanti al tedesco Kuster e ad Achleitner. Nella club quarta vittoria di Hahn su 192km percorsi a 98km/h.

Mentre fervono le discussioni sul fattaccio delle foto mancanti di Kawa (zero punti si' o no) si arriva all'ultima giornata, nella

quale e' previsto un fronte in arrivo nel primo pomeriggio. Si danno temi corti, ma poi in linea si rinvia ripetutamente la partenza, fino a pentirsi, quando ormai e' troppo tardi, di non averla data prima. E cosi' finisce sul campo questo campionato, con Achleitner che vince per un punto sul tedesco Kuster; questi e' seguito dai due connazionali Bode e Meis e dall'austriaco Pirker, solo settimo Kawa.

Nella club dominano nell'ordine i tedeschi Hahn, Kirchberger e Bottcher, seguiti a distanza dalla brava polacca Bidermann. I polacchi pero' presentano reclamo, pretendendo che venga riconosciuta la registrazione del GPS di Kawa, in verita' ineccepibile. Ma il regolamento non prevede il GPS ed e' categorico sulle foto: niente foto, niente punti.

Tra i piloti, molti sarebbero disposti a riconoscere sportivamente il volo di Kawa, che tra l'altro, oltre ad essere un bravissimo pilota, e' anche un bravo ragazzo, educato e tranquillo. Ma gli tocca purtroppo di pagare per i malumori dovuti alle malefatte di alcuni suoi colleghi, ripetutamente accusati di essere dei kamikaze in termica e stolti nel rispondere che a loro e' stato insegnato cosi'; con l'aggravante che, nonostante segnalazioni di diverse squadre, non si sono presi nemmeno un'ammonizione. Ma soprattutto non puo' invocare la prova del GPS dopo che era stata negata qualche giorno prima ad un inglese.

Il reclamo polacco viene respinto dalla giuria internazionale perche' rivolto contro una norma del codice. Il caposquadra polacco, in cerca di grane, presenta un secondo reclamo con una motivazione pretestuosissima, respinto per le stesse ragioni, ed i risultati vengono ufficializzati come segue:



## CLASSIFICHE GENERALI

### CLASSE STANDARD

1	24	ACHLEITER GUIDO	AUT - AUSTRIA	ASW 24	6811
2	WW2	KUSTER FALKO	GER - GERMANY	DISCUS	6810
3	HB	BODE TESSILO	GER - GERMANY	ASW 24	6775
4	WW1	MEIS JON	GER - GERMANY	DISCUS	6702
5	PH	PIRKER MARTIN	AUT - AUSTRIA	SZD 55	6610
6	IYA	NICOLAUS MARTIN	GER - GERMANY	DISCUS CS	6379
7	BD	KAWA SEBASTIAN	POL - POLAND	SZD 55	6213
8	AC	GREINERT JERRY	POL - POLAND	SZD 55	6159
9	57	KIIHA TINO	FIN - FINLAND	SZD 55	6107
10	E4	KOLAR ANDREJ	SLO - SLOVENIA	DG 303 ACRO	6097
19	K	COLOMBO STEFANO	ITA - ITALY	DISCUS	5465

### CLASSE CLUB

1	HI	HAHN FRANK	GER - GERMANY	ASW 15A	7021
2	FZ	KIRCHBERGER FLORIAN	GER - GERMANY	LIBELLE STD	6909
3	50	BOTTCHER TIS	GER - GERMANY	DG 100	6857
4	19	BIEDERMANN JOANNA	POL - POLAND	JANTAR STD3	6449
5	D6	JOHANNSON ERIK	SWE - SWEDEN	DG 100	6319
6	EO	RANVEL MICHAEL	FRA - FRANCE	PEGASE C101	6043
7	EG	MICHAUD VINCENT	FRA - FRANCE	PEGASE C101	5926
8	XL	KOUTNY PETR	CZE - CZECH REP.	VSO 10C	5720
9	SH	KONORI ANDREAS	HUN - HUNGARY	JANTAR STD3	5657
10	DG	ONAITIS LINAS	LIT - LITHUANIA	JANTAR STD3	5643



Hanno dunque vinto Achleitner, il più titolato dei concorrenti, nella standard e Hahn, già terzo nell'edizione precedente nella club. I tedeschi hanno certamente dominato i campionati come squadra, con cinque medaglie su sei (il tedesco Kuster ha anche preceduto Achleitner nella classifica allargata comprendente gli invitati). Non c'è nessuno che prepari i giovani come loro, con la dozzina di soldati di leva che in effetti si fanno un anno di allenamento volovelistico intensivo. Questo, secondo gli esperti, corrisponde a cinque anni di allenamento fatto da civili. Gli effetti si vedono anche nelle classifiche dei campionati europei e mondiali, dove compaiono sempre più giovani tedeschi reduci da questo tirocinio.

Dopo i tedeschi hanno bene impressionato gli austriaci, che sembrano essi pure ben seguiti (piccolo particolare: per non incorrere nelle disavventure tipo Kawa, sono dotati di uno zainetto apposito per portare via dall'aliante, nei fuori campo, le macchine fotografiche ed il barografo).

La Polonia, a parte Kawa, non ha destato particolare impressione, e si è semmai distinta in negativo: peccato, perché ha una tradizione di piloti bravissimi e molto corretti.

Ottima impressione ha destato il ventenne sloveno Kolar, decimo dietro al finlandese Kiiha che ha ripetuto esattamente il risultato dell'edizione precedente.

Stefano Colombo, probabilmente turbato da eventi familiari, non ha reso al massimo e si è classificato 19.o: peccato, perché era la sua ultima esperienza in questa categoria e volava in pianura, che gli è più gradita, ma è un ottimo pilota ed avrà modo di rifarsi altrove.

Buona in complesso l'organizzazione, diretta da Waldemar Ratajczak, ben assistito dagli espertissimi stewards Manfred Weinholtz e Tadeas Wala, e favorita dalle ottime infrastrutture del campo (di cui diamo notizia altrove) come pure e da un'evidente disponibilità di personale. Schiere di persone competenti presidiavano i vari settori di attività, e tra essi molti giovani e giovanissimi che fanno bene sperare per il futuro del volo a vela polacco. Qualche lacuna nella disponibilità di fotocopiatrici adeguate e di monitors per la rapida esposizione dei risultati, come pure qualche difficoltà linguistica, nonostante il prodigarsi dell'onnipresente Angela.

## A MARGINE DEI CAMPIONATI - LESZNO CINQUE ANNI DOPO

Leszno è una cittadina di qualche decina di migliaia di abitanti nella Polonia Occidentale, a metà strada tra Poznan e Breslavia, recentemente promossa a capoluogo di provincia.

Centro essenzialmente agricolo, deriva la sua notorietà dal volo a vela, essendo sede del centro nazionale che ha già ospitato

due Campionati Mondiali nel 1958 e nel 1968, ed un Campionato Europeo nel 1990.

In quest'ultima occasione avevamo visto una Polonia appena uscita da anni di comunismo, avevamo attraversato una Germania Orientale grigia, su un'autostrada disastrosa per decen-



ni di mancata manutenzione, ma salutati da giovani poliziotti sorridenti e felici al contrario di quelli polacchi che esibivano ancora la faccia feroce del precedente regime.

Ci interessava rivedere i posti dopo cinque anni: la Germania Orientale è trasformata: l'autostrada è tutto un cantiere, con nuove stazioni di servizio di tipo occidentale, e moderni centri commerciali specialmente nei dintorni delle grandi città. Il passo della Polonia è più lento. Al confine notiamo una colonna di macchine con rimorchio che trasportano vetture disastrose. La motorizzazione della Polonia sembra basata in buona parte sulla ricostruzione di queste vetture, giustificata dai bassi costi della mano d'opera.

La prosecuzione verso Breslavia dell'autostrada hitleriana non ha avuto apparentemente manutenzione dall'epoca della costruzione, ma molti sono i segni di miglioramento. Stazioni di servizio con bar e ristoranti sono aperte tutta la notte, la segnaletica stradale, come avremo modo di constatare più avanti, è ottima come ottime sono, a differenza dell'autostrada, le altre strade.

Leszno si è allargata, ma soprattutto si è ripulita. Non si sente più nell'aria l'odore della combustione del carbone, le strade del centro non sono più sporche del suo polverino. Il centro stesso è ripulito, spesso pitturato a nuovo, i negozi non sono più semivuoti di merce, al supermercato si trovano la Fanta e la Coca Cola, la pasta Barilla ed il Nescafé.

Siamo stati invitati all'inaugurazione di un nuovo albergo moderno, iniziativa di un imprenditore locale, cui è annessa una già funzionante piscina coperta che si dice la più grande in Polonia.

Ed a proposito di imprenditoria privata, le cose si muovono e vediamo che, anche nel ristretto campo delle nostre conoscenze volovelistiche, i più svegli si danno da fare. Il nostro squisito amico Bogdan, che ha assistito la nostra squadra in occasione degli Europei del 1990 ed è stato prodigo di consigli a Stefano, coltiva da tempo fiori nelle sue serre, l'ex capitano della nazionale ha tre negozi di abbigliamento, altri piloti hanno abbandonato impieghi nelle aziende aeronautiche per iniziare attività in proprio.

Se, come ci ha spiegato il presidente della provincia in occasione di un ricevimento, la stessa ha una vocazione prettamente agricola, Leszno città è molto legata al volo a vela, molto più che Rieti da noi.

Su un campo di grandi dimensioni si trova il centro volovelistico nazionale polacco. Il fabbricato principale comprende, oltre alla torre, uffici, sale di riunione, una bella palestra. Alcune decine di stanze, spartane ma funzionali, una mensa ed un bar, dove pure si può mangiare a prezzi molto convenienti, sono a disposizione degli ospiti. Lo stesso bar assolve la funzione, importante in strutture di questo tipo, di centro di socializzazione, dove la gente si incontra in tutte le ore non

volative (e qualche volta bevendo forse un po' troppo per le nostre abitudini).

Una grande quantità di alianti e aerei da traino sono ricoverati in un paio di hangar. Non meraviglia quindi che il centro sia frequentato da molti stranieri, a cominciare dai vicini tedeschi, come pure dagli inglesi che vi disputano un campionato nazionale monotipo.

Ma il volo a vela, come tutte le attività aviatorie, non ha vita facile. L'Aero Club Polacco è molto ricco di terreni, fabbricati, velivoli ma, da quando sono finite le sovvenzioni statali, molto povero dal punto di vista finanziario; ne' gli è facile vendere parte delle sue proprietà per finanziarsi. Rispetto al passato si sono fortemente ridotti gli organici dei dipendenti, come si è ridotta l'attività in generale.

Ovvio quindi che si cerchi di attrarre sempre più stranieri, come fa il dinamico presidente di Leszno. Egli presiede anche il centro di Zielona Gora, non lontano dal confine tedesco, che abbiamo avuto occasione di visitare, dove si offrono agli ospiti, oltre al volo a vela, anche altre attività sportive, come equitazione e tennis.

In nessun altro luogo abbiamo visto tanta passione per il volo in generale. Sul campo c'è una associazione di volatori anziani, il cui presidente traina e fa acrobazia su aerei d'epoca. Tra i visitatori abituali vi sono nomi storici del volo a vela polacco, citiamo solo la signora Dankowska, e campioni in attività, come Kepka e Centka.

Sorprende ancora, come abbiamo constatato in passato in occasione dei Campionati Europei e di una riunione europea dell'IGC, la totale assenza della PZL, che a nostro modo di vedere dovrebbe approfittare di queste occasioni per propagandare la sua produzione di alianti e strumenti.

Personalmente ero alloggiato in un palazzo castello del settecento, in mezzo ad un bel bosco, muri spessi 1,10 m anche tra le stanze. Vi ha sede un centro di archeologia, il cui capo risiede nel palazzo con la moglie maestra. Unici ospiti con me due inglesi, figlio concorrente e padre squadrista. La colazione ci veniva servita dall'archeologo in persona: insieme con la moglie si facevano in quattro per farci contenti. Esattamente il contrario di quanto avevo provato cinque anni prima in una situazione analoga.

Dopo una settimana di colazioni con i due inglesi, accompagnate da amabili conversari, mi è stato chiesto in campo se mi rendevo conto di chi era il padre: si trattava di Sir Allison, un maresciallo dell'aria che siede alla camera dei lord. Se non me lo avessero detto mi sarebbe rimasto il ricordo di una persona educata e piacevolissima, che non ha mai lasciato sospettare la sua alta posizione.

Cosa aspettarsi di più dalla vita? Dopo esperienze così uno può anche morire contento!

SMILIAN CIBIC

# Una gita a St. Auban

Combinando le esigenze dello studio (per turista professionista) con la curiosità di vedere una gara diversa, ma soprattutto, in prospettiva dei Mondiali 1997, per conoscere meglio St. Auban, che avevo visto solo di passaggio, ho fatto una bella gita. Bella davvero, per tutti gli aspetti volovelistici sportivi e turistici, e "una bella gita" alla maniera di Cochi e Renato, perché mi hanno portato via la macchina per una notte usandola come negozio di pezzi di ricambio, evidentemente in base ad una minuziosa lista. Serva di avviso a chi va da quelle parti: io, pur avvisato, non ci ho creduto abbastanza.

Cominciamo dalla gara, che non aveva carattere di ufficialità, ma lo scopo di provare a fare qualcosa di diverso dal solito e in modo diverso.

Come dice il nome, European Champions Cup, doveva trattarsi di una manifestazione ad invito per i Campioni Europei, in carica ed ex. Senza formalità, ma con tanto entusiasmo e simpatia, c'è stata invece riunita una ventina di piloti, non tutti campioni continentali, ma qualificatissimi: campioni mondiali in carica come Napoleon, ed ex come Brian Spreckley, vice campioni come Uli Schwenk e Martyn Wells, ed altri affermati in campo mondiale, insieme a giovani promesse.

L'organizzazione ridotta al minimo: "Kiki" Clairbaux, capo del centro di alto livello, Brian Spreckley con sua moglie, uno scorer ed un tecnico esperto di GPS. Poche carte, procedure semplici, ma tanta informazione derivante da esperienza e sincera volontà da parte francese di far conoscere ai futuri possibili o sicuri avversari le caratteristiche ed i trucchi del terreno di gara. Brian era anche concorrente, come lo erano fuori gara sua moglie su un ASH 25 (ricordiamo che la coppia è arrivata 3.a al mondiale di Boerlange) e Jacqui.

Una classifica unica per standard e 15 metri, senza handicap, con 8 LS 6, 6 Ventus 2, 2 Discus. Come temi un campionario di quelli possibili ai futuri mondiali, calibrati in funzione delle condizioni meteo con la grande esperienza di Kiki.

E spiegati insieme con la situazione meteo al briefing, dopo la premiazione della prova precedente e un commento del vincitore sul suo volo. La gara si è svolta su sette prove, due vinte da un brillantissimo Tilo Holighaus, una a testa da Uli Schwenk, Eric Napoleon, Stefano Ghiorzo, Jean D. Barrois e Paul Janssens. Con lo scarto di una prova, di cui parleremo più avanti, ha vinto Uli Schwenk, sorprendente nell'insolita edizione ad ala corta dopo il secondo posto nella libera ad Omarama. Ha battuto abbastanza nettamente il vincitore della 15 metri di Omarama, Eric Napoleon, e quindi nell'ordine Tilo Holighaus, i nostri Stefano Ghiorzo e Giorgio Galetto.

A completamento di una onorevolissima partecipazione italiana, Thomas Gostner si è piazzato al nono posto.

Abbiamo detto che si dovevano sperimentare cose nuove, in particolare per evitare l'attesa che parta prima l'altro, il volo in roccolo e quell'attaccarsi alle code che in inglese viene molto opportunamente definito "sanguisugamento".

Un'idea, per incoraggiare i piloti a partire presto, consisteva nel dare dei bonus in minuti (come per i ciclisti nei traguardi di montagna) ai primi arrivati (non a quelli col minor tempo) al primo, ed eventualmente anche al secondo pilone: cinque minuti al primo, quattro al secondo e così via fino al quinto.

Un'altra idea è quella di consentire solo tempi di partenza con cadenza di cinque minuti esatti (00, 05, 10, ecc.): a chi parte nell'intervallo

viene attribuito il tempo di inizio del periodo. Questo dovrebbe scoraggiare dal partire qualche minuto dopo il concorrente che si vuole sfruttare. Si ottiene in pratica una serie di partenze simultanee.

Ultima idea quella, in verità vecchia, di scartare una prova.

Tra i piloti sentiti su questi argomenti, le opinioni sono abbastanza concordi. Per quanto riguarda il bonus, il premio non sembra sufficiente per incentivare veramente la partenza, né si può pensare di aumentarlo perché diventerebbe un terno al lotto.

Non è gradito lo scarto della prova, perché implica una condotta di gara diversa: in sostanza, si dice, o lo si fa in tutte le gare o niente.

Più gradite sembrano le minipartenze simultanee, anche se nemmeno queste sembrano decisive per evitare lo sfruttamento delle code (ma secondo noi potrebbe essere un'idea su cui lavorare).

Va tenuto inoltre presente che il terreno di gara, i concorrenti ed il tipo di competizione erano comunque tali da non portare, anche senza questi provvedimenti, all'esasperazione del succhiamento di code sperimentato, per citare un esempio limite, ai mondiali di Benalla e preferibilmente nella classe standard.

Comunque ancora un ringraziamento a Jacqui ed a Brian per questa manifestazione in cui l'agonismo è stato diluito in un'atmosfera amichevole e serena.

Ma parliamo ancora di St. Auban, questo bel centro dell'Alta Provenza, alla confluenza di due fiumi...

Scendendo dal paese si arriva alla vasta piana dell'aeroporto, con di fronte, oltre il fiume, gli spettacolari "penitenti", una serie di piramidi di erosione che delimitano a nord l'altipiano di Valansole.

L'aeroporto ospita a est un club locale a motore e, lungo il lato nord, i due grossi centri: la scuola nazionale, che offre corsi diversi di vari livelli, ed il centro federale di alto livello, che è quello che ci interessa.

Il centro, destinato all'addestramento dei piloti nazionali, ma anche di ospiti stranieri, ha sede amministrativa-logistica in un grande fabbricato di recente costruzione che ospita una bella hall, la direzione, gli uffici, una vasta sala briefing e qualche decina di stanze a due o quattro letti per i piloti in allenamento. Una piscina è in costruzione.

Particolarmente interessante è la parte di accoglienza e socializzazione. Un bar nella hall serve cibi e bevande senza personale fisso: chi è più vicino, dal direttore agli istruttori, alle impiegate, serve i clienti. Una saletta atigua dà la possibilità a chi ne ha voglia di prepararsi cibi, di tenerli in frigorifero, di cucinare sulle attrezzature a disposizione. I cibi possono venire quindi consumati sia ai tavoli all'interno della saletta, sia all'esterno su un bel patio, attrezzato anche per il barbecue, che costituisce un ottimo posto per riunirsi e passare le serate in compagnia, a ridere e scherzare, ma anche per scambiarsi proficue esperienze e legare tra loro su un piano personale di amicizia i partecipanti.

Come è noto, St. Auban sarà sede dei prossimi campionati mondiali tra la fine di giugno ed i primi di luglio nel 1997. I francesi li stanno preparando con cura già da tempo, non lesinando mezzi, sotto l'abilissima guida di Jacqui. Da quel che ci è dato di vedere sarà un bel campionato!

SMILIAN CIBIC

(La classifica alla pagina 18 del n° 230)

# Iniziati i voli di collaudo del trainatore polacco "Gniady"

Un'idea di qualche anno fa si sta concretizzando: sono iniziati i voli di collaudo dello "GNIADY" GM.1 del quale ne avevamo parlato a pagina 365 del n. 209 di VOLO a VELA, del dicembre 1991. Si tratta di un monoplano ad ala bassa e con carrello fisso che rappresenta un valido assemblamento di diverse parti riguardanti altri aerei e precisamente:

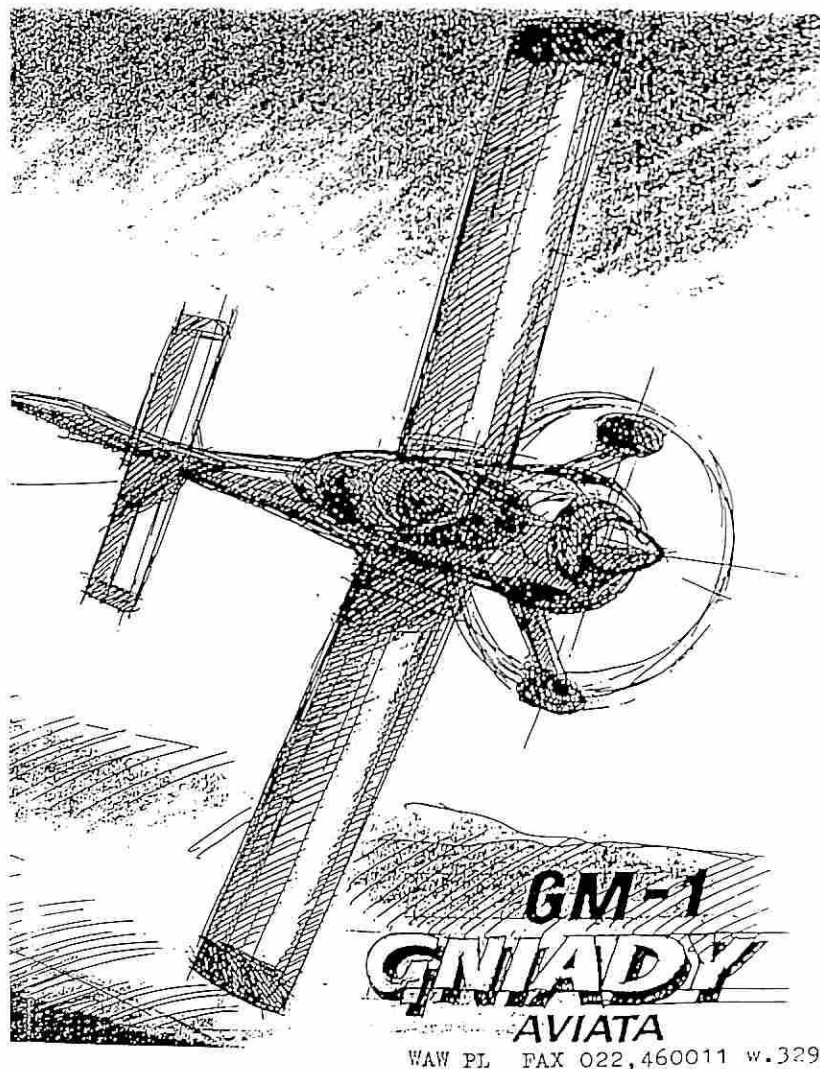
- le ali ed i timoni sono quelli dell'aereo PZL 10 "Koliber" (leggi Morane Saulnier costruito su licenza);
- il motore - un radiale A1-14RA turbocompresso da 260CV con alicea passo variabile - e la sua carenatura sono gli stessi montati sul Wilga.

L'unica parte nuova è costituita dalla fusoliera dotata di due grandi marmitte silenziatrici che riducono il rumore ad un basso valore di decibel, sicuramente sotto le più restrittive norme vigenti in Europa. La cabina di pilotaggio, monoposto, è confortevole, con il sedile regolabile e con un'ampia visibilità a 360 gradi.

È prevista la versione idro e la versione con sci.

Il primo volo è stato fatto il 26 aprile scorso ed i voli successivi hanno confermato le caratteristiche di volo previste dal progetto.

Il costruttore prevede che anche il prezzo di vendita risulterà molto interessante!



Ecco i dati tecnici del GM-1 "GNIADY":

misure:	- apertura alare	9,5	m
	- lunghezza	6,7	m
	- altezza	2,5	m
	- timone orizzontale	3,6	m
	- corda alare	1,3	m
	- distanza carrello ant. e post.	5,3	m
	- carreggiata carrello anteriore	2,5	m
	- lunghezza cabina pilotaggio	1,5	m
	- larghezza cabina pilotaggio	0,85	m
pesi:	- peso a vuoto	730	Kg
	- peso a carico massimo	4,4	Kg
	- carico alare	69,5	Kg/m <sup>2</sup>
	- rapporto peso/potenza	4,4	kg.
parametri di volo:	- VNE	270	km/h
	- velocità max orizzontale	250	km/h
	- velocità minima con flap	80	km/h
	- velocità max salita (solo)	11/12	m/s
	- velocità salita economica	8,5/9	m/s
	- salita con aliante 350 kg	6,2	m/s
	- salita con aliante 550kg	5,0	m/s
	- corsa di decollo	70	m
	- corsa con ostacolo 15 m	100	m
- spazio per atterrare	80	m	

(a cura di S. Wielgus)

## Vinon 1995



Vinon e Mistral ( è così chiamato il vento da N-NW tipico della Provenza) è un binomio ben noto a tutti i volovelisti che hanno volato in uno dei tanti aeroporti dislocati nella valle della Durance o in una delle valli adiacenti.

Il Mistral, oltre alle onde e a tutte le possibilità di volo dinamico che l'area offre, crea anche quel particolare cielo blu tanto decantato ed ammirato della Provenza. Ebbene lo abbiamo visto solo all'arrivo, come sono iniziati i voli di allenamento è scomparso e non s'è fatto rivedere per tutta la durata del campionato. Direi che questa carenza è stato il solo aspetto negativo di questa - per me - ennesima trasferta a Vinon, ma lo scopo principale della partecipazione in biposto credo sia stato pienamente raggiunto, le termiche, le dinamiche di servizio, i passaggi dei colli lungo i percorsi strategici, atterrabilità, sono stati tutti aspetti ripetutamente utilizzati e verificati.

