



**VOLO
A
VELA**



GEN. - FEB. - MAR. 1985

N. 168

La Rivista dei Volovelisti Italiani

VALIDITA' DI UNA FORMULA



1913 - 1983

70'

AERONAUTICA MACCHI



DA 70 ANNI L'AERMACCHI PRODUCE VELIVOLI DI INTERESSE MONDIALE; NEGLI
ULTIMI DECENNI I SUOI ADDESTRATORI SONO STATI ESPORTATI IN 13 PAESI DEI 5
CONTINENTI.
L'MB-339, ADDESTRATORE A GETTO AVANZATO PER GLI ANNI '80, GIÀ PRODOTTO
IN PIÙ DI 100 ESEMPLARI, È STATO ADOTTATO DA 5 OPERATORI IN 4 CONTINENTI.
UN'AFFERMAZIONE MONDIALE DELLA TECNOLOGIA E DEL LAVORO ITALIANI,
UN NOTEVOLE CONTRIBUTO ALLA BILANCIA COMMERCIALE NAZIONALE.

AERMACCHI

VARESE - ITALY

**COMITATO REDAZIONALE:**

Lorenzo Scavino, direttore
Smilian Cibic, vice direttore
Patrizia Golin
Attilio Pronzati
Plinio Rovesti
Sandro Serra
Emilio Tessera Chiesa
Segreteria: Paola Bellora

PREVENZIONE & SICUREZZA:

Jacob C.

PROVE IN VOLO:

Walter Vergani

**VIP INTERNATIONAL
GLIDING CLUB:**

Roberta Fischer

INVIATO SPECIALE:

Antonino Desti

AEROMODELLI:

Renato Corno

CORRISPONDENTI:

FAI-CIVV: Piero Morelli
STATI UNITI: Mario Piccagli

ABBONAMENTI E PUBBLICITA':

Francesco Scavino

ABBONAM. PER ANNO SOLARE:

ITALIA	sostenitore	L. 100.000
	ordinario	L. 50.000
	associati	L. 40.000

ESTERO	ordinario	\$ 40
	via aerea	\$ 60

REDAZIONE E AMMINISTRAZ.:

Aeroporto «Paolo Contri»
Varese - Calcinate del Pesce
tel. 0332-310073 - CAP 21100
C.F. & P. IVA 00581360120

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

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

E' permessa la riproduzione, quando non espressamente vietata, citando la fonte.

**ARTI GRAFICHE CAMAGNI
COMO****DIRETTORE RESPONSABILE:
Lorenzo Scavino**

VOLO A VELA



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

GENNAIO - FEBBRAIO - MARZO 1985
N. 168

SOMMARIO:

Ancora sulla mozione n. 1	2
I valdostani Crepaldi e Garzotto superano ad Aosta il primato italiano di quota assoluta per alianti biposto	9
Al comando dell'Aeroporto di Rieti il Colonnello pilota Giampaolo Chiappini	12
Aero '85 - Friedrichshafen	13
Aerodinamica & tecnica aeronautica applicate	16
Saltiamo il fosso insieme ...	19
Prevenzione & Sicurezza	23
Il Generale di squadra aerea Mario De Paolis direttore generale dell'Aero Club d'Italia	25
Motoalianti	26
Il 33.mo Campionato argentino	27
A parer mio ... Turbolenza in montagna	28
Torna alla ribalta il V.I.P. International Gliding Club	28
Per chi vuol saperne di più	29
Opinioni su Rieti	31
Cumulonimbus incus	33
Ultimissime	34
Rarità volovelistiche	35
Biposto scuola: il polacco SZD-50-3 PUCHACZ, nuovo aliante da addestramento	37
Facilitate le prove di distanza per le insegne FAI dei 300, 500 e 1000 Km.	38
Monoposto allenamento: il polacco SZD-51-1 JUNIOR, nuovo aliante da allenamento	39
Libri ricevuti	40
Notizie dai campi di volo	41
Riunione FAI-CIVV - Riunione O.S.T.I.V. - BOARD	45
I lavori della Commissione di specialità	47
Il calendario sportivo per il 1985	57
Volo a vela al servizio dei volovelisti	59
Volar silente! - Perché volare?	67
L'alchimia del pelo - Lettere al Direttore	68

