

VOLO
A
VELA

SETTE OTTO 1998

N. 258

La Rivista del Volevolanti Italiani





AEROCUB VOLOVELISTICO LARIANO

ALZATE BRIANZA - COMO

Tel. / Fax +39 (0) 31. 619250 - Freq. VHF 123.50

- Scuola per conseguimento licenza di volo a vela
- Scuola per conseguimento insegne FAI
- Stages primaverili per piloti stranieri

SPAZZOLE INDUSTRIALI

QUALITY SYSTEM
UNI EN
ISO 9002
by DNV
CERTIFICATE



SOCIETÀ ITALIANA TECNOSPAZZOLE

THE PROFESSIONAL CHOICE



CAMBRIDGE computers di volo 1999

Il migliore continua a migliorare!

Videata per il volo di trasferimento

ON - OFF + Audio

Media degli ultimi 30 sec. Di massa d'aria „netto“

Indicatore Sollfahrt-
diminuire la velocità

Calcolo del vento automatico



Media di salita o di discesa

Distanza dal punto

Altimetro con precisione di 2m

Intensità del vento in modalità automatica

CAMBRIDGE HA RAGGIUNTO I TRAGUARDI PREFISSATI PER IL 1999

°Il sistema di volo più avanzato a livello mondiale è stato migliorato ancora:

°In aggiunta alla componente del vento, a stato introdotto il rilevamento automatico della direzione e della forza del vento (vento vettoriale)

°Calcolo dell' angolo di planata intorno all' ultimo punto di virata fino all' arrivo. Tante altre informazioni.

°Collegamento di un PALM - NAV ad un logger 12 canali che indica su un schermo grafico la rotta di volo, i punti di virata e le zone proibite in contemporanea con il tema di gara. Il primo „strumento“ di volo che può venire utilizzato giornalmente !

°Commando sulla cloche sia per il calcolatore che per il GPS.

°Come sempre: L'aggiornamento è disponibile su tutti i sistemi S-ed L-NAV

Vendita, manutenzione, installazione:
TEKK , Klaus e Ursula Keim
Würmhalde 1

71134 AIDLINGEN

Tel-(0)7034-6523-13; Fax-14;

Car 0172-6110393- kkeim@T-online.de

Infos: www.t-online/home/kkeim und

www.cambridge-aero.com

by TEKK, the flight company

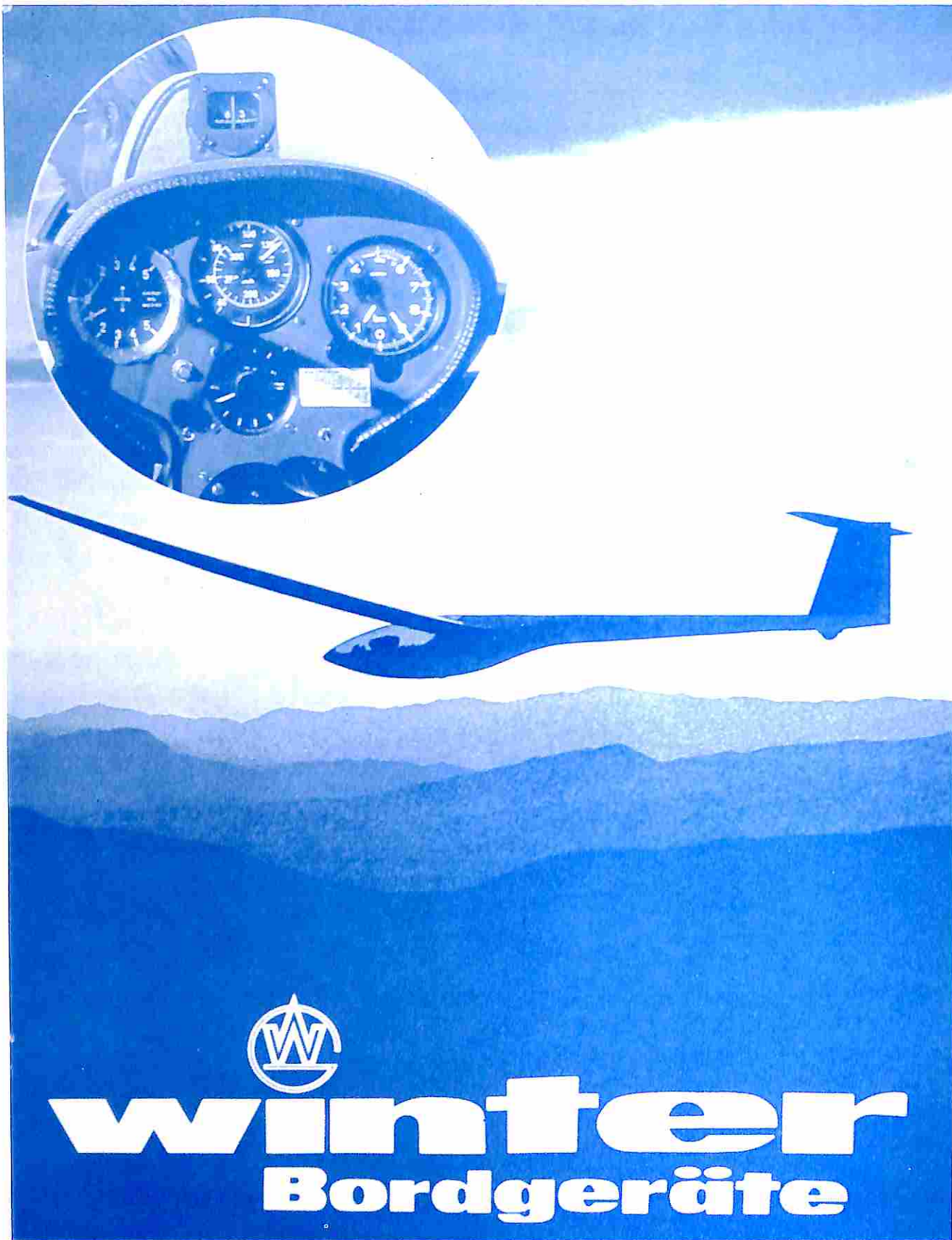
Glasfaser Italiana s.p.a.

ALIANTI	:	SCHEMPP HIRT	Discus cs, Discus 2, Ventus 2, 2ct, 2cM Nimbus 4, 4D, 4DT, 4DM, Duo Discus
		SCHNEIDER	LS4-b, LS8, LS6c, LS6-18, LS-10
		GLASER DIRKS	DG 800S, DG 800A e B, DG505, DG505M
		GROB	Twin "Accro"
MOTOALIANTI	:	GROB	G 109 B
STRUMENTI PNEUMATICI	:	WINTER E BOHLI	
VARIOMETRI ELETTRICI	:	ILEC SC7: vario + acustico ILEC SB8: vario + acustico + sollfahrt GPS-ASR: calcolatore di planata e interfaccia GPS ILEC SN 10: Flight Computer	
GPS FLIGHT INFORMATION CENTER :		FILSER LX 5000 Calcolatore di planata con GPS integrato - Vario, Sollfahrt - Audio - Presentazione grafica dei dati di Volo. Logger * * * Moving Map Database circa 5000 aeroporti, 600 piloni e 100 temi. Calcolo del vento: intensità e direzione. ZANDER COMPUTERS	
FLIGHT DOCUMENTATION SYSTEM :		VOLKSLOGGER FILSER LX 20	
APPARATI RADIO	:	BECKER AR 4201 FILSER ATR 720	
BAROGRAFI	:	WINTER	
IMPIANTI OSSIGENO	:	Mountain High EDS-D1 a domanda. Leggero, poco ingombrante, economico.	
RIMORCHI	:	ANSCHAU "KOMET" la qualità al prezzo più basso!	
VARIE	:	- dispositivo silenziatore per Stinson L5 "235" e per Robin DR 400 "180" R - dispositivo di avvolgimento e taglio del cavo sistema Tost, per Robin DR400 "180" R e Stinson L5	

manutenzione e riparazione di tutti i tipi di aliante e motoaliante e vari modelli di velivoli a motore
ramp test radio e avionica - controllo al banco di strumenti pneumatici e giroscopici
calibrazione e certificazione barografi

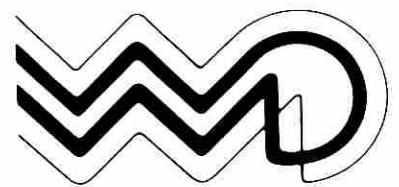
da oltre 30 anni al servizio del volo a vela

**24030 VALBREMBO (BG) - Via delle Ghiaie, 3 - Tel. 035.528011 - Fax 035.528310
e-mail: glasfase@mediacom.it**

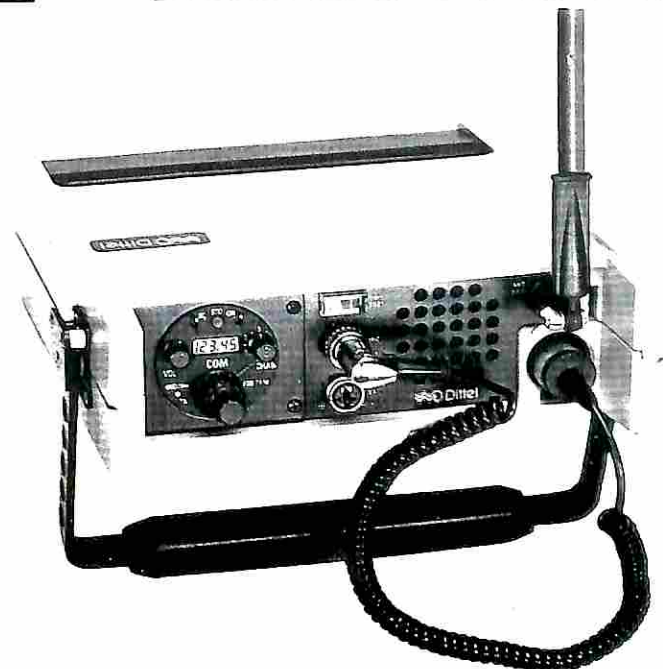


GLASFASER ITALIANA spa

VALBREMBO (BG) Tel. 035/528011 - Fax 035/528310



Walter Dittel GmbH



AVIATION COMMUNICATION SYSTEMS



VIA ALTMANN NR. 9 I - 39100 BOLZANO
Tel. 0471/543333 r.a. - Fax 0471/543301

ALEXANDER SCHLEICHER

I PERCHÈ DI UN SUCCESSO MONDIALE...

DA OLTRE 65 ANNI, LA SCHLEICHER COSTRUISCE ALIANTI CHE FISSANO GLI STANDARD COMPETITIVI.

SONO OLTRE 8600 GLI ALIANTI DA NOI COSTRUITI, IN LEGNO E TELA COSÌ COME IN KEVLAR E CARBONIO, PASSANDO ATTRAVERSO LA VETRORESINA.

I NOSTRI PRODOTTI NON SOLO VINCONO LE MASSIME COMPETIZIONI INTERNAZIONALI, MA SEGNANO LE LORO EPOCHE: IL K6, L'ASW20, L'ASH25 SONO GLI ESEMPI DI UNA SCELTA COSTRUTTIVA VINCENTE.

NESSUNO TRA I NOSTRI CONCORRENTI PUÒ OFFRIRVI UNA LINEA DI PRODUZIONE PARAGONABILE ALLA NOSTRA: DAL BIPOSTO-SCUOLA PER ECCELLENZA, L'ASK21, AL DOMINATORE DELLA CLASSE LIBERA L'ASW22B, I MOTORIZZATI CON MOTORE MID-WEST, PER FINIRE CON IL RIVOLUZIONARIO ASW27.

LA CONFERMA DEL RICONOSCIMENTO TRIBUTATO DAL MERCATO AL NOSTRO SISTEMA COSTRUTTIVO È IL VALORE DEL VOSTRO USATO SCHLEICHER!

- ASK 21:** BIPOSTO SCUOLA, SEMI-ACROBATICO, 17M., EFF. 35.
- ASK 23B:** IL FRATELLINO DELL'ASK21, MONOPOSTO PER SCUOLA E CLASSE CLUB, 15 M., EFF. 34.
- ASW 28:** CLASSE STANDARD, SUPERFICIE ALARE 10,5 MQ., PESO A VUOTO KG. 230, PESO MASSIMO AL DECOLLO KG. 525, MASSIMA EFF. 46
- ASW22B/BL:** MONOPOSTO CLASSE LIBERA FAI, QUATTRO VOLTE CAMPIONE DEL MONDO, 25M., EFF. 60, PESO MASSIMO AL DECOLLO 750 KG.
- ASH 25:** BIPOSTO 25M., EFF. 58, PESO MAX AL DECOLLO 750 KG.
- ASH25E:** COME SOPRA, MA CON DECOLLO AUTONOMO.
- ASH26M:** MONOPOSTO 18M. A DECOLLO AUTONOMO, EFF. OLTRE 50, DISPONIBILE ANCHE SENZA MOTORE.
- ASW27:** MONOPOSTO 15M.-FAI, EFF. 48, PESO MAX AL DECOLLO 500 KG.

DISTRIBUTORE PER L'ITALIA

AIR CLASSIC srl Via Lucento 126-10149 TORINO - Tel.011.290453 fax 2161555



la situazione... ...e il duemila

...parlarne lascia la bocca amara ma il silenzio è ancora peggio. Non sono mancate le sollecitazioni a scriverne ma solo qualcuno dei "vecchi" si è espresso in proposito, mentre i "giovani" non hanno manifestato programmi o critiche.

Dobbiamo sperare nel Briefing?

Se il Briefing di oggi fosse come quello di tanti anni fa potremmo nutrire buone speranze, ma se l'atmosfera ed i risultati sono quelli degli ultimi Briefing non abbiamo alcuna speranza.

Meglio adire le vie legali.

Essendo queste pagine "fuori causa", cambiamo argomento e rivolgiamoci ai nostri lettori per invitarli ad una maggiore collaborazione ed informazione circa i programmi, la cronaca, i pareri, le difficoltà che certamente non mancano e l'attività di volo, anche quella modesta perchè queste pagine non sono esclusive.

Ed a questo punto non può mancare l'invito a sottoscrivere nuovi abbonamenti ed a rinnovare quelli in corso. EccoVi qualche notizia in merito:

- abbonamento annuale: sei numeri di Volo a Vela ed almeno sei numeri di Aufruff L. 90.000
- abbonamento di partecipazione: come sopra + cravatta di seta + 24 fotocopertine L. 200.000
- abbonamento nuovo per chi non è mai stato abbonato L. 50.000
- per abbonamenti cumulativi di almeno cinquanta copie con invio unico presso il club: condizioni particolari da convenire
- per aderire alla Federazione aggiungere L. 10.000

In becco all'aquila!

Renzo Scavino



C. S. V. V. A.

COMITATO REDAZIONALE

Lorenzo Scavino
Carlo Faggioni
Giorgio Pedrotti
Attilio Pronzati
Plinio Rovesti
Emilio Tessera Chiesa
"Club Novanta"

AUFRUFF!!

Aldo Cernezzì

PREVENZIONE & SICUREZZA

Guido Enrico Bergomi
Bartolomeo Del Pio

PROVE DI VOLO

Walter Vergani

CAMPI DI VOLO

Achille Bardelli

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

Smilian Cibic

ARCHIVIO STORICO

Umberto Bertoli
Angelo Crivelli

VINTAGE CLUB

Vincenzo Pedrielli
Bruno Biasci

VIP CLUB & OSTIV

INTERNATIONAL EDITOR

Roberta Fischer
Via Giambellino, 21 - I 21100 VARESE

CORRISPONDENTI

Celestino Girardi
Paolo Miticocchio
Sergio Colacevich
Aimar Mattanò
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 Pedrolì
Via Soave, 6 - CH 6830 CHIASSO

POSTA ELETTRONICA

redazione@voloavela.it

**VOLO
A
VELA**  ®

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

FONDATA DA PLINIO ROVESTI NEL 1946

N. 256 SETTEMBRE/OTTOBRE 1999

ISSN-0393-1242

SOMMARIO

5	LA SITUAZIONE...E IL DUEMILA
7	CIAO SERGIO!
9 <i>fivv</i>	IL PUNTO DELLA SITUAZIONE
10 <i>mondiali</i>	PUNTI DI FORZA DI UNA SQUADRA VINCENTE
11 <i>la situazione</i>	UNA POLITICA ITALIANA PER IL VV DEL 2000 ASSISTEREMO AD UN "RISVEGLIO" ?? CARI AMICI.....
15 <i>dai campi di volo</i>	CREMONA TORINO CALCINATE VALBREMBO ALTO ADIGE
21 <i>la commissione</i>	COMUNICATO AI RAPPRESENTANTI INCONTRO CON IL PRESIDENTE DELL'AeCI TOKYO VISTA IN VOLO ARRIVANO I DG 505 ELAN "ORION"
23 <i>vintage club</i>	VIAGGIO IN GERMANIA
27 <i>novità</i>	FULMINI & SAETTE !!
29 <i>akaflieg</i>	LESZNO, CENTRALNA SKOLA SZYBOWCOWA
33 <i>prevenzione & sicurezza</i>	COLLAUDATO SISTEMA SALVATAGGIO ALIANTE
35 <i>competizioni</i>	ABBIAMO LETTO PER VOI TRAINATORI
36 <i>esperimenti</i>	L'AERODINAMICA DI LEONARDO DA VINCI
37 <i>rassegna stampa</i>	GRUMENTUM 1999
39 <i>aerodinamica</i>	
41 <i>vip club</i>	
42 <i>volovelainformazioni</i>	
43 <i>ultimissime</i>	

IN COPERTINA: ancora una foto anonima, ancora una riandare con la mente, ancora un cumulo di ricordi...

ABBONAMENTI 1999:

1 - SOSTENITORE	L. 500.000 + Aufruff + sciarpa e cravatta pura seta + 24 fotocopertine
2 - PARTECIPAZIONE	L. 200.000 + Aufruff + cravatta pura seta
3 - PRESENZA	L. 90.000

ATTENZIONE: - per aderire alla F.I.V.V. aggiungere 10 mila lire al versamento sul CCP 16971210
- per abbonamenti cumulativi "tutti soci = tutti abbonati" condizioni particolari
- per abbonati "nuovi" (mai abbonati) e solo per il primo anno: L. 50.000

REDAZIONE e AMMINISTRAZIONE: Aeroporto "Paolo Contri" - 21100 Varese, Calcinate del Pesce - Cod. Fisc. e Partita IVA 00581360120
Autorizzazione Tribunale di Milano n° 4269 del 20 marzo 1957 - Bimestrale, spedizione in abbonamento postale, art. 2 Comma 20/B
Legge 662/96, Filiale di Varese. Le opinioni espresse negli articoli impegnano unicamente la responsabilità dei rispettivi Autori. - È consentita la riproduzione, purchè venga citata la fonte. Telefono 0332.310073. Fax 0332.310023

STAMPA: Arti Grafiche Camagni - Como. **DIRETTORE RESPONSABILE:** Lorenzo Scavino





LETTERA A SERGIO BALDISSERRI

Caro Sergio,

Abbiamo avuto l'opportunità di guardarci negli occhi un'ultima volta, m'hai detto che avevi sperato di farcela... ma invece per te era finita....! Poi mi hai chiesto com'era andata a Grumentum, hai voluto dei dettaglie mi hai detto d'insistere. Ci son venute le lacrime agli occhi...ci siamo detti ciao tre giorni dopo te ne sei andato per sempre.

Ora dalla memoria riemergono i ricordi. E sono tanti...non potrebbe essere diversamente perchè son più di cinquant'anni di vita. Li abbiamo trascorsi sempre legati dalla comune passione per il volo a vela. Assieme abbiamo attraversato gli anni giovani della nostra vita, dei figli, del lavoro, e poi la maturità...ritrovandoci regolarmente sui campi di volo ai fine settimana, agli appuntamenti sportivi nazionali ed internazionali. Assieme abbiamo difeso e conservato l'autonomia del volo a vela a Vergiate dopo aver contribuito alla sua crescita e poi avvenne il trasferimento sul campo di Calcinate. Quante volte sei venuto a recuperarmi nelle condizioni più varie e nei luoghi più diversi? Difficile ricordarle tutte. Hai creduto nell'avventura di Policoro e ne sei stato un forte sostenitore.

Ricordo quanta fù la sofferenza e la tristezza per la perdita della tua amata Clelia... ma sempre con una grande fede e una grande forza d'animo hai sepolto nel tuo cuore queste ferite profonde. Sei stato per tutti noi un riferimento, sembravi immortale, tale la tua energia e l'intensità della tua vita sportiva, lasci un vuoto in noi che ti abbiamo conosciuto, ma anche un vuoto nel volo a vela perche la tua dedizione e la tua sensibilità andava a colmare i vuoti e le carenze che fatalmente si creano nel club.

Ora possiamo solo ricordarti, ma ci mancherai, come penso mancherai ai tuoi cigni che ogni mattina cercheranno invano di avvistare la tua canoa. Hasta siempre, Attilio



F.I.V.V. Federazione Italiana Voilo a Vela

Il punto della situazione

Diversi avvenimenti importanti segnano questa stagione ed avvicinandosi la data dell'annuale convegno dei volovelisti italiani (il 43° Briefing Due Torri) ritengo opportuno esporre alcune idee al proposito.

Cominciamo proprio dal "Briefing". È mio avviso che questa "convention" debba essere un'occasione di dibattito per tutti i volovelisti, che per esporre le loro idee sui problemi del volo a vela devono essere informati per tempo in modo che possano riflettere, consultarsi e prepararsi. Ho così chiesto a tutti i relatori che rendano anticipatamente e per iscritto le loro comunicazioni evitando di farlo durante l'evento, in modo da non sottrarre tempo all'Assemblea.

Intendendo dare l'esempio, approfitto dell'Aufruff in preparazione per inserire questo messaggio.

- 1) La FIVV, come scritto nella mia lettera ai volovelisti pubblicata sul n° 255 di "Volo a Vela", ritiene di essere il vero sindacato dei volovelisti perchè libera da ogni condizionamento derivante da contribuzioni con denaro pubblico, clientelismo, favoritismo, carrierismo e quanto altro. La FIVV non elargisce indennità di carica, rimborsi spese, gettoni di presenza come l'Ae.C.I. Essa è l'avvocato dei volovelisti, che però devono sostenerla associandosi e fornendole un pezzo del loro tempo lavorando per il bene della casa comune.
- 2) Le Federazioni Sportive Aeronautiche (FSA) verrebbero per la prima volta riconosciute dall'Ae.C.I. se il nuovo Statuto di questo Ente dovesse essere approvato nell'Assemblea all'uopo convocata il 30 ottobre. Non è detto che per questo la FIVV sia riconosciuta automaticamente come FSA del volo a vela, né che accetti di diventarlo. La FIVV a mio avviso potrà far parte dell'Ae.C.I. solo se la sua indipendenza resterà integra, se potrà far valere la sua voce, se avrà delega assoluta dall'Ae.C.I. che dovrà limitarsi al controllo di legalità e legittimità, nonchè di rappresentanza del volo a vela italiano presso la F.A.I.
- 3) Per raccogliere sponsorizzazioni, firmare contratti, assumere personale, assumere impegni finanziari, la FIVV dovrà diventare una SRL o fondare una "FIVV servizi Srl" in modo che Presidente e Consiglio non rischino il proprio patrimonio personale. Per fare questo occorre che un gruppo di enti o persone versino il capitale sociale e che vi sia un Amministratore.
- 4) La FIVV ha stretto un patto di solidarietà con le altre Federazioni di Sport dell'Aria (FIVL, FIVU, FIAM, FPS) ed opera di concerto con l'AOPA. Il numero complessivo di praticanti gli sport dell'aria così rappresentati è di circa 17.000. A mio avviso questo patto va mantenuto perchè la forza è nei numeri. Nelle 17.000 persone rappresentate vi sono Parlamentari, Dirigenti di importanti Dicasteri, e comunque persone che con i loro agganci personali possono semplificare l'accesso ai vari Dicasteri stessi ed ottenere una maggiore conoscenza dei nostri problemi da parte di chi ci governa.
- 5) La FIVV funzionerà se i volovelisti italiani sapranno esprimere un'efficiente Classe Dirigente. I volovelisti dovranno chiedersi cosa intendono loro fare per la FIVV, prima di domandare cosa la FIVV può fare per loro. Senza una classe dirigente managerialmente e politicamente preparata e ben disposta, non potranno essere raggiunti risultati di rilievo. La FIVV dovrà occuparsi dell'allargamento della base se vorrà mantenere vivo e vitale il nostro sport e continuare ad essere Protagonista in campo internazionale. Dovrà in poche parole preoccuparsi per tempo del ricambio.
- 6) Per questa ragione, la FIVV dovrà occuparsi specialmente dei piccoli gruppi nascenti, quelli che per essere troppo piccoli spesso restano al di sotto delle soglie minime del CONI o dell'Ae.C.I. e che alla FIVV si rivolgono non essendo rappresentati da nessuno.

WALTER VERGANI

Punti di forza di una squadra vincente

Alla luce dei risultati ottenuti a questi mondiali di Germania, possiamo davvero dire che il titolo conquistato da Giorgio rappresenta l'espressione del livello tecnico di una squadra ormai solida. Il titolo avrebbe, infatti, potuto vincerlo Stefano così come Thomas. I nostri avversari non temevano nessuno in particolare dei tre ma l'intera squadra italiana. Anche in standard (scusate l'immodestia) io e Luciano avremmo potuto ambire alla vittoria finale avendo guidato la classifica fino a metà campionato. Anche in questo caso gli avversari temevano la coppia la quale si è mostrata unita a terra oltre che compatte in tutte le fasi del volo.

La Libera aveva l'obiettivo primario di mettere a punto il volo di coppia in un contesto altamente competitivo come quello di un mondiale.