L'occasione e l'opportunità di svolgere questo compito di guida o meglio di chaperon l'ho molto gradita ed apprezzata. È grande è stato il piacere di ripercorrere con un aliante di grandi prestazioni - come lo è l'ASH25 - valli e montagne ben note in compagnia di Luciano per svolgere i classici temi di gara di Vinon. Non abbiamo brillato come risultato di gara, fatta eccezione per un secondo posto alla 5° prova. E' pur vero che abbiamo rinunciato volutamente di tentare il percorso in un paio di occasioni per evitare rischi di fuori campo: rispettivamente moglie, figlie/a e nipotine ci attendevano la sera. D'altra parte lo scopo principale era la ricognizione e la conoscenza del territorio. Programma realizzato: s'è girato il pilone di Chamonix a N ed ad W alcuni piloni nella valle del Rodano soprattutto più volte s'è scavalcato il crinale fra Bardonecchia e Modane in situazioni meteo diverse. Come ripeto è invece mancata l'esperienza di voli col Mistral che peraltro sono da considerarsi fondamentali per chi intende competere in questa area.

La partecipazione nelle tre classi è stata assai numerosa: poco meno di 100 alianti. Jaky Clairbaux uno dei due direttori tecnici ma anche il suggeritore dei temi, alla fine del concorso, ha detto che questa XXVIII edizione della Coppa del

Campionato del Mondo di volo a vela in montagna 1995 sarà ricordata per la sportività dei partecipanti, per il grande controllo dimostrato agli effetti della sicurezza del volo e, soprattutto, per essere stata la prima volta che a Vinon è stata superata la barriera dei 700 Km. ( Piloni: Modane + Chamonix) L'organizzazione di gara che gode a Vinon di una lunga tradizione dispone di un numero abbondante di aerei rimorchiatori. La messa in volo degli alianti risulta assai veloce con una cadenza di decolli regolarissima. L'enorme campo permette decolli in ogni tipo di situazione meteo con le sue numerose piste ben orientate. Tutte le persone coinvolte sono esperte e competenti per ogni operazioni necessaria, la direzione di gara è ben articolata ed infine il servizio meteo di livello eccellente. Un pullman di "Meteofrance" ha stazionato durante tutto il periodo di gara per fornire in tempo reale i dati necessari per l'elaborazione delle previsioni meteo del giorno e quindi dei temi. Il briefing meteo era affidato alla bravissima Gèneviève Noel, moglie del noto istruttore di St. Auban. Di una interpretazione corretta della meteo d'altra parte v'era bisogno assoluto in un'estate come quella trascorsa caratterizzata dalla costante presenza di un centro di bassa pressione stazionato fra Inghilterra ed Irlanda che ha seguito a convogliare sul Mediterraneo una perturbazione dietro l'altra. Si è volato quasi sempre in situazioni marginali sul lato meridionale del vortice, in masse d'aria immediatamente postfrontali o prefrontali, fra gli intervalli e sempre in situazioni "tangenti" dove l'interprete deve cercare di capire, con tolleranze ristrette, di quanto spazio di manovra può disporre. Compito svolto egregiamente - tenuto conto della situazione - che, una volta di più, mi ha permesso d'apprezzare la qualità delle informazioni di meteofrance e la grande capacità interpretativa del responsabile del servizio. Le informazioni meteo sono sempre state illustrate per il Sud ed il Nord delle Alpi. Come è risaputo una linea climatologica ben definita separa le due aree, sovente con masse d'aria diverse e diversi plafonds.

Altro discorso potrebbe essere fatto per i temi, parlo soprattutto di quelli dati alla libera. E' parso evidente che la direzione spor-



tiva voleva realizzare dei temi impegnativi, per l'immagine di Vinon e per la reputazione del terreno di gara dei prossimi mondiali, come poi non ha mancato di accentare ed esaltare una volta ottenuto, ciò anche a costo di affrontare temi selettivi. Un paio di temi hanno quindi provocato lunghi recuperi aerei da Albertville, Grenoble ed Aosta per citare i più distanti. Noi siamo rientrati da Albertville dopo aver girato Chamonix ed aver fatto un errore di valutazione, con decollo alle 7 del mattino, il mio amico Pierre dallo stesso posto alle 6! Ma a conclusione di questo commento sui temi di gara ed accettato il criterio della competizione selettiva va pur anche riconosciuto che tutti i temi hanno sempre trovato degli esecutori in numero sufficiente a dimostrare una fattibilità non fortunosa.

**Ecco come si sono svolte le varie prove.**

#### 1<sup>a</sup> Prova

19 Luglio 95 Temi: Corsa Km. 375, Libera Km. 475, Standard Km. 328

Praticamente rientrano tutti, i vincitori rispettivamente con le medie orarie di: Km/h 125,78, Km/h 124,65 e Km/h 118,52 Ghiorzo è 3°

#### 2<sup>a</sup> Prova

20 Luglio Temi: Corsa Km. 500, Libera Km. 517, Standard Km. 469

Rientrano nella Corsa 6 piloti su 33 miglior media Km/h 8,29; nella Standard 25 piloti su 36 media Km/h 102,36; nella Libera 5 su 16 miglior media 104, 94.

#### 3<sup>a</sup> Prova

21 Luglio Temi: Corsa Km. 315; Libera Km. 372; Standard Km. 305

Rientrano nella Corsa 28 su 33 miglior media Km/h 105,22; nella Standard 33 su 36 miglior media Km/h 109, 08; nella Libera 15 su 16 miglior media 109, 24

#### 4<sup>a</sup> Prova

22 Luglio Temi: Corsa Km. 393; Libera Km. 492; Standard Km. 370

Rientrano nella Corsa 27 su 33 miglior media Km/h 105, 93; nella Standard 27 su 36 miglior media Km/h 108, 59; nella Libera tutti, miglior media Km/h 113, 39

*Nessuna prova il 23, il 24 Luglio la 5<sup>o</sup> Prova*

Temi: Corsa Km. 291; Libera Km. 304; Standard Km. 249 Rientrano nella Corsa 30 su 33 miglior media Km/h 99, 45; nella Standard 33 su 36 miglior media Km/h 104, 29; nella Libera tutti, miglior media Km/h 104, 30 (noi siamo secondi con Km/h 102,16)

#### 6<sup>o</sup> Prova

25 Luglio Temi: Corsa Km. 306; Libera Km. 353; Standard Km. 303

Rientrano : Corsa tutti, Ghiorzo vince alla media di Km/h

131,74; nella Standard tutti meno uno, miglior media Km/h 117, 53; Libera: tutti meno uno, miglior media Km/h 122,75

#### 7<sup>o</sup> Prova

26 Luglio Temi: Corsa Km. 591; Libera Km. 707; Standard Km. 401

Rientrano: Corsa 18 su 33 miglior media Km/h 111, 10; Standard 27 su 36 la miglior media è Km/h 101, 96; Libera 7 su 16 miglior media Km/h 111, 06

#### 8<sup>o</sup> Prova

27 Luglio Temi: Corsa Km. 298; Libera Km. 383; Standard Km. 303

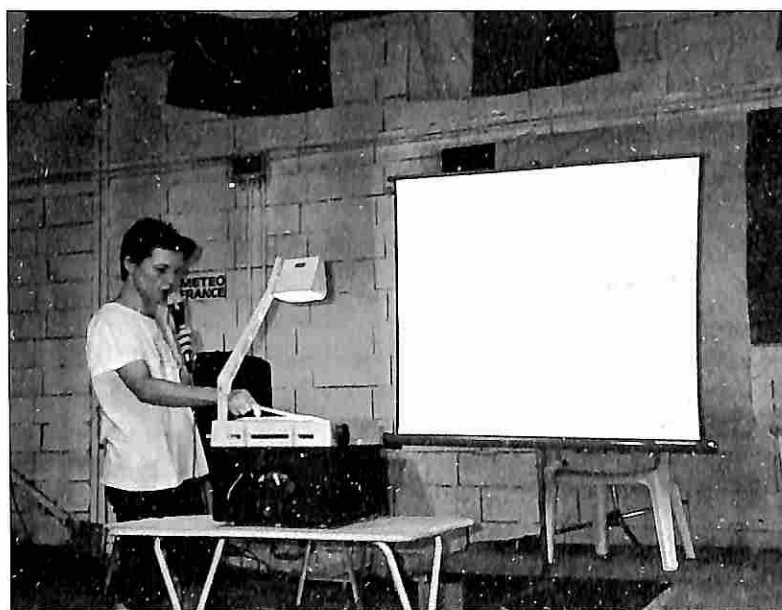
Rientrano: Corsa 30 su 33 miglior media Km/h 125,75; Standard 33 su 36 miglior media Km/h 125, 62; Libera tutti miglior media Km/h 127, 80

#### 9<sup>o</sup> Prova

il 28, canoa nelle gole del Verdon, il tempo è minaccioso, si vola il 29 Luglio.

Temi: la Corsa Km. 368; la Libera Km. 514 e la Standard Km. 390.

Rientrano: Corsa 21 su 33 Bertoncini è 4° miglior media Km/h 98, 46; Standard 22 su 36 miglior media Km/h 94, 06; Libera 9 su 16 miglior media Km/h 99, 30



*Madame Geneviève Noël - Servizio Meteo*

#### **Alla fine del concorso risultano vincenti:**

nella Corsa Justin Wills, secondo Ghiorzo ad un pugno di punti: 59 su 8081, con questo Ghiorzo si dimostra la punta di diamante del nostro volo a vela per St Auban, oltre ad una indubbia "classe", con la sua permanenza a Fayance s'è assicurato una ottima conoscenza del territorio, a mio avviso può ipotecare un piazzamento nei prossimi mondiali. Bertoncini è a metà classifica con 6205 punti. Hausse Didier, di Vinon, con un



## XXVIIIème COUPE DU MONDE DE VOL A VOILE EN MONTAGNE 1995

### LA TABLE DES HANDICAPS

#### LA TABLE DES HANDICAPS

La table des handicaps ci-dessous est conforme aux spécifications de la **Fédération Française de Vol à Voile**.

Pour les épreuves dites "**AU CHOIX**", seule la **colonne B** sera prise en compte.

Pour les épreuves dites "**IMPOSEES**", la **colonne A** sera prise en compte si la **moyenne des TROIS** meilleures vitesses réelles est *inférieure* à **85 Km/h**. Si cette moyenne est *comprise* entre **85 et 105 Km/h**, la **colonne B** sera prise en compte. Si cette moyenne est *supérieure* à **105 Km/h**, la **colonne C** sera alors pris en compte.

**LE HANDICAP NE S'APPLIQUE QUE SUR LES DISTANCES  
REELLES PARCOURUES.**

	A	B	C	Planeurs
2	0,95	0,93	0,91	ASK 21, TWIN 2
3	0,98	0,97	0,96	CIRRUS, LS 1, ASW 15, LIBELLE
4	1,00	1,00	1,00	C 101
5	0,98	1,00	0,98	MARIANNE, TWIN 1 et 3
6	1,00	1,01	1,01	LS 4, DG 300
7	1,01	1,02	1,03	ASW 20 F, LS 3, DG 200/202, H301, PIK20, H 304, Mini NIMBUS
8	1,01	1,02	1,03	ASW 24, LS 7, DISCUS, CRYSTAL, SZD 55
9	1,01	1,02	1,03	JANUS A, B, DG 500 (18)
10	1,03	1,03	1,03	ASW 20 FL, LS 3-17, DG 200-17, DG400, PIK30
11	1,03	1,04	1,05	JANUS C, CALIF, DG 500(22), DUO DISCUS
12	1,05	1,05	1,08	LS 6, VENTUS, ASW 20 C, ASW 27
13	1,12	1,11	1,10	ASW 20 CL, DG600/800, VENTUS 16,6/17,5, LS 6 C (18)
14	1,12	1,11	1,10	NIMBUS 2, ASW 17, JANTAR 2, VENTUS 2
15	1,24	1,21	1,18	ASH 25, NIMBUS 3D, ASW 22 (22m), NIMBUS 3 (22,9m)
16	1,25	1,22	1,19	ASW 22 (24m), NIMBUS 3 (23,5m)
17	1,26	1,23	1,20	ASW 22 B, NIMBUS 3 (24,5m), NIMBUS 4D
18	1,27	1,24	1,21	ASW 22 BL, NIMBUS 4



*Nel cuore del gruppo montagnoso del Pelvoux*

Discuss s'impone nella combattutissima classe Standard con 8493 punti, Costa che è il solo italiano in questa classe, sebbene pesantemente penalizzato in una prova decollando ulti-

mo senza tempo sufficiente per potersi portare in quota, si piazza 13° con 6806 punti. In Libera - ma sarebbe meglio non dirlo - risuliamo terz'ultimi con 4974 punti rispetto il vincitore Lherm che accumula con molta regolarità ben 8637 punti. Ciononostante un'altra positivissima esperienza che mi ha rinfocolato il desiderio di tornare, ad ogni occasione possibile, a volare dai campi di lavanda dell'altipiano di Valensole ai ghiacciai del Bianco.

Gli alianti della classe di 18 m., come quelli di m. 17, 60 hanno volato assieme alla Corsa ovviamente con diversi handicaps. Gli alianti comunque motorizzati erano inseriti nelle classi secondo la loro apertura alare con il solo rispetto delle norme della messa in moto del motore prima del taglio di partenza e con la possibilità del fotovache su qualsiasi posizione purché nota alla stessa stregua dei non motorizzati. Desidero completare queste notizie con la tavola degli handicaps che, come dico in altra parte, sarebbe oramai il caso - con senso di maturità - di adottare anche a Rieti uscendo da certe cattive abitudini e da antiche polemiche.

ATTILIO PRONZATI

**ELAN**  
FLIGHT

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

**MONOPOSTI:**

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

**BIPOSTI:**

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

**ELAN FLIGHT**  
-Slovenia-

UNA TRADIZIONE  
DI SERIETÀ

Contattate:

**PAOLO DE MARCO**

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

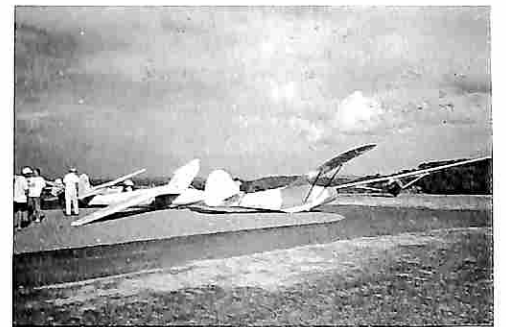


# IVSM - International Vintage Sailplane Meet.

ELMIRA, N.Y. USA - 16 - 25 LUGLIO 1995



tecipanti, oltre a quello di numerosi spettatori. Tutto è stato preparato con grande meticolosità in ogni minimo particolare. Un impianto acustico di amplificazione è stato installato per permettere di seguire le parti più salienti della manifestazione da qualsiasi parte del campo. Oltre 40 volontari hanno contribuito ogni giorno allo svolgersi regolare delle operazioni di volo e al supporto logistico di terra. Una prova di grande funzionalità ed efficienza resa possibile soltanto da un grande spirito di gruppo e



Harris Hill-Elmira, la capitale americana del volo a vela, ha organizzato lo scorso luglio il primo raduno internazionale di alianti d'epoca. Un grande avvenimento che si è sommato alla lunga lista di eventi storici importanti, tutti legati al volo senza motore e che si sono svolti in oltre mezzo secolo ad Elmira, nello stato di New York, luogo sacro per il volo a vela che qualcuno ha definito la "Roehn Americana". Questo straordinario evento è stato organizzato e patrocinato dalla Harris Hill Soaring Corporation (H H S G), dal Vintage Sailplane Association (V S A) e dal National Soaring Museum (N S M) ed è stato ideato da Paul A. Schweitzer, grande forza trainante delle attività volovelistiche ad Harris Hill.

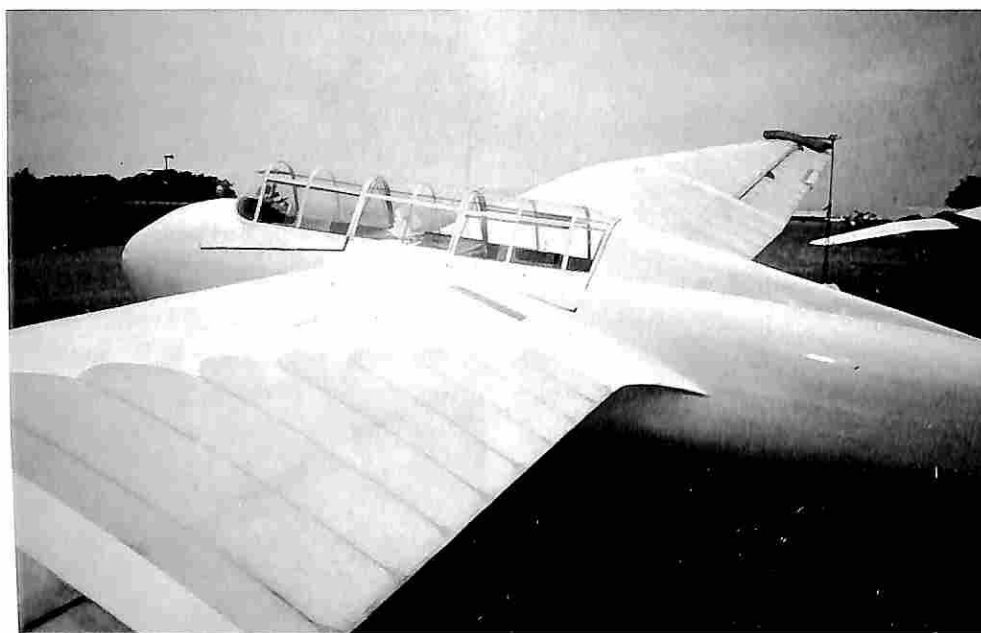
Non sono mancati naturalmente il sup-

porto e soprattutto i finanziamenti da parte della Contea di Chemung per la costruzione di un nuovo hangar, per la realizzazione di strutture logistiche idonee a ricevere un elevato numero di par-





da un comune profondo amore per il volo a vela e per la sua storia. Per il traino sono stati messi a disposizione 2 Pawnee, 1 Super Cub ed 1 Christian Huskey, che nelle giornate di maggiore attività hanno totalizzato oltre 100 traini. I piloti iscritti alla manifestazione e provenienti da 8 paesi escluso gli Stati Uniti, erano oltre 90 con uno schieramento di una cinquantina di alianti d'epoca, tutti in ottime condizioni di volo. A questo eccezionale raduno erano presenti personaggi di particolare rilievo e provenienti da ogni parte del mondo. Tra questi Martin Simons, grande studioso di volo a vela e autore del famoso



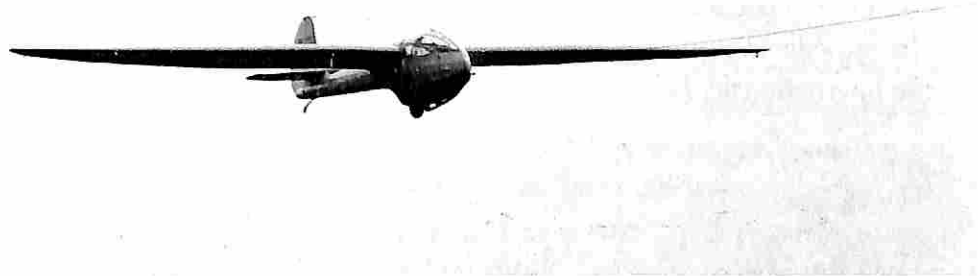
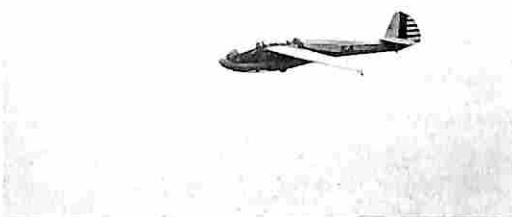
libro " The World's Vintage Sailplanes 1908-45 ", Chris Wills, figlio del famoso Philip Wills e presidente del Vintage Glider Club ( V G C ), Klaus Heyn, costruttore di varie repliche di alianti famosi tra cui lo splendido Rhoenadler esposto nel museo della Wasserkuppe, Rudi Opitz, noto per aver volato agli U S National nel 1952 con lo storico Horten IV. Non potevano mancare inoltre Ernie, Paul e Bill Schweizer titolari della omonima Schweizer Aircraft Corp, situata ad Elmira e che ha prodotto in oltre 60 anni di attività più di 2000 alianti, alcuni dei quali ancora oggi usati nei vari club aerei americani e naturalmente presenti alla manifestazione come l'SGU1-19, SGS1-21, SGS1-23H, SGS1-26-A e i biposto SGS2-33 e TG-2 ( SGS2-8 ). Un particolare da sottolineare è che molti piloti della West Coast hanno viaggiato per oltre 4 giorni trainando il proprio aliante attraverso gli Stati Uniti per raggiungere Elmira e poter volare in quel cielo che, in molti casi, li aveva già visti volare tanti anni fa. Non tutti però hanno terminato quel viaggio avventuroso senza problemi. Jeff Byard per esempio, mentre attraversava le montagne del Nevada, si è visto rovesciare in una curva il proprio carrello con il Bawlus Baby Albatros che aveva appena finito di restaurare per il raduno di Elmira. Nel



Wills che di lì a poco ha tirato la leva di sgancio atterrando nel campo d'emergenza sottostante. Un altro aliante che non è certamente passato inosservato è l'Orlik II, progettato e realizzato nel 1937 dal polacco Antoni Kocjan. Praticamente distrutto durante la seconda guerra mondiale, è stato salvato e restaurato da Clarence See e finalmente, dopo 47 anni, ha fatto di nuovo la sua apparizione nel cielo di Elmira in occasione del I V S M 95.

ribaltamento le ali purtroppo si sono seriamente danneggiate non essendo il carrello carenato come nelle versioni più moderne e così il BA 1,34 ha terminato il suo viaggio tra le montagne del Nevada mentre Jeff Byard ha proseguito da solo.

Ma parliamo ora dei veri protagonisti del raduno e cioè degli storici alianti d'epoca



che hanno attirato l'attenzione del pubblico sia a terra, concedendosi ai loro sguardi attenti, che in volo, esibendo tutta la loro bellezza. E come in tutti i concorsi di bellezza è difficile stabilire qual'è l'aliante più bello in assoluto, trattandosi di un raduno Vintage è stato possibile valutare l'aliante più ricco di storia e cioè l'aliante più "Vintage".

Il Franklin PS-2 è risultato il più vecchio fra tutti essendo stato costruito nel 1930 da R.E. Franklin. Restaurato dal figlio del costruttore Chuck insieme a Joe Feather e Jack Wyman, ha volato per la prima volta dal 1940 ad Harris Hill durante l'I V S M 95 pilotato dallo stesso

Chuck Franklin. Secondo in ordine di anzianità, il Kranich 2 B-1 di Chris Wills spedito via mare dall'Inghilterra alcune settimane prima. Questo splendido biposto ha creato attimi di suspense durante uno dei tanti voli effettuati. Il dolly, usato per il decollo, si è sganciato anticipatamente quando il Kranich era appena ad 1 metro dal suolo ed è rimbalzato 2 volte colpendo una volta la fusoliera e l'altra il piano di coda. Il rumore prodotto ha fatto temere il peggio a Chris

Un altro raro esemplare, disegnato e costruito nel 1937, è il Bawlus Baby Albatros di Wayne Spani. Per la sua forma originale e per la sua grazia in volo è stato senz'altro uno degli alianti più ammirati e fotografati da tutti. Forse il più prestigioso e conosciuto fra tutti il Minimoa di Jan Scott, anch'esso progettato e realizzato nel 1937. Questo splendido aliante con ala a gabbiano ha partecipato a diversi rally internazionali in, Germania e Ungheria in rappre-



sentanza degli Stati Uniti. Due alianti militari: il TG-2 di Jeff Byard, biposto in tandem e il Pratt-Read di Robert Dart, biposto affiancato, hanno offerto la possibilità di provare il volo veleggiato ad un grande numero di presenti. Lo stesso servizio è stato reso anche da 2 noti alianti biposto progettati e realizzati da Slingby negli anni 40: il T21B Sedbergh e il T31 FLR. Progettato in Italia da Morelli, ma prodotto in Francia, l'M100S del canadese David Harper ha rappresentato il design italiano in questa manifestazione internazionale. Erano presenti

inoltre un Govier II, una fedelissima replica del King Kite costruita dall'inglese David Jones, un Rhonlerche II, Bergfalke II/55, Olympia Maise, Grunau Baby IIB, LK10A/TG-4A, EON Olympia, Briegleb BG-12A, Breguet 905-S, Schleicher KA-6BR, Schiebe L-SPATZ 55, Moswey III oltre ad una nutrita rappresentanza di Schweizer nelle varie versioni monoposto e biposto. La manifestazione è stata intervallata da alcune presentazioni straordinarie come una sfilata di auto d'epoca, un traino effettuato da modelli in scala radiocomandati e un

traino con corda elastica di un libratore d'epoca originale, il Grass Hopper pilotato dalla signora Linn Buell, presidente della Vintage Sailplane Association. Anche le serate sono state organizzate in modo impeccabile. La serata più esclusiva è stata dedicata ai fratelli Schweizer per sottolineare il grande contributo che i 3 fratelli hanno dato alla città di Elmira e al volo a vela. Una scena veramente suggestiva e indimenticabile è stata il lancio di petali di rosa dallo Schweitzer TG-2 pilotato da Jeff Byard e lanciati dalla signora Simine Short sul prato dove



era stata organizzata la serata. La profezia: "Un museo volante riempirà il cielo di Elmira ...." si è avverata in pieno. Il primo raduno internazionale di alianti d'epoca di Elmira si è così concluso il 25 luglio 1995 con un successo superiore ad ogni aspettativa. Chi ha percorso tanta strada per parteciparvi non è stato certamente deluso. A chi ha chiesto quando ci sarà una seconda edizione dell' I V S M, la risposta è stata :....forse fra 5 anni.

VP

24 Agosto 1995:

## Rieti CIM 95, commenti sulla gestione dei coefficienti e sul task-setting, un contributo per una discussione su questi temi a Bologna il prossimo autunno.