Inserito centrale:

- 2° Gran Premio «Calcinata-Agropoli»
- Trofeo «Gioacchino Von Kalchreuth»
- Trofeo «Nello Valzania»
- 2° Concorso fotografico «Nubi ed ali silenziose»

IN COPERTINA:

Controsolo! Un'altra bella immagine che possiamo offrire ai nostri lettori, grazie alla cortesia di Cristina e Max.

Ancora sulla mozione numero uno

1 - DIFFUSIONE DEL VERRICELLO:

Gli amici di Bolzano e Vipiteno stanno raccogliendo molto materiale in merito all'argomento, ma soprattutto lo stanno utilizzando e tutti gli interessati possono andare in loco per meglio rendersi conto delle possibilità di impiego, provarlo ed avere tutte le informazioni, anche di carattere economico. Siamo anche convinti che le abilitazioni per gli operatori non rappresenteranno un ostacolo ma semplicemente un maggior contributo al fattore sicurezza.

2 - SCUOLA ANCHE SULLE AVIOSUPERFICI:

Continuiamo a fare affidamento sull'impegno degli amici Galli e Barberi perchè affrontino per noi il problema che pensiamo sia prevalentemente di natura burocratica. Si è comunque assodato che una scuola, in regola con il proprio disciplinare, può trasferire anche su un'aviosuperficie la propria base operativa. Esempio: quando si aprirà la tanto attesa aviosuperficie di Caiolo, Valbrembo potrà trasferirvi (se lo vorrà, ovviamente) una sezione di attività didattica.

Non è tutto, è comunque un passo avanti!

3 - MONOTIPO ECONOMICO:

Il Centro Studi del Volo a Vela Alpino continua la ricerca su questo importante argomento. Appurata l'idoneità di una apertura alare ridotta, la ricerca si sposta verso nuove tecniche costruttive. Non è un lavoro da poco, bisogna però perseverare in quanto non si può pensare ad un concreto sviluppo senza l'indispensabile riduzione dei costi, sia d'investimento che d'esercizio.

4 - CAMPIONATO NAZIONALE APERTO:

Ecco quanto ci comunica in proposito la nostra Patrizia: «Sono iniziati e procedono, anche se a rilento, i lavori per la stesura del regolamento. Con l'aiuto prezioso del genietto del calcolatore, alias Luigi Villa, stiamo elaborando una formula che permetta di equiparare tutti i percorsi possibili effettuati con alianti di ogni tipo a qualunque velocità, entro un dato numero di prove, per approntare una classifica nella quale possano essere valutati, per i voli

portati a termine, tutti i piloti, anche quelli che non partecipano ai tradizionali campionati per propria scelta e che comunque sono validi ed in grado di dare qualche cosa al volo a vela nazionale e dai quali possa emergere un Campione Nazionale.

Già è pronta una bozza di tipo tradizionale, ma il nostro intento, magari un po' sarcastico ma che sicuramente può avere un effetto stimolante su parecchi volovelisti, è quello di riuscire ad inserire tra i parametri di valutazione anche un Handicap sulle qualità del pilota oltre che su quelle della macchina. Ci riusciremo? Si accettano consigli. Per il momento stiamo tentando, poi si vedrà. Mal che vada continueremo solo a valutare percorsi e macchine e ad invidiare la classifica di Veuillemot. Pat.».

Ndr - Presso alcuni clubs si svolgono gare sociali che applicano handicap ai singoli piloti. Invitiamo questi clubs a comunicarci i criteri adottati per determinare i fattori correttivi.

5 - DISPONIBILITA' ECONOMICHE «INDIRIZZATE»:

Non tocca a noi stendere preventivi. Toccherà alla Commissione di Specialità accogliere le istanze che verranno ripresentate al prossimo Briefing e che sono contenute nella stessa mozione numero uno.