Il buon risultato complessivo è frutto di un potenziale presente da alcuni anni che si è potuto, come per incanto, concretizzare in quest'occasione grazie ad una concomitanza di fattori che ritengo essere:

1. La presenza del Coach. Lo definirei lo Stratega del successo.
2. Preparazione
3. Consapevolezza del livello
4. Motivazione
5. Sinergia del volo in team.

1. Il Coach è stato qualcosa di più di un semplice Coach. Il contributo di Kiki è stato determinante perché è stato il nostro vero punto di riferimento. Lucidità nel definire la tattica da adottare nella giornata in funzione della meteo e della posizione in classifica di ciascuno. Semplicità ed efficacia nella gestione del briefing giornaliero.

La sua presenza era costante lungo tutto il percorso, dava davvero l'impressione che sapesse tutto di noi; di come andassero le cose in volo per noi e per tutti gli avversari più importanti. Era costantemente in ascolto sulla frequenza tedesca e francese. Ci scandiva il ritmo per radio, addirittura ricordandoci di mangiare, bere ed altro...

Non abbandonava mai la radio fino all'atterraggio dell'ultimo dei nostri piloti.

Ma il suo contributo andava oltre questi aspetti tecnici. Per noi è stato il Papà, per la sua capacità di capire la psicologia di ciascuno. Nel momento dei giorni di riposo a catena ha organizzato briefing per tenere alta la tensione e la concentrazione. L'abbiamo apprezzato per la sua capacità di trasferire l'entusiasmo e carica motivazionale durante i nostri incontri che assumevano a tratti il sapore di un perfetto spettacolo da cabaret. RRRitmo, Banzai e Zen sono espressioni che rimarranno impresse nelle nostre menti con un significato a noi chiaro.

In ultimo la sua capacità nel relazionare con i membri dell'organizzazione costantemente, ogni giorno. Una capacità diplomatica che ci ha evitato per esempio di passare attraverso una protesta ufficiale per una penalità inferta per un errato settaggio di un logger.

Anche Smilliam è stato perfetto, soprattutto nel giorno in cui ha colto al volo l'occasione per fare pubblicità alla squadra italiana. Il giorno in cui alla standard non è stata convalidata la gara, infatti, l'organizzazione ha tranquillamente sorvolato sull'esito della stessa. Smilliam ha preteso la pubblicazione della classifica che ci vedeva abbondantemente primi ed ha indotto l'organizzazione a farmi raccontare al briefing com'era stata possibile l'effettuazione del volo.

2. La preparazione durante l'anno è stata a mio giudizio più mirata. Le ore d'allenamento sono state maggiori rispetto agli anni precedenti. Soprattutto con la formula del CID totalmente libero abbia-

mo a mio giudizio maturato una maggior confidenza nei voli di distanza. Infatti, durante il Campionato sono state assegnate due aree prescritte nelle quali abbiamo ben figurato. Sarà molto importante allenarsi a questo tipo di volo proprio in virtù del fatto che in Sud Africa questa formula verrà abbondantemente adottata in gara. Il concetto della formula ideata da Brian Spreakly è quello di una gara di velocità con punti di virata non definibili a priori (coordinate) scelti durante il volo in settori di gara obbligatorie. (Potremo approfondire l'esposizione delle regole in un articolo a parte).

3. Consapevolezza del livello. Ritengo l'intera squadra non soffra più da alcuni anni di complessi d'inferiorità. In sintesi non siamo più noi a curare gli avversari ma gli avversari a curare noi. Questo fatto ci conferisce più sicurezza anche se qualche volta dei fastidi in più prima della partenza. In alcune occasioni, soprattutto nelle giornate in cui le termiche erano strette ed era fondamentale non subire l'imbarazzo del gruppetto per salire con agilità, abbiamo dovuto giocare a nascondino tra le nubi prima del taglio di partenza perché costantemente pedinati.

4. Motivazione. Penso che questo sia l'aspetto più delicato per ciascun agonista. In un contesto così competitivo in cui il livello tecnico è molto simile per i primi dieci almeno di ogni classe diventa fondamentale trovare la motivazione al successo. Mi sento di dire che tutti noi avevamo la netta convinzione di volere e di dovere far bene, spinti anche dalla novità della presenza di Kiki che da questo punto di vista ha rappresentato un notevole contributo alla carica motivazionale.

5. Sinergia di squadra. E' passato davvero il concetto di vittoria di squadra al di là degli individualismi interni. Quattro occhi sono meglio di due, due variometri, due teste, due idee sono meglio di una. La coppia ha più chance di vincere. Naturalmente questo presuppone allenamento e fiducia reciproca. Non a caso le uniche squadre che realmente adottano la tecnica del volo in team hanno vinto: Francia, Germania ed Italia.

Ho visto per esempio gli Inglesi non interiorizzare la tecnica. Pur disponendo di ottime individualità capaci di vincere il mondiale si autolimitano nel risultato finale.

Al di là della tecnica (messaggi radio, centraggio della termica, utilizzo corretto delle velocità, accettazione temporanea del leader...) l'aspetto più importante per una buona riuscita del volo in team è l'accettazione che l'individuo arriva dopo la squadra. Il risultato di squadra è anteposto a quello personale. La contromedaglia è che l'eventuale insuccesso personale è bilanciato dal successo altrui. Per accettare questo fatto è necessario instaurare un rapporto di fiducia e di stima nei confronti del partner simile alla stima che si prova nei confronti di noi stessi. Quando si raggiunge questo equilibrio si è un team.

Per questo motivo il ruolo di Kiki è importante. Penso che la squadra nazionale non sia costituita dai soli sette piloti di Bayreuth. La squadra dovrà essere allargata a più componenti in modo che più piloti di livello comincino ad assimilare le tecniche del team. Si tratta di diffondere questa nuova cultura che ci consentirà di portarci nelle condizioni di avere una buona intercambiabilità di piloti.

Sento che il nostro livello sta crescendo ancora.

Finalmente anche noi abbiamo il nostro "Velasco".

RICKY BRIGLIADORI

Una politica italiana per il volo a vela degli anni 2000

Alla soglia del duemila il volo a vela italiano è in una situazione problematica che si potrebbe così riassumere:

- a) si deve prendere atto che per il v.av. non ci saranno, per il prossimo futuro, possibilità di contributi da parte dell'AeCI, anzi stando così le cose, se non si riuscirà a conferire poteri alla nostra Federazione, sarà il v.av. a contribuire al mantenimento dell'AeCI (vedi tessere FAI, etc.). Il v.av. dovrà autofinanziarsi (come già è per quasi tutto il resto del mondo);
- b) abbiamo in calendario l'organizzazione di un secondo mondiale a Rieti nel 2003;
- c) in maggioranza riteniamo che il Centro nazionale di Rieti sia in serie difficoltà gestionali;
- d) mentre l'AeCI sempre più dimostra di non essere in grado di gestire gli interessi e le esigenze, più che mai specifiche, per conto e per la necessità del volo a vela;
- e) e da gestire un sostanzioso pacchetto di problemi ai fini di rendere europea la nostra burocrazia.

Tutto questo mentre da tempo siamo senza una leadership.

È urgente assumere decisioni, stabilire un programma e le priorità di una possibile politica per il volo a vela italiano del 2000 condivisa da una consistente maggioranza ma da anni il nostro volo a vela procede come un decapitato. Abbiamo necessità di un vertice e questo dovrebbe essere il primo passo: creare una leadership, con uno scatto d'orgoglio, altrimenti siamo alla deriva, preda di angherie, di sogni, di chiacchiere e molti frazionamenti. Senza un vertice di prestigio perdiamo ogni possibilità di coesione e rimarremo incapaci di esprimere comuni denominatori. Oggi, se si coagula un gruppo di piloti, è solo per decidere obiettivi di breve visione: il calendario gare per es. Solo in questo caso si osserva un poco di vivacità e di interesse ma fra un numero sparuto di persone: e solo fra quelle direttamente interessate.

Se ci alziamo al di sopra dei problemi contingenti, per avere una veduta più generale, ci si ritrova fra visioni particolaristiche e sommersi dall'assenteismo. Perché questo vuoto? Esiste una potenziale soluzione? Sono queste le domande che ci dicono quanto preoccupante sia lo scenario! E ci dobbiamo rendere conto che il sole di Rieti non è più sufficiente per sanare carenze irrisolte e progressivamente accumulate.

Ci dobbiamo domandare quali le cause che hanno spinto il volo a vela nazionale in questo vicolo cieco? E perchè, soprattutto proprio ora, quando il nostro volo a vela raccoglie sul piano mondiale due risultati d'eccezione: un invidiabile piazzamento a Beyrouth e all'Italia, al territorio volovelistico di Rieti, viene affidata la gestione dei prossimi mondiali?

Proviamo ad analizzare i nostri errori e tralasciamo di imputare antichi e noti errori che provengono dall'esterno e che Walter Vergani ha elencato su "Volo a Vela". Pensiamo a qualche

numero e chiediamoci: quanti sono i piloti che rinnovano regolarmente il brevetto di volo a vela? Numero controverso ma credo si possa dire 1200. E quanti di questi piloti praticano le gare? 50? 60? Non arriviamo a 100. Possiamo quindi dire che solo una piccola parte del volo a vela italiano pratica l'agonismo ed è (nota bene) solo fra questi che vengono estratti i rappresentanti del volo a vela che assumono decisioni che influenzano l'intero v.av. italiano. Gli altri 1100 brevettati non sono rappresentati quasi per niente.

Questo cosa vuol dire? Conferma che abbiamo un v.av. piramidale dove al vertice esiste un piccolissimo gruppo di piloti che ha raggiunto un livello agonistico di reputazione mondiale, gruppo che si autogestisce e che guida il volo a vela nostrano (fatalmente, in modo egoistico, difficile da penetrare). Un vertice separato dalla base, non sostenuto da un solido corpo intermedio, con la funzione di essere supporto del vertice e collegamento coi neo-brevettati: quella ampia fascia di volovelisti a cui si dovrebbero prestare molte, ma molte attenzioni. Base e corpo intermedio che magari tifa per i vincenti di Beyrouth, che ne apprezza il risultato, ma che non partecipa ai lavori perchè si sente estranea.

Nella nostra italiana pochezza numerica l'errore è stato non curare nei dovuti modi e con intensità la crescita, la costruzione di questo corpo con la funzione anche di essere il sostegno ma soprattutto ricambio del vertice. Ci si rende conto che per troppi anni non s'è lavorato abbastanza per quelle attività che trasformano i brevettati in volovelisti. Non abbiamo prodotto "istruttori volovelisti", in sua vece abbiamo creato la barriera del brevetto a motore non configurandola come opzione ma come condizione. Abbiamo malauguratamente insistito a gestire noi a Rieti la scuola istruttori così come ha voluto il burocrate, invece di inviare i candidati a St. Auban, dove una struttura ad hoc per questa formazione esiste efficientissima guidata e condotta da veri professionisti del volovelismo, tutti con diamanti, migliaia di ore di volo, etc.

Ora, in carenza dei contributi dell'AeCI, il problema sembra esplodere. Oserei dire, positivamente, perchè questa situazione spinge all'analisi e constatiamo delle ovvietà che dicono:

- a) il volo a vela non è solo agonismo ma anche e soprattutto formazione;
- b) non ci saranno più contributi, i fondi, se li dovrà reperire autonomamente trovando vie proprie di finanziamento o di autofinanziamento e ciò obbligherà a lottare brutalmente contro tutti i balzelli imposti da una burocrazia che conosciamo solo in chiave negativa;
- c) che senza una conduzione efficiente, non frazionata, sufficientemente illuminata, le difficoltà aumenteranno.

L'AeCCVV – che riteneva dovesse assolvere il compito di elevare il livello qualitativo medio dei volovelisti italiani (un

poco la nostra St. Auban) – ora si ritrova con una flotta alianti inadeguata e senza un corpo istruttori qualificato a questo compito; invece, se prendiamo (come esempio del contrario) Valbrembo, gestito con competenza e con metodo manageriale investendo esattamente nella direzione della crescita dei piloti con la qualità dei mezzi (alianti biposto Duo Discuss 2+1, monoposti Discuss, un Discuss 2) questo club fa crescere la presenza dei suoi piloti fra quelli con insegne e con le presenze nella competizione. Un club che registra questo trend richiede una corretta pianificazione economica ed una politica di cooperazione che attira partecipazione perchè mirata ad obiettivi condivisi e concreti.

Dovrebbe essere un obiettivo primario per il nostro volo una politica di medio/lungo termine mirata a rimediare allo

“scollamento” esistente fra la base dei piloti con difficoltà ad avvicinarsi alle “insegne” e una “dirigenza” poco permeabile, più interessata ad obiettivi immediati soprattutto di tipo agonistico, piuttosto che ad una crescita reale (non solo verbale) della qualità del nostro volovelismo, oggi divenuta la più che probabile causa del disinteresse dei molti. E annichiti dobbiamo constatare quanto poco sostegno hanno quei pochissimi che oggi ancora, malgrado tutto, con solo spirito di servizio, si interessano al volo a vela italiano senza nutrire personali interessi. Al volo a vela italiano spetta ora il compito di credere e di lavorare per la sua federazione, ricordando i nostri errori di questi anni trascorsi per evitarli.

ATTILIO PRONZATI



Assisteremo ad un “risveglio”??

Ciao a tutti, scusate se non sono breve.

Prendo lo spunto dai messaggi che ho letto sul “cosa fare” per far crescere il nostro sport cercando di portare l’attenzione anche sul cosa fare per mantenere quel poco che in questi anni è stato dato al volo a vela e che per una serie di motivi rischiamo di perdere.

Parlo di Rieti e dell’AeroClub Centrale di Volo a Vela la cui situazione penso sia nota a pochi e quindi vi rinfresco gli ultimi fatti riallacciandomi all’articolo scritto nel ’96 e riporto il mio punto di vista nel tentativo di coinvolgere il maggior numero di volovelisti in una discussione che possa essere costruttiva per il futuro di Rieti e dell’AeCCVV.

Vi dico subito che il mio atteggiamento è molto polemico con l’attuale Consiglio e che sono impegnato con altri Soci che come me volano a Rieti in una vera e propria battaglia per via delle gravi irregolarità commesse a nostro avviso dal Consiglio prima, durante e dopo l’Assemblea annuale di approvazione del bilancio consuntivo che si è svolta a Bologna il 29/05/1999 (quanti di voi, se frequentatori di Rieti, sono stati convocati?). Naturalmente, non sono solo le irregolarità a scatenare la polemica; infatti queste si aggiungono ad una situazione che da anni vede un continuo degrado dell’AeCCVV che ritengo potrebbe e dovrebbe essere considerata la nostra St. Auban.

Dal ’96 all’Assemblea di Bologna

- Nella primavera ’96, l’intero consiglio (Presidente Pugnetti escluso) rassegna le dimissioni per via di una serie di incomprensioni con il Presidente stesso.
- Commissione e Federazione giudicano questa azione quanto mai inopportuna e chiedono ai componenti del Consiglio dimissionari uno sforzo per giungere alla naturale scadenza del mandato (mancavano pochi mesi) rinviando a

Bologna la discussione sul futuro assetto dell’AeroClub.

- A fine estate ’96 prende il via l’operazione pezzi di ricambio L19. Il Presidente vi partecipa nonostante alcuni pareri negativi riguardo l’opportunità che tale operazione fosse a carico dell’AeCCVV e che nella delibera del Consiglio fossero presenti delle condizioni (presenza di motori completi e copertura finanziaria da parte dell’AeCI) risultate poi non soddisfatte.
- A fine 1996 vengono rinnovate le cariche sociali dell’AeroClub e il programma presentato dal nuovo Consiglio guidato per la terza volta da Piero Pugnetti prevede tra l’altro la presenza di un nuovo Direttore con caratteristiche ben precise e in grado di dare una soluzione ai problemi gestionali che si erano venuti a creare durante i precedenti due Consigli. Inoltre Piero lasciò chiaramente intendere che a metà del suo mandato, in concomitanza con le nuove elezioni in AeroClub d’Italia, avrebbe lasciato la presidenza.
- Nel ’97, il Direttore designato (Bob Monti) viene spesso a Rieti e prende visione dello stato dell’AeroClub. Non ci sono novità di rilievo con le consuete difficoltà economico/finanziarie aggravate dalla forte esposizione bancaria legata all’operazione pezzi di ricambio L19. A fine anno viene presentato Jacky Clairboux come nuovo Direttore del centro.
- Il ’98 comincia con buona volontà. A fianco di Jacky arriva Giorgio Ballarati, ci sono programmi e, almeno per l’AeCCVV, si risolve il problema L19; tutto sembra avviarsi verso una nuova impostazione del centro ma l’illusione dura poco.
- Ci sono le elezioni in AeroClub d’Italia e Piero viene riconfermato consigliere risultando il più votato; voci dicono che avrebbe potuto tranquillamente essere nominato Vice

Presidente ma che vi rinuncia per non dover lasciare altre cariche incompatibili con la vicepresidenza dell'AeCI (tra cui la presidenza AeCCVV).

- Verso fine anno si accentuano i problemi. Per motivi diversi, ci sono le dimissioni di Cinzia, Pina, Jacky, Giorgio e del vice presidente Beppe Cosimi.
- Il bilancio del '98 è abbastanza negativo ma per fortuna salta fuori un contributo straordinario di 255 milioni da parte della Regione Lazio che consente un sostanziale pareggio.
- Il '99 porta la bufera all'interno del CONI. Taglio di fondi all'AeCI e di conseguenza drastica riduzione (per non parlare di azzeramento) di contributi a favore del Volo a Vela e dell'AeCCVV.
- Primavera '99 e Jacky già dimissionario vola in America e ottiene per Rieti i mondiali del 2003.

Il mio punto di vista

Sono un "romano" e ho cominciato a volare a Rieti nel '86 da neo brevettato diventando da subito un assiduo frequentatore. Poco dopo ho cominciato anche a rendermi utile (per quanto nelle mie possibilità) e nel '92 Piero mi ha chiamato nel suo Consiglio (per me prima ed unica esperienza di questo tipo).

Dopo un periodo nel quale ho cercato di capire e ho lavorato per l'organizzazione degli Europei '94, ho cominciato a manifestare il mio disaccordo con il tipo di gestione che Piero aveva impostato presso l'AeCCVV: Presidente iperattivo e incurante dei pareri dei suoi collaboratori, struttura del club male organizzata e mal gestita, costi di gestione eccessivi, utilizzo improprio dei mezzi e delle infrastrutture del club ed altro ancora. Il tutto è culminato con l'articolo che scrissi nella primavera del '96 e successivamente con il rifiuto da parte mia di ulteriore collaborazione in tale situazione.

Torno a scrivere ora con una situazione che a mio avviso per vari motivi si è ulteriormente complicata rispetto a quella di 3 anni fa e con un degrado progressivo dei rapporti tra le persone più vicine a Rieti che per questo dovrebbero essere le più motivate. Inoltre, da qualche tempo, ho la netta sensazione che attorno all'attuale Consiglio non vi sia più il consenso o l'indifferenza che ha permesso per 11 anni questo tipo di gestione. L'Assemblea annuale di approvazione del bilancio consuntivo ben si prestava allo scopo di manifestare il dissenso legato alla situazione sopra riportata e di spingere il Consiglio ad un confronto duro ma costruttivo sul futuro dell'AeCCVV.

La proposta che ho avanzato nel corso dell'Assemblea di Bologna e per la quale continuo a battermi prende lo spunto dalle seguenti considerazioni:

- Parte del Consiglio è inesistente (collegio dei Revisori dei Conti), parte è dimissionario (Vice Presidente e Rappr. di Specialità) e parte ha sempre manifestato pubblicamente la propria disponibilità a rimettere il mandato (2 consiglieri) per un totale di 7 componenti su 10.
- La situazione del club è estremamente pesante, aggravata ulte-

riormente dal fatto che i contributi sono divenuti oramai praticamente insignificanti e il lavoro necessario alla sopravvivenza stessa dell'AeCCVV richiede una squadra compatta e affiatata dove ogni componente svolga con responsabilità il compito che il Volo a Vela vorrà affidargli.

- Ai mondiali mancano 4 anni esattamente la durata del mandato di un eventuale nuovo Consiglio che potrebbe cominciare da subito a prepararsi al meglio per l'avvenimento. L'attuale Consiglio scadrebbe a fine 2000 e nel caso dovesse cambiare ci sarebbe un avvicendamento nel gruppo già impegnato nella preparazione al mondiale.
- Jacky Clairbaux è attualmente disoccupato in attesa di sapere cosa fare e non so fino a quando sarà disponibile ad attendere che il Volo a Vela si esprima in proposito, sempre che ci sia gente che come me pensa che nel futuro dell'AeCCVV, di Rieti e del Volo a Vela Italiano sia utile la presenza di un personaggio con le sue caratteristiche.
- In questa situazione, mi è sembrata cosa leale e democratica chiedere al Consiglio attuale (gli ultimi tre irriducibili Pugnetti, Aldini, Coggi) di dare le dimissioni e di convocare al più presto un'Assemblea dove, dopo un'esposizione chiara della situazione, ci si possa confrontare sulle proposte, sui programmi e sugli uomini che in qualche modo possano dare un futuro dignitoso all'AeCCVV.
- Naturalmente la richiesta non è stata accettata e per di più il Consiglio ha compiuto (a mio avviso e di altri partecipanti all'Assemblea) una serie di irregolarità tali da non poter far ritenere valida l'Assemblea. Per queste irregolarità, abbiamo scritto alle varie cariche istituzionali e siamo tuttora in attesa di risposta.

Nota

Riepilogo brevemente alcune delle contestazioni mosse al Consiglio per l'Assemblea di Bologna:

- Convocazione dell'Assemblea irregolare in quanto le lettere sono state inviate solo ad una piccola parte dei Soci
- Partecipanti all'Assemblea ammessi alle votazioni senza essere in possesso dei requisiti previsti dallo statuto per essere considerati Soci
- Bilancio presentato all'Assemblea senza la relazione e tantomeno la presenza del Collegio dei Revisori
- Voci di entrata e di uscita non correttamente spiegate all'Assemblea
- Mancato rispetto nella formulazione del bilancio di direttive in merito da parte dell'AeCI riferite anche agli anni precedenti
- Convocazione dell'Assemblea lontano da Rieti e in concomitanza dei Campionati Italiani che ha impedito la partecipazione di diversi Soci.

Ciao a tutti,

MASSIMO AMETTA

Cari amici...

ho letto con interesse le varie prese di posizione in merito all'Aero Club Centrale di Volo a Vela, e vorrei aggiungere un mio punto di vista su questo tema.

I dati che mi portano a certe conclusioni partono da quanto so di Rieti in generale, e da quanto ho osservato presenziando all'ultima assemblea dell'AeCCVV, alla riunione dell'IGC a Seattle, e, come invitato, ad una riunione informale del Consiglio dell'AeCCVV a Rieti durante le gare d'agosto.

Passando dal grande al piccolo, osservo quanto segue:

1. Il cielo di Rieti, inteso come una "riserva volovelistica" tra Sansepolcro e Monteroduni, è unico al mondo, e dovrebbe essere oggetto di una protezione formale da parte di un ente sovranazionale in quanto patrimonio dell'umanità, così come sono protetti la Grande Barriera Corallina australiana, o la città di Assisi. L'ottenimento di questo tipo di riconoscimento potrebbe offrire grandi vantaggi pratici per la tutela dello spazio aereo e la difesa da coercizioni ambientalistiche settoriali.

2. L'ente locale "naturale" per tutelare il cielo volovelistico di Rieti è l'AeCCVV, che in tal modo acquisterebbe una veste propria sovranazionale.

3. La fonte di reddito principale per l'AeCCVV dovrebbe essere basata sul suo ruolo come Centro di Volo a Vela Europeo. Questo richiede l'adozione di investimenti e strategie gestionali già sperimentate in Francia, da adattare localmente. A mio parere non si può "evolvere" gradualmente dalla configurazione attuale dell'AeCCVV ad una orientata al mercato volovelistico europeo, ma si dovrebbe ricominciare con un piano ex novo e vedere cosa si può recuperare della struttura attuale. Mi sembra di capire che esisterebbero oggi i presupposti politici, finanziari e di risorse umane per pianificare un simile sviluppo, ma non la motivazione della base volovelistica.

4. L'attuale struttura dirigente dell'AeCCVV è formata da persone volenterose, in parte afflitte da una visione di essere state "attaccate" duramente e ingiustamente. Questo purtroppo gli ha dato la possibilità di autogiustificare comportamenti illegittimi, quali le modalità di convocazione dell'ultima assemblea, chiaramente non conformi alla legalità statutaria dell'AeCCVV. In parole povere, quella assemblea non è valida, per quanto gli atti formali successivi (votazioni, verbali, ecc.) si sforzino di ignorare questo vizio di base.

5. Una volta accettato passivamente dalla base un comportamento illegittimo della dirigenza, che, ripeto, mi sembra che ritenga di agire così per il bene dell'ente, diventa praticamente impossibile raccogliere i consensi e le collaborazioni necessari per un piano di crescita su base europea, sia internamente nella base volovelistica, che nelle forze politiche locali, usualmente molto caute a non appoggiare, al di là delle belle parole, gruppi dirigenti che non godano di un consenso indiscusso del settore che rappresentano. Urge ripristinare almeno una parvenza di legalità e di rispetto per le procedure statutarie assembleari, che essenzialmente significa rispetto per i soci dell'ente.