*Al CIM di Agosto 1995, ancora una volta, i "soliti ignoti" - si fa per dire - ci hanno riprovato a cambiare le carte in tavola all'ultimo istante. Se alcuni anni fa s'era trattato di far volare gli ASH 25 (di 25 metri d'apertura alare) pilotati da Brigliadori e Monti quasi come dei Ventus (di metri 17,60) pilotati da Peter e da Holi-ghaus (il giochino allora era riuscito) questa volta, cambiata la situazione e gli alianti, il tentativo è stato quello di "comprimere" il coefficiente dei 27 metri di apertura alare del Nimbus 4 verso quello di alianti di ben più modesto allungamento. Per dirlo in termini piani e senza inutili giri di parole si trattava di penalizzare l'aliante di Luca Urbani pilota ritenuto pericoloso (1). Ma egli ha reagito pubblicamente - in modo molto personale per la verità - ma anche così efficacemente da indurre, questa volta e finalmente, il Presidente la CS a non più avallare un'altra plateale scorrettezza - di forma oltre che di sostanza - tentata con la estemporanea distribuzione di una "comunicazione" di "nuovi" coefficienti, frutto forse di meditazioni notturne. Il tentativo bloccato ha riscosso l'applauso dei concorrenti. Questo vuol dire una impopolarità crescente verso chi fa uso disinvolto di una discrezionalità - mai delegata - nella gestione degli aspetti sportivi del v. a v. italiano e che oramai appare come nettamente sconfinata nell'area del puro arbitrio.*

*A mio parere il "solito ignoto", scusatemi volevo dire i "soliti ignoti", la via d'uscita onorevole l'avrebbero. Si tratterebbe di compiere un modesto atto d'umiltà mettendo da parte interessi ed ambizioni sportive proprie e adottando regolamenti di nazioni che gestiscono dimensioni di voli a vela che sono dieci, venti volte e più delle nostre. Alla CIM si dovrebbe smettere d'inventare sciocchezze e si dovrebbero bloccare comportamenti sportivamente inaccettabili. Eviteremmo di spingere Rieti sempre più verso un ruolo di secondo piano di fronte all'attivismo che Francia e Spagna sviluppano in questo campo. Cito: luglio 95 l'area di Vinon, St. Auban, St. Crépin ha ospitato ben 600 alianti coinvolti in competizioni, stages, allenamenti o semplici permanenze di vacanze volovelistiche.*

*Al primo briefing della Coppa del Mondo di volo a vela in montagna di Vinon - Luglio 1995 - "Kiki", il noto Direttore della squadra nazionale francese, di fronte ad una larga rappresentanza del volo a vela internazionale ha fatto la seguente dichiarazione: "... in Francia, dopo dieci anni di discussioni, siamo arrivati alla conclusione che non ha alcun senso pratico né sportivo separare gli alianti dai motoalianti (self-launching e sustainer). Si reputa che vantaggi e svantaggi si compensino, i nostri regolamenti tratteranno alianti motorizzati e non alla stessa stregua.*

*...per quanto concerne i coefficienti noi consideriamo quelli "tedeschi" la Bibbia e li assumiamo pari pari nelle nostre competizioni".*

*Questa dichiarazione va integrata con quanto precisa il regolamento di Vinon. I coefficienti tedeschi sono assunti nelle prove dove la velocità dei primi tre piloti risulta compresa fra gli 85 e 105 Km/h. Al disotto degli 85 Km/h, i coefficienti si dilatano fra di loro, al disopra dei 105 Km/h, si comprimono coerentemente. Luigi Villa era pure lui arrivato a questa stessa conclusione ma la sua idea non ha fatto strada. E' una giusta correzione che tende a risolvere il problema di come porre il più possibile a parità di condizioni i piloti che volano su alianti diversi.*

*Proposta: smettiamo "d'inventare" coefficienti ed evitiamo il giochino di cambiarli quando s'è visto con quali alianti i concorrenti partecipano. Affidiamoci invece a chi possiede una base sperimentale assai più ampia della nostra. Il regolamento di Vinon può essere agevolmente adottato anche a Rieti, territorio e condizioni meteo sono sufficientemente simili.*

*Task-setting. Avrei una calda raccomandazione per evitare a Rieti di cadere in una atmosfera di stanca ripetitività. Anche negli anni cattivi come il 1995 il Centro Italia è pur sempre un territorio stupendo, ricco di bellezze naturali oltre che di risorse meteo. Ricordiamoci che Monteroduni è un pilone solitamente immerso nell'aria tirrenica che risale la Valle del Volturno: è da evitare! Fatto salvo che in ben determinate situazioni meteo peraltro identificate. E' meglio, assai meglio, rimanere lungo la dorsale appenninica, leggasi Campobasso, Ariano Irpino, etc. Come spiegare che certi piloni di particolare bellezza quali ad esempio "Castelluccio" non vanno dimenticati MAI: sono i nostri ricordi per l'inverno. Ed infine il "SUD". L'attuale task-setting lo teme ma non per questo lo deve trascurare, è uno spazio che ancora molti non conoscono ma che merita d'essere scoperto.*

*In generale mi sembra che la qualità delle prestazioni e i risultati dei nostri piloti comincino a meritarsi un task-setting trascinate e non in ritardo rispetto il loro avanzamento tecnico e alla loro maturazione sportiva. IL GPS ha risolto a tutti indistintamente ogni problema riguardo la navigazione e l'individuazione dei piloni, ora è tempo di spingere in avanti certi obiettivi. Aggan- ciare qualche residuo e quasi tradizionale "pianto con lamento" a rimorchio dei sorrisi e delle molte ottimistiche aspettative dovrebbe essere la politica sportiva da attuare e non viceversa.*

ATTILIO PRONZATI

(1) Luca Urbani avrebbe comunque vinto il Titolo anche con il coefficiente "punitivo".





# Federazione Italiana Voilo a Vela

*Il giorno 2 agosto si e tenuta a Rieti la programmata riunione per discutere sui programmi della FIVV in ordine alla trasformazione dell'Ae.C.I..*

*Ecco la proposta organica emersa, discussa e diffusa per sentire i pareri della base volovelistica. Si tratta di una proposta della configurazione organizzativa delle strutture preposte al coordinamento ed allo svolgimento delle diverse attivita` aeronautiche.*

## Premessa

Il riassetto proposto mira ad ottenere:

- rilevanti economie nei costi di gestione
- drastica riduzione dei livelli di burocrazia
- rapidita` decisionale e di intervento
- elevati livelli di efficienza operativa
- alti livelli di partecipazione democratica e di autogestione
- corretta finalizzazione e impiego dei contributi CONI previsti e destinati alle attivita` sportive

## Prima fase del riassetto

### 1) Aero Club d'Italia

Si parte dal presupposto dello scioglimento dell'Aero Club d'Italia e dalla sua sostituzione con un ente di natura privatistica avente finalita` essenzialmente sportive (Confederazione Sport Aeronautici).

## Organismi previsti dal riassetto

- 2) Confederazione sport aeronautici
- 3) Federazioni sportive aeronautiche
- 4) Associazioni o societa` sportive aeronautiche
- 5) Aero Club locali (periferici): associazioni sportive aeronautiche monospecialistiche, associazioni polisportive

### 1) Aero Club d'Italia

Strategia di scioglimento:

- sciogliere l'attuale Aero Club d'Italia (DPR o legge : scomparire l'attuale Ente pubblico e, eventualmente, si configura la nuova struttura privatistica della Confederazione sport aeronautici)
- l'Aero Club d'Italia entra in liquidazione
- il personale viene trasferito ad altre amministrazioni o strutture statali senza alcun aggravio per le Federazioni o la Confederazione
- la flotta Ae.C.I. viene confermata agli usi aeronautici previsti senza mutarne le destinazioni (aeromobili in leasing trasferibili in proprieta` agli Enti in regola con le quote e che ne siano esercenti - altri aeromobili ceduti all'associazione aero club locali e alle Federazioni sportive aeronautiche)
- il patrimonio dell'Aero Club d'Italia (eventualmente trasferito al CONI), verra` redistribuito alla associazione degli aero club locali e alle Federazioni tramite la Confederazione sport aeronautici.

### 2) Confederazione Sport Aeronautici

Configurazione :

Ente di natura privatistica, di diritto pubblico e con personalita` giuridica, con le stesse funzioni pubbliche riconosciute attualmente all'Aero Club d'Italia, riconosciuto dal CONI.

Ha compiti essenzialmete di rappresentanza e si varra`, nei rapporti verso il CONI, la FAI, gli Enti normativi e di controllo, dell'opera di delegati delle Federazioni (anche con diritto di voto).

Struttura :

- potra` ricalcare quella di eventuali altre confederazioni sportive riconosciute dal CONI
- dovra` risultare estremamente poco burocratica, efficiente, con costi di gestione molto ridotti
- sono previsti, come organi :
  - il consiglio direttivo costituito da un rappresentante per ciascuna Federazione sportiva aeronautica riconosciuta dal CONI e da un rappresentante dell'Associazione degli aero club locali,
  - il presidente eletto dal consiglio al proprio interno ( rieleggibile ma non nel mandato immediatamente successivo)
- non sono ammessi incarichi multipli (nelle Federazioni e nella Confederazione)

Ruoli :

- rappresenta tutte le Federazioni sportive aeronautiche e l'Associazione aero club locali
- elabora (sui dati e con la collaborazione delle Federazioni sportive aeronautiche rappresentate e dell'Associazione aero club locali) i piani a medio termine di attivita` e sviluppo
- raccoglie e ordina i piani di attivita` e sviluppo e i bilanci annuali delle Federazioni e dell'Associazione aero club locali, elaborando il proprio piano e bilancio annuale
- presenta i piani e i bilanci al CONI
- riceve eventuali contributi (economici, in mezzi ed infrastrutture) dal CONI
- redistribuisce i contributi alle Federazioni sportive aeronautiche e all'Associazione aero club locali
- controlla l'operato e la funzionalita` delle Federazioni
- rendiconta attivita` e bilancio al CONI
- attua i rapporti nazionali ed internazionali :
  - sportivi (CONI, FAI)
  - di funzione pubblica ( Ministeri, Enti normativi e di controllo, organismi aeronautici nazionali e di altri Paesi, ecc...)
- delega rappresentanti delle Federazioni e dell'Associazione aero club locali, anche con diritto di voto, per compiti specifici riguardanti i rapporti con il CONI, la FAI, i Ministeri, gli Enti normativi e di controllo

### 3) Federazioni Sportive aeronautiche

Configurazione :

Enti di natura privatistica con funzioni essenzialmente sportive, riconosciute dal CONI

Struttura :

- e' quella prevista dagli Statuti di altre Federazioni sportive riconosciute dal CONI
- dovra' risultare estremamente poco burocratica, efficiente, con costi di gestione molto ridotti
- sono previsti come organi :
  - l'assemblea (dei presidenti o dei delegati delle associazioni sportive aeronautiche)
  - il consiglio direttivo eletto dall'assemblea (massimo cinque membri)
  - il presidente eletto dal consiglio al proprio interno (rieleggibile ma non nel mandato immediatamente successivo).

Ruoli :

- rappresentano tutte le associazioni, societa' e gruppi sportivi aeronautici della diversa specialita' (per ogniuna delle diverse attivita' aeronautiche previste e riconosciute dalla FAI)
- elaborano ( sui dati e con la collaborazione delle associazioni e societa' sportive rappresentate ) i piani a medio termine di attivita' e di sviluppo
- raccolgono e ordinano i piani di attivita' e sviluppo e i bilanci annuali delle diverse associazioni o societa', elaborando il proprio piano e bilancio annuale
- presentano ii piani e i bilanci alla Confederazione sport aeronautici
- ricevono eventuali contributi ( economici, in mezzi e infrastrutture ) dalla Confederazione
- ridistribuiscono i contributi alle associazioni o societa' sportive rappresentate
- controllano operato e attivita' delle associazioni o societa' sportive rappresentate
- rendicontano attivita' e bilanci alla Confederazione
- delegano propri rappresentanti, anche con diritto di voto, per compiti specifici richiesti dalla Confederazione nei rapporti con CONI, FAI, Enti normativi e di controlli, ecc...)

### 4) Associazioni o societa' sportive aeronautiche

Si possono costituire in associazione o societa' sportiva aeronautica, e quindi far parte delle diverse Federazioni sportive aeronautiche :

- l'unica sezione di un aero club monospecialistico locale (periferico)
- le diverse sezioni di un aero club polispecialistico locale (periferico) o di una associazione polisportiva aeronautica
- tutte le associazioni, circoli, club, centro studi aeronautici, aggregati o liberi, di precedente o nuova costituzione

Configurazione :

Enti di natura privatistica con funzioni essenzialmente sportive.

Struttura :

- e' quella prevista per le associazioni sportive degli statuti "tipo" raccomandati dal CONI
- sono previsti come organi :
  - l'assemblea dei soci
  - il consiglio direttivo eletto dall'assemblea ( massimo 5 membri )
  - il presidente eletto al proprio interno (rieleggibile ma non

nel mandato immediatamente successivo)

Ruoli :

- elaborano i proprie piani di attivita' e sviluppo e i relativi bilanci preventivi
- inviano i piani e i bilanci alle rispettive Federazioni
- ricevono eventuali contributi (economici, in mezzi e infrastrutture) dalle rispettive Federazioni
- svolgono in completa autonomia le proprie attivita' didattiche, formative e sportive (e gestionali in generale)
- rendicontano attivita' e bilanci alla propria Federazione ( se parte di una polisportiva o di un aero club polispecialistico anche all'ente di appartenenza )
- stipulano eventuali convenzioni d'uso con l'aero club locale di appartenenza

### 5) Aero Club locali ( periferici )

Configurazione

Enti di natura privatistica con funzioni sportive e funzioni pubbliche

Struttura :

Possono mantenere la loro consistenza attuale, con la titolarita' delle loro proprieta' e quindi con finalita' e patrimoni immutati.

Potranno trasformarsi in :

- a) *associazioni sportive* qualora esercitino una sola attivita' aeronautica
- b) *associazioni polisportive* qualora esercitino piu' attivita' aeronautiche
- c) *assumere veste di societa' di servizio aeronautico*

Nei casi a) e b), la loro struttura sara' quella prevista per le associazioni sportive dagli statuti "tipo" raccomandati dal CONI. (vedi associazioni sportive)

Nel caso c) potranno, se ritenuto opportuno, stipulare convenzioni d'uso (relative a immobili, flotta, infrastrutture, organizzazione) con le proprie specialita' che assumeranno la veste di associazioni sportive autonome.

Ruoli :

- nei casi a) e b) svolgono compiti e ruoli essenzialmente sportivi connessi e coordinati a quelli delle diverse Federazioni sportive aeronautiche di appartenenza
- nel caso c) assicurano i servizi alle proprie specialita', costituite in associazioni sportive, e mantengono i ruoli di rappresentanza verso Enti e Autorita' locali (regionali, provinciali, comunali), svolgendo anche eventuali funzioni pubbliche.

NOTA : sempre nel caso c) - oltre alla rappresentativita' assicurata dalla presenza dei propri soci all'interno delle proprie associazioni sportive e di conseguenza nelle diverse Federazioni - gli aero club locali potranno costituire una propria associazione, non sportiva e autonoma rispetto alle Federazioni, che potra' contare su un proprio rappresentante nel consiglio direttivo della Confederazione sport aeronautici.

*n. b. Non si e' ritenuto di scendere nei dettagli sia strutturali che operativi considerando queste note una semplice indicazione per poter successivamente approfondire argomenti che appaiono di notevole complessita' e che esigeranno opportune e attente riflessioni.*

# Guadagnare senza perdere tempo

di George B. MOFFAT

traduzione di un articolo apparso su Vol a Voile Magazine tratto a sua volta da "WINNING ON THE WIND" di G.B. MOFFAT

*Nel 1974 l'autore George B. Moffat, campione del mondo in classe libera nel 1970 e 1974, pubblicò il libro "Winning on the Wind" che trattava le tecniche di gara di più giornate.*

*Le considerazioni che contiene si applicano per la maggior parte anche ai voli di "gran turismo".*

*Due volovelisti di VINON, Roland Poss e Johnny Pouzol hanno ritenuto di proporre ai lettori della rivista francese un estratto ritenuto di interessante attualità e che propongo ai lettori di Volo a Vela.*

a cura di GIACOMO CECCATO

Per sottolineare l'importanza della rapidità in ogni fase di volo, partiremo da una situazione ipotetica, aggiungeremo i secondi guadagnati e vedremo cosa tutto questo rappresenti in termini di media oraria e di punti, in caso di competizione.

Supponiamo di percorrere un circuito di 300 Km., abbastanza ragionevole, e con una media di salita prevista in 1,5 m/sec. Immaginiamo che il leader che chiameremo pilota B ottenga una media di 80 Km/h. e che ogni pilota sfrutti una termica ogni 15 chilometri, quindi 20 termiche in tutto.

Ipotizziamo due volovelisti che si equivalgano in tecnica di pilotaggio, che nessuno dei due sorpassi l'altro nè in ascendenze, nè nei traversoni, che nei traversoni procedano lungo la stessa rotta, che siano a bordo del medesimo tipo di aliante. In breve, parità di possibilità. Cercherò di dimostrare che, considerati tutti i punti di cui tratteremo, il pilota B potrà guadagnare sul pilota A un margine considerevole.

## La partenza

Alcuni non si rendono conto che partire al momento giusto è qualcosa di molto difficile e che richiede molta pratica. Supponiamo che il nostro pilota B tagli la linea di partenza a 950 metri a 200 Km/h., data una quota massima di partenza di 1000 metri. Guadagnerà circa 50 metri, richiamando appena è certo di aver passato la linea di partenza, facendolo con dolcezza, per convertire la sua velocità in quota fino a quando non ha raggiunto la sua velocità di crociera.

Il pilota A non è ben allenato per fare delle buone partenze, e sottostima la quota di cui ha bisogno. Passa la linea di partenza a 130 Km/h., ed un pò troppo basso, a 900 metri. Alza gli occhi e vede il suo collega davanti e più in alto, ma non se ne preoccupa. Se provasse a fare due calcoli, si accorgerebbe che gli occorrono 80 secondi di salita per compensare la differenza di altitudine. Non c'è nessun modo per tornare indietro, ed un secondo dopo la partenza, il pilota B ha già guadagnato 80 secondi. I due piloti metteranno prua verso delle nuvole promettenti. Come tutti sanno è prassi normale attraversare delle zone di discendenza prima di arrivare sotto i cumuli. Il pilota A si dirige sotto un cumulo dal quale si aspetta molto, e comincia a ridurre dolcemente la pendenza in anticipo sulla zona d'ascendenza. Così facendo, quando abbandona la discen-

denza, ha una velocità di 100 Km/h. Questo pezzo di traversone durato 12 secondi gli costa 40 metri di quota. Al contrario, B, che mantiene la velocità di 150 Km/h, ci resta 9 secondi, con una perdita di 30 metri.

La differenza non è gran cosa. Tuttavia B utilizza la velocità in eccesso per cabrare in termica, convertendo la velocità in rateo di salita, prima di mettersi anche lui in virata. Il pilota A ha sprecato la maggior parte della sua energia riducendo progressivamente la velocità in discendenza, e tutto ciò si tradurrà in una perdita di 37 secondi. Se questo errore si ripeterà mediamente sulle 20 termiche del nostro triangolo di 300 Km. il vantaggio di B su A diventerà di 740 secondi, cioè 12 minuti e 20 secondi!

## Durante le ascendenze

Prendiamo un altro esempio. I due piloti entrano in ascendenza convenientemente ad alta velocità. Ma A fa quello che ho visto fare sovente: inclina immediatamente, una buona virata coordinata, stretta per non perdere l'ascendenza, privandosi di sfruttare l'eccesso di velocità per guadagnare quota. B cabra prima di virare. Guadagna 50 metri, ciò rappresenta 30 secondi di salita al rateo medio preso come riferimento all'inizio. Per la nostra giornata di 20 termiche, ciò rappresenta 10 minuti. In un caso più favorevole, A arriva in un'ascendenza di 1 m/sec. indicato dal variometro ad energia totale, ma ritenendo che ci sia di meglio in prossimità, egli ricerca ancora con altri due giri di spirale. Non trova nulla di meglio del suo m/sec. e se ne va.

B cabra come d'abitudine, vede che non ha altro che 1 m/sec. indicato, si ricorda che le media della giornata è prevista 1,5 m/sec, ritiene di essere uscito dai valori massimi dell'ascendenza e si rimette in rotta. Ciò gli fa economizzare 15 secondi. Non tutti sono di vantaggio perchè il pilota A ha quanto meno guadagnato qualcosa nei due giri ad 1 m/sec.

Ecco poi che A raggiunge un gruppo di alianti. Il numero esercita sempre un fascino irresistibile. Avendo visto questo gruppo a 20 gradi dall'asse di rotta, va a raggiungerli. L'ascendenza non gli dà infatti nulla più di 1 m/sec. Ed io ignoro perchè, ma ogni volta che c'è un gran numero di alianti nella stessa termica, essa è generalmente debole. Ma A è un ottimista,

ritiene che il valore debba migliorare, altrimenti tutti gli altri non sarebbero lì. Fa tre giri completi prima di andarsene. Davanti a questa situazione il pilota B nota che questa ascendenza non ha l'aria di essere eccezionale, e l'ignora del tutto, il guadagno è di 20 secondi. Riflettete quante volte su un percorso di 300 km è possibile farsi intrappolare da tali circostanze, penso a ciò che diceva Dick Schreder a proposito di questo affollamento in termica: è una buona idea memorizzare il numero di gara dei più forti, è altrettanto pratico mettere a mente la livrea degli alianti dei "grandi". Paul Bikel, per esempio, è un uomo incantevole. Non ne conosco uno più simpatico. Egli ha sempre il naso dell'aliante dipinto di rosso. Si può riconoscerlo a 10 km (ottima cosa per la concorrenza). Per quanto mi riguarda preferisco avere una livrea la più anonima possibile. Arriverei anche a far sparire l'immatricolazione, se fosse possibile. Se siamo troppo lontani per identificare il numero di gara, esistono altri mezzi per riconoscere se vale la pena di fermarsi a spiralarci in quella termica. Naturalmente se siete bassi ed in difficoltà, questi voli di gruppo sono interessanti, ma in altri casi, osservate l'inclinazione. I più bravi girano a forte angolazione, indicando con ciò che ne vale la pena. Se al contrario non si tratta che di un gruppo di macchine di livello inferiore, che girano con 20 gradi di inclinazione, fuggite immediatamente, perchè è certo che una termica interessante "contiene degli alianti che girano stretti". La sola eccezione si riscontra solo presto o tardi durante la giornata quando le ascendenze diventano creature deboli ed evanescenti.

Abbiamo studiato le differenti tecniche per sfruttare un'ascendenza, vediamo ora quali sono i modi per uscirne. È mia intenzione dimostrare che uscire malamente da una termica è più dannoso che entrarci male. Supponiamo che il nostro amico pilota A sia salito sino a 300 metri dalla base della nube, e che a questo punto veda il variometro passare da una indicazione di 1,5 m/sec. a 1 m/sec. Vedendo degli altri alianti sopra di lui fa altri quattro giri. Il pilota B getta uno sguardo al suo variometro stringe la virata ed esce immediatamente dalla termica. Scoprirete che, pur tenendo conto dell'altitudine guadagnata da A, B gli avrà guadagnato 23 secondi abbandonando la termica in fase di indebolimento.

Dunque, come dice Dick Schreder, uno degli errori più comuni è di continuare in una termica che ha già dato tutto. Se vedete che la termica comincia ad indebolirsi a 1500 metri, quanto pensate di poter arrivare a 1800, non avete alcun interesse a restare lì fino a raggiungere i 1600 metri. Non fareste altro che perdere degli istanti preziosi.

Parliamo delle tecniche per uscire dalle ascendenze. Il nostro pilota A l'abbandona alla velocità di 80 Km/h. Non potrà che volare a 100 per attraversare la zona di discendenza. B, da parte sua stringerà la virata, prima di lasciare la termica, dalla parte opposta alla direzione di uscita, attraverserà così il centro della termica con un assetto a picchiare, prendendo velocità più in fretta che può per passare la zona discendente a 140, 150 km/h. Sarà così veloce da guadagnare ancora 20 secondi in

ognuna dell'20 termiche. Prendere velocità in zona di discendenza non è mai conveniente. In media lasciare la termica in modo corretto consente un guadagno di altri 5 secondi.

### I traversoni

Immaginiamo che nei traversoni il pilota B voli esattamente seguendo le indicazioni del regolo di Mc Cready. Se ha incontrato dei valori medi di 1,5 m/sec. ne terrà conto. Il pilota A vola nella stessa maniera che abbiamo fatto anche noi una volta o l'altra. Si dice: davanti non sembra che sia così buona, riduco la velocità di 15 km/h per sicurezza. Certo questa è la carta della prudenza, e spesso ciò è saggio. Ma se teniamo conto di quanto ci penalizzano 15 km/h. in meno di media su un volo di 4 ore e mezza, constatiamo un ritardo totale di 6 minuti e 30 secondi.

In questa comparazione siamo partiti dal principio che i due volovelisti ottengano le medesime performances in ascendenza. Tutti i grandi piloti vi diranno che il segreto risiede nell'attitudine di fare bene i traversoni. Non ho mai incontrato in America o da qualche altra parte un solo pilota di alto livello che fosse capace di salire nettamente meglio che i suoi pari. Delle storie circolano sulle termiche e sui piloti leggendari (Dick Johnson, ed altri) ma non sono mai stati verificati. Il solo momento dove si possa guadagnare è tra le ascendenze.

Per le valutazioni di questo studio mettiamo ancora A e B allo stesso livello durante i traversoni, anche se tutti i volovelisti di alto livello si allenano molto per migliorare.

I fattori da considerare sono la presenza o meno di strade di cumuli, l'esistenza di allineamenti di discendenze, e tutte le indicazioni per determinare l'intensità delle termiche. Se volate nel Texas, vedrete senz'altro sollevarsi dei turbini di polvere. Un "trucco" è quello di determinare quanto tempo durerà. Non sarà di alcun vantaggio vederne uno distante 15 Km., se dura solo 6 minuti. Al vostro arrivo si sarà già dissolto.