* * *

Chiudiamo questo numero assicurando i nostri lettori che usciremo anche in giugno e speriamo che la consegna del servizio postale questa volta non sia ritardata dalla posta «elettorale».

Tra i diversi argomenti il nostro programma prevede:

- il Congresso dell'AOPA*
- nella rubrica «Prevenzione & Sicurezza» un importante articolo tratto da Aerokurier*
- a quando la rivista VOLO A MOTORE?*
- fattori correttivi, che passione!*
- la rivolta di Abele ed i risultati dei Campionati Italiani delle classi 15 metri e Standard, per la buona riuscita dei quali formuliamo il nostro sincero: in becco all'aquila!*

A presto.

Lorenzo Scavino

GROB G 109 B

"LA MACCHINA DELLA LIBERTÀ"

**aggiungete
una nuova
dimensione
al volo**



**combinare con
questo magnifico
motoalante**

**il piacere
del volo a vela a
decollo autonomo
con quello
del turismo aereo
e la scuola**

GROB

semiali facilmente ripiegabili sui fianchi per l'hangaraggio

- due posti affiancati
- motore Grob G 2500, 90 HP
- serbatoio da 100 litri
- elica bipala a tre posizioni di nuovo disegno
- avviamento elettrico
- ruotino di coda sterzabile
- freni a disco a comando indipendente
- pedaliera regolabile
- riscaldamento in cabina
- grande vano bagaglio
- poggiatesta e schienali regolabili
- strumentato standard e strumenti motore

- ECCELLENTI QUALITÀ DI VOLO
- efficienza 1:28 a 115 Km/h
- corsa di decollo 220 m
- 12 litri-ora a 170 Km/h
- 9 litri-ora a 140 Km/h
- velocità massima 210 Km/h
- autonomia 1800 Km
- struttura completamente in vetroresina

versione «RANGER» con doppia accensione

chiamateci per voli dimostrativi

GLASFASER ITALIANA s. r. l.

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

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



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

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

Formato strumento piccolo
(diametro 58 mm).

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

Potenza di trasmissione 5-7 Watt.

Autocontrollo automatico di
frequenza.

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



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

Basso assorbimento: circa 70 mA.

Controllo automatico tensione.