6. Il mondiale del 2003 deve essere strettamente integrato nel piano di rilancio dell'AeCCVV a livello europeo.

7. E' a mio avviso impressionante come si sta sprecando l'occasione "Kiki". Si era riusciti a catturare un dirigente che già ebbe una storia di successo in un progetto simile di internazionalizzazione di un centro, e poi lo si perde con mille meschine, invece di compensarne le varie manchevolezze. E' un po' come rubare alla concorrenza un chef gastronomico di spicco per aprire un nuovo ristorante di classe, e poi denigrarlo pubblicamente per come lava male i piatti, e perché non sa amministrare il ristorante. Ho visto di persona come Kiki a Seattle era riuscito a superare da solo ogni genere di difficoltà per far assegnare il Mondiale a Rieti (incluso il fatto notevole che non ci si era nemmeno preoccupati di far inserire per tempo la candidatura nell'agenda dei lavori della IGC... fu Angela Sheard, nella sua veste di segretario dell'IGC, che risolse il problema suggerendo interpretazioni "molto elastiche" delle procedure), basandosi sul suo ascendente personale sui delegati che inizialmente nemmeno pensavano ad una candidatura alternativa a Ephrata. Si è trattato di una dimostrazione di savoir faire politico concreto, espressa in voti a favore di Rieti in una votazione che davo per persa ancor prima di incominciare.

8. Spero ardentemente che al Briefing di Bologna sul tema di Rieti si possa assistere ad un "risveglio" del volo a vela italiano. Non riesco a spiegarmi perché tante persone fin troppo intelligenti non possano liberarsi da un senso di fatalismo per me sempre più incomprensibile, e non affrontino finalmente il tema di Rieti e dell'AeCCVV con la grinta e l'efficacia necessari per risolverlo.

Good luck,

ALVARO DE ORLEANS-BORBON

CREMONA - primi d'Agosto a Pavullo; ricordi della nostra storia, incontri e tanta voglia di volo

Dopo una breve fase organizzativa arriva il consenso: "Siete autorizzati a portare i due alianti a Pavullo!". Non sorpresi, ma felici della fiducia riposta in noi, io, Fabiano e Marco con l'interessamento di Renato, proprietario di un secondo carrello, carichiamo con l'indispensabile supervisione di Gualtiero, i due Libelle (STD e CLUB) che raggiungono Pavullo il primo di Agosto. Abbiamo una settimana di tempo, se le condizioni lo permetteranno, per rivivere una parte significativa della storia del nostro volo a vela. La mente ci porta subito a commentare la tenacità di TEICHFUSS, con le sue progettazioni, del comandante NANNINI, e quel dì, il 28 settembre 1958, quando con un aliante Canguro Guido Antonio FERRARI conquistava il record italiano, tuttora imbattuto, di guadagno di quota con 9.013 metri, su quota assoluta di 10.031 metri, in volo d'onda, da Modena al Monte Cimone.

Troviamo, come del resto è nello spirito di chi ama il volo, una fraterna accoglienza.

Giuseppe si fa in quattro per risolvere i nostri problemi logistici, Daniele con il traino, un perfetto ROBIN, si mette a completa disposizione, pregandoci di avvertirlo ogni qual volta avessimo delle necessità.

Iniziano i primi voli, non nascondono con qualche apprensione in merito all'atterrabilità della zona ed al difficile orientamento, dovuto anche a temporali pomeridiani, che con cronometrica precisione ci costringono a terra nelle prime ore del pomeriggio per i seguenti tre giorni. Nel frattempo abbiamo modo di conoscere Dominic e Fabio con i quali subito si crea coesione. Sono venuti da Sassuolo, con due alianti motorizzati PIK 20e; ci danno alcune "dritte" sulla orografia della zona e sui percorsi sicuri, si vola anche insieme. Daniele nel frattempo, ogni mattina, si presenta con la situazione meteo, dispiaciuto dell'evolversi di una perturbazione che viene ad interessare con insistenza l'appennino tosco-emiliano.

L'impressione è che l'aeroporto sia a nostra disposizione; troviamo gente speciale, che al termine dei voli con grande umanità ed umiltà attorno ad un tavolo, cui siamo stati invitati, racconta del passato, facendoci comprendere quanti sacrifici siano stati fatti per raggiungere i livelli attuali e quanta caparbietà ci sia voluta per difendere e salvaguardare questa attività sportiva nel modenese. In effetti, anche i frequentatori occasionali che abbiamo incontrato sul campo, ci hanno stupito nella partecipazione e nell'interessamento a noi. Forse tutto questo è dovuto anche ai grandi spazi di Pavullo, dove l'accostamento risulta naturale e le strutture fanno pensare più ad un

parco che ad un aeroporto con limiti e divieti. Una mattina, durante la preparazione degli alianti, si avvicina un anziano signore che oltre ad essere attento alle nostre operazioni, si presenta dichiarandoci la sua veneranda età anagrafica. Il suo racconto termina indicandoci con un segno la vecchia ciminiera che, in linea con la collinetta di lancio, era stata luogo di un rovinoso atterraggio in stallo che rimarrà fortunatamente per lui solo un brutto ricordo. I giorni trascorrono veloci, i voli si allungano, ed il tempo migliora, Cimone ed Abetone non sono più sconosciuti e arriva il fuoricampo di Fabiano. Vola da cinque ore e più, mentre io e Marco abbiamo diviso nella penultima giornata di permanenza il Libelle Club. Sono le 17,30 circa e mi trovo a 10 Km. dal campo mi mantengo a 2000 metri in attesa di Fabiano che si trova in difficoltà nella zona di Sassuolo. Lo chiamo, riesce a far quota sull'aeroporto decide di tornare, sono solo 27 Km. Un violento temporale lo costringe a deviare verso Vignola dove si infila in un campo sotto la pioggia. L'atterraggio fortunatamente causa solo lievi danni all'aliante; io e Marco durante il recupero ci rendiamo conto che l'angelo custode esiste. Tutti gli ostacoli insidiosi per un fuoricampo erano presenti; linee di alta e media tensione, fabbricato in testa con relativa antenna da radioamatore (5 metri circa), linea telefonica con pali ravvicinati, fossato con adiacente strada d'accesso, mancava solo una piscina per tentare l'ammarraggio!!

L'ultimo giorno Pavullo vuole farci un regalo. Arriva un modesto venti S-W che ci fa decollare per pista 20. Daniele mi avverte che la cosa non sarà molto piacevole. In effetti le turbolenze al traino erano particolarmente fastidiose ed il Libelle Club sulla barra non è proprio il massimo. Provo l'ebbrezza della termonda, con un laminare che in un costante +1,5 mi fa salire di circa 1000 metri dalla quota di 1800 dove avevo faticato a centrare l'ascendenza. Dominic e Fabio sono altissimi, sono arrivati prima al Cimone. Sono contento è la mia prima volta, riesco a provare la termonda e la salita a fianco della nube, non resisto, cambio frequenza e saluto Cremona dove mi risponde il mio istruttore, Mario, che è in volo sul traino. Ora devo scendere, è il turno di Marco.

Grazie Pavullo, grazie a tutti Voi che ci avete fatto rivivere momenti così profondi ed umani e nel contempo permesso di provare l'indicibile gioia di staccarsi da terra e volare col sibilo del vento!!

DAVIDE SPOTTI

TORINO

Caro Lorenzo, cerco di spiegarti in breve che cos'è il "PASS15" e com'è venuto fuori l'articolo che segue: "Il mio primo volo in aliante". Il "PASS15" è un'iniziativa del Comune di Torino che ha sponsorizzato totalmente 100 voli in aliante per i giovani residenti a Torino e Provincia nel quadro di quanto è previsto a favore dei giovani quindicenni: ragazzi e ragazze, appena compiuti i 15 anni, ricevono un carnet di biglietti che vanno dal buono d'ingresso al concerto rock, all'abbonamento ai musei, al biglietto per volare appunto in aliante.

Alessandro Sola, che ha volato per la prima volta con me, è stato invitato a scrivere un suo commento sul volo che si è svolto con sgancio a 600 m., per concludersi con un veloce passaggio prima dell'atterraggio.

GIUSEPPE CAIMOTTO

Il mio primo volo in aliante

Mi sono entusiasmato quando ho scoperto che solo perchè ho quindici anni e sono di Torino potevo provare l'emozione del volo a vela.

Già immaginavo che volare in aliante sarebbe stata un'esperienza memorabile, perchè sapevo che mi sarei sentito veramente "in aria", sensazione che non si prova su un aereo di linea. Ma immaginare di volare è sicuramente diverso che provarlo...

Finalmente ero lì, sull'ampia distesa di prato dell'Aero Club, vicino all'aliante ancora appoggiato su un'ala, che un minuto dopo mi avrebbe portato su. Le parole esperte del pilota, l'allacciamento del paracadute e delle cinture, le previsioni su come eseguire l'atterraggio mi hanno fatto provare l'emozione di chi sta per volare per la prima volta.

Non ci sono parole per descrivere come ci si sente nel momento del decollo: l'aliante comincia a muoversi e dopo qualche secondo il suolo si allontana gradualmente dalla mia vista con una confusa sensazione di spostamento che i miei sensi percepiscono in modo strano, probabilmente non essendone abituati.

Dopo qualche attimo, m'accorgo di un inaspettato rumore e subito dopo noto che l'aereo, che prima mi stava trainando, si sta spostando da un lato lasciando libero il velivolo dal quale, un po' spaurito, resto a guardare.

In questi attimi mi sono sentito teso, ma quando il pilota mi ha avvertito che voleva provare a far perdere un po' di velocità all'aliante, ero più che teso: sentivo che ero rivolto verso l'alto e subito dopo, sempre più velocemente, verso le case sotto di me; non mi sono mai divertito tanto!

Dopo questo brivido, mi sentivo più a mio agio e il pilota ha cominciato a farmi prendere dimestichezza con quella manopola nera che forse non trattavo abbastanza gentilmente.

Bastava una piccola pressione sulla cloche e su uno dei pedali per inclinare le ali e cambiare immediatamente direzione.

Il momento più entusiasmante è stato l'atterraggio: non avevo avuto il tempo di rendermene conto che ero con la faccia rivolta verso il prato sotto di me e mi pareva di poterlo toccare perchè mi avvicinavo sempre di più con una drastica accelerazione fino a quando l'aereo non ha cambiato direzione volando a pochi metri dal suolo a una velocità che per me era da vertigine. Vedevo una casa davanti a me, alla stessa mia altezza che si avvicinava sempre di più alla punta dell'aliante ma all'ultimo momento con una manovra "da urlo" l'aliante ha guadagnato quota. Ero molto teso e con la coda dell'occhio, avevo notato mi ritrovavo di nuovo per aria ... ma ancora per poco. Infatti dopo alcune virate delle quali non mi ero quasi reso conto, ero di nuovo vicino all'erba e la ruota dell'aliante aveva già toccato il suolo rimbalzando in modo strano.

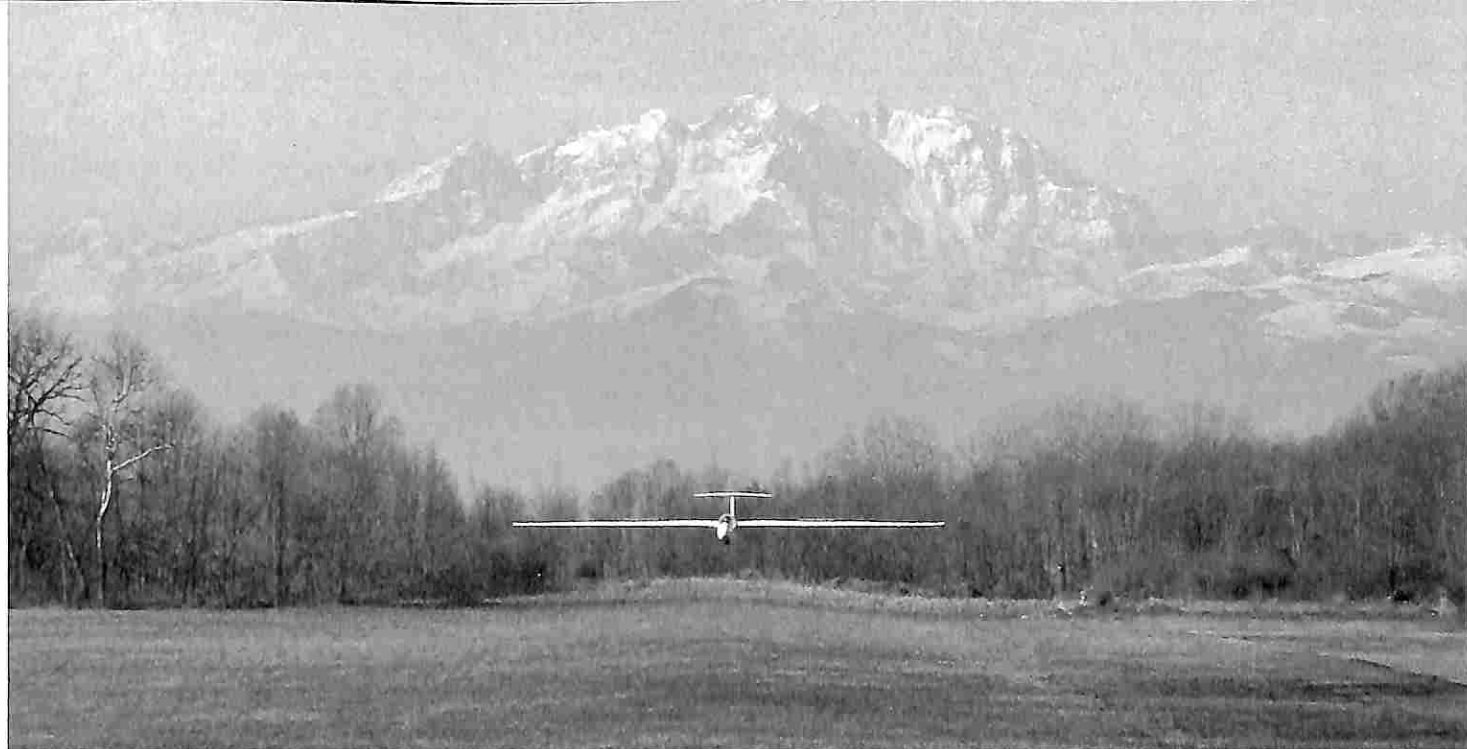
Ero ormai fermo e il mio intensissimo primo volo era finito: mi ero veramente divertito con una esperienza abbastanza insolita che non finirebbe mai di emozionarmi

ALESSANDRO SOLA

crossair 
c l e v e r & s m a r t

Grazie a 2700 collaboratori motivati e alla più giovane flotta d'Europa con 66 aerei, ogni giorno effettuiamo più di 400 voli verso oltre 100 destinazioni in una trentina di paesi d'Europa.

Per informazioni e prenotazioni contattate la vostra
 agenzia di viaggi o Crossair Lugano,
tel. +41(0)91/610 12 12.



CALCINATE - Il Guardone

Da tempo occupo i fine settimana a Calcinate del Pesce in qualità di seggiolaio e spettatore un poco invidioso di coloro che si cimentano, allievi e non, nel volo a vela.

Il volo è stato per tutta la mia vita una grande passione ma la mia imperfetta vista mi ha impedito da giovane di accedere all'Accademia Aeronautica e gli enormi impegni di lavoro poi mi hanno costretto in questa scomoda posizione: quella del guardone.

Soprattutto gli allievi mi attirano perché vedo in loro il mio profondo, indistruttibile desiderio di apprendere il volo, una disciplina difficile ma di grande soddisfazione.

Gli allievi di questo corso sono tutti giovani, belli, aitanti, scattanti, pronti e decisi. Sembrano non avere neanche differenza di sesso, di censo e di età tesi come sono a perseguire un sogno coltivato da tempo ed ora finalmente realizzabile. Eppure ad un più profondo esame dei loro atteggiamenti si capisce che hanno personalità ben distinte tra di loro. Come è giusto che sia. C'è infatti lo spavaldo, il tranquillo, il chiacchierone, quello che lavora più degli altri, quello che sa già tutto, quello che ascolta timidamente in disparte. Diversi tra loro ma fortemente identici nel perseguire con ostinazione la passione del volo silenzioso.

L'istruttore del sabato e della domenica ha circa trentacinque anni, parla poco, non schiavizza nessuno, appare sempre come distaccato da tutto ciò che lo circonda, istruisce infaticabilmente tutti coloro che la scuola gli passa. Diventa diverso, vivace, quasi aggressivo quando può salire sul Robin e trainare gli aliati. Gli occhi gli si illuminano, entra nell'abitacolo, sinuosamente, con l'agilità di un gatto. Porta il Robin in volo come pochi lo sanno fare. Il suo modo di trainare è perfetto, senza scosse anche con vento turbinoso. Quando è in volo, sul Robin,

sembra proprio nel suo mondo, su di una nuvola a motore. E' felice.

Si chiama Antonio Mansi e sono sicuro che tutti sono contenti di volare con lui e che un volo istruttivo con lui diventa distensivo, ammesso che un volo istruttivo lo possa essere.

Ma gli allievi sono il mio obiettivo principale e su uno in particolare ho focalizzato da tempo la mia attenzione in quanto diverso da tutti gli altri. E' ciarliero, pronto nella battuta, determinato ma mi è antipatico in quanto ogni volta che mi incrocia riversa su di me uno sguardo di biasimo, di compatimento quasi. Ha sempre un cappellino in testa porta gli occhiali scuri, scarpe da tennis ed un giubbotto di pelle nera assai vistoso che meglio si adatterebbe ad un giovane. Dovrebbe sfiorare i sessant'anni, come i miei, perché al di là della ostentazione di grande vitalità e dell'abbigliamento sportivo, noto che qualche volta è affannato quando deve spingere il K21 dall'hangar alla testata pista. Non mi è simpatico ripeto ma lo invidio molto per l'impegno che pone in atto per cercando di ottenere la realizzazione di un sogno.

L'ho sempre seguito, sabato e domenica, per un lungo inverno, con il vento e con il freddo, quando era solo e quando era con altri, quando ansimava per la fatica o quando entrava nell'abitacolo, finché la nebbia ha lasciato finalmente strada al sole.

Mentre ammiravo mamme (belle) solo interessate alla tintarella e bambini (vocanti) che sguazzavano in piscina, ormai ingessato su quella maledetta collosa panchina, quasi mi perdevo quella scena. Il K21 I-NIBO era atterrato morbido (ma ormai, devo ammetterlo, non era più un caso) con ai comandi il mio antipatico coetaneo allorché, incredulo, ho udito Antonio Mansi che gli lanciava un perentorio "resta al tuo posto

perché ora ti fai un volo da solo". Dopo di che con passo felino si avviava verso il suo amato Robin e fatto scendere il pilota, installatosi ai comandi, iniziava le procedure di decollo. Ero talmente immedesimato in quella situazione che addirittura mi era parso di udire, forte e chiaro, tutta la sequenza radio che quel' antipatico allievo pilota snocciolava ormai sicuro: "Calcinante India Bravo Oscar pronto al decollo" ed anche il faticoso "cavo teso".

Quando ho visto anche il pollice alzato e la semiala sinistra che saliva quasi verso il cielo mi è quasi sembrato di entrare anch'io nella cabina del K21 e di ascoltare così la voce calma e rassicurante di Mansi che dichiarava "Bravo Bravo decolla per 500", mentre il "a discrezione Bravo Bravo" che proveniva dal di fuori mi sfilava via quasi inascoltato. Mi pareva addirittura di tenere ben stretta la barra in mano, di sentirmi stranamente calmo finché un leggerissimo strappo mi ha tolto da quel torpore per avvisarmi che stavo per essere trascinato, come il pilota vero, verso la più bella avventura della sua e della mia vita. Seguivo senza fatica il Robin che nelle mani sapienti di Mansi aveva iniziato una progressione decisa e continua. La ruota del K21 si è staccata di un metro da terra ed abbiamo aspettato al varco, ormai indissolubilmente legati, il decollo del Robin che come liberato da un fardello saliva poi dolcemente verso un cielo privo di nubi. Abbiamo incollato il K21 dietro al Robin all'altezza giusta e senza sbandamenti, ma forse era il Robin che seguiva noi.

Il duo, un tutt'uno indissolubile, è salito sempre più: 300 mt, 400, 450, 460, 470 (ci siamo quasi) 480, il Robin è sempre lì, 490, spazio libero a destra, il pomello giallo è sempre lì, il Robin, sornione, sembra in attesa, 500 mt. è ora. Rien ne va plus!

Abbiamo tirato la pallina gialla osservando poi, quasi increduli, il cavo che si allontanava velocemente mentre il Robin si buttava in una picchiata ripidissima a sinistra. Un'ultima furiosa occhiata al nostro cordone ombelicale che si allontanava imprevedibile ed abbiamo virato leggermente a destra im-

desimandoci nel rispetto delle consegne più e più volte ripetute in questo lungo anno di istruzione.

Uno sguardo all'altimetro, uno all'anemometro, trim per 85 km. (contro i soliti 80) e siamo andati alla ricerca degli abituali riscontri. Sentivamo, o almeno credevamo di sentire, solo il fischio del vento.

Accidenti l'anemometro segnava quasi 100 all'ora e eravamo ancora in sottovento. Leggera cabrata, virata a sinistra ed il filo di lana è andato a destra, raddrizzata ed il filo di lana ha continuato a stare a destra. Come mai Mansi non ci ha corretto? A già Mansi è sul Robin sparito all'orizzonte!

Con l'altimetro a 400, ci è sembrato opportuno avviarci verso la prenotazione. Abbiamo continuato virando sempre a sinistra (quel giorno a quella a destra proprio non ci abbiamo pensiamo), il filo di lana se ne andava sempre un poco a spasso, la pallina non sapevamo neanche dove fosse. Interessano solo altimetro ed anemometro. Abbiamo chiamato, caspita ma con quanto anticipo, la prenotazione a 300, abbiamo smaltito con alcune virate l'eccedenza, abbiamo chiamato il sottovento, ma la sigla del K21 l'abbiamo dovuta leggere sul cruscotto ed abbiamo ricevuto da terra, ed è una sorpresa, la conferma calma e precisa "pista libera". Abbiamo aumentato la velocità a 100, ci siamo ricordati, strano, anche di tirare le cinture, abbiamo indirizzato il K21 verso la cascinetta, abbiamo sfilato l'isolotto, eravamo un poco più alti del solito alla prima virata, abbiamo provato i diruttori e ci siamo abbassati un poco, li abbiamo azzerati e ci siamo rialzati quasi di colpo. Mentre il nostro I - NIBO percorreva il tratto di base siamo riusciti a sbirciare la pista, abbiamo virato a sinistra in finale ricontrollando la velocità ed aggiustandola, abbiamo estratto un poco i diruttori, abbiamo cercato il punto di mira (ma perché è così lontano e basso?), fuori ancor più i diruttori, in un battibaleno la pista si avvicina, abbiamo iniziato a raccordare troppo in fretta infatti siamo un poco alti, sradichiamo i diruttori, tocchiamo, saltelliamo, tocchiamo, saltelliamo ancora un poco, ci fermiamo.

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 0362/502323
tel. abitazione 0362/558724

20031 CESANO MADERNO - MI - Via Nazionale dei Giovi 83



Ricordo bene quella frase “è” il peggior atterraggio che ti ho visto fare in questi ultimi tempi” che giunge via radio. E la voce di Antonio Mansi, il nostro ex angelo custode, che dopo aver accompagnato per mano fino ai fatidici 500 mt. il proprio allievo ha seguito passo passo il resto del volo seduto sul suo Robin ed ora dà il suo personale e burbero (ma non è da lui) benvenuto tra quelli che hanno “decollato” al nuovo pilota. Scendiamo dal K21, quasi ci dimentichiamo di staccare le cinture, arriva un nugolo di assatanati che dopo averci tolto il paracadute ci portano quasi di peso verso la piscina. Appena in

tempo per togliersi gli occhiali e con berretto e documenti il mio antipatico socio finisce in acqua mentre io mi defilo sulla mia solita panchina.

Ne esce fradicio, felice ed incredulo. Ora, finalmente anche lui è uno di loro: a quasi sessant’anni è diventato finalmente un cavaliere del cielo!

Lo vedo rinforzare gli occhiali e cercare, come al solito, di incrociare il mio sguardo. Non può. Me ne sono andato.

Pilota 660 A.C.A.O.

ADOLFO PERACCHI

Notizie da Valbrembo

Sabato 2 ottobre 1999 presso l’Aeroporto di Valbrembo si è riunita la Nazionale Italiana di Volo a Vela composta da Luciano Avanzini, Riccardo Briigliadori Jr., Thomas Gostner, Stefano Ghiorzo, Luca Urbani, il Campione del Mondo Giorgio Galletto, il D.T. Jacky Clairbaux ed il capo team Smilian Cibic. La riunione, un debriefing post mondiale voluto da Jacky Clairbaux, ha dato occasione a tutta la squadra di ringraziare l’Aeroclub di Valbrembo (AVA) per la sponsorizzazione della Squadra Italiana ai mondiali di Bayreuth.

Domenica 3 ottobre si è invece riunita informalmente la Federazione Italiana Volo a Vela (FIVV) allargata ad alcuni membri della commissione di specialità per discutere il problema di collocamento di Jacky Clairbaux nel volo a vela nazionale. Le sue indiscusse qualità tecniche ed organizzative, sono un elemento fondamentale per una strategia di rilancio del volo a vela nazionale in vista anche del mondiale di Rieti 2003.

Erano presenti per la CPS Maurizio Secomandi, Riccardo Briigliadori Jr. e Sergio Capoferri Jr., il consigliere federale Piero Pugnetti, Sergio Capoferri Sr., Smilian Cibic, Leonar-

do Briigliadori e Stefano Ghiorzo.

L’A.V.A. Valbrembo è risultato il club vincitore del Campionato Italiano di distanza 1999. Per l’ottavo anno consecutivo i piloti di Valbrembo hanno volato nella totalità più km di tutti; i piloti partecipanti del club sono stati 40.

L’Aero Club Volovelistico Alpino si complimenta con il proprio socio Francis Faes per aver conseguito il titolo di Campione Italiano di Distanza in classe Promozione 1999, fra 52 piloti partecipanti.

Infine la flotta AVA si è arricchita del tanto atteso quinto Discus (Discus 2) e del terzo Duo Discus.

Ecco, quindi la composizione della flotta AVA 1999/2000:

5 Discus (1 Discus 2)

3 Duo Discus

5 DG 300

3 Hornet

3 Mono Astir

4 Twin Astir (2 Acro)

ALTO ADIGE: l'antiaerea colpisce ancora!