Per andar veloci, credo che occorra possedere un'esperienza acquisita con l'osservazione. Conoscenza del terreno e del comportamento della macchina e la determinazione del ritmo con cui si accumulano i moschini sul bordo d'attacco possono rappresentare un insegnamento da non sottovalutare.

La natura del suolo ha spesso un'importanza rilevante, come a Marfa nel 1967 dove nessuno è sopravvissuto al buco di Mc.Camey. Ci siamo trovati a lasciar perdere dei valori di 5 m/sec. pensando che la giornata sarebbe stata eccezionale, abbiamo continuato ad avanzare ignorando serie di termiche di cui non sapevamo che fare e dimenticando di verificare la natura del suolo che cambiava rapidamente. Così i concorrenti si sono trovati sopra a delle zone sabbiose: la sabbia non dà buone ascendenze. Altro esempio sono le zone irrigate, regalano delle terribili discendenze soprattutto nel Texas dove hanno tendenza a moltiplicarsi. In caso di sorvolo di tali regioni e di quelle situate sottovento non aspettatevi buone ascendenze.

Ma torniamo al nostro circuito. Per esempio ho calcolato che



se il pilota A gira il pilone 350 metri oltre il punto di virata, per sicurezza, sarà penalizzato di 100 secondi per i due punti di virata. Non potrà evitare 1 minuto e 40 secondi di ritardo nei confronti del pilota che avrà virato secco appena dopo aver superato il punto di virata e seguito senza ritardo la rotta per il successivo punto di virata.

### L'arrivo

Il pilota B rientra probabilmente seguendo una planata prevista per efficienza 25 indicata sul suo calcolatore in funzione del vento incontrato e dell'intensità delle ascendenze, e taglia il traguardo a 2 metri di altezza(!) come d'abitudine.

A sfortunatamente non imposta bene il calcolatore del quale non si fida completamente (ci si fida solo di ciò che si conosce bene) e si dice: sono ancora lontano. Così imposta la planata ad un rateo corrispondente a 20 di efficienza. Supponiamo che sia lontano ancora 40 km. Al pilota A occorreranno 400 metri in più e questo gli costerà 260 secondi di salita. Recupererà 180 secondi volando più veloce in rotta, ma perderà in ogni caso 80 secondi. Se A è di quei piloti che passano la linea di traguardo a 100 metri di quota, perderà un altro minuto per salire gli ultimi 100 metri prima della planata finale.

Facciamo quindi i conti e analizziamo i risultati:

- alla partenza, 80 secondi;
- entrata in spirale, 37 secondi per ogni ascendenza, moltiplicata per 20 (numero delle termiche utilizzate), sono in

totale 740 secondi;

- utilizzazione delle termiche deboli (quattro volte circa) a 15 secondi ciascuna, sono 60 secondi;
- tre volte intrappolato da "pacchetti" di alianti, sono 60 secondi;
- spirali supplementari ingiustificate al top delle termiche, 460 secondi;
- abbandono di 20 termiche a velocità troppo deboli, (5 secondi cadauna), sono 100 secondi;
- traversoni troppo lenti, 390 secondi;
- eccessivo superamento del punto di virata, 100 secondi;
- cattiva gestione dell'arrivo, 80 secondi.

Quanto è la somma? 2070 secondi, cioè 34 minuti e mezzo. E teniamo conto che si tratta di piloti di pari abilità su alianti di pari livello.

Allora, se B termina in 4 ore e 27 minuti (una media quindi di 72 km/h) A finirà in 5 ore 1 minuto e 30 secondi, cioè una media di 60 Km/h. Se ogni minuto costa 5 punti avrà perso 173 punti. Se la gara prevede 8 prove, fate voi il conto! E se il minuto vale 12 punti come nel caso dei Campionati del Mondo, A perderà 416 punti in una sola giornata.

Ed ancora una volta ricordiamoci che secondo l'ipotesi iniziale i piloti e le macchine sono uguali; la differenza risulta quindi essere una buona gestione del tempo. L'ottimizzazione del volo non è così difficile. Richiede solamente una buona dose di rigore.

Don't accept less than the best.  
The ultimate series of single seater sailplanes and selflaunchers

**DG-800**



**Glaser-Dirks Flugzeugbau GmbH**

Im Schollengarten 19-20 \* D-76646 Bruchsal 4 - Untergrombach \* Germany  
Postbox 4120, D-76625 Bruchsal \* Germany

Phone 07257/8910 aircraft sales and service \* Phone 07257/8911 spare parts and material sales  
Phone 07257/89-0 switch board and management \* Telefax 07257/8922

**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.

**DG-500 M:** versione a decollo autonomo del DG-500, con motore retrattile.

**DG-600 M:** la versione motorizzata del DG-600 con elevatissime prestazioni di volo. Decollo autonomo. Apertura 15, 17 e 18 metri.

**DG-800 S:** il super 15 corsa ultima generazione, disponibile con prolunghe a 18 m.

**DG-800:** il nostro "TOP MODEL": il primo aliante a decollo autonomo della classe 18 metri, con fortissima motorizzazione.

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

# Per chi vuol saperne di più

Note meteorologiche a cura di Plinio Rovesti

K.E. Bolzano - Sono un appassionato aeromodellista (aspirante volovelista) che in attesa di possedere i mezzi per conseguire il brevetto di pilotaggio, si consola leggendo libri e riviste aeronautiche. A volte però mi capita di non capire esattamente il significato di certe parole.

Ad esempio, vorrebbe dirmi gentilmente in che cosa consiste l'Ala Zanonica? Grazie.

Risposta : L'ala zanonica è un'ala realizzata in base allo studio del seme volante della "zanonica macroparca" (seme di un genere di palma che, per la sua forma e per la distribuzione del suo peso, possiede le migliori proprietà aerodinamiche fra tutti i semi volanti. Nel 1904 l'ala zanonica ha condotto l'austriaco Igo Etrich ed il suo collaboratore Wels, alla realizzazione di un modello volante costruito appunto sul tipo del seme della zanonica macroparca, la cui ossatura era fatta con aste di bambù, ed i cui piani alari erano a forma di mezzaluna con le punte arrotondate. Con questo modello, zavorrato con sacchetti di sabbia, furono effettuati numerosissimi voli sperimentali, e nel 1906 venne realizzato un aliante libratore vero e proprio, con pilota a bordo. La stabilità di volo di questo aliante superò ogni previsione, ed Etrich seguì ad apportarvi continui perfezionamenti, applicandovi infine il motore, cambiando la forma delle ali, ed aggiungendovi anche un caratteristico piano alare posteriore, simile alla coda di una colomba. Etrich giunse così, grazie alla sua instancabile e sistematica sperimentazione, dal seme della zanonica a quel velivolo cui diede appunto il nome di "Taube" (colomba), e che già prima del 1914 e nel periodo iniziale della prima guerra mondiale, avrebbe riportato notevoli successi.

M. P. Genova - Un amico, come me giovane volovelista, mi ha consigliato di rivolgermi a Lei per conoscere l'esatto significato dell'espressione "Prescribed area". Confidando nella sua cortesia la ringrazio e la saluto.

Risposta : Si tratta di una gara di volo veleggiato di distanza entro un'area circoscritta.

Questo tema di gara in cui viene assegnato un volo di distanza libera in linea spezzata all'interno di un poligono formato da un certo numero di piloni, che possono essere scelti liberamente secondo determinati criteri dai singoli concorrenti. In tal modo si dà ai piloti la possibilità di compiere un volo di molte centinaia di chilometri, senza allontanarsi troppo dalla zona della competizione.

Va rilevato che questo genere di gara non ha quel tratto avventuroso che caratterizzano invece i voli di distanza in linea retta; tuttavia impegnando i piloti stessi nella scelta delle possibilità più vantaggiose, un simile tema rappresenta un valido stimolo ad una più consapevole e autonoma programmazione del volo, e costituisce pertanto una efficace verifica della maturazione volovelistica dei piloti, soprattutto per quanto riguarda la loro preparazione meteorologica.

N. M. Milano - In una relazione relativa ad un incidente di volo ho trovato la parola

"Microburst", senza comprenderne l'esatto significato. Le sarei grato se volesse spiegarmi il significato e possibilmente indicarmi il corrispettivo in italiano.

Risposta : Microburst è un termine inglese, senza un preciso corrispettivo in italiano. Esso indica una improvvisa e violenta raffica verticale di vento discendente che prorompe dalla base di condensazione dei cumulonembi, accompagnata da scrosci di pioggia più o meno violenti. Questo fenomeno costituisce un grande pericolo per la navigazione aerea in quanto dà luogo a violente correnti discendenti che raggiungono il suolo rimbalzando lateralmente e generando un turbolento flusso divergente dal punto di impatto con la superficie terrestre. Questo fenomeno si incontra generalmente in climi secchi. Mentre da una parte l'aria che compone la raffica verticale discendente, durante la sua rapida caduta, si riscalda adiabaticamente per compressione provocando l'evaporazione della pioggia prima di raggiungere il suolo, dall'altra l'evaporazione delle gocce d'acqua contenute nella corrente discendente, sottrae calore all'aria stessa, raffreddandola ed accelerandola ulteriormente verso il basso. Un segnale indicatore di questa pericolosa

situazione è fornito dalla presenza di specie di "virga" sotto la base di condensazione delle formazioni temporalesche.

G. B. Torino - Domanda: Esattamente cos'è il "Jet aliante"

Risposta: È un aliante dotato di gruppo motopropulsore a getto, cioè di un motoaliante che al posto del propulsore ad elica ha installato un turboreattore, come, ad esempio, il "Jet-aliante biposto Calif" della Caproni Vizzola.

# REPETITIA JUVANT - SCRIPTA MANENT

Commento di GUIDO BERGOMI

Innanzitutto una nota di completo ed incondizionato plauso a Gisberto Tinivelli di Foligno.

Bravo! Per aver affrontato l'argomento, per aver studiato il tutto con diligenza e sviluppato le relative conclusioni e considerazioni.

Se posso fare una piccola osservazione essa riguarda una precisazione linguistica: ALIANTISTI erano i piloti degli alianti liberatori da sbarco dell'ultima guerra. I piloti attuali sarebbe meglio chiamarli VOLOVELISTI.

Per quanto riguarda la robustezza del cavo di traino, ne approfitto per commentare quanto appare al punto 3 delle specifiche FAA e che io stesso riportai alcuni anni fa.

In base alle nuove regole contenute nelle JAR 22-SAILPLANE and POWERED SAILPLANE (le Jar 22 sono state accettate da quasi tutti gli Stati europei compresa l'Italia) esse impongono al costruttore (di alianti) di specificare nel manuale di volo:

1) - LA MASSIMA ROBUSTEZZA NOMINALE DEL CAVO DI TRAINO O DEL PUNTO DEBOLE DI GIUNTURA (piastrina)

2) - LA MINIMA LUNGHEZZA DEL CAVO STESSO.

Non è più richiesta la resistenza minima anche perché la prassi normale adottata ormai da tutti o quasi è quella di adoperare un cavo decisamente abbondante con il fusibile a rottura calibrata. Infatti, nei Manuali di Volo dei moder-

ni alianti in uso da noi si può leggere il valore massimo del punto di rottura dei cavi, mentre solo alcuni menzionano la lunghezza minima o consigliata.

Accludo allo scopo una tabellina riassuntiva di detti valori ricavati appunto dai relativi Manuali di Volo di alcuni alianti.

ALIANTE	ROBUSTEZZA MAX CAVO	LUNGHEZZA MAX
Grob 102 Astir III E	500Kg ± 10 (841-689)	-----
ASW 20 L/F	600Kg. (612 Kg.)	-----
LS4	600Kg. (612 Kg.)	-----
Nimbus 2 B	600Kg. ± 30 (630 - 570)	-----
Grob G.103	600daN + 60 (637-551Kg.)	-----
Ventus CM	650 daN (663Kg.)	30 mT.
Nimbus 3 D	660 daN (673Kg.)	30 mt.
DG 300 club Elan	6800 N ± 10 (703-683 Kg.)	-----
DG 600/18m	6800 N ± 10 " "	30 - 70
DG 500	7500 N ± 10 (841 - 689Kg.)	30 - 70
Janus C	7500 N ± 10 (841 - 689Kg.)	-----
ASH 25	750 ÷ 900daN (765 - 918Kg.)	40 mt.
ASW 22 B	750 ÷ 900daN " "	40 - 60
Grob TWIN III Acro	845 daN (862 Kg.)	40 - 60
Nimbus 3/24,5	910 daN (minimo non meno del T.O.W.)	-----

( il Newton -N- è pari a 1,0197 Kg.)

## Airbag Exit - Uscita di emergenza assistita per alianti

Può venire migliorato il salvataggio per alianti?

Thomas Matuschak, studente di aviazione e tecnologie spaziali all'università di Stoccarda, ha investigato sul problema.

Questi studi hanno portato all'invenzione di un sistema per facilitare la rapida uscita dagli alianti anche quando sono presenti forze di accelerazione che ne ostacolano la riuscita.

Una collisione fra due alianti a bassa quota, di cui Thomas fu testimone, ha evidenziato la difficoltà di uscire dalla cabina di un aliante in emergenza.

Avendo esperienza su oltre 15 tipi di alianti, egli concluse che ci vuole troppo tempo

per uscire dai moderni alianti stante la ristrettezza delle cabine e la posizione molto sdraiata del pilota.

Altri fattori negativi possono essere:

- 1) "g" positivi causati dalla discesa (per esempio il risultato di una spirale picchiata).
- 2) Ferite al corpo del pilota.

Dal momento che il paracadute impiega del tempo ad aprirsi, la perdita di quota deve essere la più piccola possibile.

Il solo sistema di salvataggio prodotto attualmente in massa per gli alianti è il paracadute personale, nonostante che discussioni su

altri mezzi di salvataggio siano cominciate un paio di anni fa.

A prescindere dagli studi della soluzione combinata **Glider Recovery System** o **Pilot Recovery System** sviluppata da Akaflieg Braunschweig e dalla Scuola di Aachen (vedi Volo a Vela n° 227) che coinvolgono il pilota ed il velivolo, non ci sono ancora risultati pratici.

Lavori attorno ad un sistema combinato sono tuttora in corso alla Scuola di Aachen, tuttavia, a causa della loro complessità, i su accennati sistemi sono fattibili solo se incorporati in nuovi tipi di alianti. Ma anche così vi sono dei problemi. Al momento non vi

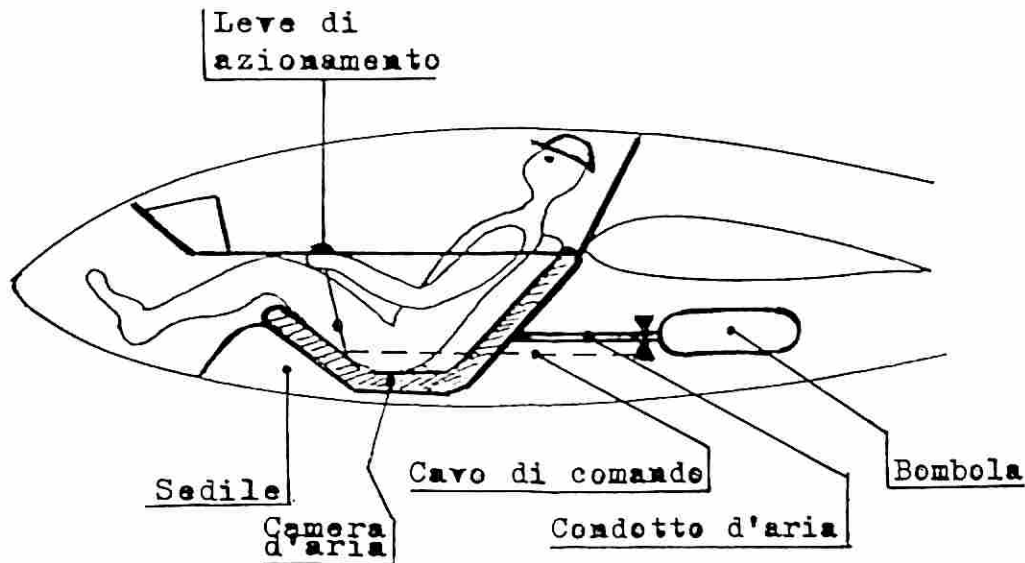


Fig. 1

sono disponibili semplici sistemi di emergenza e salvataggio.

Dovrebbe essere studiato un sistema che sia compatibile con i comuni aianti che volano oggi. Questo dovrebbe dare migliori possibilità di salvataggio per un numero più grande di piloti.

Quando accade un'emergenza oltretutto, il sistema deve essere applicabile all'uso in differenti situazioni.

Thomas, dopo tutte queste premesse, ha deciso di studiare un suo sistema di emergenza. Questo sistema brevettato prende la forma di un attrezzo che aumenta la possibilità mentre accorcia i tempi di uscita di persone a bordo di aianti e, perchè no, da aerei a motore con uno o due posti in tandem.

Uno o più cuscini d'aria autogonfiabili sono usati per alzare la o le persone al livello del bordo della cabina permettendo loro di uscire dall'aiente semplicemente ruotando di fianco.

Le forze di accelerazione che possono tendere ad impedire l'uscita del pilota possono venire eliminate con una sufficiente pressione. Al tempo presente il sistema consiste in quattro componenti:

- 1) Airbag(s)
- 2) bombola di pressione
- 3) leva di azionamento
- 4) tubo di collegamento (vedi fig. 1)

La leva speciale controlla sia lo sgancio della capottina sia l'airbag, che è munito di una

valvola di gonfiaggio rapido.

#### Meccanismo di azionamento pratico

Subito dopo che il pilota ha sganciato le cinture di sicurezza, azionando il sistema, egli viene spostato dalla sua originale posizione all'orlo della cabina. Il meccanismo ha due leve di azionamento per evitare che venga attivato accidentalmente in volo.

L'airbag è (sono) tagliato per gli aianti di oggiogiorno.

La possibilità che le gambe del pilota vadano ad urtare il cruscotto deve essere eliminata dalla forma dell'airbag.

Lo scopo fondamentale del sistema è il rapido movimento verso l'alto del pilota. (vedi fig. 2)

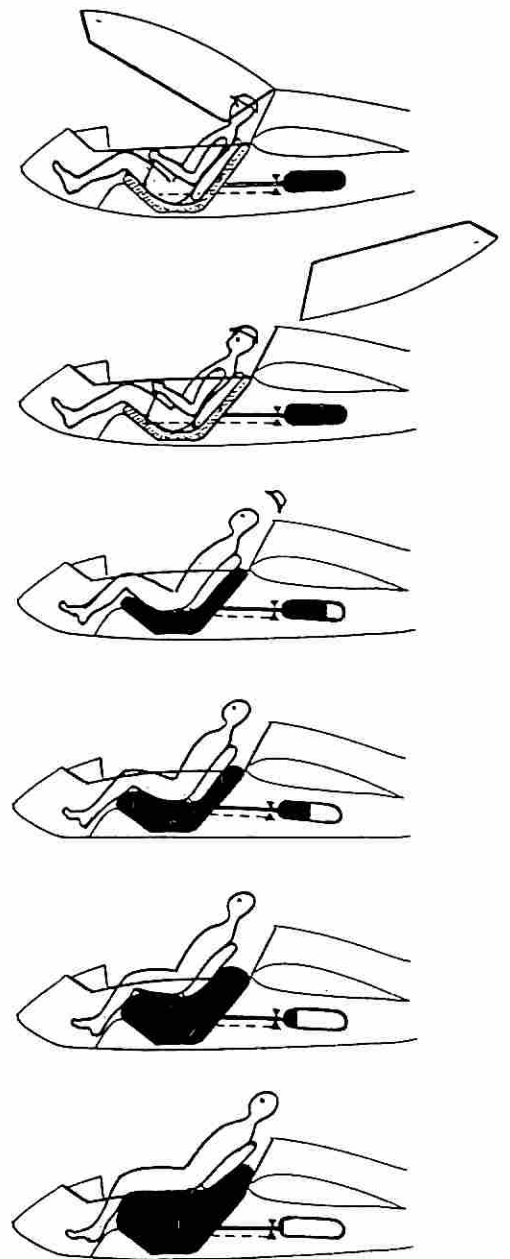
È possibile usare delle conosciute tecnologie di autogonfiabili come, per esempio, quelle adoperate per giubbotti o canotti di salvataggio in mare.

Il basso numero di componenti ed il loro peso (una prima stima è di circa 6 Kg.) assieme alla compatibilità, in quanto il cuscino gonfiabile è tagliato su misura, fa sì che il sistema sia adattabile alla installazione sui più comuni tipi di aianti che volano oggi.

La semplicità del sistema significa che lo sviluppo è avanzato e questo, naturalmente, riduce i costi.

Una stima preliminare dei costi di installazione in un aiente monoposto è sotto i 5000 Marchi.

L'addestramento al suo uso è pure semplifi-



cato. Una fusoliera di ricupero con installato uno di questi sistemi di emergenza (asseruito ad una linea esterna di aria compressa) può essere usata come installazione a terra per addestramento. Con questa installazione, piloti (sia allievi che esperti) possono prendere confidenza con la procedura di azionamento. Questo può essere un metodo pratico per la familiarizzazione degli utenti con il sistema.

Mentre tutto questo non può rimpiazzare un efficace sistema combinato (G.R.S. o P.R.S. come già accennato) può considerarsi una economica, leggera alternativa.

Naturalmente, prima che il sistema di Tho-



mas venga applicato su larga scala, deve essere approvato e certificato ufficialmente.

È anche necessario che sia efficiente per assicurare che venga accettato sia dai possessori di alianti che dai progettisti delle fabbriche che possono incorporare l'airbag nei loro alianti.

Durante i suoi studi, Thomas Matuschak è stato aiutato da una fabbrica di palloni in Augburg.

Attraverso l'esperienza acquisita con i giubbotti salvagente o canotti autogonfiabili, questa fabbrica è risultata un partner ideale. È previsto anche che altre fabbriche possano collaborare per la produzione in serie.

### Commento

Nella lodevole ricerca di sistemi sempre più efficaci per la salvezza dei piloti o passeggeri di alianti che, in seguito a collisioni od altro devono ritornare a terra possibilmente incolumi, questo sistema sembra presentare una maggiore semplicità e peso rispetto ai già presentati G.R.S. o P.R.S., tuttavia non ci si può esimere dallo esprimere qualche dubbio sulla possibile pericolosità che presenterebbe il sistema in caso di azionamento involontario (sia in una fase qualsiasi del volo sia nel momento proprio dell'emergenza) PRIMA che il pilota abbia sganciato le cinture di sicurezza. Forse è il caso che l'inventore, a cui va tutta la nostra stima per la sua

opera, studi un qualche cosa che impedisca questa eventualità (microswitch sul comando sgancio che dia il consenso elettrico all'azionamento delle leve? Oppure spinotti all'attacco delle cinghie estraibili meccanicamente all'azionamento delle leve stesse? Non so, ma qualcosa secondo me andrebbe studiato in questo senso. Un altro dubbio è quello che concerne il momento del gonfiaggio dell'airbag: non so con che rapidità (o violenza?) si estenda questo cuscino d'aria, non sarà che la schiena del pilota venga sollecitata piuttosto duramente? Che ne pensano i nostri esperti? Sarebbe opportuno sentire il loro parere. Grazie!

GUIDO BERGOMI

*Abbiamo già parlato molte volte di sicurezza e procedure nel traino aereo. Questo articolo originariamente pubblicato su Sailplane and Gliding integra la trattazione di questo argomento con un caso particolare, generalmente sottovalutato.*

## Scostamenti laterali al traino

David Starer, istruttore di volo e pilota trainatore presso il London Gliding Club, descrive un inquietante fenomeno occorsogli mentre trainava un K-21 con un Piper Super Cub.

Siamo tutti a conoscenza (o dovremmo esserlo) dei rischi conseguenti alla posizione troppo alta di un aliante durante il traino. L'instabilità che si viene a creare è già ben nota e ha dato purtroppo grossi problemi ad alcuni piloti trainatori.

Vorrei descrivere un evento che mi è capitato recentemente e che si potrebbe definire come rovesciamento laterale del traino.

Ero il pilota di un Super CUB 180 HP e trainavo un K-21 comandato da un istruttore. C'era solo una brezza leggera e nessuna termica o turbolenza. A circa 500 metri l'aliante era spostato di lato a sinistra, con l'istruttore che dimostrava la rimessa dalla posizione esterna. L'aliante rimase in questo assetto per qualche istante, poi uscì ancora più a sinistra. Il traino imbarbò allora molto bruscamente verso destra, mentre l'ala destra cadeva di netto. Pur con barra e piede a fondo corsa a sinistra, stavo ancora inclinandomi a destra, perciò a circa 60° di inclinazione sganciai l'aliante ed effettuai la rimessa in volo livellato. L'intero incidente non durò più di due secondi.