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

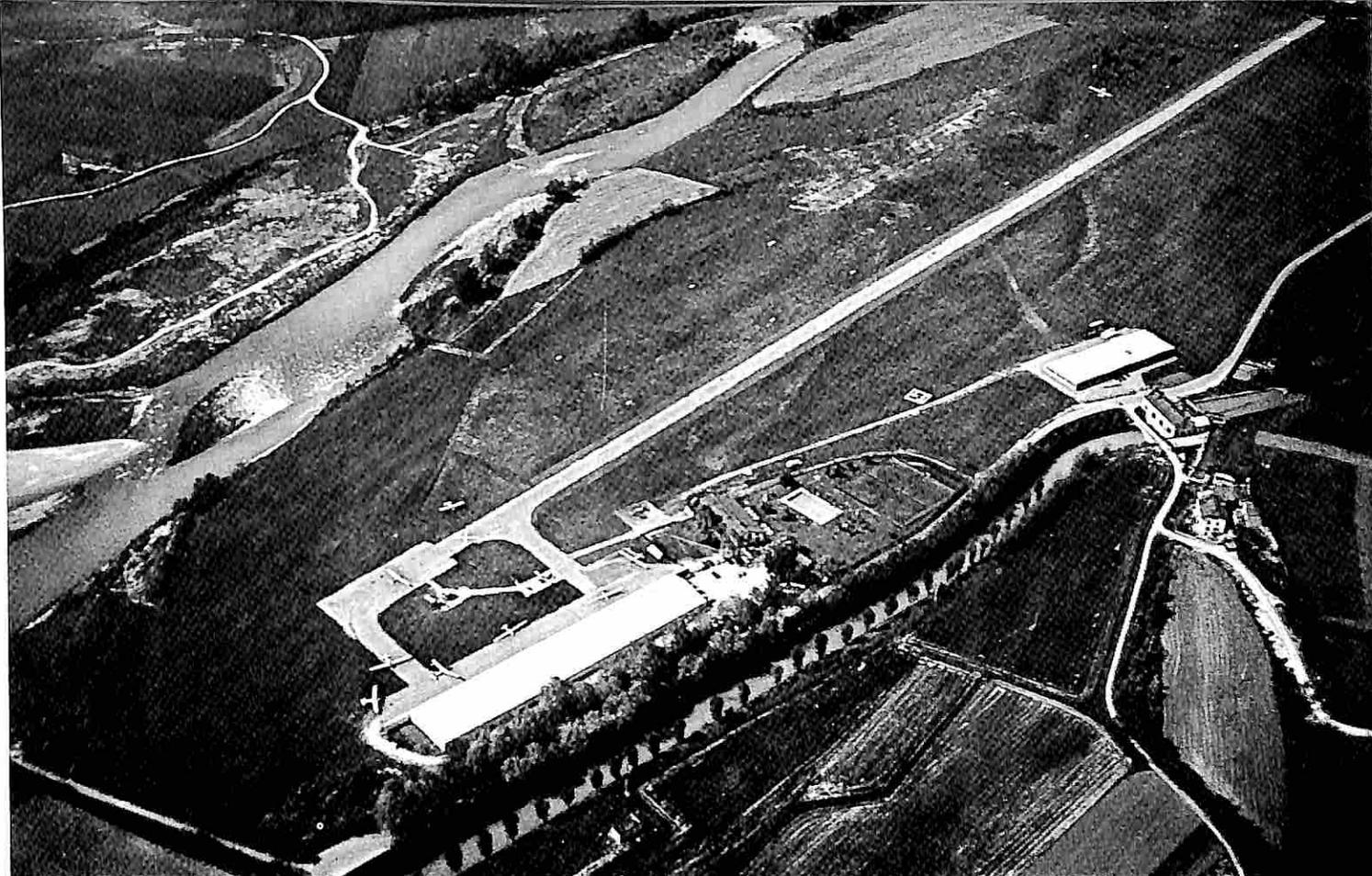
È in corso la omologazione in
Categoria II.

Garanzia 2 anni!

BECKER
FLUGFUNK
Avionics made in Germany

GLASFASER ITALIANA srl
24030 VALBREMBO - TEL. 035/631011

Assistenza: **GENAVE ITALIANA**
Via B. Buozi 21/23 - 39100 BOLZANO
Tel. 0471/933328