(di Celestino Girardi)

Con una delibera del 4 ottobre 1999, la Provincia Autonoma di Bolzano ha emanato norme restrittive per l'attività di volo sul nuovo aeroporto di San Giacomo. Le limitazioni colpiscono quasi esclusivamente i voli dell'Aero Club Bolzano e quelli dei privati; non riguardano invece l'attività dei velivoli militari, di soccorso, i voli commerciali e di linea. La delibera proibisce il decollo e l'atterraggio tutti i giorni dalle ore 13.00 alle 15.00, nonché tutti i sabati e domeniche dalle 13.00 fino al tramonto. Si tratta di un colpo pesante per i piloti sportivi che si troveranno appunto nell'impossibilità di volare durante gran parte del fine settimana. Dalle limitazioni rimangono esclusi i velivoli particolarmente silenziosi, il cui livello di rumorosità si colloca 8 dB(A) sotto i limiti previsti dall'ICAO. Per raggiungere tali livelli di silenziamento è indispensabile installare speciali marmitte ed eliche altrettanto speciali. In questo caso, gli aerei "silenziosi" potranno godere di "libertà" di decollo ed atterraggio. Dopo lunghe trattative con le autorità provinciali, l'AeC Bolzano è riuscito ad ottenere l'esenzione per i voli privati provenienti da fuori provincia. I piloti che partendo da altre regioni italiane o dall'estero intendono raggiungere Bolzano, lo potranno fare indipendentemente dal livello di rumorosità dei loro velivoli. Le limitazioni entreranno in vigore dal luglio 2000. Nel frattempo l'AeC Bolzano dovrà provvedere a silenziare tutti i suoi velivoli (peraltro già pienamente rispondenti a tutte le norme internazionali ICAO). La questione, oltre agli aspetti tecnici e finanziari, presenta difficoltà di natura burocratica: tutti sanno quanto sia laborioso in Italia ottenere l'omologazione di nuove marmitte o eliche! Il presidente della potente provincia autonoma altoatesina: Luis Durnwalder, illustrando la delibera ha dichiarato: "abbiamo voluto contenere l'inquinamento acustico causato soprattutto dai velivoli dei paracadutisti e dai traini-alianti, ma senza punire o proibire radicalmente. I "bravi" che silenzieranno le macchine potranno continuare a volare liberamente. I "rumorosi" dovranno limitare la propria attività per non disturbare la popolazione".

Questo è il testo originale della delibera altoatesina:

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA PROVINCIALE ALTOATESINA

Oggetto: restrizioni al decollo e all'atterraggio

Vista la legge provinciale 27 ottobre 1997, n. 15, concernente la disciplina delle attività di volo a motore ai fini della tutela ambientale;

(omissis)

Ritenuto adeguato escludere dal sopraccitato divieto aeromobili ad elevato isolamento acustico, vale a dire aeromobili la cui soglia limite di rumore si collochi di almeno 8 dB(A) al di sotto di quella fissata dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO).

Ciò premesso e sentito il relatore, la Giunta provinciale a voti unanimi espressi nei modi di legge delibera:

1. (Limitazione temporale) I voli turistici, di esercitazione, pubblicitari, da diporto o sportivi e per il traino di alianti, il decollo e l'atterraggio di aeromobili a motore presso l'aeroporto di San Giacomo (Bolzano) e presso gli altri aeroporti civili della Provincia, così come il sorvolo della conca di Bolzano sono vietati a tutela della popolazione dal rumore aereo:

a) da lunedì a venerdì prima delle ore 7, tra le ore 13 e le ore 15 e dopo il tramonto;

b) i sabati, le domeniche ed i giorni festivi prima delle ore 9 e dopo le ore 13.

2. (Eccezioni) Le restrizioni temporali in base al punto 1) non valgono per gli aeromobili ad elevato isolamento acustico. Sono aeromobili ad elevato isolamento acustico quelle, la cui soglia limite di rumore si collochi di almeno 8 dB(A), al di sotto della soglia di rumore fissata dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO). Inoltre non sono soggetti alle citate restrizioni gli aeromobili con decollo da fuori provincia e atterraggio in provincia di Bolzano nonché gli aeromobili con decollo dalla provincia di Bolzano e atterraggio fuori provincia.

3. La presente deliberazione viene pubblicata nel Bollettino della Regione ed entra in vigore il 1° luglio 2000.

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA PROVINCIALE

LUIS DURNWALDER:

Bolzano, 4 Ottobre 1999

P.S. Il nuovo aeroporto di Bolzano è stato inaugurato il 27 marzo 1999. Offre collegamenti di linea regolari e giornalieri con Roma, Francoforte, Linz (Austria inferiore) e Vienna. Sono ormai pressoché completati i lavori per il prolungamento della pista in macadam, che dagli attuali 1049 raggiungerà i 1.400 metri. L'aeroporto di Bolzano/San Giacomo dispone anche di una pista erbosa di 700 metri per il volo a vela. Dopo le opere di ammodernamento e l'avvio dei voli di linea è stato possibile giungere ad un accordo con la società di gestione ABD (Airport Bolzano Dolomiti, controllata in massima parte dalla Provincia Autonoma); in tal modo l'Aero Club ha potuto proseguire nella sua attività di volo a motore e di volo a vela. Pesanti invece le conseguenze per i paracadutisti mentre gli aeromodellisti sono stati di fatto sfrattati dall'area aeroportuale.

Verbale dell'ultima riunione della CPS svoltasi a Bologna il 12 settembre 1999

Comunicato della Commissione di specialità ai rappresentanti di specialità degli aeroclub

A fronte della richiesta del presidente Marchetti di riunire la Commissione impegnandosi a non gravare con i costi degli spostamenti sul bilancio dell'Ente centrale, l'AeCI, a causa della mancanza di fondi sul capitolo corrispondente, negava l'autorizzazione.

La Commissione decideva di riunirsi ugualmente il giorno 12 settembre a Bologna presso la sede del locale Aero Club per discutere i seguenti punti:

1) Incontro con il Presidente dell'AeCI

Il presidente della Commissione informa circa gli esiti dell'incontro avvenuto tra l'Avv. Mario Testa, Il Consigliere Federale di specialità Ferruccio Piludu, il Presidente della Commissione Carlo Marchetti ed il Consigliere Federale Piero Pugnetti il giorno 10.9 scorso del quale si allega il promemoria.

Sul punto a) la commissione è stata autorizzata a riunirsi anche in carenza di una formale convocazione o ad inviare il verbale al Consiglio Federale per il tramite del Consigliere di specialità Sui punti b) e c) dopo ampia discussione si è deciso di aggiornarsi ad uno specifico incontro sui Campionati Mondiali 2003 come richiesto nel successivo punto f). Sui punti d) ed e) il Presidente Testa ha assicurato l'impegno per una soluzione più rapida possibile.

2) Assegnazione ASK 21 del Piano Rinnovo Flotta

La Commissione ha comunicato all'AeCI nelle date del 24.2 e del 29.7 u.s. le graduatorie ed i criteri di assegnazione dei primi 4 ASK 21. Gli elementi per la definizione delle graduatorie sono stati desunti da un questionario, inviato dalla Commissione stessa a tutti gli AeroClub che svolgono attività di volo a vela, che raccoglieva i dati salienti dell'attività di volo, dei mezzi posseduti e di quelli richiesti.

La proposta della Commissione prevedeva nell'ordine:

- 1) AeC Belluno
- 2) AeC Volovelistico Lariano
- 3) AeC Viterbo
- 4) AeC A.Orsi (ex AVAL)

Per quanto risulta sono stati assegnati nella riunione di comitato Esecutivo dell'AeCI dello scorso luglio tre ASK 21 agli AeC di Belluno, Gorizia e Modena.

La Commissione ribadisce che per l'assegnazione dei prossimi ASK 21 debba essere seguita la lista già comunicata.

3) Assegnazione Verricelli

La Commissione ha indicato, per l'assegnazione del secondo

verricello (il primo è andato all'AeCCVV), l'AeC Prealpi Venete, per quanto risulta, sono stati assegnati dall'AeCI due verricelli:

all'AeC Prealpi Venete ed all'AeC di Bolzano.

4) Campionato Mondiale 1999 di Bayreuth, Germania.

La Commissione esprime soddisfazione per il risultato conseguito da tutta la squadra nazionale ed in particolar modo per il titolo mondiale conquistato da Giorgio Galetto in classe 15 metri.

Va sottolineata l'importanza del contributo apportato dal CT Jacky Clairbaux al quale vanno riconosciuti gran parte dei meriti del successo per la capacità di aver gestito piloti, organizzazione a terra, definizione delle strategie, tattiche ed informazioni meteo.

La Commissione esprime il rammarico che Clairbaux era presente ai Mondiali in veste di CT per indicazione della Commissione stessa ma senza avere investitura ufficiale dall'AeCI.

5) Richieste stanziamenti per l'anno 2000 sul bilancio dell'AeCI. Le richieste avanzate dalla Commissione sono articolate su due proposte. La prima è stata predisposta tenendo conto delle reali minime esigenze finanziarie necessarie per affrontare gli eventi previsti per il prossimo anno, la seconda è stata predisposta in considerazione delle consistenti riduzioni dei contributi CONI 1999 nel caso che queste fossero applicate anche nel 2000.

1- ATTIVITÀ SPORTIVA

1a - Partecipazione a gare ed allenamenti

- Allenamenti squadre nazionali	15 Mil.	5 Mil.
- Campionati Europei classi FAI	45 Mil.	40 Mil.
- Camp.Premondiali FAI in Sudafrica	30 Mil.	
- Campionati Europei classe Club	15 Mil.	10 Mil.
- Camp. Europei acrobazia in Francia	15 Mil.	10 Mil.

1b - Organizzazione gare e manifestazioni

- Campionato Italiano Distanza	20 Mil.	
- Campionato Italiano classi FAI	60 Mil.	30 Mil.
- Campionato Italiano Promozione	50 Mil.	15 Mil.
- Coppa Internazionale del Mediterraneo	50 Mil.	15 Mil.
- Manifestazione Rieti 2000		
300 giovani europei In volo su Rieti		
Convegno EIGIU. - Futuro e sviluppo		

del volo a vela giovanile (manifestazione preparatoria ai mondiali di Rieti del 2003)	40 Mil.	15 Mil.
totale cap 41	320 Mil.	140 Mil.

2 - ATTIVITÀ DIDATTICA

2a- Corso Istruttori	30 Mil.	
2b- Contributi Club per attività didattica	300 Mil.	
4 - Contributo per gestione AeCCVV	100 Mil.	50 Mil.
5 - Materiali		
5a- Contributo acquisti paracadute	40 Mil.	
5b- Contributo acquisto radio e trasponder	40 Mil.	
5c- Contributo acquisto E.L.T.	40 Mil.	

6) Calendario Sportivo Nazionale anno 2000

La Commissione decide di predisporre un calendario definitivo solo i primi di ottobre in quanto, sono in via di definizione i Campionati Italiani decentrati e vanno aggiustate alcune date per evitare sovrapposizioni con importanti competizioni internazionali.

7) Comitato Organizzativo Mondiali 2003 di Rieti

La Commissione richiede un incontro con il Presidente dell'AeCI entro il 15 ottobre prossimo per definire la costituzione del Comitato Organizzatore per i mondiali del 2003 e sottolinea l'importanza di includere in questo Jacky Clairbaux in considerazione della sua notevole esperienza nell'organizzazione di competizioni volovelistiche di livello internazionale.

Bologna 12.9.99 Per la Commissione volo a vela
Comm 1.17 CARLO MARCHETTI

PROMEMORIA PER L'INCONTRO CON IL PRESIDENTE DELL'AEROCLUB D'ITALIA del 10.9.1999

Analisi della situazione attuale

Il volo a vela nazionale sta attraversando un momento particolarmente delicato; per un verso la squadra italiana ottiene risultati di altissimo prestigio quali il titolo mondiale con Giorgio Galetto nella classe 15 metri con tre piloti nelle prime cinque posizioni ed un piazzamento di tutto rispetto nella standard; d'altro canto il resto dell'attività giace in una situazione di incertezza dovuta in parte alla normativa paralizzante ed in parte alla progressiva riduzione dei sostegni finanziari dell'AeCI

La Commissione, nello spirito di collaborazione con la Presidenza dell'Ente Centrale, individua una serie di azioni da avviare nel breve - medio termine per sostenere le attività sia di vertice che di base periferica idonee a portare il volo a vela nazionale al giusto livello che il nostro paese merita,

a - La Commissione, tenendo conto delle limitate risorse finanziarie ed umane dell'Ente, chiede di potersi riunire, a seguito di regolare autorizzazione, senza gravare sul bilancio AeCI e con propria verbalizzazione, invitando il Presidente e il membro del volo a vela della C.S.C. ed ufficializzando il verbale per il tramite della C.S.C. stessa.

b - La Commissione, visti i positivi risultati conseguiti dall'intera squadra nazionale ai Campionati Mondiali, visto l'impegnativo programma agonistico dei prossimi anni e facendo seguito all'incarico officiosamente conferito dalla Commissione volo a vela nella riunione di Ferrara del 29.5.99, chiede all'AeCI di nominare il Sig. Jacky Clairbaux Direttore Tecnico della Squadra Nazionale. Vale la pena ricordare che J. Clairbaux ha svolto analoghe funzioni per la Squadra Francese per oltre un decennio portandola ad ottenere risultati straordinari nelle ultime 10-12 edizioni dei campionati internazionali.

c - La Commissione, facendo seguito all'incarico officiosamente conferito al Consigliere Federale per il volo a vela Ferruccio Piludu durante la succitata riunione, chiede all'AeCI, in attesa di costituire un apposito Comitato Promotore, di nominare Ferruccio Piludu quale rappresentante ufficiale a livello nazionale dei Campionati Mondiali Rieti 2003 e di affidare a Jacky Clairbaux l'incarico di consulente tecnico con il compito di affiancare Piludu nelle riunioni nelle quali è richiesta la sua presenza.

d - La Commissione, tenendo conto delle necessità operative dell'AeCCVV, chiede all'AeCI di avviare tutte le azioni volte ad ottenere nel più breve tempo possibile l'acquisizione dell'aliante monoposto classe standard (LS 8 o in via subordinata il Discus) ed i due alianti biposto da performance di tipo DG 505 per i quali sono già stanziati i fondi necessari.

e - La Commissione, tenendo conto delle numerose richieste degli AeroClub, chiede che nella prosecuzione del P.R.F. sia previsto un adeguato numero di alianti biposto (4 - 8) e di alianti monoposto (5 - 10).

f - La Commissione chiede infine che si possa arrivare in tempi brevi ad un incontro: Presidente dell'AeCI, Commissione Sportiva Centrale, Consigliere federale volo a vela Presidente AeCCVV e Commissione di specialità volo a vela per definire programmi, impegni, risorse ed ogni altra necessità connessa all'organizzazione ed allo svolgimento dei Campionati Mondiali 2003 ed alle altre manifestazioni collegate.

Roma 10.9.1999
Commi .16

per la Commissione volo a vela
CARLO MARCHETTI

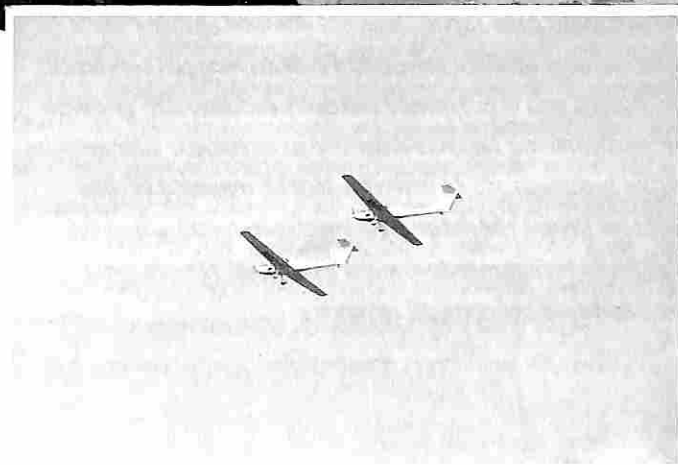
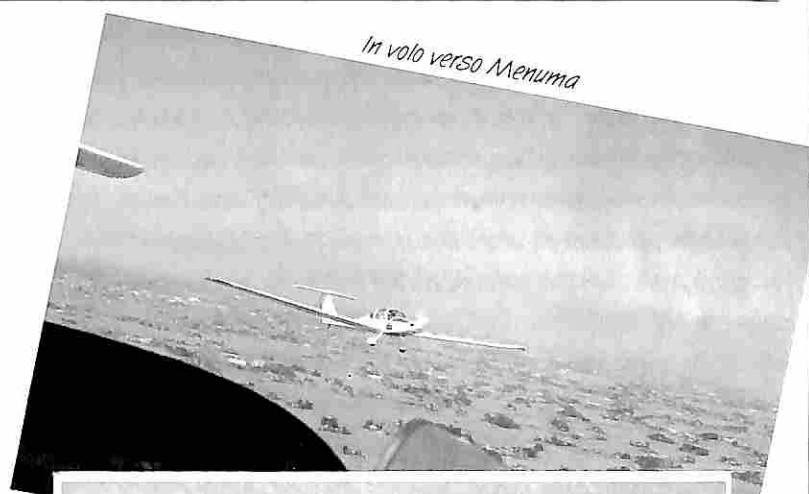


Tokyo vista in volo da un moto-aliante

Cosa sappiamo del Volo a Vela in Giappone e cosa sappiamo della sua storia? Io personalmente fino a ieri non ne sapevo molto, salvo che esiste da qualche parte e che era esistito fin dagli inizi del secolo. Il perché di questa ignoranza collettiva sta forse in un motivo tecnico, e cioè sono pochi, per non dire nessuno, coloro che possono leggere la scrittura giapponese. Bene o male in Europa, dove cioè vengono utilizzate le lingue più comuni, come l'inglese, il francese, lo spagnolo, il tedesco, possiamo sforzarci di capire o comunque possiamo trovare quasi sempre qualcuno che ci aiuti a capire, ma decifrare il Kangji non è cosa facile e quindi tutto ciò che è scritto in quegli ideogrammi costituisce per molti un mistero e, nel caso della Cina una vera e propria muraglia..., scusate l'eufemismo.

日本のクライター

Bene, tornando a bomba, cosa so oggi del Volo a Vela in Giappone? Direi un sacco di cose e ancora una volta, a parte i tanti disagi, devo ringraziare il mio lavoro che mi permette di viaggiare in lungo e in largo, soprattutto in Giappone, poiché lavoro da parecchi anni per una nota società giapponese. Ed è qui appunto che dopo tanti viaggi, sono riuscito a farmi qualche amico appassionato di modellismo in prima battuta, e di volo a vela successivamente. Questo dimostra ancora una volta che c'è uno stretto legame fra Modellismo e Volo a Vela vero e proprio, ed è forse anche in questo ambiente che bisognerebbe cercare i futuri volovelisti, come già accaduto in parecchi casi. Poi si sa che da cosa nasce cosa e che da un amico ne possono nascere altri e così via, ed è esattamente ciò che è successo a me in circa vent'anni di frequenti viaggi di lavoro. Tra questi amici, uno in particolare mi è stato di grande aiuto per entrare nel vivo della storia del Volo a Vela giapponese, aiutandomi a scoprire i vari Maeda, Mita, Hagiwara, Yamazaki e mi fermo qui, ripromettendomi di scrivere in seguito alcune righe su queste mie scoperte, diciamo archeologiche, anche perché vorrei questa volta raccontarvi la mia straordinaria esperienza vissuta durante il mio



In volo di formazione



ultimo viaggio in Giappone e precisamente a Tokyo. Premesso che i mesi di ottobre e di novembre sono mesi caratterizzati da un clima mite da fine estate, simile al nostro clima al centro sud, l'attività di volo in quei mesi è molto intensa, anche perché nei mesi estivi precedenti hanno luogo di solito le grandi piogge, molto benefiche per la coltura del riso, un po' meno per chi pratica il Volo a Vela. Questo mio ultimo viaggio, durato un paio di settimane, è caduto appunto nel periodo giusto, diciamo a cavallo della metà del mese di Ottobre. Ho avuto così la possibilità di organizzarmi un weekend a mio piacimento, soprattutto evitando di trascorrerlo con i colleghi di lavoro per non finire così di continuare a lavorare anche di sabato e di domenica. Come già detto nelle precedenti righe ho alcuni amici in Giappone, ma con chi trascorrere quel weekend? La scelta è caduta su Hiroshi Seo, che ho conosciuto personalmente l'estate scorsa ad Aventof e con il quale sono in corrispondenza da alcuni anni. Hiroshi è un validissimo fotografo professionista, specializzato in fotografia aerea di ogni tipo, compreso ben inteso il volo a vela di cui è un grande appassionato. La mia scelta non poteva essere meglio azzeccata poiché in quel weekend Hiroshi Seo doveva recarsi a Menuuma, circa un centinaio di chilometri a Nordest di Tokyo, per fare il servizio fotografico su un raduno di aianti organizzato dalla Japan Students Aviation League e con la partecipazione degli studenti universitari delle sei maggiori Università di Tokyo. Il volo a vela in Giappone è uno sport esclusivo dati gli elevati costi per praticarlo, ma tuttavia promosso ed incentivato dalle maggiori università e sponsorizzato da parecchie società, compresa la casa editrice Asahi Dempa che redige le più importanti riviste giapponesi. In effetti gli spazi in Giappone sono molto importanti, tenendo conto che oltre il settanta per cento del territorio è

Il campo volo di Menuuma



Vincenzo Pedrielli con Hiroshi Seo



Gli studenti universitari della Japan Students Aviation League



La città di Tokyo con il suo famoso Dome

montagnoso e quindi non utilizzabile per l'edilizia o l'agricoltura ed il restante trenta per cento deve ospitare una popolazione di oltre centoventi milioni di abitanti, la metà degli abitanti degli Stati Uniti. Campi volo come Rieti, Calcinate, Pavullo, Aosta sono un sogno per i volovelisti giapponesi che alla fine, a costi di quattro o cinque volte superiori ai costi sostenuti dai volovelisti europei, si devono accontentare di un campo volo posto a fianco dell'argine di un fiume, con l'evidente rischio d'inondazioni e quindi d'impraticabilità del campo, soprattutto durante la stagione dei Monsoni. E' proprio da uno di questi campi volo, in una località alla periferia di Tokyo chiamata Sekiyado, che io e Hiroshi Seo siamo decollati con un Grob 109B immatricolato

J-A09AW alla volta di Menuma, insieme ad un altro Grob 109B in volo di formazione. Mezz'ora dopo siamo atterrati nel campo volo di Menuma anch'esso posto sul fianco del fiume Sumida, dove una sessantina circa di studenti, nella loro divisa universitaria, aspettavano l'arrivo delle autorità universitarie e degli sponsor, per la cerimonia di apertura. Sorprendente anche una nutrita presenza femminile tra gli studenti appassionati di Volo a Vela, a testimoniare che il Giappone sta cambiando e che la donna sta tendendo ad una condizione di parità non certamente tipica della cultura giapponese. Tipicamente giapponese è stata bensì la cerimonia di apertura dalla quale si è potuto notare un senso di ordine e di disciplina, ben lontano dal comportamento studentesco dei giovani occidentali. Dopo i discorsi delle varie autorità, ciascun rappresentante delle sei Università ha pronunciato a sua volta un discorso, terminato con l'inno dell'Università stessa. Prima di dare inizio alle attività di volo a vela, Hiroshi Seo con un altro pilota, hanno effettuato alcuni voli di prova, per dimostrare la versatilità e manovrabilità del motoalante Grob 109B. A questo punto, dopo il briefing hanno avuto inizio finalmente l'attività di volo con

trains e soprattutto con lanci al verricello. Gli alianti usati nella manifestazione sono stati per lo più degli ASK 13 e degli SZD 51. La



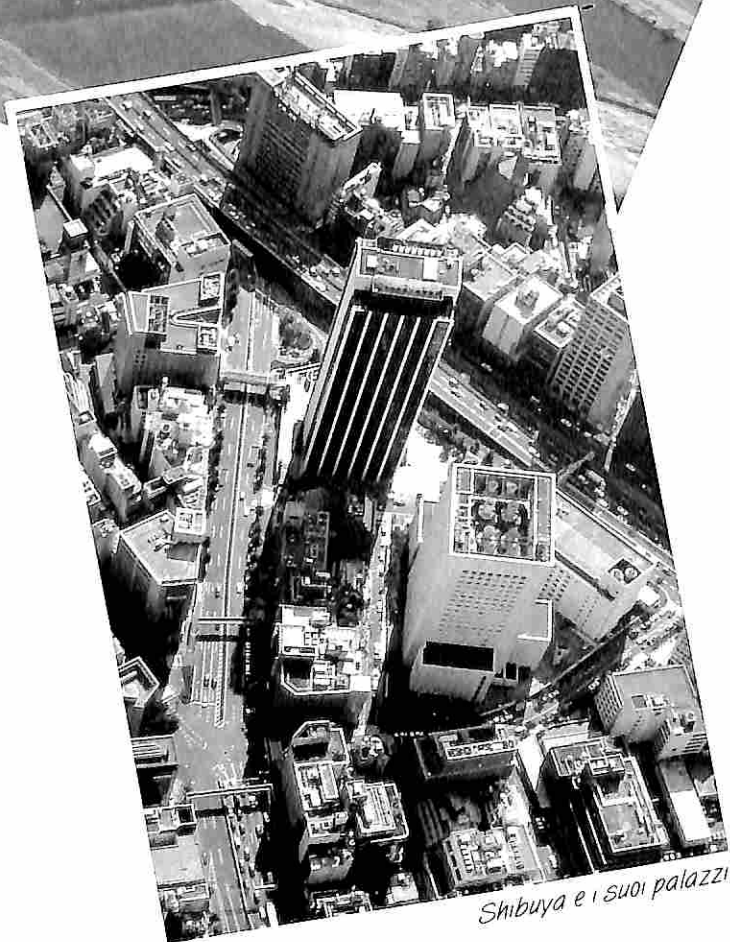
Il Grob 109 B in volo dimostrativo

giornata era splendida, ma le condizioni di volo non erano particolarmente eccezionali e tali da permettere lunghi voli, soprattutto quando il lancio veniva effettuato al verricello. Soltanto a metà pomeriggio le condizioni sono andate migliorando e così i neo piloti hanno potuto dare prova delle loro capacità. Ma la cosa più memorabile di quella giornata è stato il mio rientro a Tokyo quando Hiroshi Seo, dopo aver colloquiato brevemente con la torre di controllo, ha ottenuto il permesso di rientrare a Sekiyado facendo una deviazione e sorvolando così la città di Tokyo. Non mi sarei mai immaginato di poter fare una simile esperienza poiché quando si atterra a Tokyo Narita, non si può dire di vedere molto della città, essendo l'aeroporto ad un centinaio di chilometri dalla città stessa. Ad un'altezza di circa 2000 piedi, ho riconosciuto i quartieri più noti di Tokyo dove sono normalmente abituato a recarmi con i vari mezzi pubblici. Ho riconosciuto la stazione di Shinagawa vicino alla quale c'è l'albergo in cui soggiorno abitualmente. Shibuya, dove risiede la direzione della società per la quale lavoro ed il quartiere Shinjuku, con i suoi modernissimi grattacieli. Ho visto inoltre il Tokyo Dome, l'enorme stadio dove si svolgono le partite disputate dalle maggiori squadre di baseball giapponesi. I famosi giardini esterni del Palazzo Imperiale, la Tokyo tower, una copia più moderna della tour Eiffel, alta trecentotrentatré metri costruita nel dopoguerra per ospitare le moderne emittenti della Radio-TV Giapponese, il nuovo stadio in costruzione nel distretto di SAITAMA per i prossimi campionati del mondo di calcio che, come è noto avranno luogo in Giappone nell'anno 2000. Ed ancora la linea ferroviaria sopraelevata del Shinkansen, il treno pallottola che raggiunge velocità di oltre 300 chilometri all'ora e che congiunge Tokyo alle altre maggiori città del Giappone, il modernissimo stadio Olimpionico costruito in occasione dei Giochi Olimpici del 1964. E che altro se non la vista completa di una delle più grandi città del mondo che si perde a vista d'occhio in un alternarsi di vecchio e nuovo. Una città dove lo spazio, anche il più piccolo, viene utilizzato con scrupolosa razionalità. Tutto ciò visto dall'alto come può essere visto da un uccello. Un'esperienza indimenticabile, capitata così per caso e che rivivo con piacere riguardandomi le fotografie che sono riuscito a scattare dal Grob 109 B dell'amico Hiroshi Seo, che in più occasioni e nei punti più salienti della città, si è soffermato compiendo stretti giri e spiegandomi cosa c'era sotto di noi, come una inconsueta guida turistica dell'aria e permettendomi così di fissare quelle immagini inedite con la mia macchina fotografica che arricchiscono così la mia documentazione di volo.