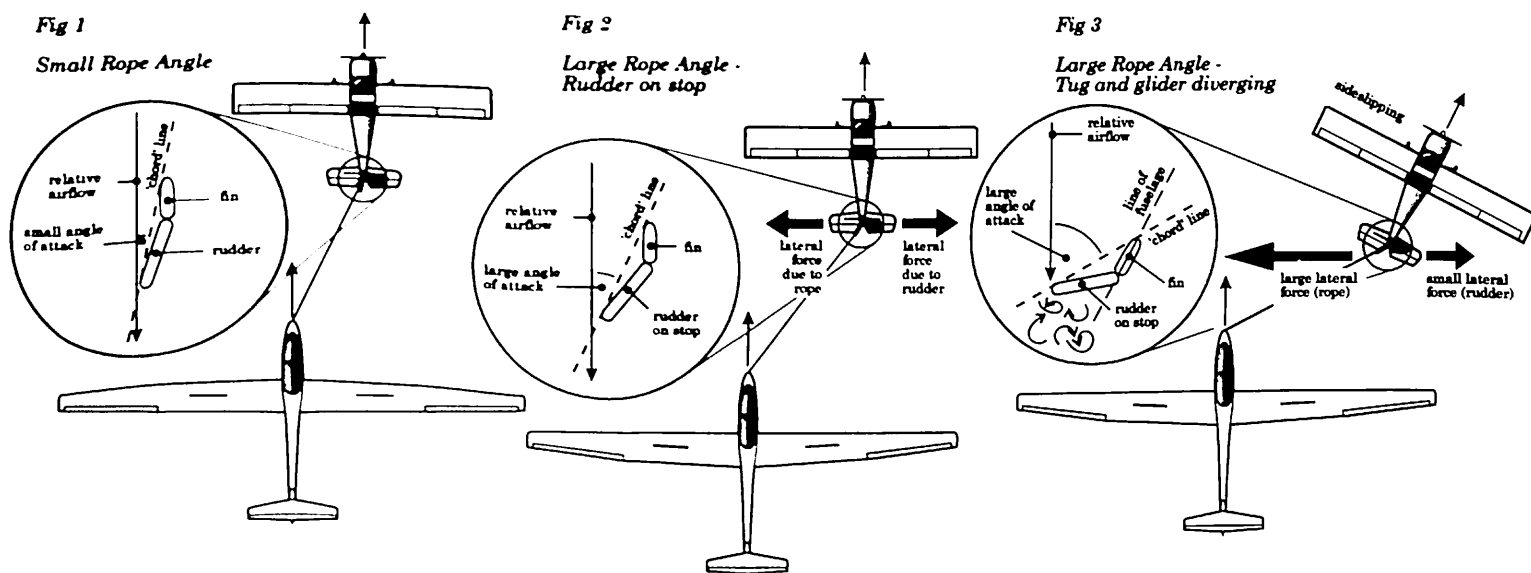
Sebbene io sia un istruttore con molti anni di esperienza non ho mai visto descrizioni di questo fenomeno, perciò ecco cosa credo sia accaduto.

Quando un aliante è trainato fuori asse, la tensione del cavo porta una componente laterale che agisce sulla coda dell'aereo

trainatore con una tendenza a ruotarlo sull'asse di imbardata. Il pilota del traino da timone opposto per mantenere la rotta e la pallina centrata (fig. 1) Finché l'autorità di comando è sufficiente a contrastare la trazione laterale del cavo il traino vola coordinato, la situazione rimane stabile e i due velivoli continuano a volare sulla stessa rotta, benché spostati.

Se l'aliante si allontana ulteriormente dalla posizione centrale, il pilota del traino applica ancora più piede, arrivando anche a fondo corsa (fig. 2). È importante notare che il limite di efficacia dato dai fermi di fondo corsa del timone pone un tetto massimo all'angolo che può essere mantenuto tra l'asse longitudinale del traino e il cavo. Oltre questo angolo il timone non è in grado di opporsi alla componente laterale della forza applicata sulla coda.

In queste condizioni il traino vola scoordinato e diverge dalla rotta originaria. Questo assetto non può essere assunto che durante un traino aereo (fig. 3). Il timone è a fondo corsa, ma il reale angolo di incidenza della deriva e del timone continua a crescere, oltre quello massimo desiderato dal progettista (che aveva fissato la massima escursione del timone). L'impennaggio verticale arriva così allo stallo e la forza compensatrice che generava cessa improvvisamente. Nulla si oppone più alla forza laterale trasmessa dal cavo e ne risulta una violenta imbardata. Una semiala ora si muove molto più velocemente dell'altra e il differenziale di velocità produce una rotazione



The figures were drawn by Steve Longland from originals by Sheila Keath.

incontrollabile sull'asse di rollio.

Il rateo di rollio che posso personalmente testimoniare fu considerevole sul Piper Cub. In altri aerei con angolo di diedro, come Robin o Chipmunk, potrebbe essere tanto violento da rovesciare l'aereo. Nella conseguente rimessa si rischiano fuorigiri del motore, carichi eccessivi sulla cellula e collisione con l'aliante.

#### Osservazioni e raccomandazioni

1. Un decollo con vento al traverso durante un traino aereo può produrre un simile problema se l'aliante decolla molto prima del rimorchiatore, in quanto l'aliante può essere trascinato lateralmente mentre il traino è ancora a terra. In questo caso una pur beve perdita di controllo sarebbe disastrosa. Gli istruttori dovrebbero indicare un limite fisso di uscita laterale accettabile, oltre il quale l'allievo deve obbligatoriamente sganciarsi. I trainatori non dovrebbero avere esitazioni a sganciare un aliante tanto spostato lateralmente da richiedere l'applicazione di tutto il timone.

2. Molti aeroplani richiedono un po' di piede destro durante

la salita per opporsi all'asimmetria del flusso dell'elica. Il traino così usa già una parte dell'autorità del comando e ne risulta diminuita la capacità di compensare una forza di trazione laterale della coda. Lo stallo delle superfici verticali si realizza perciò ad un angolo inferiore del cavo di traino quando l'aliante è spostato alla destra del rimorchiatore.

3. In qualità di istruttori, evitiamo eccessivi angoli del cavo quando dimostriamo le uscite laterali dal traino. Se un allievo si trova eccessivamente fuori posizione, dovremmo insegnargli ad agire come nel caso che sia troppo alto: tirare la palina gialla immediatamente.

4. L'applicazione continua di sforzi elevati sul timone può provocare distorsioni delle superfici di controllo, allungamenti dei cavi e chissà quali altri danni, lasciando il Club con un trainatore deteriorato e maggiori spese di manutenzione.

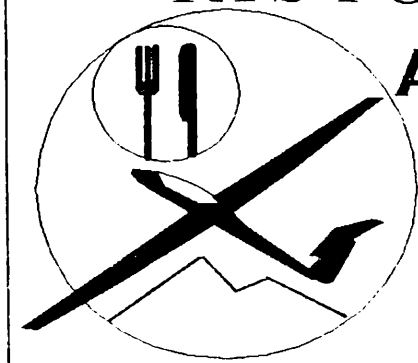
di DAVID STARER,

da *Sailplane and Gliding N.4*, Agosto-Settembre 1995

illustrazioni di Steve Longland da originali di Sheila Keath

traduzione di ALDO CERNEZZI

## RISTORANTE



# AL VOLO A VELA

**SPECIALITA' TOSCANE**  
Chiuso LUNEDI e MARTEDI

**Sconto del 10%**  
ai soci **VOLOVELISTI**  
sui prezzi del menù

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

*Gli incidenti nell'aviazione generale*

## Prima del "fattore umano" c'è il "fattore economico"

L'eccessivo aumento dei costi che gravano sul volo privato e su quello sportivo ha come conseguenza la diminuzione dell'attività indispensabile per volare in sicurezza.

(da AIR PRESS n. 29)

IGINO M. COGGI

Dieci giugno: Rieti, un aereo trainer Cessna 305C (ex L-19) cade subito dopo il decollo: pilota deceduto (l'incidente sarebbe stato anche più grave senza l'immediato sgancio di emergenza dell'aliante al traino). 14 giugno: due alianti, un DG300 monoposto e uno Janus biposto, entrano in collisione nella zona del Monte Nuria, a sud di Rieti, deceduti i due piloti dello Janus, il pilota del monoposto si salva col paracadute. 25 giugno: Ancona, un P.66C Charlie del locale aero club, in fase di rientro all'aeroporto di Falconara, si infila in mare a poca distanza dalla costa, deceduti tutti i quattro occupanti fra cui il pilota, un giovane diciassettenne appena brevettato. Stesso giorno: Marcigliana, vicino Empoli, un Piper PA28 urta i fili dell'alta tensione dopo aver letteralmente scoperchiato col carrello una tettoia sotto la quale diverse persone assistevano ad una manifestazione di aeromodellismo e si abbatte al suolo incendiandosi, deceduti i due piloti (tutto lascia supporre che si tratti della classica "puntata"). 1° luglio: Albenga, un Cessna 206 per lancio paracadutisti, si ritrova in condizioni IMC e urta contro una montagna, deceduti il pilota e i cinque paracadutisti a bordo. 2 luglio: Altamura (Bari) cade un ultraleggero Tucano, deceduti i due piloti. Il fine settimana successivo si può dire che è andato bene: due ultraleggeri sfasciati (uno in Sardegna per urto contro cavi, uno vicino Torino, pare per piantata di motore) e due feriti (uno abbastanza seriamente).

«Siamo profondamente angosciati per questa tragica e inusuale catena di eventi» ha dichiarato ad AIR PRESS il presidente dell'Aero Club d'Italia, Mario Testa. Aggiungendo che «in proposito abbiamo fatto una serie di riflessioni e abbiamo doverosamente consultato il ministero vigilante, quello dei Trasporti e della navigazione. Con il Servizio navigazione aerea di Civilavia abbiamo ravvisato la necessità di mettere in urgentissima programmazione ed esecuzione una serie di interventi coordinati fra lo stesso Servizio e l'Aero Club d'Italia per l'organizzazione di seminari di standardizzazione dei direttori delle scuole di volo degli aero club federati e di conferenze per i loro responsabili della sicurezza volo. Nonché quant'altro

anno	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Velivoli	10	6	6	6	6	8	5	3	4	10
Motoalianti	0	1	1	1	0	0	0	0	0	1
Elicotteri	1	1	2	4	3	4	3	0	3	3
Alianti	1	1	0	2	0	1	1	0	0	2
Aerostati	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>totali</i>	<b>12</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>13</b>	<b>9</b>	<b>13</b>	<b>9</b>	<b>3</b>	<b>7</b>	<b>16</b>
Soc. linea regolare	0	1	1	0	0	1	0	0	0	1
Soc. linea non regolare	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2
Aero Club	7	2	2	5	3	5	2	0	2	9
Privato	0	1	1	2	1	0	0	1	0	1
Società	5	3	3	6	4	5	7	1	5	1
Ente	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1
Associazione	0	1	1	0	0	2	0	0	0	2
<i>totali</i>	<b>12</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>13</b>	<b>9</b>	<b>13</b>	<b>9</b>	<b>3</b>	<b>7</b>	<b>17</b>

*Numero incidenti che hanno dato luogo a inchiesta tecnico-formale 1985-1994 (fonte Rai-Ufficio incidenti)*

sarà ritenuto opportuno in proposito». E, intanto, il 5 luglio, il Servizio navigazione aerea di Civilavia ha emanato una circolare (v. in altra parte di questo fascicolo di AIR PRESS) nella quale si annuncia che «saranno inflessibilmente irrogate sanzioni disciplinari» a carico di chi attenta alla sicurezza del volo.

### Situazione non peggiore di 10 anni fa

Il fatto che un buon numero di incidenti gravi si sia concentrato in così pochi giorni ha contribuito ad un allarme che non ci sarebbe stato se questi eventi fossero stati diluiti nel tempo. In realtà, quanto a sicurezza, quelli aeronautici non sono affatto peggiori di altri sport, più o meno motoristici, anzi in certi casi vanno decisamente meglio: vedi il paracadutismo ove gli eventi gravi sono così rari da far considerare questa disciplina quasi a "incidenti zero". Ed è vero fino a un certo punto che la sicurezza sta peggiorando. Illuminanti, in proposito, le tabelle dell'ufficio incidenti del Registro aeronautico italiano (RAI) da leggere con l'avvertenza che il termine "incidente" non equivale necessariamente a evento nefasto, ma che in esso si considera ciò che il Regolamento tecnico dello stesso RAI intende come «evenienza che si verifica nel corso dell'esercizio di un aeromobile a seguito o meno d'inconveniente e

nella quale l'aeromobile stesso riporta danni che comportano lavori di riparazione per il ripristino dell'aeronavigabilità». Così dei 138 eventi che il Rai indica come incidenti verificatisi nel 1994 nell'intera aviazione civile solo 21 hanno provocato danni alle persone (28 le persone decedute, 24 quelle ferite), mentre sono 16 quelli che hanno dato luogo a inchiesta tecnico-formale. C'è, quindi, l'evento che ha provocato la distruzione al 100% dell'aeromobile e quello che ha fatto danni del 5%.

Tenendo a mente questo, vediamo che il numero degli incidenti negli aero club dal 1985 al 1994 ha avuto questo andamento: 87 nel 1985, 67 nell'86, 77 nell'87, 71 nell'88, 61 nell'89, 71 nel '90, 66 nel '91, 55 nel '92, 58 nel '93, 53 nel '94. C'è in questo una leggera discordanza con l'Aero Club d'Italia il quale nel suo bilancio consuntivo 1994 indica in 44 «gli incidenti segnalati dagli aero club» contro i 39 verificatisi nel 1993: discordanze, che esistono anche con i dati di Civilavia, che derivano, come già detto, da come ogni ente considera un particolare evento. Il che ripropone una volta di più l'opportunità che nell'aviazione civile ci si decida a parlare una stessa lingua. Ritornando ai dati dell'ufficio incidenti del RAI relativi al decennio '85-'94, vediamo che gli eventi che, negli aero club, hanno dato luogo a inchiesta tecnico-formale sono stati:

7 nel 1985, 2 nell'86, ancora 2 nell'87, 5 nell'88, 3 nell'89, 5 nel '90, 2 nel '91, zero nel '92, 2 nel '93, 9 nel '94. Vediamo gli incidenti che si sono risolti con danni alle persone: 13 nel 1985, ancora 13 nell'86, 5 nell'87, 11 nell'88, 7 nell'89, 8 nel '90, 7 nel '91, 7 nel '92, sempre 7 nel '93, 10 nel '94. Mentre i decessi per incidenti negli aero club sono stati 16 nel 1985, 11 nell'86, 5 nell'87, nuovamente 11 nell'88, 5 nell'89, 9 nel '90, 4 nel '91, nessuno nel '92, 10 nel '93, 11 nel '94.

Il numero degli incidenti quindi scende velocemente dal 1985 in avanti, mentre per quanto riguarda quello degli eventi con danni alle persone e quello dei decessi a seguito di incidente le rispettive curve scendono fino alla metà del decennio per poi risalire negli anni finali, ma senza mai arrivare al valore del 1985 (salvo gli incidenti con inchiesta-tecnico formale). Pertanto, stando ai numeri la situazione è meno drammatica di come la si vuole far apparire.

#### Ore di volo in diminuzione

Tuttavia le preoccupazioni, sia da parte di chi vola, sia da parte degli enti responsabili, sono giustificate: anche perché non c'è corretta corrispondenza fra tasso di sinistrosità e aumento delle ore di volo.

Queste ultime, infatti, sono notoriamente in regresso: dalle 187.191 (comprehensive di volo a motore e volo a vela) del 1993, che già costituivano un calo rispetto a quelle dell'anno prima, si è scesi alle 176.642 del 1994. Un regresso che tocca un po' tutti: le 121.967 ore di volo a motore (aeroplani ed elicotteri) del 1993 (erano 131.454 nel '92) sono scese un anno dopo a 111.957, quelle del volo a vela (alianti + motoalianti) da 57.670 a 55.591 con una ulteriore contrazione rispet-

to al '92 (63.941) e al '91 (67.827). Le cifre sono dell'Aero Club d'Italia e riguardanti quindi la sola attività degli aero club federati. Ma anche il volato dell'aviazione privata resta in discesa. Secondo l'Aopa, l'associazione dei proprietari e dei piloti dell'aviazione generale, il trend negativo è infatti continuato anche nel 1994: all'incirca dalle 9.300 ore del '93 alle 8.600 del '94.

In Italia si vola meno, ma gli incidenti restano. E non può essere diversamente. «Devi volare di più» è l'immane commento dell'istruttore al pilota appena controllato dopo un periodo di inattività. Di recente un aero club (ma non è il solo) ha stabilito che chiunque, qualsiasi sia la sua "anzianità" di brevetto, se ha fatto passare 60 giorni dall'ultimo volo deve sottoporsi al "check" da parte dell'istruttore: se va bene, può tornare in aria da solo, se ci sono dubbi ritorna a doppio comando. Perché la carenza di allenamento è pericolosa per chi vola.

Quando casca un aeroplano spesso leggiamo cose tipo «era un pilota esperto, volava da dieci anni e aveva 150 ore di volo». Uno del genere non è un «esperto», è uno più degli altri soggetto ad un possibile incidente. Le ore minime all'anno per mantenere la licenza di pilota privato in stato di validità adesso sono 12. Non sono sufficienti: chi fa una dozzina di ore all'anno vola in non sicurezza. Andrebbero aumentate, portate ad almeno una ventina. Eppure sono molti che si tengono strettamente nel limite delle 12 ore. Il motivo è soprattutto economico: un'ora di volo su un monomotore medio della classe del TB.9 o similare, costa al socio mediamente fra le 210.000 e le 240.000 lire, fra una cosa e l'altra siamo ormai attorno ai tre milioni all'anno, lira più, lira meno, per volare il minimo richiesto per il mantenimento bre-

vetto.

#### I costi di un aero club

Va sottolineata una cosa: e cioè che la convinzione che un aero club lucra sulle ore di volo, se è diffusa, è del tutto errata. Considerando ammortamento della macchina, costi fissi manutenzione, assicurazioni e spese generali, sull'ora di volo di un monomotore medio gravano costi orari che in genere passano abbondantemente le 110/120.000 lire. Dobbiamo poi aggiungere tutta un'altra serie di costi che portano l'ora di volo di un aereo classe TB.9 o similari a passare le 200.000 lire col risultato che l'aero club finisce per offrire l'ora di volo ai soci con margini di guadagno talmente risicati da andare alla meno peggio in pareggio, quando, addirittura, non si finisce in perdita.

Stesso discorso per l'attività didattica, pur avendo i carburanti in esenzione fiscale (che normalmente si comprano a prezzo pieno in attesa del rimborso solitamente accreditato un anno dopo). Una licenza di pilota privato di velivolo che all'allievo costerà attorno ai 15 milioni (pagati diluiti nel tempo, mentre per la maggioranza delle voci l'aero club è costretto all'esborso "in toto" e immediato), porterà di guadagno reale nelle casse dell'aero club una cifra che generalmente si pone fra un milione e mezzo e un paio di milioni e mezzo, considerando, fra l'altro, il costo dell'istruttore che, se a contratto, in certi club finisce per rappresentare quasi un terzo degli introiti annui. Da qui la pratica, sempre più diffusa anche nei grandi aero club, di avere istruttori pagati a ora/volo con ritenuta d'acconto: l'istruttore di netto percepisce di più, l'aero club non è gravato degli oneri sociali e, alla fine, sono contenti tutti (almeno sembra).

I costi sono poi tutti a salire. Alla legge che all'abolizione della tassa sugli aeromobili privati ha fatto corrispondere il raddoppio dei diritti di approdo e partenza, si accompagnano i canoni demaniali, di fatto decuplicati, dei quali è stata chiesta l'esazione per somme che spaziano in media dai 110 milioni al miliardo e mezzo. Mentre proprio l'aumentata sinistrosità di questi ultimi tempi minaccia di avere, come effetto perverso un ulteriore aumento delle assicurazioni. Il ritocco delle quote associative e delle tariffe per ora/volo sta diventando imperativo in molti club. Ma il temuto contrappasso è la contrazione dell'attività di volo. E contraendo l'attività di volo si va a toccare la sicurezza.

#### A colpi di circolari

Parlando di sicurezza ci si è interrogati sulla disciplina, sull'addestramento, sulla preven-

anno	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Velivoli	15	14	11	10	14	15	12	9	7	12
Motoalianti	0	1	1	1	1	0	0	0	1	0
Elicotteri	9	6	5	13	4	10	6	3	2	7
Alianti	5	4	1	6	2	5	4	1	4	2
Aerostati	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>totali</i>	29	25	18	30	21	30	22	13	14	21
Soc. linea regolare	0	0	1	0	1	1	1	0	0	0
Soc. linea non regolare	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Aero Club	13	13	5	11	7	8	7	7	7	10
Privato	2	1	1	3	2	5	2	1	2	1
Società	12	10	9	16	10	11	12	5	4	6
Ente	1	1	0	0	1	0	0	0	1	2
Associazione	1	0	2	0	0	5	0	0	0	1
<i>totali</i>	29	25	18	30	21	30	22	13	14	21

Numero incidenti con danni alle persone (fonte Rai-Ufficio incidenti)



zione, sulle sanzioni da comminare, proponendo ora una soluzione, ora un'altra. È servito a poco, serve a poco, servirà a poco perché non è a colpi di circolari che si fa evitare l'incidente. Per evitare l'incidente, tenendo sempre presente che il "rischio zero" non esisterà mai, occorre far volare di più e far volare meglio. E per far questo occorre che un'aviazione, sempre meno "generale" e sempre più sportiva, le cui macchine sono oltre un terzo dell'intera flotta aerea civile nazionale, sia incentivata nel suo sviluppo qualitativo e quantitativo. La sicurezza costa, lo sanno tutti. Ma non si può "spendere in sicurezza" ai costi di oggi e, nello stesso tempo, mantenendo in piedi un controllo soffocante che toglie al cittadino che vola per diletto ogni spazio di autoresponsabilità.

Il rapporto fra i costi che si è obbligati a sostenere e sicurezza raramente, a quello che ci risulta, è stato messo in luce. Invece questo rapporto c'è, ed è importante. Un esempio? Il già ricordato minimo delle ore per il mantenimento brevetto che è troppo basso per volare in reale sicurezza e che sarebbe bene alzare. Ma portare le ore minime ad almeno una ventina significherebbe, ai costi attuali, far volare sempre meno gente. Almeno che non si adottino degli incentivi: come l'equiparare le ore minime obbligatorie a ore istruttive con conseguente utilizzo del carburante in esenzione e conseguente possibilità di riduzione del prezzo dell'ora/volo.

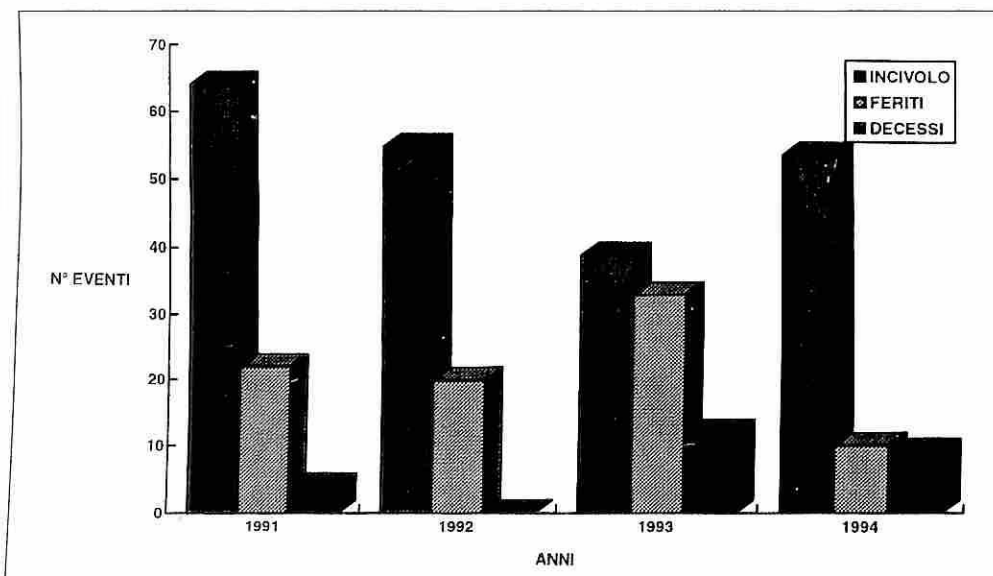
Non è affatto raro il caso di piloti considerati «esperti» che hanno evidenziato carenze addestrative che si portavano appresso da tempo, spesso da anni, e delle quali non avevano cognizione. Carenze messe in luce da mancati incidenti o da veri e propri incidenti. Manca, in molti, l'importante formazione "post-brevetto" che fa del neobrevettato un pilota in grado di volare in buone condizioni di sicurezza. Troppo spesso, dopo l'esame, l'ormai ex-allievo è abbandonato a se stesso. Non cresce, le carenze che aveva dentro si consolidano, si ingrandiscono e al momento opportuno possono drammaticamente venire fuori. Ma anche la formazione avanzata ha un costo che diventa pesante, tanto più che sul costo di una missione con a bordo l'istruttore, che non è più il giro campo, bensì, spesso e volentieri, una lunga navigazione su più aeroporti e quindi già "cara" di per sé vista la tariffa dell'ora/volo, grava quello dell'istruttore stesso che viene fatto pagare al pilota. Nel volo a vela piloti "anziani" che si sobbarcano volontariamente, e gratuitamente, l'onere di fare da "secondi" portando in veleggiamento in biposto il neobrevettato non sono più un'eccezione e i risultati sono positivi. Ma questo incentivo all'abbattimento dei costi (il neobrevettato risultando pilota titolare paga il volo, ma senza l'onere dell'istruttore) deriva tuttavia solo dal lodevolissimo volontariato tipico del volovelismo.

L'Aero club centrale di volo a vela di Rieti, che effettua a costi accettabili stages di perfezionamento a vario livello di piloti già in possesso di brevetto, se ha contribuito notevolmente ad elevare il livello qualitativo del volo a vela nazionale, ha anche dimostrato quanto sarebbero utili centri nazionali o regionali per impartire un'istruzione avanzata che, necessitando di strutture complesse e di personale di elevata qualificazione, è troppo onerosa per aero club anche di medie dimensioni.

L'addestramento avanzato può indubbiamente contribuire a togliere carenze che originano dall'istruzione basica. Ma non basta. Oggi, il livello degli istruttori di volo degli

aero club è generalmente molto elevato, ma l'istruzione presenta ancora manchevolezze che ci distanziano da altre nazioni comunitarie. A cominciare dalla mancanza di un syllabus istruttivo unico per tutti con conseguente mancata standardizzazione dell'istruzione al volo, per finire con la teoria. Della quale, salvo alcuni casi, spesso se ne fa poca e affrettatamente e, quindi, male. Per due motivi: uno è, tanto per cambiare, quello economico. Non sempre l'istruttore di volo è disponibile anche per un insegnamento che abbraccia un ampio ventaglio di materie. Occorrerebbe un istruttore di teoria, meglio più di uno perché chi è ferrato in meccanica del volo, potrebbe non esserlo in meteorologia o viceversa, e nei club in cui coabitano volo a vela e volo a motore può risultare difficile che l'insegnante possa seguire, o sia in grado di seguire, corsi su materie che, a seconda della specialità, necessitano di un approccio differente. Ma in molti sodalizi già alle prese sul come pagare l'istruttore di volo, l'onere anche di un solo insegnante di teoria che segua costantemente i corsi dall'inizio alla fine, diventa insostenibile anche se pagato a ore. Si supplisce alla meno peggio con l'opera gratuita di qualche socio volenteroso, ma spesso si finisce per addensare la teoria nelle poche settimane prima dell'esame. Un apprendimento valido in queste condizioni è estremamente aleatorio. Secondo punto: i programmi d'esame sono la riproduzione aviatoria della mania, tutta italiana, per la pura speculazione teorica. Con l'obbligo, per l'allievo, di apprendere anche nozioni superflue per il tipo di volo cui si sta addestrandolo. Risultato: il brevettato impara a memoria, salvo poi, una volta brevettato, scordarsi di buona parte del tutto, anche di quello che, invece, gli sarà utilissimo per una regolare e sicura condotta del volo.

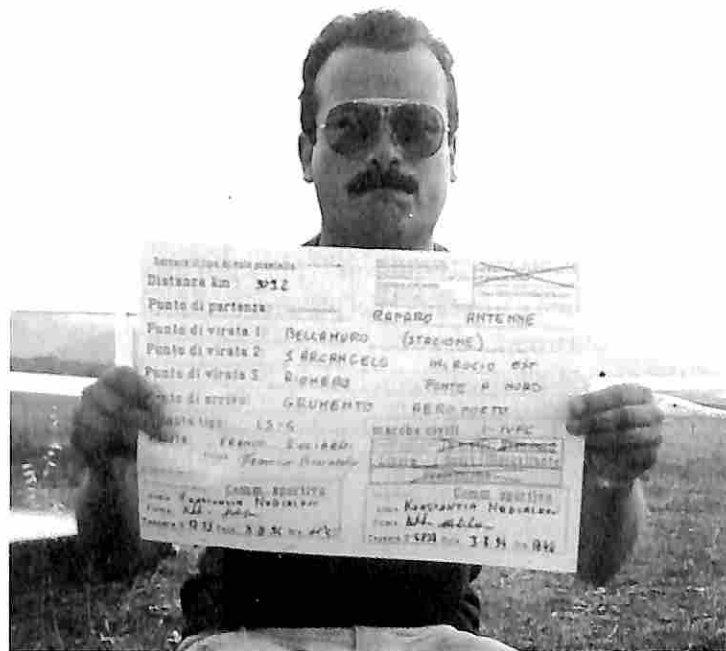
Nel volo d'aero club e in quello privato la crisi economica si aggiunge al soffocante controllo delle autorità preposte che non serve assolutamente a migliorare la sicurezza. Un bell'esempio di come la libertà può contribuire a migliorare la sicurezza arriva dal mondo dell'ultraleggero. Che è sempre più maturo e nel quale il rapporto fra ore volate e numero di incidenti è molto migliore che nell'aviazione "controllata". Nel volo da diporto o sportivo, secondo il bilancio Aero Club d'Italia, si sono avuti nel '94 16 decessi contro i 19 dell'anno prima, e questo a fronte di qualcosa come 230.000 ore volate, stando ai dati dell'Aivu, l'Associazione italiana del volo ultraleggero, qualcosa come circa 5.500 piloti.



Andamento incidenti di volo dal 1991 al 1994 secondo l'Aero Club d'Italia

# A Konstantin ... da Big Mark

- Mi scusi. ?!
- Sì ?
- Lei è il signor Nedialkov? ... Konstantin?
- Sì, ...
- Ah, finalmente! ... E' davvero in grande onore per me ... fare la sua conoscenza .
- Anche per me ... signor ...
- Oh, mi perdoni ... lasci che mi presenti: il mio nome è Otto, ... Otto Lilienthal.
- Piacere Otto ... Lilienthal?! ... davvero?
- Sì, certamente, ha ben detto . Eh, si sente che non ha certo problemi di pronuncia: parla correntemente tre lingue e ne comprende almeno altre due!
- Ah sì? E cos'altro sa di me?
- Praticamente ogni cosa! Al mio club lei è continuamente l'oggetto di appassionati disquisizioni!
- Ma senti! E quale sarebbe questo aeroclub?
- Qual'è? ... ehm ... il Glider Center Club Paradise.
- Dov'è, in Australia?
- Australia? ... no, non precisamente. Ma tralasciamo questi insignificanti dettagli: parliamo di lei piuttosto!
- Le dicevo che al mio club si parla continuamente di lei: sa, quanto accade qui ... non passa certo inosservato. Inoltre quello che era un suo caro amico, e che da un paio d'anni vola da noi, ci ha parlato così tanto di lei che non abbiamo potuto fare a meno dal tenerla "in custodia".
- Scusi ma chi sarebbe questo "caro amico" di cui parla?
- Suvvia, non ha importanza. La cosa importante è che lei, per noi, è quella si dice "la persona giusta al posto giusto", tuttavia ancora più giusta per il posto più giusto.
- All'intera moltitudine dei nostri soci è ormai ben nota la sua smodata passione per tutto quanto si libra in cielo, o l'entusiasmo dilagante, la disumana dedizione con cui svolge l'attività di capostage. E poi il pacato autoritarismo, la silenziosa competenza ... , insomma è inutile che aggiunga altro ...
- La ringrazio ma ... sinceramente non capisco!
- Riconosco perfettamente il suo imbarazzo: è giunto il momento di esprimermi in modo più esplicito.
- I soci del mio club, in qualità di presidente onorario - loro sostengono che il volo a vela ... eh sì, l'abbia creato io! mah?!
- ... dicevo che i soci mi hanno affidato la non facile missione di contattarla e di convincerla a trasferirsi da noi prima che sia "troppo tardi".
- Ascoltami figliolo ..., ti do del tu perché potrei essere il tuo trisavolo...
- Ma sì, prego Otto...
- Ebbene ... noi sappiamo per certo che tu pratichi una sola religione: il volo. Sappiamo che sei un'amante della vita, della



"buona tavola", che non disdegni affatto la compagnia altrui, ed in special modo quella delle belle gentildonne, ... nevero?

- Mah ... veramente ...

- Non ti scusare ... son tutti aspetti a tuo favore, che ti consentirebbero di superare in modo agevole "il turno".

Ehm ..., però non era questo che intendevo dire ... sarò più intellegibile.

Mio caro ... la vita così come tu la stai vivendo in questo momento, non è che una breve frazione di una lunga esistenza! Questa vita terrena è una specie d'infanzia in cui s'incomincia a crescere, a maturare. Facendo però delle scelte e prendendo delle decisioni che apriranno la strada futura. Arrivati ad un certo punto - tu ne sei cosciente - questo periodo termina con quella che si chiama morte. Tuttavia si tratta solo di una morte terrena perché è proprio da lì che comincia la vera vita ...

- Quella in Paradiso.

- Bada! Non prenderti gioco di me Kostantino: so benissimo quanto sei incline alla burla ... riconosco all'istante una tua faccia, anche se pochi qui, riescono a farlo.

- Ma era solo una domanda!

- E dunque ti risponderò: no! ... non è quello che voi chiamate Paradiso: non esiste quello che la vostra religione o la vostra fantasia chiama Paradiso. Il vero Paradiso è quello che ci si crea durante la vita terrena, vivendo con rettitudine, in religioso rispetto altrui e dei valori umani. Solo così facendo è lecito aspirare al superamento del "turno".

- Alla vita eterna?

- Non proprio: si continua a vivere nei luoghi ove si è consumata l'esistenza terrena ... in un mondo parallelo, identico in tutto e per tutto a quello che si è lasciato, ma non indefinitamente ... solo fin quando la bontà delle azioni compiute nella prima vita non svanirà del tutto oppure fin quando più alcuno sarà memore del nostro nome, anche nei pensieri più remoti. Allora non ci sarà più nessuno a rimembrare ... dun-

que si potrà tornare ad un'altra nuova vita terrena. E questo può accadere anche dopo moltissimi lustri.  
 Quel mondo ... ha molte finestre su questo mondo ...  
 - Ah, ecco da dove mi spiate!  
 - Sì, in verità è così. Or dunque ... siamo certi che tu hai già compiuto la tua scelta, hai già tracciato il tuo sentiero futuro e ..., sì, lo confesso, ... noi tutti abbiamo dannatamente bisogno di te dall'altra parte! Abbiamo i più arditi piloti, i più fantasiosi ingegneri e meccanici del passato, ma ... sono tutti sorpassati ... purtroppo.  
 - Beh, no: sono trapassati.  
 - E' vero, ... sono trapassati!  
 Tutti i soci godono delle novità recate dall'ultimo arrivato, sia esso un costruttore di alianti o sia costui un pilota pluricampione. Ma ahinoi, ciò non avviene con regolare frequenza e poi ultimamente ... - occorre riconoscerlo - la qualità stà un po' scadendo ..., comunque non c'è aggiornamento fino a quando non giunge un trapassato "fresco".  
 - Così volete che io ... "passi a miglior vita" prima del tempo stabilito?  
 - Sì ... lo confesso, la proposta in parte è questa. Noi però te ne saremmo particolarmente riconoscenti ed avremmo pensato di dimostrarti questa nostra gratitudine - eh, siamo autorizzati! - ricambiando il tuo sacrificio: fare in modo che tu possa tornare, quando e come vorrai nel mondo reale ...  
 - Come spirito?!  
 - Beh, non esattamente ... direi piuttosto in qualità di discreto angelo custode - così si chiama, no? - come presenza impalpabile, come essenza immateriale ...  
 - Per fare cosa?  
 - Mah, non saprei davvero... per suggerire o consigliare i viventi nei momenti perigliosi - molti di noi lo fanno - e voi la chiamate intuizione, sesto senso o qualcuno, in modo pittoresco, "la vocina della coscienza"  
 - Ah, allora siete voi?  
 - Non sempre, beninteso. Tu però, potresti di sicuro dar seguito all'opera d'insegnamento che stai svolgendo qui ... e ciò con minor fatica e soprattutto con migliori risultati.  
 Potresti essere con chi vuoi: con i tuoi amici, con i tuoi allievi, in volo come a terra, potresti parlare loro ...  
 - Come una vocina?  
 - Sì, come una vocina che sussurra dal profondo della mente e ti dice - che so? - cos'è più salutare in quel momento, quale decisione prendere, insomma ... in modo da essere loro di conforto e di aiuto. Nei momenti difficili. Starà comunque e sempre a loro seguire quella vocina o ignorarla del tutto.  
 E poi immagina ... immagina solamente alle infinite possibilità ... come far la conoscenza e colloquiare amabilmente con tutti i tuoi idoli: il prof. Georgii, il tenente Milkov, e poi Wills, Makula e gli ultimi arrivati ... Holigaus e Mantelli.  
 Pensa alla possibilità di volare in ogni angolo del mondo reale! Con qualsiasi pilota e a bordo degli alianti o anche degli aeroplani più diversi! Ciò non costituisce forse la realizzazione dei

tuo più reconditi sogni?  
 Ah, dimenticavo. Posso fin d'ora assicurarti che penseremo a tutto noi: il trapasso sarà perentorio, non proverai dolore. Il modo ed il momento ... beh, purtroppo non è nostra facoltà stabilirlo ...  
 Orsù Konstantino, rispondi dunque al mio quesito: accetti la nostra proposta?  
 - Beh ...  
 - K o s t a n t i n o - o - o ...  
 Scusa Kosta ... volevo dirti che domani dovrai fare a meno del PAPA INDIA - dobbiamo fargli l'ispezione - ... ah, il fischio sul MUZI era un nastro rotto, ora è O.K. .... sei stanco vero?  
 - No, perché?  
 - Ehm, parli da solo!  
 - Quando?  
 - Adesso! Parlavi da solo.  
 - Ma che dici? Che da solo: c'è qui Otto ..., cioè, c'era qui Otto ... un momento fa' c'era.  
 - Otto? Otto chi?  
 - Mah, un tipo strambissimo! Sicuramente uno psicopatico: si spacciava addirittura per Otto Lilienthal.  
 - Ma chi, il padre del Volo a Vela?  
 - Sì, nientemeno. M'ha fatto una proposta così oscena! ... però ... ripensandoci ... quasi quasi ...  
 - Va beh, poi me lo racconti eh? Va' a volare va'! Sempre operativo?  
 - Sempre, ... anche dopo la morte!  
 - Ciao Kosta.  
 - Ciao.

\* \* \* \* \*

A Sereno ....

da Lino

Ci si può incontrare molte volte al Club ma non sempre ci è dato di conoscerci.  
 Sereno ed io ci siamo riconosciuti allo stage di Grumentum. Mi chiedeva appassionatamente di conoscere le mie esperienze in Africa e credeva di trovare in me quei meriti che io scopro nel suo cuore.  
 Non ho così potuto deludere l'insistente invito ad una cena al suo Lions Club ove Sereno mi ha donato la sua grande felicità di aiutare i bambini della popolazione Tonga assistiti in Zambia da don Mario Papa.  
 Ricordo sempre le parole di un padre concezionista: "Dio vuole per se i fiori più belli".  
 Ora Sereno è un fiore azzurro felice tra tanti fiorellini Tonga nel giardino del mio cuore.

## Abbiamo letto per voi:

Anche in questo numero parliamo del PW-5. Riportiamo da Soaring che la ditta Apeks Int. Aviation, fondata nel 1991, ha concluso l'accordo per la produzione su licenza dell'aliante World Class. In effetti la ditta è specializzata nel creare joint ventures nei settori più vari nella Repubblica Popolare Cinese ed è proprio in Cina che verrà avviata la produzione, dopo aver studiato alcune modifiche al progetto originale quale la connessione automatica dei comandi.

Un altro aliante che ha partecipato al concorso per la classe monotipo World Class è il LET L-33 SOLO. Prodotto dalla stessa ditta del glorioso Blanik è anch'esso di costruzione molto robusta ed interamente metallico. Come altri alianti del concorso, è già disponibile sul mercato mentre il vincitore PW-5 stenta a trovare un vero sbocco. Una prova in volo molto approfondita, completa di rilevamenti delle prestazioni e dell'andamento del flusso laminare, valuta il miglior rapporto di planata uguale a 31 a 90 km/h, lo stallo pulito a 68 km/h, concludendo che il prodotto è ben costruito, di buone prestazioni e di prezzo molto conveniente (24'000 \$ negli USA); ma che lo scarsissimo avviso di stallo non lo rende molto adatto ai principianti.

L'interesse di molti volovelisti stranieri sembra essere particolarmente attratto dal "tracking" degli alianti in gara. Ogni radioamatore sa di cosa parliamo perché la relativa tecnologia è oggi facilmente disponibile: su ogni velivolo si installa un trasmettitore digitale collegato al GPS, con funzioni anche di ponte radio con gli alianti fuori portata diretta; un ricevitore a terra mostra sullo schermo di un

computer le posizioni dei concorrenti, la loro velocità e altri dati in tempo reale. Il peso delle unità singole non supera il kg, e il costo è di circa 700 \$. Questo argomento è in effetti ricorrente in tutte le riviste straniere, specialmente negli Stati Uniti, dove molti vorrebbero attrarre l'attenzione del pubblico televisivo aggiungendo al volo di competizione il valore di uno spettacolo, così come è stato fatto per la vela, attraendo i contributi di sponsor. Il tracking, tra l'altro, è stato già applicato persino alle gare di corsa campestre ad orientamento.

Su *Sailplane and Gliding* continua la serie di articoli sui grandi volovelisti Inglesi. Nel numero di agosto Brian Spreckley racconta i suoi 22 anni di carriera sportiva, e tra l'altro afferma che ogni pilota deve competere secondo il suo personale stile e assecondando il proprio carattere. Crede in un approccio rilassato alla gara e che la cosa più importante sia comunque trarre piacere dal volo. Non riconoscendosi in un atteggiamento marcatamente competitivo, ci consiglia di non pensare mai alla posizione degli altri concorrenti. Brian Spreckley è un volovelista a tempo pieno: istruttore, direttore della rivista *European Gliding News*, fonda lo *European Soaring Club* che opera da molte località europee (es. St. Auban) e Sudafricane.

I test in volo del Ventus 2 C(T) e dell'ASW-27 sono estremamente positivi, con particolare enfasi sulla facilità di pilotaggio e sulla comodità dei nuovi alianti più competitivi. Sul Ventus colpisce il dispositivo miscelatore dei comandi tra flap e trim, che permette di adottare gli assetti più efficaci semplicemente spostando la posizione dei flap, in una gamma di velocità che va da 75 a oltre 200 km/h. Dell'ASW-27 notiamo che il piede risulta molto efficace alle basse velocità (perciò da trattare con parsimonia nel volo veloce) e che i flap non

hanno più la posizione di atterraggio così marcata che ha creato problemi ad alcuni piloti di ASW-20; le prestazioni in planata sono migliori dell'ASW-17 da 20 metri. Un altro interessante miscelatore di comandi alza gli alettoni aumentando l'efficacia nel rullaggio con flap landing.

Ottimo valore ha l'articolo di Mike Woollard sul rapporto tra l'esecuzione di figure acrobatiche e l'involuppo di volo. Molti di noi non sono consci delle limitazioni dei fattori di carico massimi che occorrono durante l'esecuzione di alcune manovre che impongono carichi torcenti sulla cellula; per esempio la velocità di manovra viene ridotta tipicamente da 180 a 105 km/h se si impiegano a fondo corsa piede e barra contemporaneamente!

Se andate in Kenya vi consigliamo una diversione presso Mweiga Airfield, Peter Allmendinger, tel 00-254-171-2748, per volare vicino al monte Kenya su K-13 o uno Jantar Std.

*Aviations* è una nuova rivista francese di aviazione generale, di piacevole lettura e bella anche da vedere con le sue foto. Il volo a vela vi trova sempre uno spazio con reportage di volo in montagna o di grandi raid. Come quello con Stemme S-10 sui monti dell'Atlante in Marocco. Tutto da vedere anche il servizio sul mitico trainer bigetto Fouga Magister, un aereo il cui primo volo risale al 1952, bellissimo e... dotato di diruttori sull'estradosso!

Da *Self-launching Sailplane Pilot's* risulta che qualcuno ha tentato di applicare le accensioni elettroniche Ducati del Rotax 503 (ULM) sui 505 (DG-400) e sui 535. Non imitateli, perché i risultati sono stati pessimi col motore che si spegne dopo un breve periodo nonostante l'aspetto sia identico ai più costosi ricambi originali.

ALDO



# ALIANTI AL MAV '95



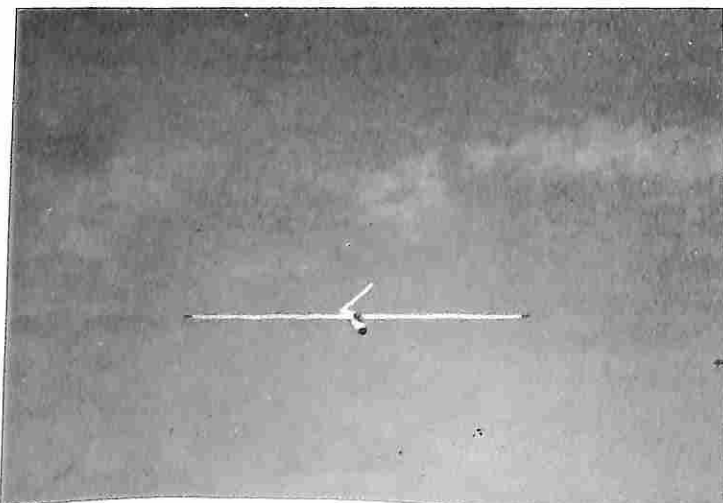
Attiva e sostanziosa partecipazione del Volo a Vela italiano alla manifestazione aerea MAV '95 di Vergiate (Varese).

Quest'anno assistiamo ad una edizione particolarmente vissuta da Vergiate, in quanto si festeggiano gli ottant'anni della SIAI e contemporaneamente i cinquanta dalla fondazione dell'Aeroclub.

Il programma è particolarmente intenso e nonostante questo è stato riservato agli alianti uno spazio di tempo molto ampio, certamente mai così ampio in passato.

Il merito va al "comandante Paolini" che ha organizzato con i volovelisti di Calcinate una splendida spedizione dal campo dell'AVAL di Calcinate. Sull'aeroporto di Vergiate sono puntualmente piombati come falchi ben sette alianti eseguendo una serie di passaggi mozzafiato.

La serie dei passaggi filo pista viene aperta dal "comandante" Rossi (così promosso dallo speaker) con il suo storico SHK; quindi, a pochi metri, il Califf di Paolini sul quale, approfittando del fatto che dovevo preparare questa breve cronaca, ho



programma		MAV '95	27 agosto
11,00-11,08	8'	SF 260 TP	Zanazzo
11,09-11,14	5'	NH 500	Guardia di Finanza
11,15-11,23	8'	P2-P3-P3	Vola Ticino
11,24-11,32	8'	KATANA T.30	Ponti
11,33-11,41	8'	SIVEL SD 27	Trebbi
11,42-11,52	10'	RANS S9 "DUST DEVILS"	De Benedetti-Venanzi
11,53-12,03	10'	due F16	Forze Aeree Olandesi
12,05-12,20	15'	Mongolfiera Pago jet A211 Aeromobile solare	
13,50-14,00	10'	SAAB 2000 CROSSAIR	Auf Der Maur
14,25-14,32	7'	un S 208+ tre SF 260	Form. AeroClub Vergiate
14,33-14,43	10'	Arrivo Alianti: un SHK un Califf tre monoposto (Discus, DG400, DG800) un Nimbus 4 un ASK 21	AVAL-Calcinate
14,44-14,52	8'	KATANA T30	Anzola
14,53-15,11	18'	quattro PC7 "ECCO"	Bothelin + 3
15,12-15,20	8'	SF 260 TP	Zanazzo
15,21-15,31	10'	RANS S9 "DUST DEVILS"	De Benedetti-Venanzi
15,32-15,42	10'	B 767 AIR EUROPE	Gentile
15,43-15,53	10'	P38 J LIGHTNING	Grey
15,54-16,04	10'	un TORNADO	LUFTWAFFE
16,05-16,13	8'	PITTS	Marangoni
16,14-16,24	10'	due F16	USAF
16,25-16,26	1'	dec. Aliante ASK21	J.M. Clement
16,27-16,42	15'	un CL215 + un CH47	Protezione civile
16,43-16,51	10'	Acrob. Aliant. ASK 21	J.M. Clement
16,52-17,00	8'	CAP 21 DS	Dallan
17,01-17,11	10'	due F15	USAF
17,12-17,13	1'	decollo G222	PARA' A.M.
15,14-17,21	7'	S211 A	Colombo
17,22-17,34	12'	AV-8B HARRIER II	M.M.
17,35-17,45	10'	Paracadutisti	"FALCHI BLU" A.M.
17,50-18,15	25'	nove+uno MB 339/PAN	"FRECCHE TRICOLORI"

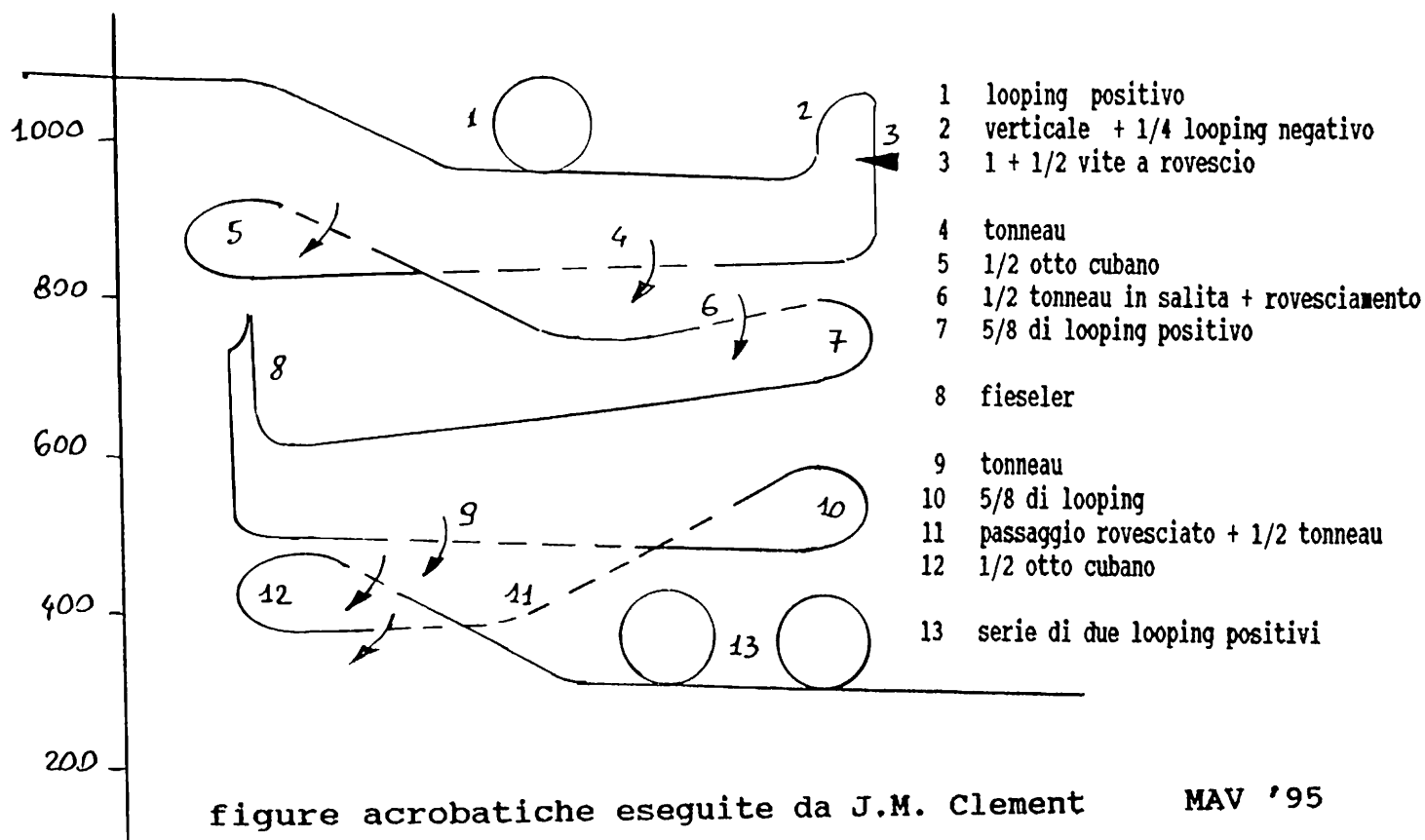
fatto da comodo passeggero spettatore. Dopo di noi, uno splendido passaggio in formazione dei tre monoposti pilotati da Baroffio, Caraffini e Sergio Stefanutti. La loro bravura va sottolineata non solo dalla perfetta riuscita del passaggio in formazione ma soprattutto dal fatto che hanno eseguito l'esercizio utilizzando tre macchine completamente diverse!