La stazione di Shibuya vicino all'osservatorio astronomico



Un ponte ferroviario sul fiume Sumida



Shibuya e i suoi palazzi

Consegnati i primi biposti DG-505 ELAN "ORION"

Lo scorso mese di Luglio sono stati consegnati all'Aero Club Centrale di Volo a Vela ed a Thiene i primi esemplari in Italia dell'aliante biposto multiversione DG-505 ELAN ORION.

I soddisfatti utilizzatori di questo innovativo biposto potranno così apprezzare le molte caratteristiche d'avanguardia che la particolarissima concettualità del progetto può offrire loro, nei suoi molteplici aspetti.

Perchè ORION?

Il biposto serie DG-500 è stato sviluppato congiuntamente da ELAN FLIGHT e dal partner tedesco DG Flugzeugbau; ai vari e sofisticati modelli quali il 22 metri flappato ed il gioiello stato-dell'arte DG-505 MB con motore a scomparsa, decollo autonomo, è stato dato particolare impulso allo sviluppo di un progetto basilico che potesse coniugare i tre aspetti principali dell'attività di volo a vela: l'acrobazia, la scuola ed il relativo training e l'alta performance.

Le tre stelle della "cintura" della Costellazione di Orione hanno ispirato la denominazione della versione, che così ha aggiunto un "Orion" finale alla sigla DG-500 ELAN.

Il biposto può infatti avere ben tre aperture alari diverse e perciò ottenere tre distinte configurazioni, a seconda del tipo di utilizzo voluto.

- m 17,20 per acrobazia
- m 18 per addestramento e training
- m 20 con winglets per voli di alta performance e gara.

Solo pochi secondi, il tempo di cambiare i terminali alari, perchè l'aliante possa cambiare configurazione!

La versatilità e l'eccellenza di utilizzo assicurate da un tale tipo di biposto sono eccezionali.

La versione Acro (m. 17,20), permette la certificazione "full acro" e relativa possibilità di esecuzione di tutte le figure possibili, con grande resistenza ai carichi "G", sia positivi che negativi. Le specia-



li placche di chiusura dei terminali alari permettono la facile installazione di impianti fumogeni per "disegnare il cielo".

Il peso a vuoto è di circa 400 Kg, mentre il peso max al decollo è di circa 625 Kg.

La versione scuola-training, mediante i terminali alari 18 m., con un'efficienza maggiore di 40, è un eccellente compromesso per la normale attività di addestramento e voli cross-country, anche per piloti non molto esperti, limitando anche il rischio dell'eventuale fuoricampo.

La versione performance con apertura alare 20 metri con winglets terminali, concede un'efficienza superiore a 44, per voli di alte prestazioni e da gara.

Il carico alare può essere portato fino a quasi 43 Kg/mq. grazie ai serbatoi ballast nelle ali. Tecnologie avanzate di progetto, accurato studio dei profili, così come importanti accorgimenti quali il serbatoio trim-ballast in coda, i turbolatori a nastro, le sigillature speciali alle superfici di controllo ecc., permettono di

giungere appieno in voli di grande soddisfazione.

Non ultimi sono gli aspetti relativi alla sicurezza ed al comfort: l'abitacolo, realizzato con particolare attenzione alla resistenza-impatto, è a doppio guscio, secondo i canoni di tutti gli alianti DG, mentre le ali sono realizzate in fibra di Carbonio.

Le due ampie capottine plexy permettono una eccellente visibilità da entrambi i posti; la comoda abitabilità interna è ora assicurata anche al passeggero (istruttore), con regolazione continua dell'altezza del sedile, ventilazione indipendente direzionabile ai due abitacoli ecc.

Caratteristico il carrello principale d'atterraggio ammortizzato con freni a disco, di generose dimensioni, mentre il ruotino al musetto anteriore ed alla base del timone assicurano facili movimentazioni anche a terra.

Gli aerofreni, efficientissimi, sono a doppio pannello sulla parte superiore dell'ala. Di facile montaggio, tutte le connessioni dei comandi sono di tipo automatico, così per le valvole ballast ecc.



Il timone di coda alloggia due serbatoi di trim-ballast: per la compensazione peso-passeggero e per l'eventuale carico di ballast ai serbatoi alari, così da poter ottenere sempre il migliore assetto in volo.

Attualmente sono stati costruiti da ELAN FLIGHT circa 200 esemplari di DG-500/505 nelle varie versioni, di cui ben una cinquantina sono "ORION".

Un vero gioiello, che sarà possibile provare in tutte le sue configurazioni di volo ora anche presso l'Aero Club Centrale di Volo a Vela di Rieti.

Le magnifiche termiche reatine potranno ora venire sfruttate anche dal DG-505 ELAN ORION, che per le sue caratteristiche non mancherà di soddisfare i fortunati piloti.

AREZZO

Nuova sede per i campionati italiani del 2000

E' ormai noto a molti che Arezzo dovrebbe organizzare i C.I. 2000 classi standard e 15 m. Il periodo di gara previsto è la prima settimana di Giugno 2000. E' però anche risaputo che l'AECI non è più in grado di erogare contributi per l'organizzazione di queste gare: purtroppo senza contributi il costo d'iscrizione aumenta e saremo noi partecipanti a farne le spese. Arezzo è felice di organizzare questi campionati, ma non può rischiare di fare un buco nel bilancio. Arezzo potrà organizzare i campionati solo se viene garantito un numero sufficiente di partecipanti e se i partecipanti confermano entro fine anno, con la quota d'iscrizione, la loro partecipazione. La quota d'iscrizione è stata fissata in L. 450.000 e il costo dei traini è previsto a L. 10.000 ogni 100 metri. Il numero necessario di partecipanti per poter organizzare questa gara, dal punto di vista finanziario, è di circa 45++ piloti per le due classi. Va tenuto ben presente che le spese per l'organizzazione sono fisse ed irriducibili: l'alloggio e il vitto per l'organizzazione e per i trainer, le diarie, le spese per la logistica (acqua, WC, docce ecc.), più altre spese varie, saranno coperte dalle iscrizioni, mentre il costo dei traini (noleggio e benzina) è a parte e si paga con i bollini. Se nel frattempo le cose cambieranno, all'AECI si potrà

rifare il punto, ma al momento attuale la situazione è questa.

Arezzo è un bel posto per volare, l'aeroporto offre due piste in erba ed un grande spazio per i carrelli ed eventuali camper o tende. Vicino all'aeroporto vi sono Hotel per tutte le tasche; non sono state ancora stipulate precise convenzioni, ma è previsto che ciò avvenga. Non possiamo promettere cashemere per tutti come a Biella, ma stiamo cercando sponsor per i premi.

Il presidente di Arezzo, Sig. Dentini, avvanzerà la candidatura ufficialmente al Briefing di Bologna e, in tale occasione, illustrerà in dettaglio tutta la proposta. Entro la fine di Novembre saranno inviati i moduli di iscrizione agli interessati ed entro il 31 dicembre 1999 dovranno pervenire le conferme con i versamenti delle relative quote. Nel frattempo, se qualcuno avesse idee da proporre, può contattare lo scrivente oppure direttamente Arezzo.

GIANNI SPREAFICO

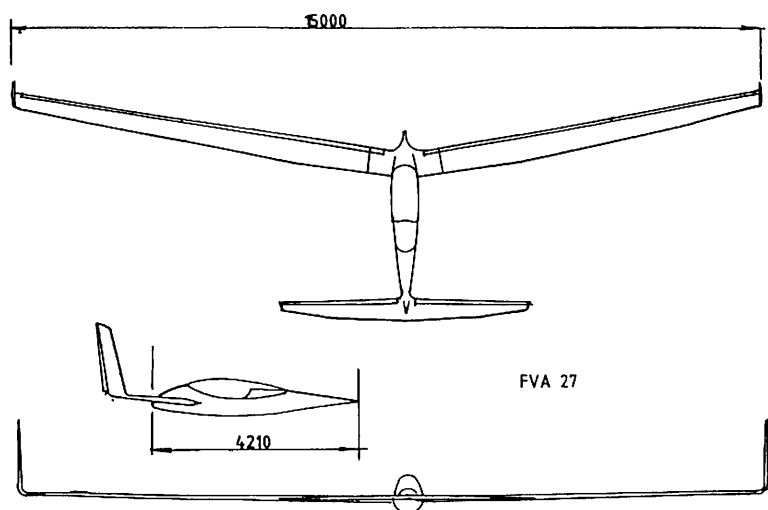
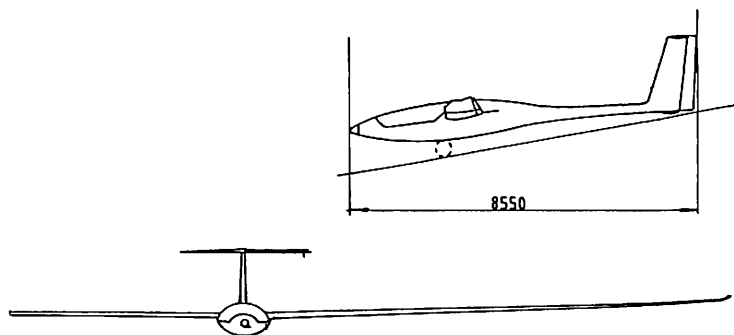
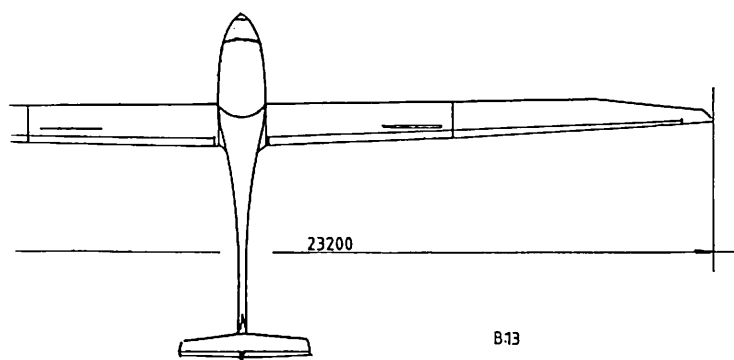
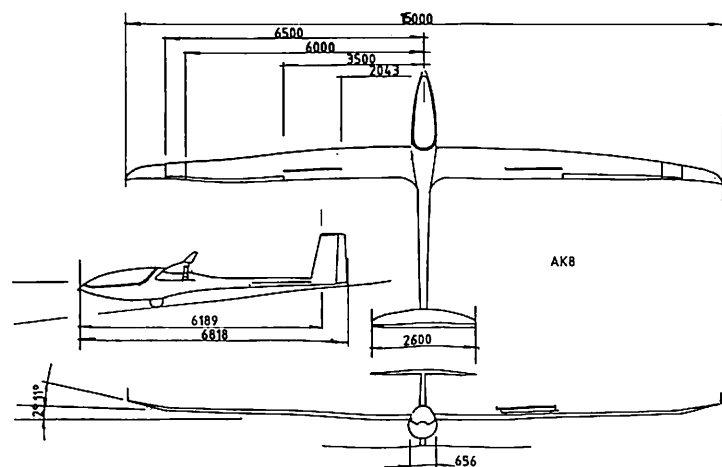
delegato per i C.I. 2000 di Arezzo.

Tel. 0335-6324100 - Email: gianni.spreadico@tin.it

Viaggio in Germania

Per rendersi conto dello stato dell'arte in fatto di costruzioni aliantistiche occorre visitare la nazione dove lo sviluppo di questa attività tecnico-scientifica di importante peso commerciale è al massimo. Sto parlando della Germania anche se in altre nazioni come la Polonia o la Francia questo genere di attività è molto seguita.

Fare il punto della situazione in maniera sintetica non è facile in quanto, come si vede dalla cartina allegata, le Akaflieds



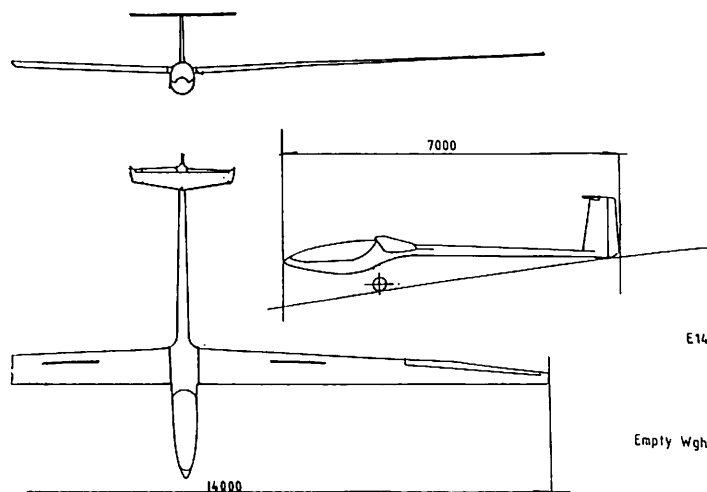
sono ben undici e le loro attività molteplici. Procederò quindi attenendomi alle informazioni essenziali che possono interessare sia il mondo volovelistico che quello studentesco italiano.

Innanzitutto spieghiamo cosa è una Akaflieg. Si tratta di una associazione di studenti e professori che opera nell'ambito universitario, fa della ricerca applicata al volo a vela e costruisce alianti o parti di essi per verificare "al vero" quanto studiato teoricamente.

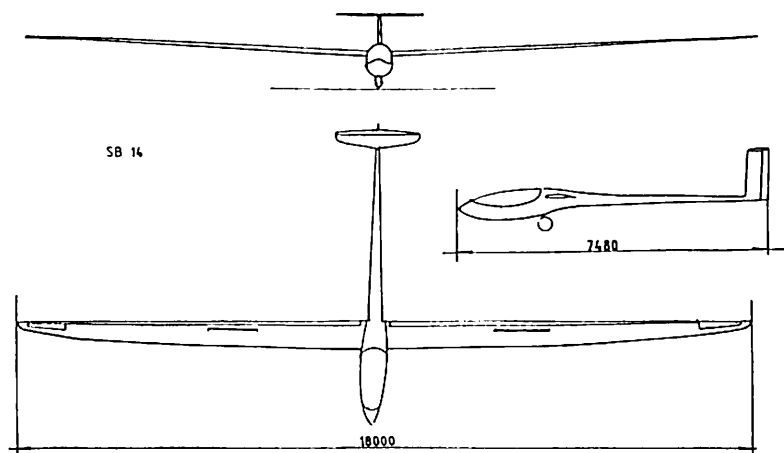
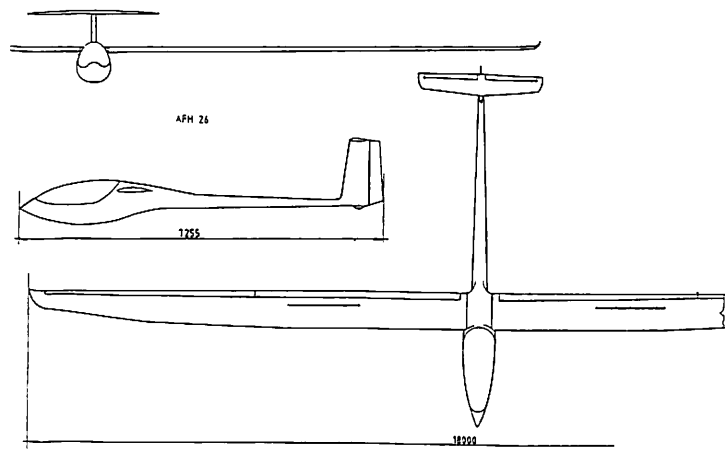
Il loro motto è: "Studenten forschen, bauen und fliegen!", ossia gli studenti ricercano costruiscono e fanno volare.

I campi in cui questi undici Akaflieg operano da 75 anni (compiuti nel 1997) sotto l'egida di una sorta di direzione generale, la Idaflieg, sono:

- progettazioni di alianti e motoalianti
- progettazione di alianti con configurazione non tradizionale
- progettazione di accessori per il volo a vela e ricerca operativa
- ricerche sulla sicurezza, su metodi operativi e sui sistemi per migliorarla



Empty Wght 130



- cooperazione con l'industria e trasferimento di tecnologie
- ricerche su motoalianti con motore elettrico e uso di celle fotovoltaiche
- ricerche di natura aerodinamica
- ricerche in campo aeroelastico - teoriche e applicate
- misura delle performances
- sviluppo di tecniche per il collaudo in volo di alianti.

Quanto sopra è una sintesi dei campi principali in cui lavorano le Akafliegs ma la lista non è limitativa, anzi molto ancora ci sarebbe da dire.

Attualmente le macchine in progetto, in costruzione o su cui si studia e si lavora sono:

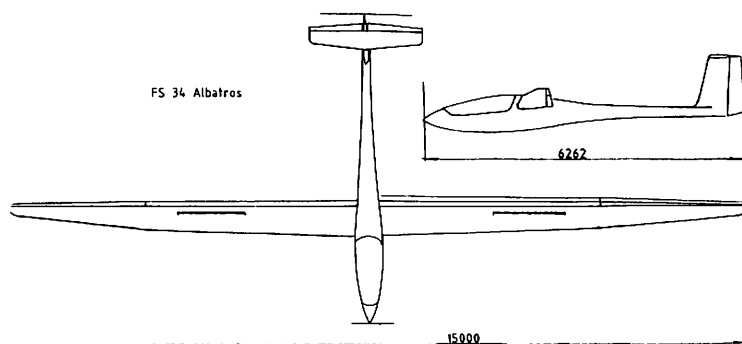
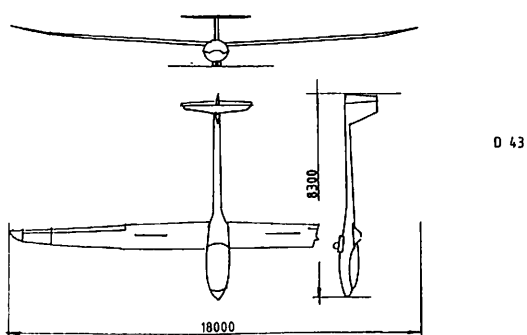
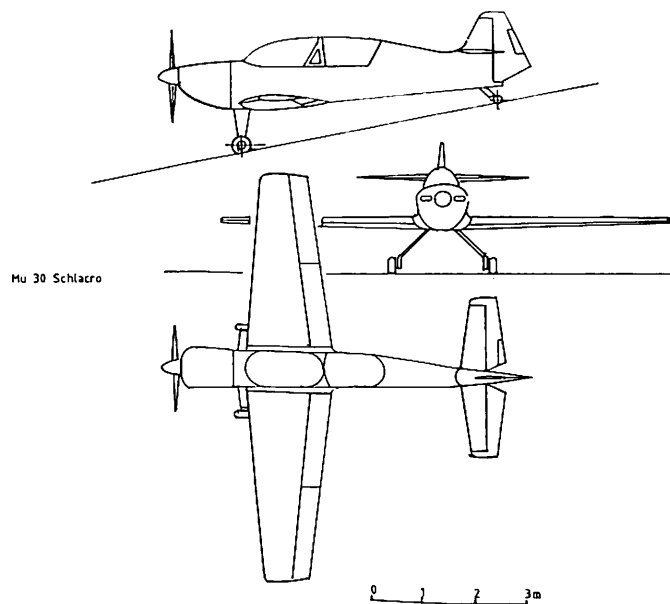
Aachen	Canard FVA 27
Berlino	B 13
Braunschweig	BS 14
Darmstadt	D 43
Esslingen	E 14
Hannover	AFH 26
Karlsruhe	AK 8
Monaco	Velivolo acrobatico "Schlacro"
Stoccarda	FS 34 Albatros

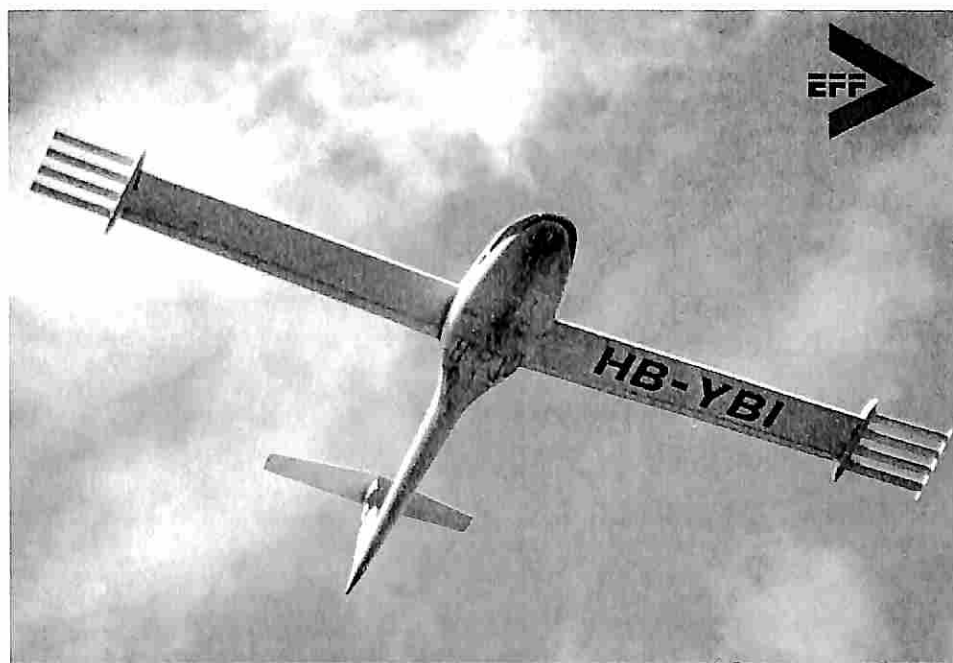
Descrivere e dare dettagli su questi progetti, come è intuibile, richiederebbe molto spazio ed esulerebbe dagli scopi di questo articolo. Per informare e dare un'idea delle dimensioni di queste macchine ho provveduto a disegnare e quotare le tre viste di ciascuno dei progetti sopra menzionati e a indicare in un

solo caso una caratteristica significativa. Ciò che più conta, a mio vedere, è mostrare la mole di ricerca e di attività che viene svolta in Germania e che ha come conseguenza il predominio tecnico-commerciale delle macchine tedesche nel mondo.

Conclusione

Al di là di quanto i disegni che raffigurano gli alianti in progetto, in costruzione o costruiti possano dire al lettore, il vero messaggio che voglio lanciare è: finchè non si attivano nelle





nostre Università centri con funzioni analoghe e con caratteristiche italiane, non ci resta che rimanere tributari dell'industria tedesca in questo campo. Occorre una autorità accademica che prenda a cuore un'iniziativa di questo genere fungendo da coordinatore/trice, da propellente, per superare la situazione attuale e creare questa rete di associazioni nell'ambito universitario.