Dopo il loro atterraggio, un attimo di silenzio, quindi il sibilo del Nimbus 4 guidato da Luca Bonini che ha letteralmente ammutolito una folla poco preparata ad uno spettacolo di questo tipo. Chiude la serie dei passaggi l'ASK 21, I-IVWG, pilotato da J.M. Clement che lo utilizzerà poco più tardi per un'epica dimostrazione acrobatica durata oltre dieci minuti. Un'ora più tardi infatti, come da programma, cessato l'assordante rumore dei motori, lo speaker annuncia l'esercizio di J.M.

Clement e si ritira dai microfoni per lasciare il posto alla toccata e fuga di Bach. Attimi meravigliosi esaltati dalla musica particolarmente indovinata che si eleva in graduale progressione man mano che gli esercizi vengono sviluppati a quota sempre più bassa.

Bravo Jean Marie, ha saputo emozionare anche un pubblico non preparato alla finezza dell'acrobazia veleggiata, come poteva essere quello di Vergiate accorso per ammirare i Tornado. Al suo atterraggio ci stringiamo attorno al nostro pilota per congratularci: è sudato per la tensione e la concentrazione che ha dovuto porre nell'esercizio e come il suo carattere poteva far prevedere non è pienamente soddisfatto, avrebbe voluto fare ancora di più. Ma a noi è bastato!

ACHILLE BARDELLI



volovelainformazioneivolaavelainformazioneivolaavelainformazioneivolaavelainformazioneivolaavelainformazione  
l'Aero Club di Rieti vende:

- Dimona H36 I.RIET motore 80 HP costr. 1988 ore tot. 680 strum. base + radio + vor
- Twin Astir I.IVAT costr. 1978 ore tot. 2800 strum. base + radio + vario acustico
- Twin Astir 1° I.IVAG costr. 1977 ore tot. 3900 strum. base + radio + vario acustico
- ASK 13 I.PLOQ costr. 1970 ore tot. 5500 da ultima rev. 1370 strum. base + radio

VENDESI ST. CIRRUS I.MACH ANNO 1973 ORE TOT. 850 STRUMENTATO + RADIO 720 + VARIO ACUST. impianto ossigeno e rimorchio chiuso - Tel. A. Colombo 0746 - 202058

VENDESI CARRELLO TIPO GHIDOTTI, FONDO APPENA SOSTITUITO, GOMMATO ED IN BUONE CONDIZIONI GENERALI - Telefonare 0337 - 489163

*Riprendiamo il discorso, di cui alla pagina 60 del n.229, per riportare brevi periodi estratti dai temi che ci sono pervenuti dagli studenti della Scuola Media Statale "Don Lorenzo Milani" di Vergiate, invitati al simpatico incontro del 5 maggio di questo anno per ricordare i cinquant'anni dalla nascita del Gruppo Volo a Vela SIAI MARCHETTI.*

..... vedendo questi "sempre verdi" personaggi così felici, così legati da una forte amicizia, che dura da ben cinquant'anni, fondata sull'aver condiviso con passione esperienze comuni, provo una commozione vera e propria, pur non conoscendoli di persona.

Stefania Pollet - 3/a

..... 1946.47 un aliante viene trasferito a Corgeno dove vengono effettuati clandestinamente sessanta lanci a verricello dalla superficie del lago (ghiacciato, ndr); 1956: il gruppo sportivo di volo a vela si trasforma in Aero Club; 1957: anno della prima manifestazione aerea che vede l'emozione di uno spettacolo aereo di alto livello.

Michela Braghini - 3/a

..... quello che mi è piaciuto in modo particolare di questa visita di istruzione è stato il vedere questa riunione di "ragazzi" grandi ed intraprendenti: coloro che ci hanno parlato sono infatti coloro che, da giovani, avevano fatto nascere questo "gioiello" per Vergiate, l'Aero Club. Mi ha stupita e resa felice il loro modo di fare: non si incontra spesso gente che si aiuta a vicenda e richiama le nuove generazioni a ritrovare lo spirito che animava i ragazzi di qualche decennio fa e che, ora, va consumandosi e morendo, divorato dalla società moderna.

Adele Montonati - 3/a

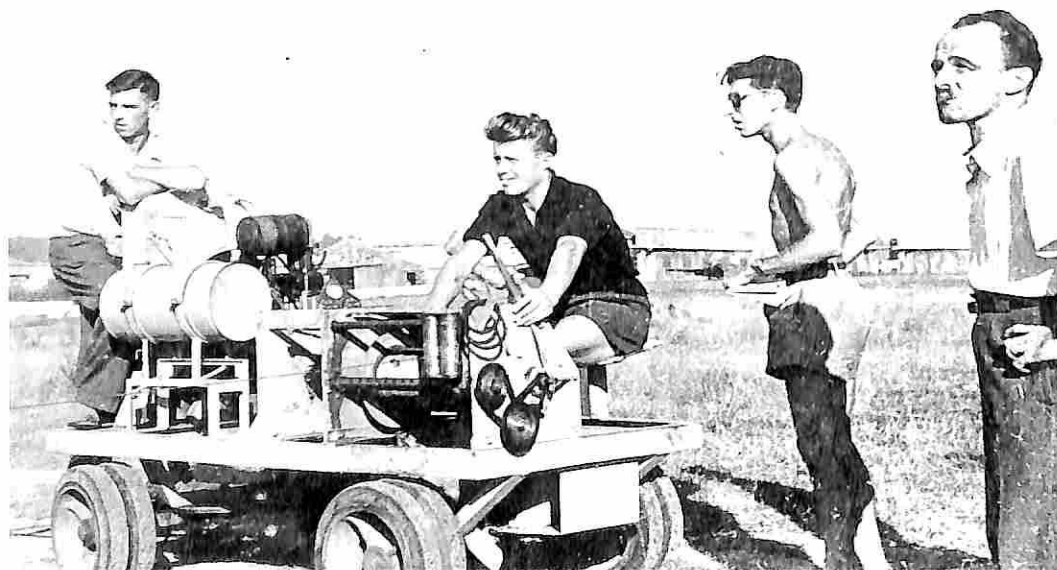
..... usciti dal capannone, dove eravamo seduti, siamo andati a guardare l'interno di un aliante: c'era la radio, l'altimetro, il tachimetro ed altre apparecchiature complesse e di alta tecnologia. Ero felice di aver visto .....

Francesco Monti - 1/c

FOTO 1



FOTO 2



*N.B. Abbiamo smarrito le didascalie!*

*Quelli qui rappresentati vorranno schiarirci le idee? Vistosi premi a chi indovina*

..... un'altra cosa univa queste persone, l'amicizia che li rendeva affiatati. Il 9 maggio del 1945 venne eseguito il primo lancio di un libratore, lo Zoeglin, per mezzo di un cavo elastico e dopo di esso molti e molti altri voli furono effettuati anche con autotrains, verricello, aerotrains.

Pamela Terramagra - 3/a

..... ascoltando i racconti dei "giovani anziani" (giovani di spirito ed anziani di età) ho capito che cinquanta anni fa ci si svagava in modo diverso da oggi, in modo più creativo e più avventuroso, buttandosi con impegno e passione in ciò in cui si credeva.

Katia Toffanin - 3/a

FOTO 3



\* \* \* \* \*

## CINQUANTENARIO: 1945 - 1995

Librarsi nell'aria, volo di uccelli abbandonati alle correnti, seguite con l'istinto donato da madre Natura!

Il sogno dell'uomo: imitare gli uccelli, seguire con abbandono vigile la corrente ascensionale, in un empito esaltante di sfida: l'uomo come gli uccelli e' li, intorno all'audace, la vigile presenza della Natura che asseconda il "folle volo", lo contrasta, seduce anche il timido, toglie ogni paura, esalta la parte migliore dell'uomo che non sta nella sfida ma nel mettere a frutto la sua intelligenza e, al tempo stesso, l'amore per la bellezza, perche' volare e' bello, e' l'espressione piu' pura dello spirito che tende verso l'alto, verso l'inosabile che non e' piu' tale dal momento che fatto cio' che si pensava impossibile, si scopre di possedere quell'orma divina che ci fa figli di Dio tesi verso il superamento del limite.

1945

Calura di giugno, canicola di luglio, infiammato desiderio: "Chi voglia costituire il gruppo sportivo di volo a vela SIAI

MARCHETTI, si faccia avanti " Pochi, quindici, poi dieci e di VERGIATE, ma bastanti all'impresa: un capannone, pochi mezzi ma tanta buona volonta'.

Dalle mani, nude di soldi e forse anche non del tutto esperte, cominciarono ad uscire le ali, la fusoliera, il timone, i comandi: ZOEGLIN, CANTU, VIZZOLA.

I nomi avevano reso essenziale il lavoro, infatti il nome e', nella sua apparente insignificanza, monito e presagio.

Cavo elastico, verricello e Caproncino. Potremmo, con ardita metafora, definire questi

"tre mezzi per il volo" la DUNAMIS, cioe' la forza dinamica che trascina verso l'alto, che impedisce di fermarsi su quella terra donde, pur volendoci tornare, ci si allontana per cogliere nella sua immensita' lo spazio infinito. Ma perche' questo avvenga, bisogna che l'uomo al verricello sia un campione, sappia come trascinare, come svolgere, come staccare al momento opportuno quel piccolo

alante che, staccato, possa volare.

Piu' tardi, quando esperienza e progresso si sono affermati, al verricello si sostituira' il Caproncino.

Questo l'inizio, piu' tardi venne costituito il Centro Studi del Volo a Vela Alpino e gli alianti aumentarono di numero, poi migrarono a Calcinate di Varese.

1995

Oggi, 1995, il campo di Calcinate ha una grande attivita' .....

Questo l'invito a l'augurio alle nuove giovani generazioni: sappiamo che affidarsi all'aria, cosi' tenue ma anche vorticoso, e' anche violenza che esige padronanza di se' e valutazione attenta dei pro e dei contro, affidarsi all'aria e' anche conoscere quella aerea leggerezza che fa del nostro ESSERE UOMINI, voce piena di canto, forza d'audacia mai superba di se', consapevole dei propri limiti eppure capace di osare l'inosabile.

TRENTADUE



# NOTIZIE DALLA FAI

## Turchia gratis ?

La Federazione Aeronautica Internazionale indice un concorso per l'adozione di un simbolo per i Giochi dell'Aria che si svolgeranno in Turchia nel 1997. Questo logo verrà usato per tutte le edizioni quadriennali dei Giochi. Il primo premio include il viaggio aereo A/R, i trasporti interni, l'alloggio e escursioni guidate alle varie competizioni.

Il logo deve esprimere l'essenza del volo e degli sport aerei.

Più disegni sono ammessi per ogni partecipante.

Il logo deve essere il prodotto originale del presentatore.

Il termine ultimo per la presentazione è il 1° febbraio 1996.

Chi desidera partecipare richiedi per tempo copia del modulo ad Aldo Cernezi, viale Porta Vercellina 2, 20123 Milano, tel 02-48003325.

## Internet

Presto la FAI attiverà un proprio servizio sulla rete informatica Internet che permetterà a chiunque nel mondo l'accesso a ogni informazione relativa agli sport aerei. Al momento si sta anche esaminando la possibilità di pubblicare la rivista internazionale della Federazione AIR SPORTS INTERNATIONAL su Internet. Vi terremo informati appena possibile per le procedure di collegamento.

## Dall'AeroClub d'Italia

### La "pubblica utilità"

Dall' Aero Club d'Italia ci giunge una notizia oltremodo gradita: la Regione Marche con la circolare del 27 aprile 1995 ha riconosciuto che la realizzazione di aviosuperfici e campi di volo nelle zone agricole del territorio regionale risponde alle esigenze del cittadino con la sola avvertenza che "l'utilizzo dell'aviosuperficie deve essere garantito alla generalità e non deve essere riservato ai privati". Questa deliberazione di fatto dichiara che le opere e le attrezzature finalizzate all'impiego del tempo libero sono di pubblica utilità. Possono perciò essere effettuati modesti livellamenti del terreno agricolo tali da non alterarne in modo sostanziale il profilo; possono essere installate strutture di appoggio in edifici preesistenti o elementi prefabbricati non stabilmente infissi al suolo. Per noi appassionati di volo è un'ottima notizia: sapevamo già di utilizzare il nostro tempo libero in una meravigliosa attività che è insieme sportiva e intellettuale, ma qualche volta abbiamo temu-

to di essere visti come gente un po' "strana" da tenere sotto controllo. Eccoci così incoraggiati a diffondere ulteriormente il volo sportivo.

## La Federazione

Il Presidente dell'AeCI, avv. Mario Testa, ha ribadito l'importanza per l'AeCI di essere una federazione del CONI perché proprio al Comitato Olimpico l'ente ha indicato i beni suscettibili di usufruire del credito agevolato CONI. L'avv. Testa ha anche sottolineato che "dopo molti anni si è arrivati a buon punto" con l'autorizzazione ad esercitare attività di scuola sulle aviosuperfici con velivoli ed alianti.

## Novità sul mercato

### Glaser - Dirks

Il nuovo DG-500/20 Elan Winglets ha ottenuto la certificazione LBA e potrà così essere prodotto negli stabilimenti Elan in versione DG-505. Questo biposto di elevate prestazioni nasce dal 500/22. Le nuove estremità alari riducendo l'apertura a 20 metri permettono ai piloti di partecipare al campionato per biposti che si svolge in Germania. Grazie alle winglets e ai flaps l'efficienza è di 44 a 110 km/h. Le estremità alari sono installate permanentemente, ma un dispositivo permette di ridurre l'apertura a soli 14 metri per l'angaraggio.

Nuovi aggiornamenti sono invece disponibili per chi volesse migliorare le prestazioni del proprio DG-600. Bern Dolba e l'ing. Dirks hanno infatti sviluppato delle winglets da applicare alle prolunghe da 17 metri del DG-600 che così ottiene risultati anche migliori della versione 18 metri. I test si sono estesi fino a velocità di 180 km/h. Gli otto piloti che hanno provato questa nuova configurazione sono molto soddisfatti; tra di essi Ingo Renner è giunto secondo ai Campionati Australiani, partecipando in classe Libera, dopo un DG-800B. Per ottenere l'installazione permanente occorre spedire le tips all'officina di Frank Waldenberger, Philippsburg, Germania.

### Magellan

La Magellan Systems presenta il nuovo modello SkyBlazer LT, una versione di uso ancora più semplice del noto GPS palmare. Viene offerto con database Jeppesen aggiornabile da un personal computer e vari accessori per l'alimentazione e l'eventuale fissaggio. Privo solo della funzione moving map, il pilota può introdurre fino a 500 waypoints. Il prezzo negli USA è di 499 \$. Magellan Systems Avionics Products, 960 Overland Ct., San Dimas, CA 91773, USA. tel. 00-1-909-394-5000.



## Un sistema semplificato per le classifiche di gara

di HANS NIETLISPACH - delegato svizzero presso IGC

1. Si propone a IGC un sistema di assegnazione dei punti in gara che fa a meno del computer e che riduce i costi come una possibile alternativa ai metodi attuali, e da adottarsi qualora ritenuto opportuno.

2. Idea base

2.1 La distanza misurata di un chilometro deve equivalere ad un punto.

2.2 La velocità viene calcolata in un punto per chilometro.

Variante 1: per evitare che vi sia identità di punti di velocità, calcolare il dato sino a due decimali.

Variante 2: Utilizzare qualsiasi fattore velocità tra 1 ed X.

3. Esempio 1: Lunghezza del tema: 180.45 km

Velocità: 57.86 km/h

Punteggio con fattore V = 1:  $480 + 57.76 = 237.76$  punti

Punteggio con fattore V = 2:  $480 + 115.52 = 741.7$  punti

3.3 Il fattore velocità può essere scelto sulla base delle condizioni prevalenti (meteo, livello di esperienza dei piloti ed altre caratteristiche) o può essere "graduato" in funzione della lunghezza del tema prescritto (ad esempio: 1 fino a 250 km, 2 fino a 500 km e 3 per più di 500 km, o altrimenti).

4. Caratteristiche di tale sistema di classifica:

4.1 Calcolo semplice ed indipendente dal computer;

4.2 Riduzione di costi, di personale e di tempo;

4.3 Il tempo misurato indica direttamente il punteggio;

4.4 Migliore relazione tra il punteggio ottenuto nel caso di tema completato o di tema non completato;

4.5 Il fattore "handicap" può essere utilizzato con risultati immediati o può essere tralasciato nel caso di campionati continentali o mondiali;

4.6 Non è necessario un fattore "giornata";

4.7 Anche i concorrenti molto lenti si vedono assegnare un punteggio;

4.8 Un eventuale, solitario pilota che atterra appena prima del traguardo non viene penalizzato in modo eccessivo.

4.9 Questo è forse l'aspetto più importante: il punteggio del vincitore di giornata non viene calcolato sulla base della peggiore prestazione della maggioranza dei piloti ("matematicizzazione invidiosa" dei piloti che non hanno avuto un risultato positivo), mentre l'unico pilota che è atterrato fuori non ottiene punti aggiuntivi. Un sistema così poco equo come quello attuale ed a cui si vuol porre rimedio non è noto in alcun altro sport.

5. Il sistema di assegnazione punti descritto è stato provato a partire dal 1984 con l'idea semplicissima che un punto dovesse essere assegnato per ciascun chilometro volato ed un punto per ciascun km/h di velocità, senza considerare il fattore giornata e i decimali. I risultati sono stati sorprendentemente simili a quelli che possono essere verificati nelle classifiche nazionali ed internazionali.

## A Simplified Scoring System

by HANS NIETLISPACH - IGC delegate, Switzerland

1. *A computer-independent, cost lowering, sportsmanlike and simple scoring system is proposed for the benefit of IGC as an alternative for free choice and application.*

2. *Fundamental idea:*

2.1 *One kilometre measured distance is calculated one point.*

2.2 *Velocity is calculated one point per one km/h*

*Variante 1: To avoid identity of velocity points, calculate up to two decimals.*

*Variante 2: Use any Velocity-factor (V-factor) between 1 and X.*

3. *Examples:*

3.1 *Task distance: 180.45 km*

*Velocity: 57.86 km/h*

*Scoring with V-factor 1:  $180 + 57.76 = 237.76$  points*

*Scoring with V-factor 2:  $180 + 115.52 = 295.52$  points*

3.2 *Task distance: 480.60 km*

*Velocity: 130.85 km/h*

*Scoring with V-factor 1:  $480 + 130.85 = 610.85$  points*

*Scoring with V-factor 2:  $480 + 261.72 = 741.7$  points*

3.3 *The V-factor can be selected according to general conditions (climate, level of pilots' experience or other features) or may be graduated depending on the set task kms (for example: 1 up to 250 km, 2 up to 500 km, 3 for more than 500 km, or otherwise).*

4. *Features of such a scoring:*

4.1 *Simple, computer-independent calculation;*

4.2 *Cost lowering, personnel and time saving;*

4.3 *Measured time gives the points directly;*

4.4 *Better point relation between fulfilled and unfulfilled tasks;*

4.5 *Handicap factor can be used with immediate results, or may be left out for continental or world championships;*

4.6 *No day-factor necessary;*

4.7 *Also very slow competitors still get points;*

4.8 *The one alone landing short of the finish line is not penalized in a draconic way;*

4.9 *Most important perhaps: the points of the daily winner are not calculated depending on the worst performance of the pilots mass (= mathematicised jealousy of the unsuccessful ones) while the single outlanding pilot does not credit additional points. Such an unfair relationship is not known in other sports.*

5. *This scoring system has been tested since 1984 with the simplest basic idea of one point for one flown km and one point for one km/h without any daily handicap factor and decimals. The results were astonishingly equal to the results of national and international final ranking lists.*

<p>VENDO PIK 20 - D Strumentatissimo con o senza carrello TEL. 0165/32356 G. Giacinto</p>	<p>VENDO LIBELLE ST. I. DLEA RIVERNICIATO EST. INT. 1994 Strumentato: carrello ch. 94 GPS Garmin 75 grafico. Contattare: CILIBERTO TEL. 011/701125 GIUSTETTO TEL. 011/9800664</p>
<p>VENDO ASW 20 I. SFCL 1980 MAI INCIDENTATO STRUMENTATO Riverniciato 1993 - carrello C.N. valido fino 21/4/1997. Contattare: CARLO GRINZA Tel. 011/341121 Tel. 011/720734</p>	<p>VENDO DISCUS B TURBO D.KIFZ Strum. HUDIS, DITTEL FSG71, cellule solari Carrello Ghidotti ottimo stato Event. Aerograf+fototime ZULIANI TEL. 02/29004912 dopo le 20,30</p>
<p>CERCO CAPRONI CALIF A 21 S Tel. 0049/5405 60361 Fax 0049/541 52769</p>	<p>VENDO CAPRONI A2 15 MT 600 ORE TOT. Ottime condizioni Strumentaz. base radio, carrello aperto 12 mil. tratt. GALLO FRANCESCO TEL. 049/775268</p>
<p>VENDO DG 600 17 MT Immatric. tedesco Con winglets - STRUMENT; Carrello COBRA Tel. 0332/866093 Luca Monti Tel. 0330/262173 Zanichelli</p>	<p>MOTOALIANTE TAIFUN 17 MT. 1985 Motore LIMBACH 80 HP accessori Strumentazione doppia 120 ml. Ottimo stato A. COLOMBO TEL. 0746/202058</p>
<p>VENDO LIBELLE ST. 201.B Ottimo stato Strumentazione completa con LX1000 C.N. rinnovato per tre anni con carrello chiuso TEL. 0434/781070 o 0434/76031 uff.</p>	<p>VENDESI ASW 15 I.CILY - Zander 820 Ossigeno - Pannelli solari CN rinnovato aprile e Kasko '95 Gelcoat in perfetto stato - Carrello scoperto FABIO TEL. 0331/770258 DIEGO TEL. 031/270664</p>
<p>VENDO STRATOS 300-1991 D.MBJL Immatr.; VLM italiana/tedesca Eff 1:30 mot. Konig HP24 Elica tripala ripiegabile. Strumentato TEL. 041/5200260 sera FOSCOLO ALVISE</p>	<p>ALIANTE SHK 1 I. CIAU 1964 E. 1:38 Strumentazione base vario acustico 12 ml A. COLOMBO TEL. 0746/202058</p>

Agli inserzionisti: p.f. segnalateci quando l'inserzione non è più necessaria.

## CONCLUSO IL TROFEO RUDY BENINI 1995

Nell'accogliente e funzionale sala per le conferenze del Museo Caproni a Trento, con una simpatica riunione, si è conclusa l'edizione del Trofeo Benini 1995. Questa edizione è stata riattivata dopo una pausa di alcuni anni ed è forse questa la causa di una partecipazione scarsamente numerosa. Sono stati premiati i primi cinque partecipanti, il vincitore, il pilota svizzero Van Voornveld Jurg si è aggiudicato il Trofeo per il 1995 con due voli di ottima qualità: un triangolo FAI Obersee, Zugspitze, Trento, Obersee di 563, 96 Km. ed una spezzata Scaenis/Aigen/Trento di Km. 646,98.

Come da regolamento ogni volo deve essere accompagnato dalla sintetica relazione sulla situazione meteo nella quale si è svolto il tema e così durante la premiazione è stato richiesto ai premiati di illustrare il percorso compiuto e la meteorologia del giorno. I presenti hanno così potuto vivere le esperienze dei piloti di questo Trofeo che ha aperto ai piloti europei questo elegante e pregevole Trofeo e la stupenda area delle Dolomiti ai piloti delle Alpi.

I voli del vincitore hanno attraversato Svizzera, Germania, Austria ed Italia rispettando in pieno lo spirito di questa competizione gestita dal Centro Universitario Sportivo di Trento.

È stato brevemente discusso se correggere gli obiettivi del Trofeo aprendo a voli più "facili" del tipo, per esempio, con tre punti di virata ma, alla fine è prevalso il criterio di mantenere alto il profilo dei temi e di puntare su di una maggior pubblicità del Trofeo utilizzando opportuni canali capaci di raggiungere i piloti che hanno nelle Alpi il loro territorio di attività.

Alla cerimonia hanno partecipato al Contessa Maria Fede Caproni, il Prof. Fabio Ferrari ed il Presidente dell'AeC di Trento. Molto opportunamente è stato ricordato che L'Ing. Benini oltre ai meriti di pilota e di volovelista va ricordato come uno degli operatori se non l'artefice della Legge che ha reso possibile anche in Italia la realizzazione delle aviosuperfici.

1° Van Voornveld J.	Km.	536,96 + 646,98	p. 1073,09
2° Pedrotti Giorgio	Km.	353,50 + 262,00	p. 603,43
3° Lunelli Mauro	Km.	353,50 + 262,00	p. 591,84
4° Hauser Fridolin	Km.	507,50 + 0	p. 487,96
5° Pronzati Attilio	Km.	0 + 265,00	p. 232,46

P. R.



Il 9 e 10 settembre 1995 si è svolto a Trento il 33.mo Raduno degli Aliantisti militari da sbarco e assalto. Il posto tappa ha funzionato sull'aeroporto di Trento, dove sono stati messi a disposizione dei convenuti due alianti veleggiatori per voli turistici. Sono stati inseriti nel programma per la mattina di domenica 10 settembre lanci paracadutistici unitamente ad esibizioni aeromodellistiche.