Qualcosa esiste a Milano e Torino ma occorrerebbe ripartire da questi due Politecnici con una tradizione alle spalle e continuare con contatti a livello accademico a creare ed espandere una rete di Centri di Volo a Vela universitari.

Mi rendo perfettamente conto della grande mole di lavoro occorrente, dello sforzo organizzativo necessario, o anche semplicemente della difficoltà di trovare persone che abbiano interessi convergenti verso il volo a vela, con conseguente

impegno di tempo nel settore, e di tante altre difficoltà intuibili ma che non menziono.

Tuttavia se si vuol fare cosa utile al Volo a Vela e soprattutto alla Nazione, istruendo meglio e facendo lavorare gruppi di studenti fin dal periodo della formazione universitaria con ricerche di tipo aeronautico, questa è la via da seguire.

È pur vero che in futuro la Nazione sarà sempre più uno stato sovranazionale, l'Europa, ma ciò non toglie che l'Italia non possa migliorarsi rispetto alla situazione attuale.

Mi consta che all'ENSA a Tolosa, in Francia, si sta operando già nel senso da me auspicato da tempo e che progetti e metodologie di lavoro usati nelle Akaflieds sono applicate correntemente.

VITTORIO PAJNO



VGC una rivista trimestrale, VGC news, viene inviata a tutti gli iscritti con informazioni tecniche su progetti di restauro, ricche di illustrazioni e disegni di aliati d'epoca originali, oltre ad informazioni circa i raduni internazionali organizzati ogni anno in varie parti del mondo. La quota annua di sottoscrizione è di 19,00 Sterline inglesi, più 5,00 Sterline d'iscrizione iniziale per il primo anno. Per ulteriori informazioni rivolgersi a: Vincenzo Pedrielli
Tel. 02.959681 (ore ufficio) - Fax 02.95968353

Fulmini e saette!

Durante uno stage a Rieti nella prima settimana di Luglio '99, mentre galleggiavo sotto i bordi ad ovest di un cumulonembo formatosi tra l'aeroporto ed il Terminillo, meditavo sugli effetti che i fulmini possono avere sugli aerei e, in particolare, sugli alianti (... e non!) moderni in vetroresina.

A preoccuparmi non erano tanto i potenziali effetti di disturbo, o anche i danni, agli strumenti e agli impianti elettrici, quanto gli effetti "esplosivi" che le scariche elettriche ad altissima energia (... i fulmini che partivano dalla base del cumulonembo tra l'aliante su cui volavo e il PW-5 - "O' Malamente" - che vedevo ad un paio di chilometri verso Cittàducale) possono avere sulle strutture degli aeromobili.

Le ragioni delle mie preoccupazioni traevano origine dalla letteratura sull'argomento (... e questa è accademia!), ma soprattutto da un articolo di "vita vissuta" che ho casualmente letto su una copia della rivista Inglese "Pilot" del Giugno 1999 altrettanto casualmente acquistata durante il mio peregrinare per gli aeroporti Europei quale passeggero pagante ... e terribilmente annoiato dai reiterati ritardi.

Ecco la traduzione del sopracitato articolo; spero possa essere d'aiuto a tutti noi per meglio valutare l'opportunità di "gironzolare" sotto gli "elettrizzanti" cumulonembi

PAOLO CASSINA

Un "globo di plasma" fa esplodere in pezzi un aliante

(Rivista: "Pilot" - Giugno 1999; Rubrica: "Soaring" pag. 113 by Bob Rodwell)

La catastrofica disintegrazione, testimoniata da diversi piloti di volo a vela e da altri spettatori a terra, di un aliante biposto in fibra di vetro, a causa di un "fulmine globulare" vicino a Londra il 17 di Aprile 1999 al centro di volo a vela di Dunstable, attira l'attenzione su un certo numero di aspetti rilevanti anche per i piloti a motore.

L'istruttore di volo basico Peter Goldstraw stava pilotando uno Schleicher K-21 dal posto posteriore; nel posto anteriore sedeva l'allievo Graeme Cooper, che si stava godendo l'ultimo volo di un corso introduttivo al volo a vela della durata di una giornata, offertogli come regalo di compleanno dalla fidanzata.

Sarà un compleanno che non dimenticherà più, perchè mentre volavano a ca. 3000ft (900m) l'aliante è stato colpito da un fulmine globulare - una palla di plasma - (n.d.t.: si dice plasma un aeriforme, anche miscela di più gas, scomposto in elettroni e ioni da una scarica di elevata energia; il fulmine appunto!) e l'ala destra è stata vista esplodere in un miriade di frammenti. Questi hanno svolazzato verso terra "come coriandoli" hanno detto i testimoni, lasciando una striscia bianca nella campagna sottostante, secondo quanto testimoniato da un pilota trainatore del LGC (London Gliding Club).

La sezione centrale della fusoliera e l'ala sinistra sono anch'esse scoppiate, lasciando intatta solo una porzione del longherone principale dall'attacco dell'ala sinistra sino alla parte esterna dell'aerofreno omologo, ma senza altra struttura o copertura dell'ala attorno ad esso. Secondo una testimonianza, l'asta di controllo dell'alettone sinistro è stata fusa e stirata come "una stringa di chewing-gum masticato".

Sia Peter Goldstraw che il suo allievo si sono lanciati - veramente non avevano altra scelta - le conseguenze sofferte dall'istruttore all'atterraggio sono state la lussazione di una caviglia e una frattura di second'ordine. Anche la sua nuca era bruciata - il percorso del fulmine che ha anche ridotto il bavero del suo giubbotto di montone in un croccantino.

L'allievo ne è uscito indenne, con l'eccezione di un timpano perforato dallo shock (n.d.t.: ... onda di pressione associata alla scarica elettrica; ovvero il tuono sentito da molto, ma molto vicino!), e malgrado sia atterrato sul tetto di un distributore di benzina.

Il giorno successivo era di nuovo a Dunstable, a cercare di recuperare a "mò di souvenir" la maniglia di apertura del paracadute con relativo cavetto di dispiegamento.

Entrambi i piloti hanno aperto i paracadute molto rapidamente, ma hanno impiegato molto tempo a scendere, "presumibilmente a causa della forte ascendenza sotto al cumulonembo dal quale era partito il fulmine. I piloti hanno visto la saetta schizzare verso di loro emanando scintille in tutte le direzioni", ha detto il Mike Woollard presidente del comitato tecnico della BGA (British General Aviation), e consulente tecnico che ha lavorato nell'industria del paracadute.

E' stato solo il secondo caso provato (... e testimoniato) di disintegrazione strutturale di un aliante provocata da un fulmine, nella storia del volo a vela Britannico, essendo il primo quello di uno Slingsby Skylark 4 nel Luglio del 1964.

In altri casi, incluso quello recentissimo di cedimento strutturale catastrofico di uno Schempp-Hirth Ventus, un altro aliante in GRP (Glass Reinforced Plastic), c'è la possibilità che vera

causa sia stata l'estrema turbolenza all'interno del cumulonembo, piuttosto che il fulmine stesso.

Non ci deve essere stato un altro incidente simile, visto da un così numeroso gruppo di testimoni esperti. Peter Claiden, investigatore della AAIB (Aviation Administration Investigation Bureau), un appassionato pilota di volo a vela da molto tempo membro a Dunstable, era presente al momento dei fatti, ma sembra non ne sia stato testimone. (I rottami sono stati trasportati allo AAIB di Farnborough).

"Ho sempre voluto fare del paracadutismo, ma non in questo modo" ha detto lo sfortunato allievo in un'intervista al Daily Mail.

Questo incidente, conclusosi fortunatamente senza feriti gravi o peggio, enfatizza l'importanza di istruire accuratamente tutti i passeggeri alla prima esperienza di volo su aliante sull'uso del paracadute e, in modo particolare, sulla posizione della maniglia di apertura (D-ring); 3000 ft in un aereo che si sta disintegrando, non è il posto per loro per cercar di rintracciare la maniglia di apertura per la prima volta, per quanto remota possa sembrarne la necessità.

Ma Mr. Goldstraw ha ovviamente istruito in modo adeguato il suo allievo, e Mr. Cooper ne ha fatto tesoro in modo ammirevole; secondo quanto riportato dal Daily Mail quest'ultimo aveva avuto in precedenza esperienza di parapendio.

Con le strutture in fibra di vetro GRP sempre più comunemente impiegate, non solo sugli alianti, ma anche sui velivoli a motore (n.d.t.: ... anche strutture composite in legno e in materiale non elettricamente conduttivo in generale!), questo incidente potrebbe avere delle ricadute su tutta la confraternita dell'aviazione generale.

"Potrebbe chiaramente sollevare il problema sulla sicurezza del volare con velivoli fatti con materiale plastico, senza schermatura elettrica di continuità (n.d.t.: ... gabbia di Faraday!) vicino ai cumulonembi. Così commenta Mike Woollard: "Alcuni velivoli in materiale composito hanno una maglia di rame annegata nella struttura per prevenire questo problema" (n.d.t.: Ricordate il Picchio di Stelio Frati: tutto in legno, ma rivestito da una lamina d'alluminio!).

Nel caso di questo incidente, sembra che la scarica di plasma abbia "caricato" elettricamente tutta la superficie del K-21 con la stessa polarità (n.d.t.: elettricamente tutto positivo o tutto negativo rispetto all'ambiente circostante!), cosicché le superfici opposte (p.es.: intradosso ed estradosso delle ali!) caricate con la stessa polarità si sono respinte scoppiando. Le superfici, superiore ed inferiore, delle ali, respingendosi sino al collasso strutturale, si sono comportate proprio come due magneti della stessa polarità!

"Silenzio si vola"

È la prima opera italiana che affronta, in modo organico e completo, il volo senza motore nelle sue varie specialità: dall'aeromodellismo al parapendio, al deltaplano, dal volo a vela al volo a lunga distanza. Ogni argomento è trattato da esperti del settore come L. Kannevorff, D. Porta, P. Pugnetti, A. Bardelli e R. Bindi con ampie trattazioni che presentano aggiornati profili delle varie discipline.

"SILENZIO SI VOLA" offre inoltre, per la divulgazione del volo a vela a lunga distanza, la preziosa elaborazione in lingua italiana del noto manuale Streckensegelflug del volovelista Helmut Reichmann: un "classico" della letteratura comprendente tecniche e pratica sino ad elementi di aerodinamica, navigazione ed equipaggiamento.

L'importanza di questa iniziativa editoriale è stata ufficialmente riconosciuta da partedell'Aero Club d'Italia dalla Federazione Italiana Volo a Vela, dall'Aero Club Centrale di Volo a Vela di Rieti e dalla Federazione Italiana Volo Libero.

Il volume interamente a colori di 362 pagine, con oltre 158 fotografie e 239 grafici è disponibile presso le più importanti librerie specializzate, tramite i più importanti club volovelistici e richiedendolo direttamente alla casa editrice a lire 95.000.



edito da:

EDIZIONI
PEI

• Strada Naviglio Alto, 46 • 43100 Parma • Tel. 0521/771818 • Fax 0521/773572

Leszno, Centralna Skola Szybowcowa



65 piloti iscritti ai campionati juniores polacchi. E' questo il biglietto da visita che mi viene presentato al mio ritorno a Leszno questa estate.

Sebbene negli ultimi due anni si sia dedicata più alle gare internazionali che alla formazione dei giovani piloti, la Scuola Centrale di Volo a Vela di Leszno non ha mancato di organizzare questi campionati che vedevano i 65 giovani divisi in classe club e standard. Non è questione di un'annata particolare perchè sfogliando l'almanacco dell'Aeroklub Polski si vede che il numero dei partecipanti è sempre intorno alla cinquantina. Il "segreto" di tale successo è la presenza su tutto il territorio della Polonia di 45 Aeroclub dove l'attività prevalente è sempre il volo a vela con quote di iscrizione per i giovani di 250.000 lire all'anno e costi traini di 17.000 lire per 500 metri con ore di volo illimitate.

La situazione alianti è sostanzialmente autartica con Puchacz, Puchatek e ancora qualche Bocian per l'addestramento basico; solo monoposto SZD 51 Junior e SZD 30 Pirat per il secondo periodo che con il C d'Argento e il superamento di un esame porta alla licenza di pilota di aliante e, con i 300 km in mano, permette ai piloti di passare agli alianti più performanti Cobra, Brawo e Jantar Standard e 2B. Unica eccezione un ASH 25 e un ASW 22 utilizzati nelle gare internazionali di classe libera e per il secondo periodo avanzato.

Buona anche la presenza femminile: dei 65 juniores divisi in classe club e standard, sette erano ragazze. Una di queste Karolina Wojda è stata protagonista di un incidente risoltosi fortunatamente

con lievi ferite; il suo aliante è stallato su un bosco alle porte di Leszno dopo che aveva deciso di ritornare su un campo precedentemente abbandonato.

Da segnalare la precisione di stampa e televisione polacca che hanno riportato la notizia senza toni catastrofici.

Il campionato ha visto poi un altro incidente per collisione in volo risoltosi felicemente per entrambi piloti, uno si è lanciato dall'aliante ingovernabile e l'altro è riuscito a riatterrare.

Dopo che il campionato juniores si è concluso ho potuto volare da solo sul SZD 51 Junior ottenuta nell'arco di 48 ore la conversione della licenza italiana e dopo un volo di 20 minuti con istruttore e di 3 ore e mezza con Michal, ventenne pilota polacco assistente di Giancarlo Grinza agli europei dell'anno scorso.

La meteo, quando favorevole, è caratterizzata sempre da forte vento che ostacola non poco l'avanzamento. Per dirla con le parole del Rovesti: "Nelle grandi pianure dell'Europa centrale, le strade di nubi cumuliformi sono abbastanza frequenti durante la stagione calda. Esse si formano generalmente in situazioni post-frontali fredde e precisamente nelle zone dove il vento al suolo spira con maggiore intensità, mantenendo quasi la stessa direzione del flusso a grandi altezze. Tali zone sono comprese tra la bassa e l'alta pressione che accompagnano il fronte freddo in movimento."

Per sfruttare completamente queste giornate bisogna mettere in conto un probabile fuori campo, eventualità che con le mie capacità diventa certezza, quindi decido di compiere alcuni voli di sem-

plice allenamento senza allontanarmi troppo dal campo.

Se decidete di andare a volare in Polonia su alianti polacchi, procuratevi un'assicurazione che copra anche gli incidenti in volo perchè viene richiesta dalla CSS.

I costi sono questi:

- Costo dell'aliante per ora (dopo la terza ora meno 50%)	
Puchacz	20.000 lire
Puchatek, Bocian, Pirat	17.000 lire
Junior e Cobra	23.000 lire
Jantar, Kokrus e Brawo	25.000 lire
Jantar 2B	30.000 lire
- Traino aereo ogni 100 metri	5.500 lire
- Verricello per lancio	5.000 lire
- Costo orario istruttore	10.000 lire
- Conversione licenza straniera	10.000 lire

Non vi sono altri costi per chi intenda volare ed è possibile pernottare e cenare presso la scuola stessa. Per chi voglia unire i voli ad una vacanza più turistica oltre a Leszno e al castello di Rydzyna a 70 km ci sono le città di Poznan a nord e Breslavia (Wroclaw) a sud. Cracovia è ancora più bella, ma più lontana. Città fiorite nell'arco del XVI-XVII secolo quando la cultura e l'economia polacche raggiunsero il massimo splendore grazie agli immensi campi coltivabili e al commercio tra il mar Baltico e il mar Nero (la via dell'ambra).

ROCCO CARUSO

Centralna Skola Szybowcowa AP
ul. Szybowników 28
64-100 Leszno Polonia
tel. +48 - 065 - 5292400
fax +48 - 065 - 5294139
<http://www.css-leszno.it.pl>
email csleszno@it.pl

Collaudato con successo il Sistema Integrale di Salvataggio per alianti

Ogni incidente che riguarda gli alianti rinnova la richiesta di un altro sistema di salvataggio oltre a quello sinora usato del paracadute per il pilota, per avere anche nel caso di incidenti gravi un'ulteriore possibilità di salvataggio. Una delle soluzioni proposte è il Sistema Integrale di Salvataggio, col quale il pilota resta seduto nell'aliante ed entrambi insieme scendono a terra sospesi, per cui vengono evitate gravi lesioni conseguenti ad una collisione. Hansjoerg Streifeneder della Glasfaser Flugzeug Service di Grabenstetten (Baden-Wuerttemberg), insieme col suo partner russo MVEN, ha sviluppato un sistema di questo genere, in conformità con le norme attuali del Luftfahrt Bundesamt per tali sistemi. Dopo l'azionamento una cartuccia spara fuori verso l'alto da un alloggiamento nella fusoliera il contenitore del paracadute. Questo contenitore a sua volta espelle con sicurezza prima i paracadute freno, per la limitazione dello strappo iniziale, e quindi il grande paracadute principale. Dopo l'apertura di quest'ultimo l'aliante con il pilota scende a terra ad una velocità non superiore a 6 m/s, una velocità che corrisponde a quella di discesa di un normale paracadute. Con un adeguato disegno della fusoliera (oggi facilmente possibile senza notevole aumento di peso) si possono così evitare con questo sistema in gran parte lesioni gravi al pilota. Streifeneder impiega per questi esperimenti un Discus specialmente preparato ed attrezzato.

Dal 14 maggio di quest'anno hanno avuto successo nel corso di due serie di prove 11 lanci in situazioni di volo reali, non da palloni o elicotteri, che corrispondono solo parzialmente alle reali situazioni di volo di un aliante. Per questi esperimenti l'amministrazione dell'esercito federale tedesco ha concesso in maniera degna di riconoscenza l'utilizzazione del campo di addestramento truppe sul Giura Svevo, per impedire danni a terzi per esempio con la caduta libera di paracadute. Solo con questo tipo di voli sperimentali il pilota può separare il sistema dei paracadute dall'aliante, evitando danni a quest'ultimo, in modo che esso possa essere impiegato per ulteriori prove. Dalla velocità di 75 km/h (stallo) fino a 160 km/h si hanno ora a disposizione sufficienti esperienze. Inoltre sono stati effettuati due lanci in vite, una volta immediatamente all'entrata, ed una volta dopo un intero giro, senza problemi come programmato. Anche la prova richiesta con un fattore 2g sul sistema è riuscita. L'ha fatta Hansjoerg Streifeneder, che ha condotto personalmente tutti gli esperimenti, in virata a 60°.

Gli esperimenti ancora da effettuare ad alta velocità di 300 km/h sono programmati per la fine di ottobre. Forse essi verranno effettuati con un aliante senza piloti a bordo, per non mette-



re in pericolo inutilmente il pilota. Si deve ricordare che questo sistema di salvataggio rappresenta l'ultima risorsa dopo che l'aliante è stato danneggiato e non è più governabile, né è possibile un abbandono dell'aliante da parte del pilota, o perché la collisione ha provocato un guasto al congegno di apertura della capottina o per accelerazioni troppo elevate dovute al moto incontrollato della macchina. In casi più importanti la collisione può provocare seri danni all'aliante, nel qual caso il sistema offre al pilota almeno la possibilità di salvarsi senza gravi lesioni.

Nell'interesse di tutti i volovelisti si deve augurare a Streifeneder successo anche con gli ultimi esperimenti, che gli consentano una certificazione del sistema già entro l'anno per alianti fino a 525 kg e velocità di azionamento fino a 270 km/h.

PETER SELINGER
trad. S. CIBIC

Abbiamo letto per voi:

(a cura di Paolo Miticocchio)

DAL CANADA

Riassumo qui di seguito alcuni articoli apparsi sui numeri giugno/luglio ed agosto/settembre 1999 di FREE FLIGHT, la rivista dei volovelisti canadesi.

MOTOALIANTE A RECUPERO DI ENERGIA

È questa la libera traduzione del titolo di un articolo scritto da Paul McCready che, a 18 anni dal suo Solar Challenger, mette allo studio un nuovo approccio verso il motoaliente a motore elettrico. Sono stati costruiti molti motoalianti a propulsione elettrica alimentata da accumulatori. Nella maggior parte di queste macchine la ricarica avviene anche in volo utilizzando le celle solari al silicio: ricordiamo l'ICARE 2 a decollo autonomo presentato alla mostra di Valbrembo del 1996.

Nell'articolo citato, inizialmente apparso sulla rivista "Sailplane Builder", Paul McCready propone invece di ottenere molto più efficacemente energia elettrica per la ricarica degli accumulatori di bordo utilizzando lo stesso motore un po' modificato per funzionare anche come generatore. Questo generatore viene mosso in volo dalla stessa elica, che passa da funzione propulsiva a funzione di mulino a vento, trascinando il generatore stesso.

E così quando il motoaliente si trova in condizioni di forte ascendenza, in termica in onda od in pendio, il pilota può decidere di sfruttare con l'elica (esposta al flusso) ed il generatore parte della notevole energia di salita per caricare le batterie. Salirà a velocità inferiore ma contemporaneamente riesce ad accumulare energia elettrica per futuri utilizzi. È pensabile che riesca comunque a raggiungere la quota massima disponibile pur con un tempo un po' superiore, facendo così il pieno anche di energia potenziale.

C'è analogia con le auto elettriche di nuova concezione che recuperano energia per ricaricare le batterie durante le frenate: gli studi e le esperienze in questo

campo hanno ad esempio reso possibili regimi di carica/scarica degli accumulatori estremamente variabili.

L'energia elettrica così accumulata può essere in seguito utilizzata con il motore e l'elica, questa volta con funzione propulsiva, per superare creste che si frappongono, per allungare le planate, per migliorare la sicurezza in volo, per ritornare al campo di partenza, per ritrovare al mattino successivo le batterie pronte per un decollo autonomo. Questa energia può esser usata anche per altri servizi a bordo: può servire a riscaldare i piedi durante voli in quota, oppure può servire a pompare tramite canalizzazioni un flusso d'aria in zone opportune del profilo alare per migliorarne l'aerodinamica, o per altri utilizzi.

L'autore chiarisce anche i dettagli più tecnici da tener presenti per questo approccio che in inglese chiama "Regenerative battery-augmented soaring", in sigla RBAS: quali sono i tipi di batteria più adatti, quali i tipi di elica, quali rendimenti energetici ci si può aspettare, dove piazzare il complesso motore/generatore, come innestare le eliche, e così via, senza trascurare l'apparecchiatura elettronica automatica o semiautomatica adeguata a controllare il tutto.

È interessante la filosofia sportiva che ha spinto l'autore a indagare questo approccio. Con l'RBAS il pilota in volo raccoglie la sfida di ottimizzare l'utilizzo delle varie forme di energia disponibili: cinetica, potenziale, e adesso anche elettrica, convertibili con rendimenti di tutto rispetto l'una nell'altra. E Paul McCready in questa ottimizzazione è un'autorità, fin dai tempi dell'anello che da lui prende il nome.

IL "WORLD DISTANCE AWARD"

È questa una insegna che contraddistingue i piloti di volo di distanza che nella loro carriera hanno accumulato più di 40.000 km: approssimativamente la circonferenza della terra, appunto.

Il distintivo che la contrassegna è simile agli altri FAI ed è arricchito da un anello metallico che lo circonda e che

simboleggia la circonferenza della terra. Tony Burton, l'editore di FREE FLIGHT, ne svela l'esistenza ai volovelisti canadesi e ne riporta anche la genesi. Dopo tante insegne d'oro e di diamante e i numerosi diplomi FAI di 1000 km, nei primi anni '90 nacque in Russia l'idea di questa nuova insegna cumulativa. L'idea piacque anche in altre nazioni ma prevalse il timore del troppo lavoro di documentazione ed analisi che avrebbe impattato non solo la periferia ma anche la FAI: sul piano ufficiale non se ne fece di niente.

Gli Stati Uniti decisero di andare avanti da soli riducendo ai minimi termini la parte burocratica: l'insegna sarebbe stata assegnata sulla fiducia delle dichiarazioni del pilota. Pubblicarono il regolamento su Soaring (Dic. 1991).

Per qualificarsi il pilota deve accumulare 40.000 km e ciascun volo deve avere una distanza superiore ad un minimo che dipende dal rapporto di planata dell'aliante. Sono previste mete intermedie ai 5.000, 10.000, 20.000 km. Una volovelista del Minnesota, Kathleen Winters (5940 Pioneer Road, St. Paul Park, MN, 55071, USA - e-mail <Kcwinmn@aol.com>) amministra l'insegna su base volontaria.

Alla data sei volovelisti, tutti della California, sono qualificati per questa insegna. Interrogata da Tony Burton sull'argomento Kathleen Winters ha confermato che è disponibile ad accettare qualificazioni anche al di fuori degli Stati Uniti. I singoli voli di qualificazione possono risalire al massimo all'inizio del 1992.

Tony Burton mette in evidenza l'aspetto stimolante di questa insegna: misurarsi senza vincoli di tempo o di spazio con altri piloti ma soprattutto con se stessi, motivazione che porta a porsi mete accessibili mantenendo nel contempo vivo lo spirito del volo a vela.

E tutto sommato questa insegna è più raggiungibile di come può sembrare a prima vista: in fondo basta la costanza, una delle virtù fondamentali del volovelista.

FUORI CAMPO SFOCIA IN UN ARDENTE AMORE

Tutti abbiamo una ricca aneddotica e grandi storie in fatto di fuoricampo ma la seguente mi è sembrata veramente eccezionale. È accaduta a François Pin durante i campionati nazionali seniores canadesi.

François si è trovato basso ed ha dovuto scegliersi un campo. Nessun problema nell'atterraggio ma ben presto alcune mucche sono apparse attorno all'aliante. Poco a poco sono diventate sempre più numerose avvicinandosi sempre di più. Ad un certo punto hanno cominciato anche a leccare l'aliante mentre François cercava disperatamente di allontanarle, con poca fortuna.

Ma il suo maggior problema è venuto subito dopo: si è presentato sulla scena un enorme toro molto aggressivo.

Come prima mossa ha piazzato una delle corna sotto lo stabilizzatore alzando la

parte posteriore dell'aliante.

François è riuscito fortunatamente a farlo desistere senza danni apparenti ed a farlo allontanare un po'.

Il toro però ha continuato ad avere un enorme interesse per l'aliante. Dopo due accenni di carica verso François il toro ha iniziato a considerare l'aliante come appartenente al suo harem: si è mosso verso la parte anteriore dell'aliante ed ha iniziato a strappare con le corna la copertina tessile della cappottina riducendola rapidamente a brandelli sparsi sul campo.

Poi si è improvvisamente innalzato sulle zampe posteriori e, davanti all'inorridito François, ha tentato di montare l'aliante!

Mentre gli zoccoli spaccavano la cappottina il rumoroso scricchiolio è stato alto, prolungato e straziante.

François ha di nuovo cercato disperatamente di allontanarlo ma il toro non ci

pensava neppure: sembrava innamoratissimo e non voleva saperne di scostarsi!

Finalmente è arrivata la squadra: il toro si è impaurito alla vista del vistoso fuoricampo a quattro ruote motrici e si è finalmente allontanato dal suo nuovo amore.

François ha concluso la pesante giornata in hangar riflettendo sugli amari casi della vita e tentando di incollare insieme i molti pezzi della cappottina, nella speranza di partecipare alla gara del giorno dopo.

PAOLO MITICOCCHIO

P.S. Chi desidera copia degli articoli riassunti può richiedermele:

P. Miticocchio
via A. Volta, 54
20052 MONZA (MI)
Tel./Fax 039.386404

Trainatori

Mi permetto di illustrarVi una mia esperienza che personalmente ritengo essere stata positiva e di interesse tecnico-economico per tutti i Club di Volo a Vela.

L'avventura cominciò una domenica di inizio primavera '98. Come al solito, seduto al tavolo in piacevole compagnia di amici volovelisti, si discuteva di costi operativi e prestazioni di aereo traini.

Fu così che mi venne in mente di acquistare un CHRISTIAN HUSKY A1 per verificare con mano quello che avevo già sentito dire e che in occasione di un viaggio avevo avuto modo di vedere ed in parte provare.

Non mi dilungo molto, i dati promessi dal manuale di volo erano confortati dai fatti.

Qui di seguito Vi riassumiamo le caratteristiche più salienti rilevate in circa 6 mesi di traini effettuati presso l'aeroporto di Calcinate.

La salita media di un traino con monoposto varia in funzione del carico del carburante 50-200 litri, del peso dell'aliante trainato 400-550 kg. e della temperatura dell'aria ma non è mai inferiore ai 3,8-4,0 mt/secondo ed in alcuni casi ho letto anche 5,5-6,0 mt/secondo costanti.

Il consumo può variare dai 35 ai 45 lt/ora ma non vengono mai superati, è in funzione della potenza richiesta e comunque con monoposto si ottiene una salita di 4 mt/secondo usando il 75% della potenza.

A conferma di tutto ciò va detto che il Consiglio Direttivo dell'Aeroclub a cui appartengono ha deciso l'acquisto di un HUSKY d'occasione durante la primavera '99 pur avendo in linea di volo quattro aerotrains oltre all'Husky da me noleggiato.

La cosa mi ha reso felice: avevo visto bene! È una "macchina" adatta all'impiego che ne può fare un Club di Volo a Vela.

Dato che il mio scopo era quello di provare con i fatti quanto sostenevo durante le chiacchierate seduti al tavolo, ora **posso** anzi **desidero** dare la stessa possibilità anche ad altri Aeroclub offrendo il mio aereo a condizioni che credo non potreste che ritenere interessanti.

Per esempio, se desiderate effettuare le prove senza prendervi in esecenza l'aeromobile posso garantire traini di monoposto a 1000 metri con un costo di Lit. 40.000.

Se invece preferite utilizzare l'aeromobile con Vostri Piloti prendendolo in esecenza, il costo del noleggio sarà di Lit. 160.000 per ora (a secco).

Avrete così la possibilità di verificare il basso costo operativo dell'aeromobile e nello stesso tempo darete ai Vostri Soci la possibilità di volare in modo più economico.

Se ritenete questa mia proposta interessante non esitate a chiamarmi. Sono sin d'ora a Vostra disposizione per ulteriori chiarimenti.

BONINI LUCA

L'aerodinamica di Leonardo da Vinci

Fin dai tempi più remoti l'uomo è rimasto affascinato e soggiogato nell'ammirare il volo degli uccelli e certamente infinite volte ha sognato di poterli imitare.

Molte creature della terra erano più grandi e più forti dell'uomo, potevano correre più velocemente e destreggiarsi a meraviglia anche su per rapide rocce e nelle profondità delle acque.

Ma solo gli uccelli, con un piccolo balzo, potevano lasciare con un palmo di naso il più accanito cacciatore, beffandolo all'ultimo istante, e salire su su nel cielo lievi e veloci librandosi in una dimensione inaccessibile, preclusa a tutte le altre creature.

Essi solo conoscevano un segreto meraviglioso, quello del volo, che riuscivano a conservare gelosamente solo per sé.

Ma ecco che, improvvisamente, dal buio dei secoli, superando d'un balzo le fantasie e i sogni dei poeti, sorge radioso un astro solitario, un genio fiorentino, Leonardo da Vinci.

Questi ha il merito di aver iniziato, primo tra gli uomini, il vero approccio ai segreti del volo.

Non soltanto per le osservazioni e gli studi sul volo degli uccelli, documentati da numerosi scritti e disegni; o per gli innumerevoli progetti di macchine volanti, con l'uomo disteso o in piedi, intento a muovere le ali mediante complicati meccanismi fatti di cinghie e pulegge.

Ma soprattutto per aver individuato il problema principale, ancora oggi non risolto, e cioè quello della resistenza dell'aria. Qualcuno forse potrà scandalizzarsi, o per lo meno si meraviglierà, ma questa è la verità.

Non usiamo forse oggi le formule aerodinamiche che funzionano egregiamente da decenni e che ci hanno permesso di costruire macchine prestigiose? Cosa c'è che non va? C'è semplicemente che noi uomini per aumentare la velocità siamo costretti ad aumentare la potenza col perverso rapporto: resistenza uguale quadrato della velocità e cubo della potenza.

In natura invece si supera la resistenza, e da moltissimi millenni, con una potenza irrisoria, anche 70/80 volte minore di quella installata sui nostri trabiccoli.

Come mai? Ma questo è un altro discorso.

Rimane però il fatto incredibile che le classiche formule dell'aerodinamica non solo valide per gli uccelli.

Quella della resistenza si rivela completamente sballata, mentre quella della portanza è assolutamente insufficiente e inapplicabile alle ali battenti.

Ritorniamo comunque alle osservazioni del grande Maestro. Leonardo, in pieno Rinascimento, aveva certamente sentito parlare degli esperimenti di volo dei secoli precedenti: Simon

Mago che pagò con la vita il suo tentativo; o la colomba di legno di Archita di Taranto; o quel Saraceno che si schiantò al suolo sull'ippodromo davanti all'imperatore Bisanzio e ad una immensa folla; o la zanzara di ferro di Regiomontano, il grande astronomo di Norimberga.

Ma nessuna notizia gli venne dall'antichità sulle tecniche del volo, e se lui voleva cimentarsi in questa avventura doveva cominciare proprio da zero.

E qui sta la grandezza del genio. Una delle frasi più significative che si ritrova tra gli innumerevoli appunti di Leonardo è questa: "A parlare di tale maniera ti bisogna nel primo libro definire la natura della resistenza dell'aria".

Leonardo aveva capito che per penetrare nei segreti del volo bisognava prima indagare sui segreti del vento.

Già Aristotele, molti secoli prima, aveva affermato che gli uccelli volavano perchè sorretti dall'aria, come le navi erano sorrette dall'acqua.

Peraltro già millenni prima di Aristotele gli uomini navigavano sui mari senza saper nulla della spinta di Archimede!

Ora era arrivato un pittore fiorentino che stava per svelare uno dei segreti del volo.

Per Leonardo l'aria era elastica, si poteva comprimere e rarefare, e questo poteva determinare la spinta verso l'alto.

Ecco le sue parole, tradotte fedelmente dal fiorentino aulico: "l'aria si può condensare e rarefare. L'aria si può comprimere e l'acqua no, e quando la compressione è più rapida della rarefazione, la parte compressa diventa più densa e sostiene". Idea completamente errata, come sappiamo, ma con un altro piccolo sforzo Leonardo sarebbe arrivato a scoprire il fenomeno completo della portanza, con la depressione o "rarefazione" sul dorso dell'ala e la pressione o "compressione" sul ventre, come ci ha insegnato Bernoulli.

Altra intuizione profetica: il grande genio sosteneva spesso che è indifferente che gli uccelli battano con le ali l'aria calma, o che il vento colpisca le ali degli uccelli fermi.

Infatti questo è il principio sul quale sono costruite le moderne gallerie aerodinamiche.

Ma vi è un altro passo di Leonardo estremamente illuminante. "Per conoscere veramente il moto degli uccelli nell'aria è necessario prima conoscere la scienza dei venti, che noi speri-menteremo mediante i movimenti dell'acqua; e il comportamento visibile del liquido ci porterà a conoscere i segreti dei volatili nell'aria invisibile".

Straordinaria anticipazione del principio della similitudine

dinamica, messo a punto da Reynolds quattro secoli dopo. Teniamo presente che a quel tempo tutta la scienza si rifaceva agli insegnamenti di Aristotele, vecchi di millecinquecento anni, secondo i quali un corpo che vola lascia dietro di sé un vuoto, una zona estremamente rarefatta, nella quale l'aria, per l'"horror vacui" di cui è dotata, irrompe violentemente spingendo così ulteriormente in avanti il corpo.

Cioè, secondo gli aristotelici, l'aria, invece di opporre resistenza al moto... lo creava.

Pian piano Leonardo si libera da questi errori consolidati da secoli e, poco per volta si convince che l'aria non può in alcun modo contribuire al movimento.

Galileo Galilei apparirà sulla scena oltre mezzo secolo dopo, e le sue leggi sull'inerzia e sul movimento dei corpi erano ancora là da venire; ma il grande Maestro fiorentino aveva già intuito qualcosa di nuovo.

Un giorno, improvvisa, la folgorante rivelazione.

Un umile raggio di sole penetra nella stanza buia attraverso un buco della tenda.

Leonardo lancia un sassolino attraverso il fascetto di luce, ed ecco sorgere per incanto strani vortici e mulinelli dal pulviscolo atmosferico.

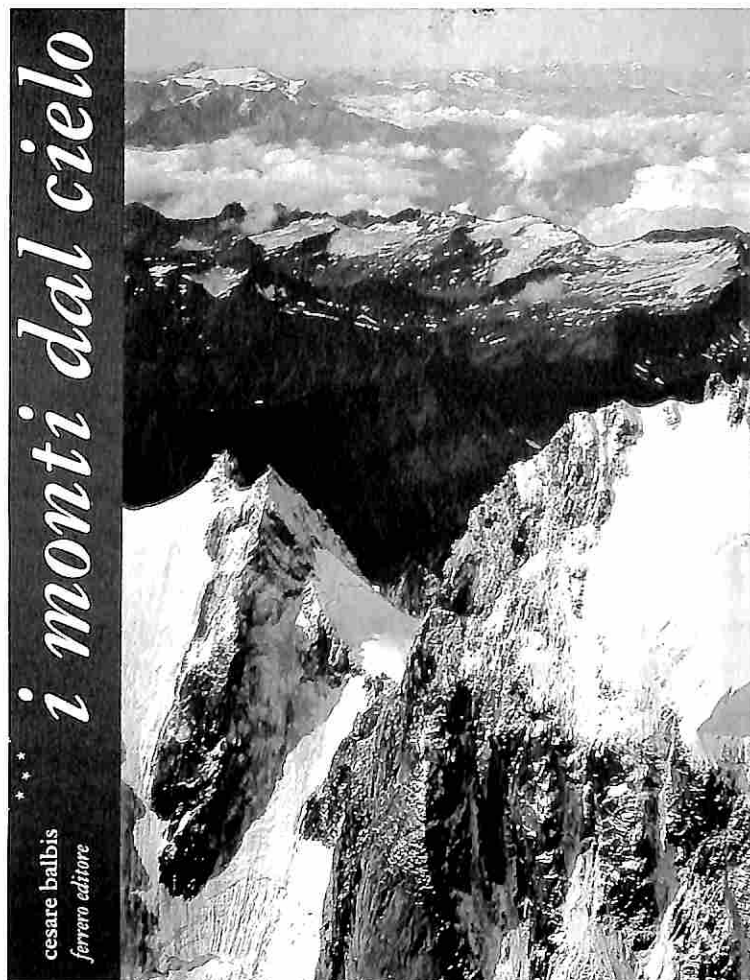
Dopo anni di riflessione raggiunge la conferma di ciò che aveva sempre pensato: davanti al corpo l'aria si comprime, mentre dietro si formano moti disordinati e vorticosi che accompagnano il corpo solo per un po' "come nuvole di polvere dietro un cavallo al galoppo".

Ecco allora un'altra straordinaria osservazione: la forma peggiore per una nave è quella con una prua tagliente e sottile e una poppa larga e arrotondata; ciò genera una grande resistenza perchè è causa di vortici e mulinelli.

La forma migliore è quella opposta: una prua arrotondata e una poppa filante, proprio come i pesci.

Leonardo meriterebbe senz'altro almeno una medaglia Lilienthal per meriti aeronautici.

G. BAUDINO



Attilio Pronzati

IL MIO VOLO A VELA

"...Leggere il cielo, capire il linguaggio delle nuvole"





V. I. P. - International Gliding Club

GRUMENTUM 1999

Thanks to ADIDAS, a long time sponsor of the gliding stages in Southern Italy, and to the proceeds from Attilio Pronzati's book "Il Mio Volo a Vela", published by CSVVA, the publisher of this magazine, a new experience was made possible at Grumentum in 1999.

*A. Pronzati
(translated and edited by RF)*

The valley of the Agri is beautiful. The river springs are nestled in the mountains south of Potenza and its waters flow into the Ionian sea. On the orographic right, hills separate the Agri valley from the Valle di Diano. Farther south there are high mountains, dominated by mount Sirino, whose slopes are scarred by ski lifts and ski runs, and by Mount Alpi, covered with a thick wood of very old beeches. Both these mounts buttress the northern flank of Mount Pollino, while its southern face steeply drops toward Castrovillari and the plain of Sibari. Colors change quickly in this area. The deep green of the beech and pine tree forests on top of the peaks is soon replaced by the reddish brown and ocher of the dry low lands and the azure of the sea. (let me now ask a question: when will the Italian, and international soaring community realize that there is a soaring paradise here?). The valley of the Agri river was settled by the Greeks in ancient times, and ruins and archeological sites are very close to the airport. But modernity is also there. Many oil wells now dot the territory, and I was said the crude they pump out is very high quality. A huge number of tank trucks buzz back and forth between the oil outlets and the refineries in Taranto. A pipeline is under constriction, and should be completed within short. Oil wells are bad for the environment, but good for the economy, they say. Well, to some extent they seem good for soaring too. In more than one occasion the Duodiscus of the CVVA gained height climbing in the "artificial" thermal created by the flame that burned the exhaust gases of one of the wells.

The valley of the Agri river usually offers excellent soaring

conditions, while land facilities need be improved. In any case, the potential is there. This year the meteo was not as expected. We had no chances of flying to Sicily, and were even prevented from thermaling over the Aspromonte. We did not reach farther than Cosenza. But it was easy to contact lift at very low altitudes (150 to 200 meters), and that further convinced me that installing a winch at Grumentum would permit wonderful - and cheap! - soaring flights to be flown. One of the main objectives, better, the main objective, of our stage was to explore and exploit sea breeze, as there are rare occasions to do so in Italy. And sea breeze meant both the simple "pulses" due to sea air penetrating inland and the stable fronts generated by the favorable orography.

All pilots taking part in the stage had the chance of enjoying the lift provided by the Ionian sea between Policoro and Sila Greca. This should be no surprise: the coastline in the area of Grumentum is close to both mountain ranges and flat land, and is very fragmented. It is possibly the best place to investigate what happens in the sky when sea, peaks, hills and plains get together in a fairly limited area. The sun scorched plains of Lucania, where only irrigation produces green fields, is soon replaced by soft rolling hills, then by cooler highlands and the mountains south of Potenza. The range there blocks any sea breeze, but a little farther south, the terrain gets again low and flat. In the plain of Sibari, sea air flows in. There and farther south, interesting phenomena could be observed, and enjoyed. And...No, stop.

I could write more, but I prefer that you get curious.

volovoloavelainformazionivoloavelainformazionivoloavelainformazio

L'accesso alla rubrica degli annunci è gratuito per tutti i lettori, vi chiediamo solo di avvertirci quando la pubblicazione non è più necessaria. Dettate il vostro testo a: Aldo Cernezzì, viale di Porta Vercellina 2, 20123 Milano; tel. 02.48003325
Nuovo E-mail: cernezzì@tiscalinet.it

SZD 55-1 marche D-1029, 400 ore, strumenti base + Cambridge e GPS Logger, radio Becker, ELT, O2, carrello coibentato.
Tel. 0332.743691 opp. 0335.5845261 Lorenzo Monti

ASK 13 marche I-SANO, 1968, CN fino al marzo 2000, disponibile subito. AeC Foligno
Tel/fax 0742.670201

Cerco carrello per Libelle St, aperto o chiuso.
Tel 0434.520517

Discus A I-DISK Campione del Mondo 1985 l'gelcoat nuovo, LX 5000 con vento, logger, O2, pulimoscerini, carrello Pirazzoli
Tel. 02.660277225 o 039.878267

Carrello Glasfaser/Pirazzoli 2 assi, per monoposto, verniciato nuovo, collaudato 1998, ottimo e **foderine** complete per monoposto cotone nuove prezzo interessante
Tel. 0432.740429 Paolo

LS 6 D - 1039, 1986, perfetto, completo, carrello Pirazzoli, Lit 80 milioni Tel. 0445.602039 o 0348.7306168 (cell)

Diamant 15 I-SEXY vetroresina, completo, ottimo stato, carrello chiuso in metallo, Lit 17 milioni.
Tel. 011.8179092 Aimar Mattanò

LS 6 I - TASS, anno 1980, con carrello chiuso, buonissime condizioni, strumentato.
Tel. 0382.729513 Corbellini

Uribel C I - LEFA 1965, 880 h, strum. ottime condizioni, CN fino al 25.06.2000 e **M-100 S** da revisionare, struttura integra, cappottina nuova. AVF Ferrara
Tel. 0532.902508 fax 902473

Caproni A2 monoposto 1969, CN 2002, carrello aperto, L 10 milioni
Tel / fax 0549.900970

Super Dimona motore Rotax 912 200 ore di volo, '92, come nuovo.
Tel. 02.5461602 - 0337.318856

Discus B HB - '1802. preparato per gare, vincitore CIM '96 e '98, con strumenti e carrello. Marco Pronzati
Tel.02.9354.8008 (fax ...9445)

ASW 24 WL 1992 come nuovo, O2, Cambridge '99. paracadute, teli, Cobra o altro carr. a scelta
Tel. 015.2531444 Marco

Nimbus 2 I-NEVI 1978, 1300 ore, 300 voli, ali e piano orizz. rifatti. SB 8 con ASR e Garmin 55, radio 720ch, paracadute, carrello chiuso, 48.000 DM
Tel. 0746.202058 A. Colombo

Ventus CM 17,6 metri, 1991, marche D, motore zero ore, mai incidentato, pannelli solari, VP 6 + GPS, Cobra. L 130 milioni
T.0337.791004 fax 06.76901156

LS 3a I - LORJ 1980, 880h, CN fino 10/2000 mai incidentato, strum base + LX 1000, carrello chiuso, vari accessori, ottimo e

Libelle Standard I - KKA 1969, 940h, CN fino 4/2001, mai incidentato, carrello chiuso, vari accessori, ottimo. Flavio Longo
Tel. 010.412451 o 0347.9448670

Kestrel 17m incidentato ma riparabile, radio, strumenti base, computer e carrello omologato
Tel 0337.499853 o 0425.762419

Libelle Std. I-GOUP, ottimo stato, 1550 ore, strumentato, rimorchio aperto, "è stato il Libelle di Gritti", Lit 23,5 milioni.
Tel. 071.718335

Libelle H-301 I-BROC, flappato, 1968, gelcoat nuovo, carrello chiuso due assi riverniciato
Tel 0336.670582 fax 039.512057

Cirrus Std I-MACH 1975, ottimo stato, carrello, nessun incidente, radio, facilitazioni pagamento.
Tel. 06.8601639 Franco

Cedo Rivista Volo a Vela, annate dal 1971, pochi numeri mancanti
Tel. 035.233686

DG 300 WL D - 4303 500h, 180 voli, 1991, perfetto, VP 3Comp, cappottina azzurra, accessori, carrello omologato. Lit 64 m tratt
Tel 0471.280771 o 970642

AeroClub Rieti vende per rinnovo flotta: Cirrus I-ANTO, ASK 13 I-PLOQ biposto scuola, Twin Astir I-IVAG, monoposto DG 101 I-LUKO incidentato prezzo interessantissimo. Tel in segreteria escluso il Lunedì
Tel. 0746.203637 fax .297571

ASW 20 L con carrello Pirazzoli / Glasfaser, vario Illec SB 8
Tel. 0331.632043 Borellini

Blanik L 13 A marche I - EVIO, come nuovo. Tel. 0432.42691

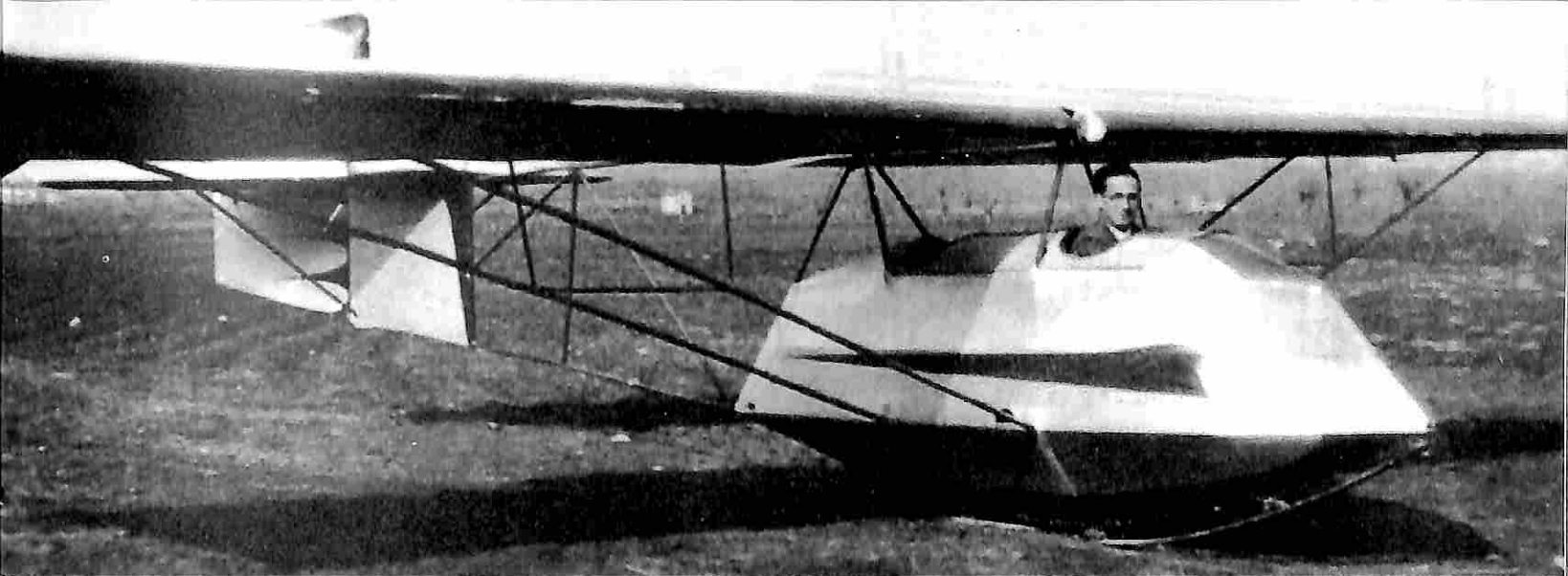
STINSON L 5 180 HP barellato, tutto originale, gancio per traino alianti. AeroClub Adele Orsi, Calcinatè Tel. 0332.310073
E - mail: aval@skylink.it

Discus B WL D - 6159 gelcoat nuovo 1996, carrello Ghidotti
Tel. 0335.6687942 o 0131.345940 Edoardo Tarchini

ASW 19 I-IUHH strumentato, Zander 800, pannelli solari, mai incidentato, accessori, carrello 2 assi omologato, Lit 40 milioni
Tel. 0332.860845 Ceccato

ASW 15 1970, 1350h, strum, riverniciato, ottimo, carrello chiuso. Lit 26 milioni
Tel. 0335.8023937 selan@iol.it

Cerco manuali dell'ASW 24 o meglio 24E e quello del Discus, rimborso qualunque spesa.
Tel. 040.7793326 Alessio



Una foto-quiz del 1933 raffigurante un misterioso biposto. Sarà possibile che qualche "vecchissimo" si ricordi e sappia che fine ha fatto? Prossimamente?

GERMANIA: i piloti? Meglio picchiarli e derubarli!!!