Nel pomeriggio gli aliantisti hanno visitato il museo aeronautico "G. Caproni" voluto dalla Contessa Maria Fede Caproni e dal compianto M.O.V.M. Martino Aichner recentemente scomparso.

Nel piazzale antistante il museo, all'ombra di un F.104 Starfighter, è stata celebrata la S. Messa al campo. Il sabato è stato visitato il Castello del Buonconsiglio, il Duomo e la chiesa di S. Maria Maggiore, già sede dello storico Concilio di Trento. Il pranzo di rappresentanza si è svolto domenica 10 alle ore 13 presso l'Aerhotel. Alla fine il Prof. Tommaso Donato ha rivolto agli aliantisti un vibrante discorso, ricordando affettuosamente i piloti scomparsi nel corso dell'anno, per i quali è stato osservato un minuto di rispettoso silenzio.



## Peter Ryder sull'aliante Russia 12,6m in relazione alla World Class

La prova in volo del Russia 12,6m, pubblicata ad opera di Dick Johnson sul numero di Marzo era molto interessante. Questo aliante è davvero buono e merita il successo.

Tuttavia devo criticare la definizione che ne è stata data di "aliante della World Class" nel titolo dell'articolo.

La IGC ha infatti scelto il Polacco PW-5 quale vincitore del concorso per l'aliante monotipo World Class, e questo è quindi l'unico aliante cui spetta il diritto di essere definito "aliante World Class". L'uso del termine World Class relativamente a qualunque altro progetto che non sia il PW-5 potrebbe spingere in errore il potenziale acquirente, facendo loro supporre che l'aliante in questione abbia il diritto di partecipare a campionati della World Class, ciò che non può essere vero; questa classe è infatti monotipo.

Sono sicuro che il Russia 12,6 troverà un suo posto sul mercato tra i piloti che cercano un aliante economico e di uso semplice, sia sul campo che in volo, e che non sono interessati nelle competizioni per la World Class.

Posso anche commentare la lettera di Peter Myers riguardo all'uso del GPS nella World Class?

Innanzitutto non è vero che la IGC abbia bandito il GPS dalla World Class; il regolamento dei Campionati Mondiali di categoria non è stato ancora scritto. E' vero tuttavia che in generale stiamo cercando dei modi per limitare la spesa di somme ingenti per l'acquisto di strumenti. Se permettissimo di usare tutto ciò che entra in un aliante di categoria più classica, il prezzo d'acquisto di un aliante World Class lieviterebbe di circa il 50%, obbligando tutti i piloti a questa spesa per non partire svantaggiati. Uno sviluppo di questo genere sarebbe contrario allo spirito del progetto World Class, che è di rendere le competizioni meno costose. Il problema non riguarda tanto il costo dell'unità GPS base, quanto il costo degli strumenti che vengono costruiti attorno al GPS per aiutare il pilota durante tutto il volo. I GPS di utilizzo basilare in aviazione generale stanno vedendo ormai prezzi ragionevoli a causa del vasto mercato a cui si rivolgono, che ormai comprende anche velisti, sciatori, escursionisti. I computers specifici per il volo a vela, con unità GPS incorporata o con il solo collegamento esterno, costano il doppio di un buon personal computer.

Abbiamo bisogno di una soluzione che privilegi la semplicità nella World Class, magari facendo uso di equipaggiamenti economici e reperibili facilmente, già progettati originariamente per altri scopi. Durante un nostro incontro qualcuno ha suggerito che venga indetto un concorso per il "cruscotto monotipo della classe monotipo". Per concludere vorrei ringraziare i piloti Americani per l'aiuto e l'entusiasmo che l'iniziativa World Class sta ricevendo.

PETER RYDER, PRESIDENTE DELL' IGC.

(da *Soaring* di Giugno a cura di Aldo Cernezzì)

## dal Notiziario dell' Ae.C.I.

### I delegati italiani alle commissioni internazionali FAI

Il Consiglio Federale dell'Aero Club d'Italia del 3 giugno ha designato delegati italiani presso le commissioni internazionali FAI per il biennio 1995-1996: Claudio Albera (alternato Piero Pugnetti) commissione generale degli sport aerei; Enzo Cisarò commissione aerostati; Giordano Rossi (alternato Eugenio Vassallo) commissione aviazione generale; Smilian Cibic (alternato Piero Pugnetti) commissione volo a vela; Maurizio Calise (alternato Claudio Serafini) commissione paracadutismo; Giulio Benincasa (alternato Carlo Marchetti) commissione aeromodellismo; Angelo Pulvirenti (alternato Carlo Marchetti) commissione acrobazia aerea; Antonio Castellani commissione astronautica; Mario Prezioso (alternato Erich Kustatscher) commissione ultraleggeri; Maria Fede Caproni commissione educazione aerospaziale; Pierluigi Durante commissione costruttori amatori aeromobili; Antonio Dal Monte commissione medico-fisiologica.

### Gli esperti alla Europe Airsports della FAI

Il Consiglio Federale dell'Aero Club d'Italia del 3 giugno ha nominato quali esperti per la commissione Europe Airsports: Giordano Rossi (aviazione generale), Piero Pugnetti (volo a vela), Maurizio Calise (paracadutismo), Erich Kustatscher (ultraleggeri), Vittorio Zardo (elicotteri), Eraldo Padovano (aeromodellismo), Fiorino Manfredi (deltaplano e parapendio), Enzo Cisarò (mongolfiera), Maria Fede Caproni (educazione aerospaziale), Antonio Dal Monte (medico-fisiologica), Pierluigi Duranti (amatoriale).

### Variazioni nel Consiglio Federale

Del Consiglio Federale dell'Aero Club d'Italia sono entrati a far parte Andrea De Martino quale rappresentante del ministero dell'Interno e Giuseppe Verna quale rappresentante del CONI in sostituzione, rispettivamente, di Roberto Manzaroli e Vincenzo Romano. Del Consiglio Federale per il quadriennio 1995-1998, quindi, fanno ora parte, oltre a De Martino e Verna: Mario Testa (presidente), Eugenio Vassallo (vice presidente), Mauro Benvenuti (ministero dei Trasporti), generale Leonardo Tricarico (ministero della Difesa), Daniela Salmi (presidenza del Consiglio, ex ministero dello Spettacolo), Giovanni Fabiano (ministero delle Finanze), i consiglieri federali Giordano Rossi, Angelo Pulvirenti, Pietro Pugnetti, Flavio Vanetti e Giovanni Bisogni, i consiglieri di specialità Piergiorgio Fattori (volo a motore), Carlo Marchetti (volo a vela), Maurizio Calise (paracadutismo), Loris Kannevorff (aeromodellismo), Mario Prezioso (volo da diporto o sportivo), nonché Fredmano Spairani (Registro aeronautico italiano) e Claudio Albera (presidente Commissione sportiva centrale).

### Nuovo revisore dei conti AeCI

Il ministero dei Trasporti ha designato il dott. Damiano Ciriello, attuale direttore dell'ufficio RAN (Registro aeronautico nazionale) di Civilavia, revisore dei conti dell'Aero Club d'Italia per il quadriennio 1995-1998 in sostituzione del dott. Elpidio d'Albore, dimissionario.

# Strumenti di volo Cambridge

## una linea completa di prodotti

CAV II



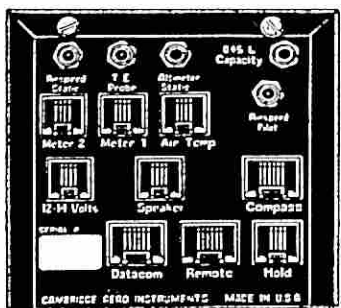
**CAV II** Il variometro elettrico con audio integrato. Ideale per gli alianti del club e per i voli «turistici». L'audio ed un secondo visualizzatore rendono questo strumento ideale per i biposti.

LNAV, SNAV



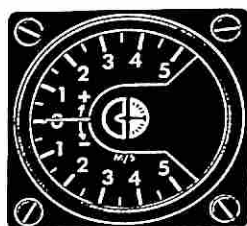
**LNAV** L'ultima evoluzione per colmare la distanza dai sistemi economici, derivato dalla collaudata tecnologia SNAV e MNAV, semplice da manovrare, con funzioni accessorie per la regolazione. Disponibili la versione biposti e il collegamento al GPS.

**SNAV** Un sistema della nuova generazione, una linea estrema di computers per il volo in aliante. Ideale anche per i biposti da competizione. Collegamento al GPS basato sulla tecnologia Garmin.



SNAV

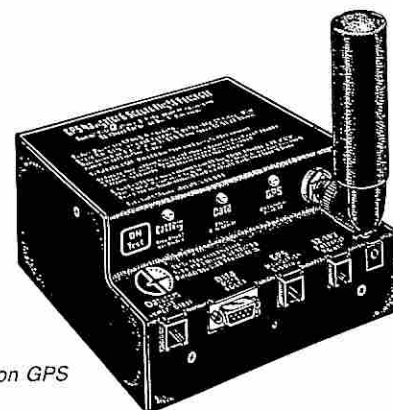
**GPS Registratore di volo** La nuova generazione della navigazione globale. CAMBRIDGE ha sviluppato la terza generazione di GPS sulla base della tecnologia Garmin e ha aggiunto la registrazione dei dati. Sarà la documentazione di volo del futuro per le gare e i voli di distanza. Lo standard NMEA 0183, utilizzando il sistema di elaborazione dati DOS, consente il collegamento con altri tipi di computers di bordo.



Variometro in 57 et 80 mm



Display GPS



Registratore di volo con GPS

### Il segreto del successo del Cambridge:

Una tecnologia per variometri che soddisfa anche i piloti più esigenti. Semplice, razionale da usare in volo, con una vasta gamma di accessori come il comando a distanza. Un sistema di costruzione indistruttibile, un costante sviluppo nelle prestazioni, con estrema facilità di sostituzione dei nuovi moduli nei modelli posseduti dai clienti, fanno sì che lo strumento sia sempre il più aggiornato.

Preciso e affidabile, il Cambridge è già stato prodotto in 8500 esemplari. I risultati: piloti entusiasti, vincitori di moltissime gare nazionali ed internazionali.

**I campioni volano con strumenti CAMBRIDGE!**



per Austria, Germania e Italia

**TEKK** Vendita e Assistenza

**Technische Konsultation Keim**

Eyachstrasse 33

71065 Sindelfingen

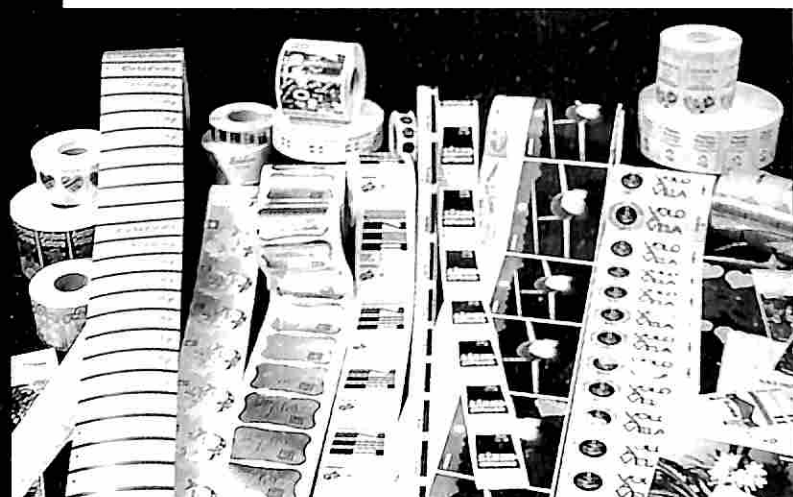
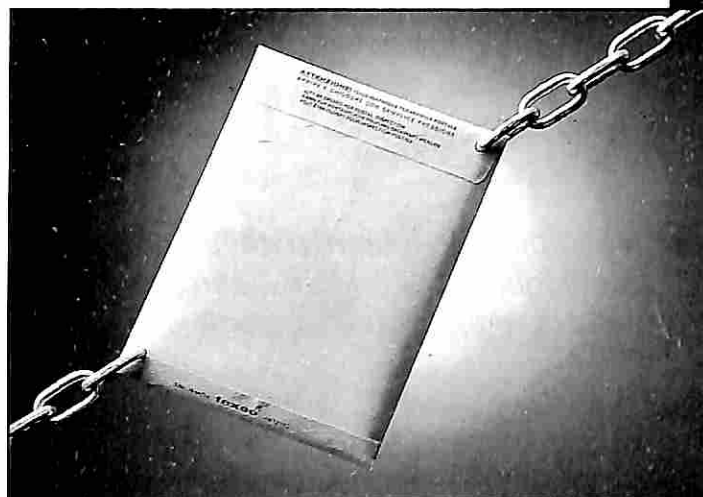
Tel. (0049-0)7031-871 521

Fax (0049-0)7031-877 128

BUSTE RINFORZATE A TRAMA  
SINUSOIDALE **texso**®



ETICHETTE AUTOADESIVE:  
LA TRADIZIONE NEL FUTURO



LEGGERE  
RESISTENTI  
ECONOMICHE  
IMPERMEABILIZZATE

**sales**

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

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

**G. GIUSTI**

21013 GALLARATE (Va)  
Via Torino, 8 - Telefono (0331) 781.368

CONCESSIONARIO:

CAVI - CONNETTORI  
ACCESSORI V.H.F.

**Batterie**

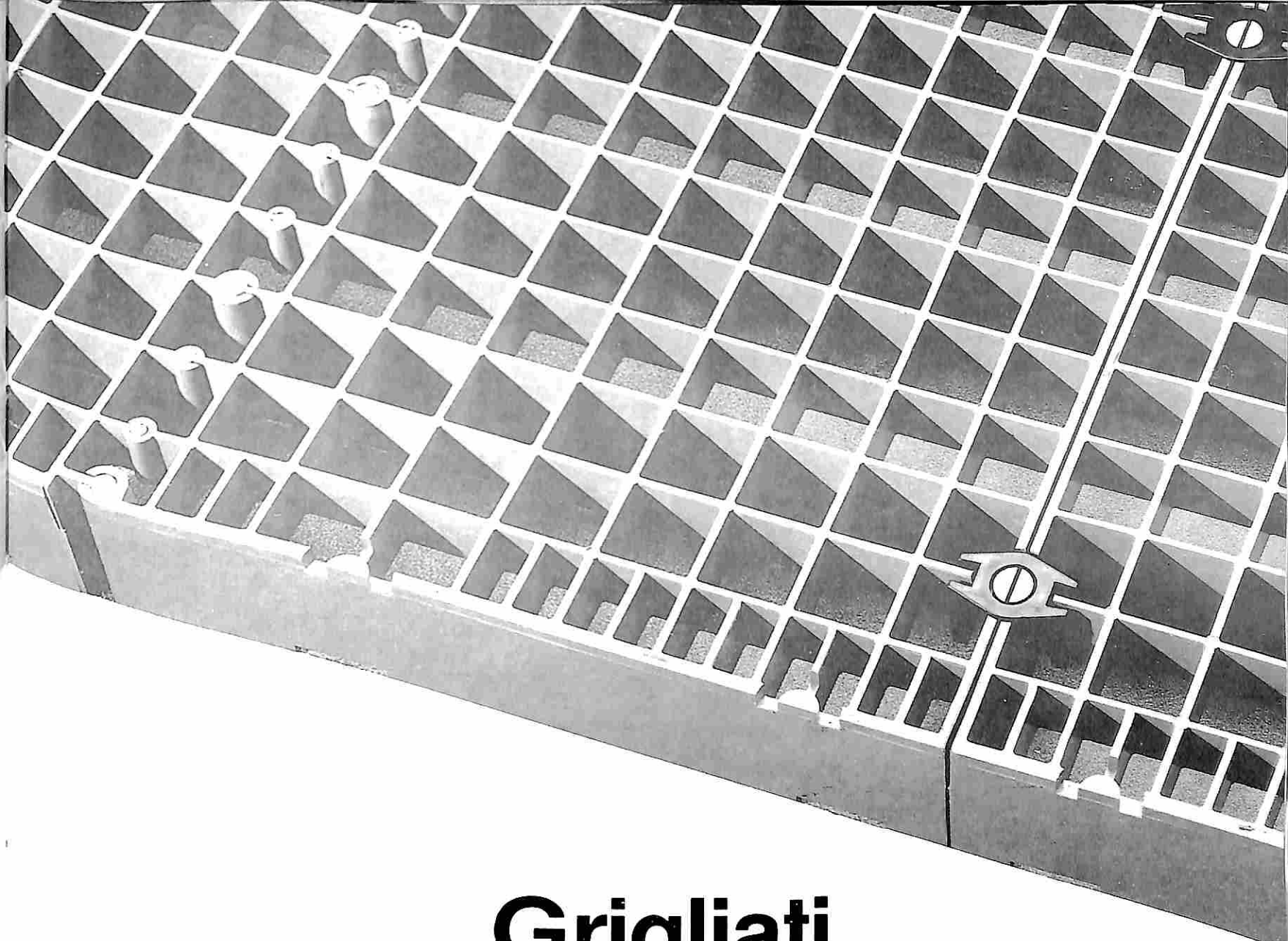


COMPONENTI ELETTRONICI



ICOM INCORPORATED

First in Communication



# 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 0331-826.553.

**1849** **Mazzucchelli**

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



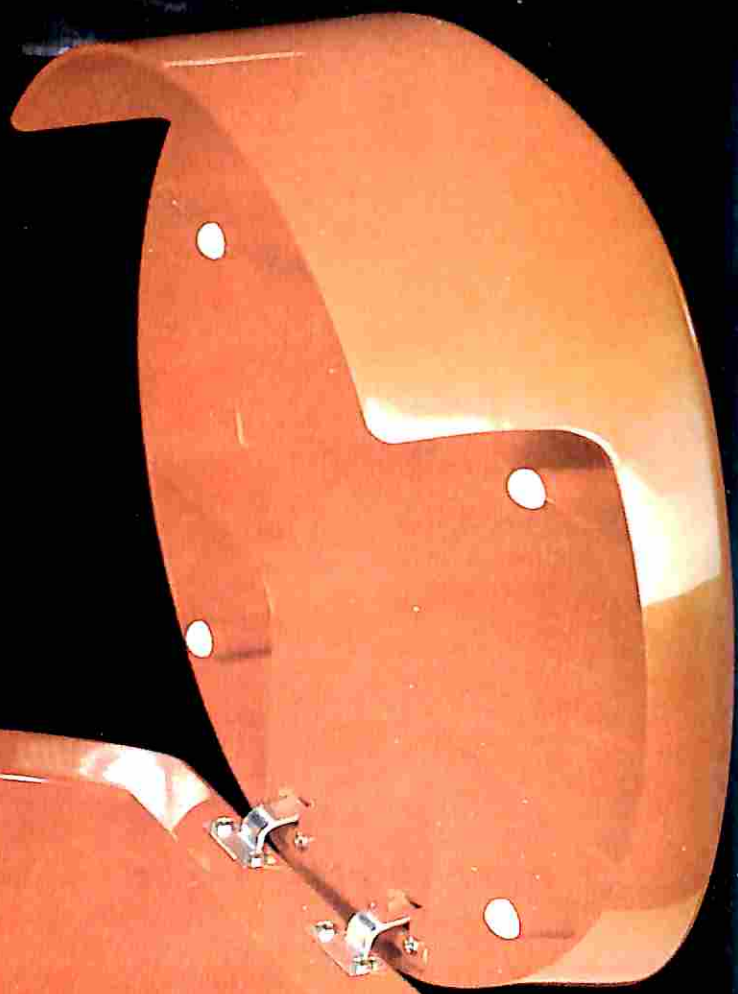


## SELVA

Elegante specchiera rotonda dalla linea moderna. Dotata di due lampade argentate per una uniforme diffusione della luce.

E' prodotta in resina ABS.

Dimensioni: diametro cm. 68.



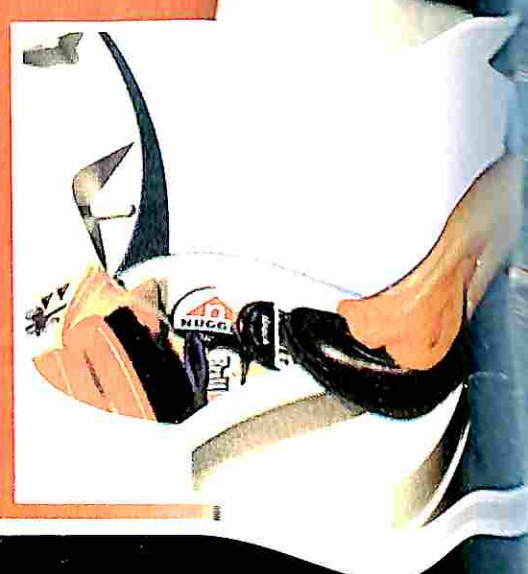
## ROLLE

Funzionalità, robustezza e sobrietà di linea conferiscono allo sgabello ROLLE un piacevole aspetto estetico.

Il Rolle indispensabile nel bagno può rivelarsi utilissimo in qualsiasi altro ambiente. E' dotata di un capace vano interno portaspazzole e di un appoggio per lucidare le scarpe ed ha una base antisdrucchiolevole.

Realizzato in resina termoplastica.

Dimensioni: altezza cm. 40 - diametro cm. 32.

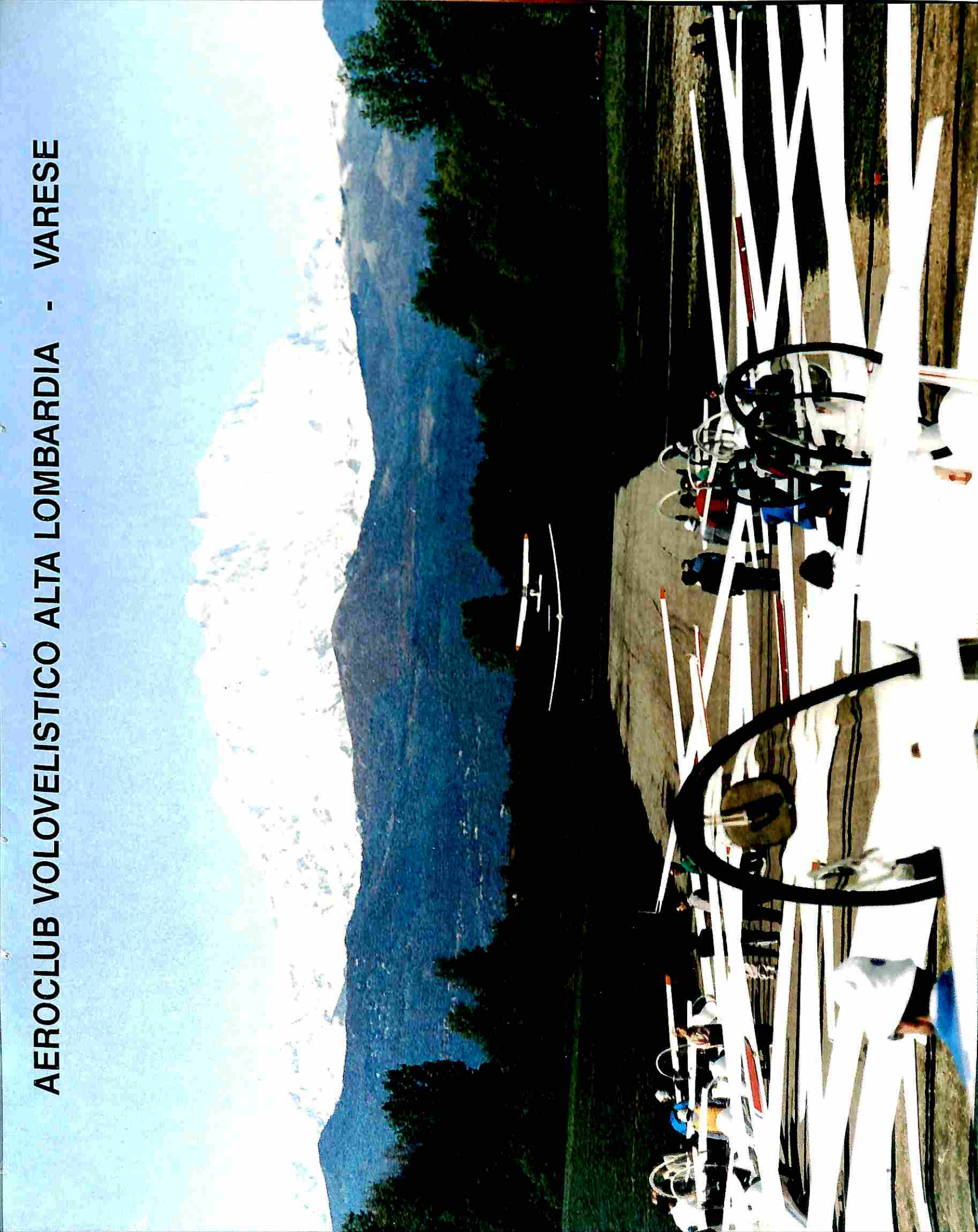


**PLASTICA**  
**ilma**

S.p.A. 21026 OLTRONA DI GAVIRATE/VARESE (ITALIA)  
Via Unione, 2 - Tel. (0332) 731.050 - Fax (0332) 730.330



# AERoclub VOLOELISTICO ALTA LOMBARDIA - VARESE





**A.V.A.O.** ASSOCIAZIONE VOLOVELISTICA ALPI OROBICHE

**A. V. A.** AEROCLUB VOLOVELISTICO ALPINO

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

*Aerei ed aliante a disposizione di tutti i soci:*

2 STINSON L 5, 2 ROBIN DR 400,

4 TWIN ASTIR, 2 JANUS B, 3 ASTIR STANDARD, 4 HORNET, 5 DG 300,

1 ASH 25, 2 DISCUS B, 1 MOTOALIANTE GROB G 109B

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

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