(di Celestino Girardi)

Come noto, i piloti sono tutti ricchi, arroganti, puzzolenti. È così in tutto il mondo, Germania compresa. Quindi vanno puniti! Sentite dunque che cosa sta succedendo in Germania. Il governo federale sta elaborando una legge che impone il pagamento di una tassa mostruosa a carico di tutti i proprietari di velivoli di peso inferiore ai 2.000 chili. Il balzello, una sorta di tassa di possesso o tassa di circolazione, va pagata annualmente ed ammonta all'equivalente di 7 milioni di lire. Attenzione! Va pagata anche dagli alianti, dagli ultraleggeri, dalle mongolfiere. In pratica rappresenta una condanna a morte per tutti gli Aero Club, per l'intera aviazione generale minore. E sapete qual'è la motivazione alla base della tassa? Eccola: i piloti devono pagare per finanziare il servizio di assistenza al volo ed il servizio meteo. Li mortacci!!! Andrà a finire che ti chiedono mezzo milione, magari per la previsione di pioggia. E quindi non voli e torni a casa con la kodak tra le gambe! Se invece preferite un raggio di sole e qualche sprazzo di sereno, allora sganciate almeno il triplo!!! La legge (per ora ancora una proposta governativa) ha scatenato una valanga di proteste. Tra l'altro, l'AOPA (l'associazione dei proprietari di aeroplani) e diverse riviste aeronautiche hanno invitato i lettori, i piloti, i simpatizzanti a spedire montagne di cartoline di protesta indirizzate al ministero ai trasporti, promotore dell'iniziativa. Io, se proprio volete saperlo, la mia l'ho già spedita. E per quanti volessero fare altrettanto: questo è l'indirizzo giusto:

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen

Herrn Minister Franz Müntefering,

Krausenstraße, 17

10117 BERLIN

* * *

Successivamente abbiamo appreso la notizia che segue.

A seguito delle campagne di protesta e delle raccolte di firme organizzate da Aerokurier (cartoline postali) e da un sito web (messaggi di posta), il ministro Klimmt ha ritirato la sua delirante proposta. La notizia, datata 17 Ottobre, ci solleva dal rischio di dover pagare una tassa di ben 7000 marchi tedeschi per ciascun aliante-aeromobile operante in VFR. Questa tassa era intesa a coprire i costi dell'assistenza al traffico, facendoli pagare ai presunti utenti. Tuttavia il suo importo avrebbe di gran lunga superato lo stesso valore di mercato di molti dei mezzi di questione. Alle iniziative di protesta hanno aderito immediatamente moltissimi piloti, che hanno visto premiata la loro azione di pressione. Con ciò si conferma un principio non scritto delle democrazie: è molto più facile influenzare i legislatori prima che sia varata una norma, piuttosto che abrogare norme esistenti. Perciò grazie a chi vigila e ci informa subito delle "cattive intenzioni" dei legislatori e delle organizzazioni di controllo.

ALDO CERNEZZI

* * *

1° Trofeo dei Parchi

L'Aero Club de L'Aquila organizza per il mese di Luglio 2000 una gara di distanza denominata "1° Trofeo dei Parchi".

La gara articolata su un percorso in distanza con piloni prescelti all'interno dei vari parchi limitrofi, è aperta a tutti i piloti ed agli alianti di tutte le categorie.

L'organizzazione della gara è affidata al caro amico Pramstraller mentre l'Aero Club de L'Aquila mette a disposizione la nuova pista di 1412 mt, provvista di piazzola ed isola ristoro per il volo a vela, la palazzina, il bar-ristorante e la foresteria.

In tempo utile saranno fornite tutte le informazioni necessarie per la partecipazione.

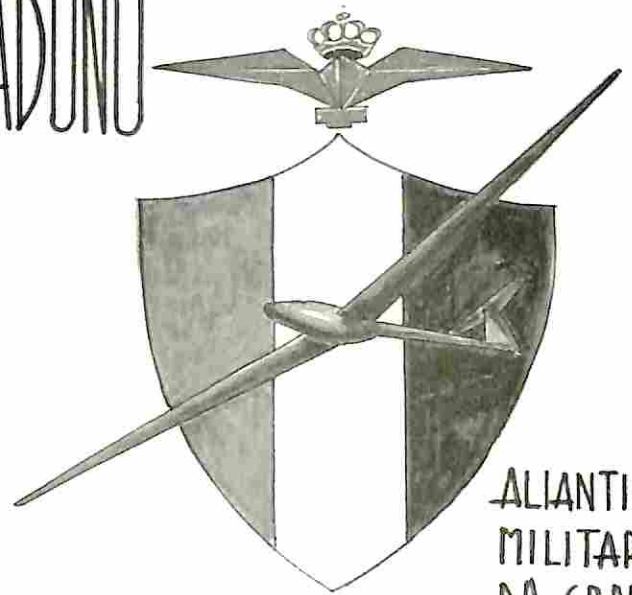
Prendete nota di questo appuntamento.

Vi aspettiamo numerosi!

Chi può aver dimenticato
 i bei giorni del passato,
 quelle cime, il verde piano
 di Pavullo nel Frignano
 quando il caro Locatelli
 istruiva i suoi pivelli
 volteggiando in aliante
 col lambrusco spumeggiante?
 - Faceva strage di ragazze
 che per lui andavan pazze.
 Oggi il bravo pilotino
 è un amabile nennino
 a cui Amore ha dato scacco
 gli è rimasto fumo e Bacco;
 il tabacco è da evitare,
 moderato il buon mangiare.
 Questa vita è una schifezza,
 per fortuna c'è l'ebbrezza.
 Perciò lui non se la piglia
 e si scola una bottiglia.

37°
 RADUNO

et silenter deleo

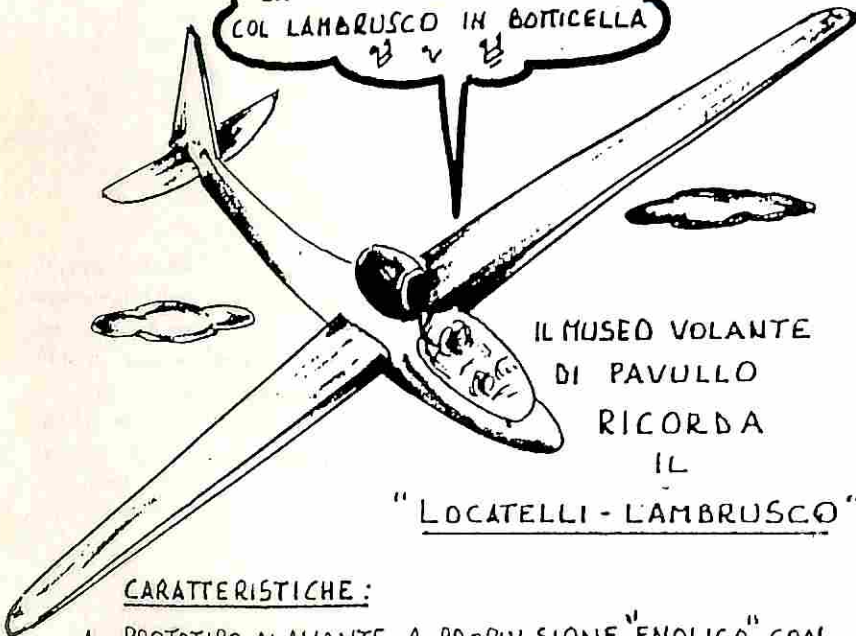


ALIANISTI
 MILITARI
 DA SBARCO
 E ASSALTO

PAVULLO - 11-12 SETT.

CANTIERA

LA VITA E' ASSAI PIU' BELLA
 COL LAMBRUSCO IN BOTTICELLA
 v v v



"LOCATELLI - LAMBRUSCO"

CARATTERISTICHE:

- ★ PROTOTIPO DI ALIANTE A PROPULSIONE "ENDOLICA" CON ALIMENTAZIONE CONTINUA
- ★ SERBATOIO A BOTTE - CAPACITA' 150
- ★ ALIMENTATORE A CANNELLA CON COLLEGAMENTO DIRETTO COL PILOTA
- ★ TRIPOSTO E TRICOMANDO (2 AFFIANCATI + 1 POSTERIORE) NEL CASO ALL'ISTRUTTORE GLI CAPTI DI VEDERE... DUE ALLIEVI



La T&A - Testa & Associati
*è una società di consulenza
specializzata in operazioni di finanza straordinaria:
acquisizioni, dismissioni, ristrutturazioni finanziarie,
joint - venture, quotazioni in Borsa.*

*I professionisti di T&A
provengono da esperienze maturate
in primarie istituzioni sia italiane che internazionali.*

*Ogni singolo progetto è seguito direttamente
dagli Amministratori:
Claudio Testa, Silvia Cossa, Giulio Carmignato*

**Ristrutturazione e/o
rifi naziamento del debito.**

Nei casi di performance finanziarie inadeguate o strutture di capitale inappropriate, strutturiamo l'assetto finanziario ottimale, eventualmente negoziando con il sistema bancario e finanziario. T&A si affianca inoltre ai propri clienti nel monitoraggio successivo.

il manifesto

sambonet

Ha ristrutturato il proprio debito bancario. Questa operazione è stata pianificata e negoziata da

T&A
TESTA & ASSOCIATI



Cessioni o acquisizioni di società.

Assistiamo i nostri clienti dallo sviluppo della strategia alle negoziazioni finali. Sulla base di accurate analisi delle società e dei mercati di riferimento, ricerchiamo acquirenti e venditori, effettuiamo valutazioni aziendali e conduciamo le negoziazioni. T&A assiste inoltre nel processo di due diligence e nell'impostazione della contrattualistica.

Strutturazione di sistemi di controllo finanziario e di pianificazione finanziaria.

Svolgiamo attività di consulenza finalizzata all'ottimizzazione dell'utilizzo degli strumenti di finanza ordinaria e dei flussi di cassa generati internamente. Assistiamo i nostri clienti nella pianificazione finanziaria a medio / lungo termine.

Quotazione in Borsa.

T&A assiste i propri clienti nella verifica di fattibilità e convenienza della quotazione, nella valutazione, nella strutturazione dell'operazione, nella negoziazione e nel coordinamento con i global coordinator.

C'È DI PIÙ?

La tecnologia
d'avanguardia
Ora omologato in Italia
anche a singolo asse



C

O

B

R

A

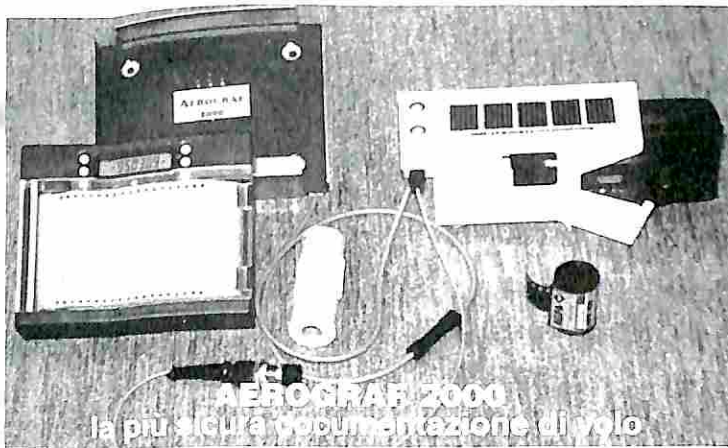
COBRA

Una ricca gamma di accessori
per ogni esigenza



"NETTA-MOSCERINI" MOTORIZZATO

- | | |
|--------------------------|-------------------------------------|
| veloce: | - 1 minuto per pulizia semiali |
| affidabile: | - fino a 140 Km/h |
| di basso consumo: | - oltre 100 pulizie (6,5 A/h batt.) |



AEROGRAF 2000
la più sicura documentazione di volo

- | | |
|------------------------------|---|
| barografo: | - 6.000/12.000 m
- 150 ore di registrazione |
| macchina fotografica: | - alimentazione da pannello solare
- indicazione orario/data |
| sensore motore: | - kit per motoalianti di serie |

ILEC SN10 IL COMPUTER CAMPIONE D'ITALIA

LA NUOVA GENERAZIONE DI COMPUTER COMPLETI,
MA SEMPLICI E AFFIDABILI, AD UN PREZZO ECCEZIONALE



ALIMAN s.r.l. - Via Isonzo - Aeroporto - I-22040 Alzate Brianza (CO)
Tel. 031 610400 - Cell. 031 7 2212784 - e-mail: aliman@tin.it



DG Flugzeugbau GmbH Im Schollengarten 20 D - 76646 Bruchsal Untergrombach - Germany
 Postfach 4120 D - 76625 Bruchsal - Germany
 Phone 07257/890 Switch board and management
 8910 Aircraft sales - 8960 Service
 Fax 07257/8922

DG 505MB nuovo biposto a decollo autonomo, motore "Solo 2625" da 64HP, in fusoliera

DG 800S super 15 m. corsa, ultima generazione, prolunghe a 18 m. e winglets

DG 800B il nostro "top model": il primo decollo autonomo della classe 18 metri, con fortissima motorizzazione

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

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 Winglets	Aliante alte prestazioni, flaps ed apertura 20 m. con winglets.
DG-505/22 ELAN	Aliante alte prestazioni con flaps ed apertura 22 metri.

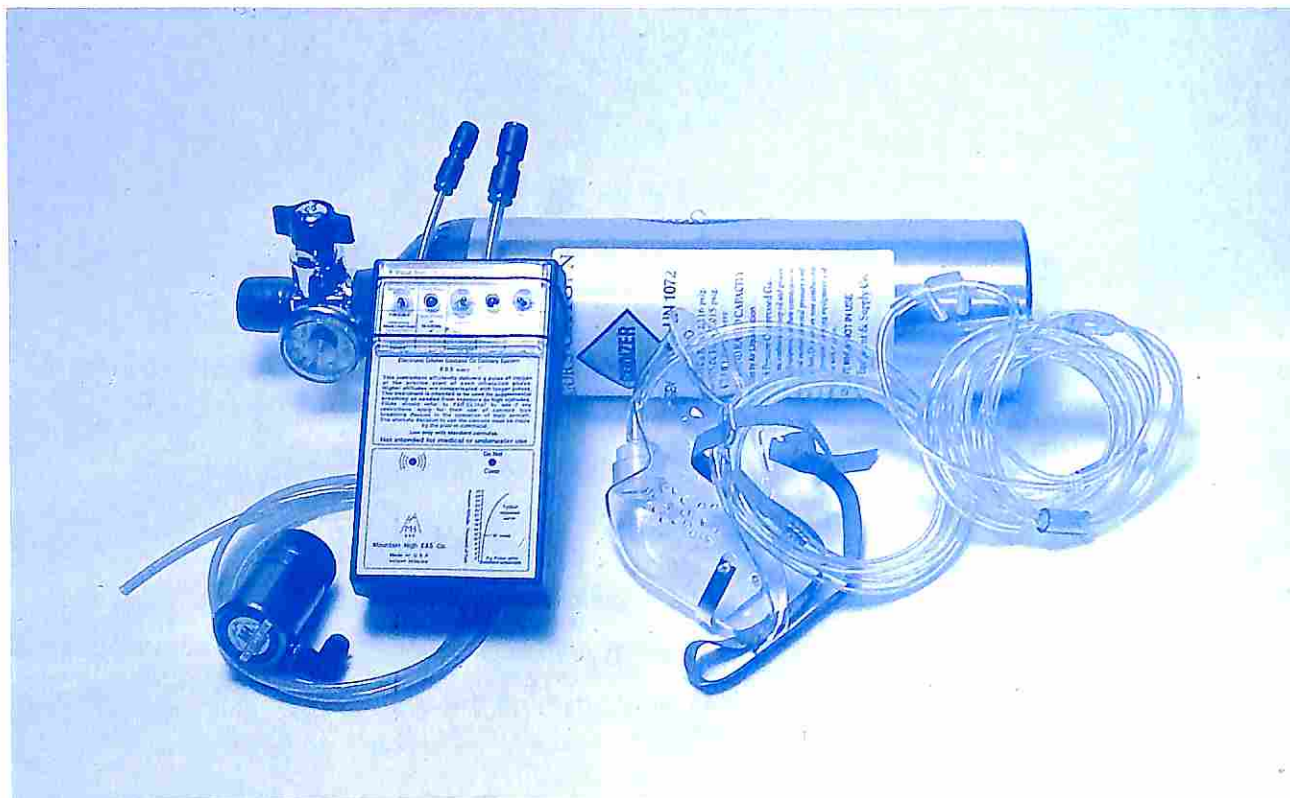
SONO ATTUABILI SPECIALI FORME DI FINANZIAMENTO E LEASING PERSONALIZZATE

ELAN FLIGHT
 •Slovenia•

**UNA TRADIZIONE
 DI SERIETÀ**

**Contattate:
 PAOLO DE MARCO**

33044 MANZANO (UD) - Via G. Marconi. 22
 Telefono e Fax 0432 - 740429

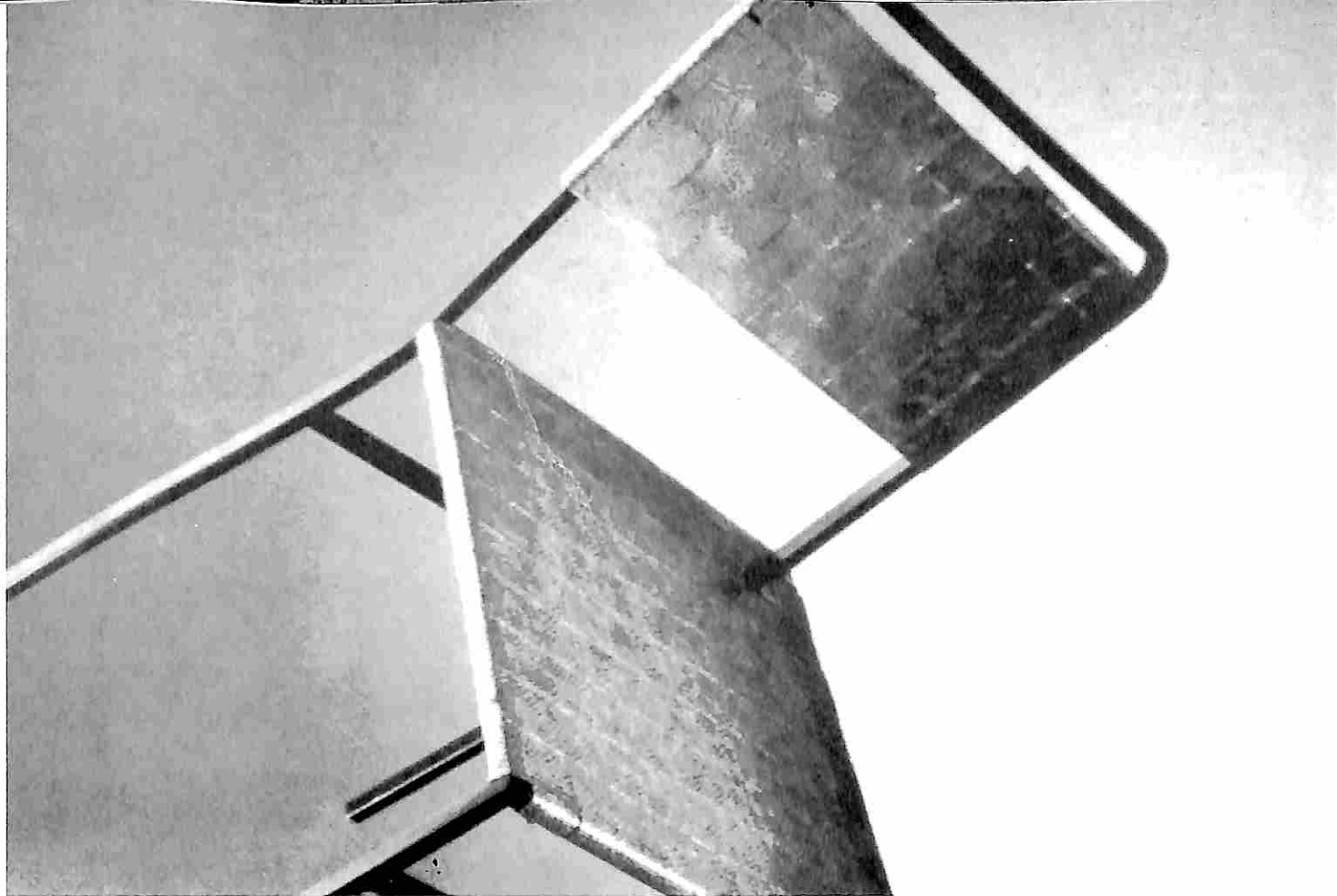


IMPIANTO OSSIGENO A DOMANDA EDS-180

- Grande autonomia con basso peso e piccolo ingombro
- Economico
- Affidabile
- Lungamente provato da molti piloti nei più impegnativi voli in onda

Fornito standard con bombola da 180 litri per un'autonomia di 6-8 ore a 18.000 feet

Disponibili altre bombole e impianti per biposti.



SICOBLOC

SICOBLOC è un semilavorato in PVC o in resina SURLYN, caratterizzato da colori perlacci, iridescenti e da una sorprendente profondità di disegno. Questi effetti cromatici sono il risultato di una colorazione in massa, nonché di processi di fabbricazione esclusivi.

La cangiante tridimensionalità che si evidenzia nei fogli SICOBLOC è davvero magica! Persino in un foglio dallo spessore di 0,2 millimetri è possibile ammirare l'effetto "profondità" che rende unico SICOBLOC.

SICOBLOC è disponibile in fogli flessibili, rigidi, telati in diversi spessori e in una affascinante gamma di decori, colori ed effetti. SICOBLOC è facilmente lavorabile e trova impiego in moltissimi settori merceologici.

MAZZUCHELLI 1849 S.p.A.

Fondata nel 1849 MAZZUCHELLI è leader mondiale nella produzione di lastre e semilavorati plastici come la celluloida e l'acetato di cellulosa. Grazie a processi esclusivi che fondono l'antica cultura artigianale con la più sofisticata tecnologia, MAZZUCHELLI 1849 è in grado di offrire semilavorati dai colori, decori ed effetti inimitabili.

SICOBLOC

1849 mazzucchelli

Via S. e P. Mazzucchelli, 7 - 21043 Castiglione Olona (Varese) Italy
Tel. (0331) 82.61.11 - Fax (0331)82.62.13 - Telex 330609 SICI

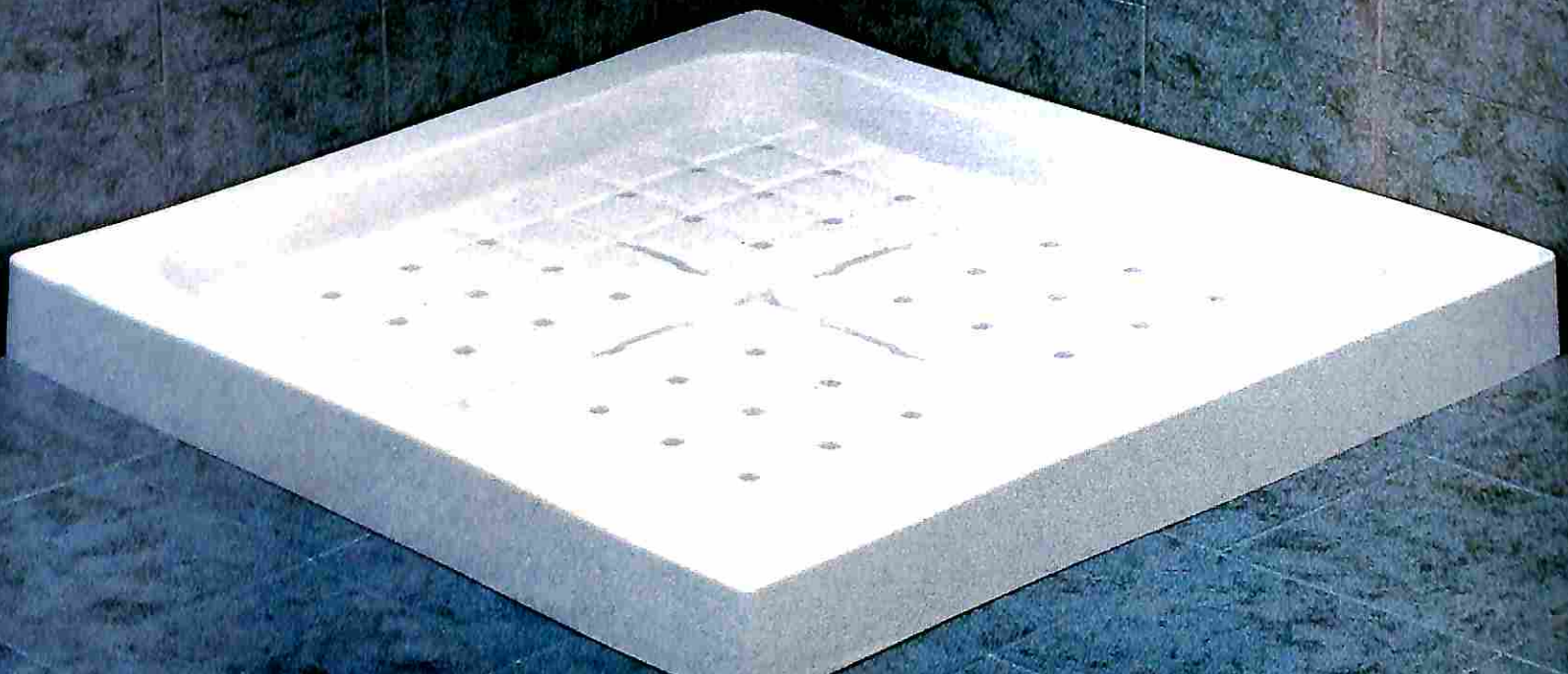
**Accessori
da doccia**

**Duschkabinen
zubehör**

**Shower
Accessories**

**Accessoires
pour la cabine
de douche**

PLASTICA
ilma linea bagno



AERoclub VOLOVELISTICO 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 035/52.84.91 - Frequenza aeroporto 122,60

Aerei ed aliante a disposizione di tutti i soci:

2 STINSON L 5, 2 ROBIN DR 400,

3 TWIN ASTIR, 4 ASTIR STANDARD, 3 HORNET, 5 DG 300,

1 ASH 25, 4 DISCUS B, 1 MOTOALIANTE GROB G 109B, 2 DUO DISCUS

- 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.*