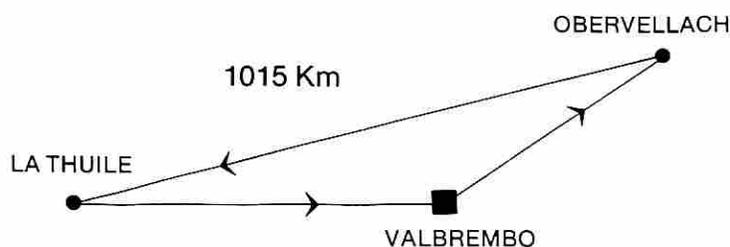
**PRIMA BASE DI VOLO A VELA IN EUROPA
PER VOLI DI OLTRE MILLE CHILOMETRI**

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

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

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

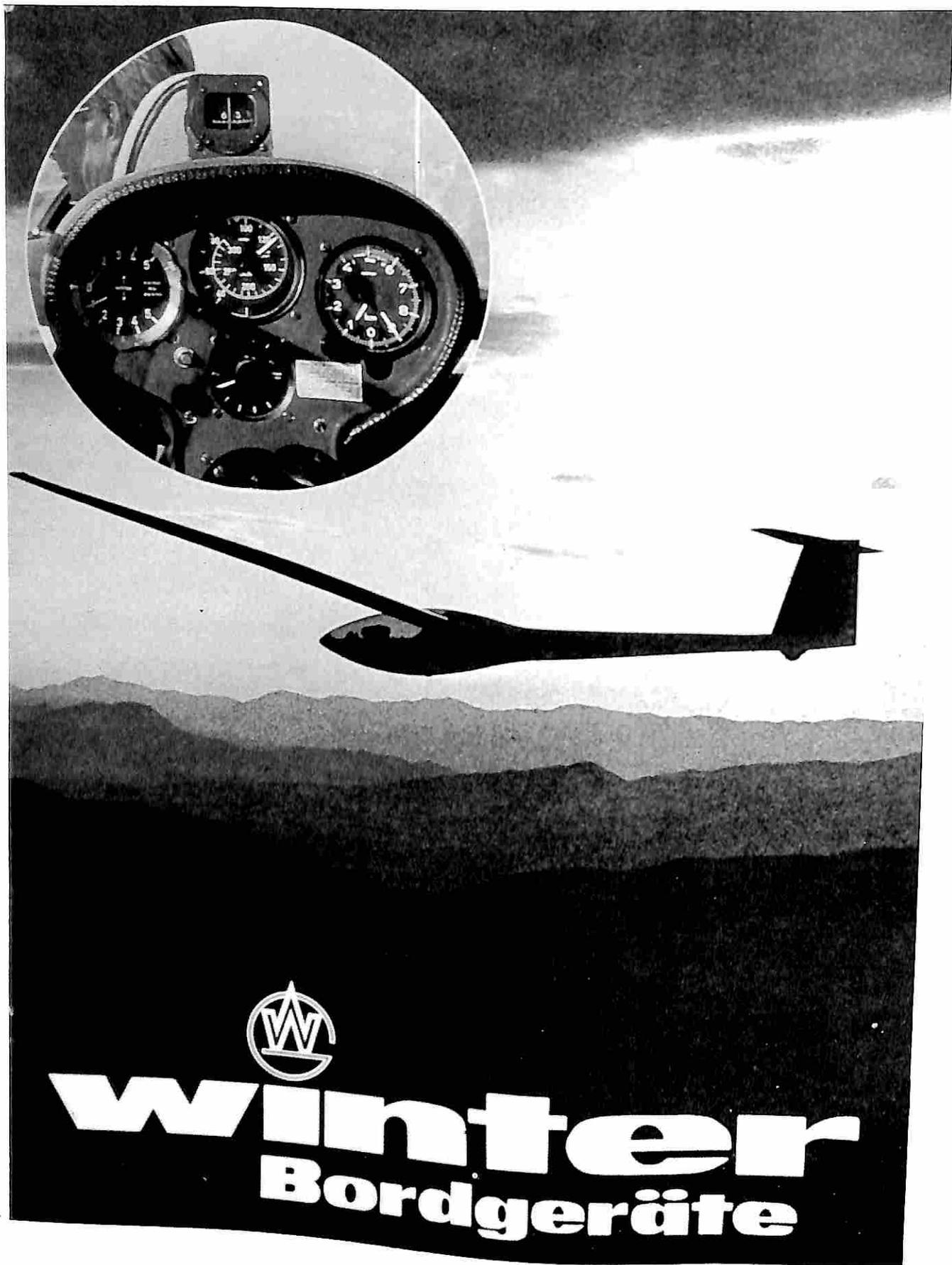
5 Twin Astir - Janus - 3 Astir St.
2 Libelle C. - 2 Hornet - 2 Pegaso



- Stages per piloti stranieri dal 15 marzo al 15 maggio di ogni anno.
- Aianti a disposizione di tutti i soci piloti.
- Aerei da traino: 4 Stinson L5 HP 235 - Morane Saulnier HP 180 - Motoaliante Falke.

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

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



..... ora in produzione ed omologati: anemometro ed altimetro
diametro 57 mm.

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

ALEXANDER SCHLEICHER

Segelflugzeugbau

D-6416 POPPENHAUSEN AN DER WASSERKUPPE

(Germania Occidentale)



PROGRAMMA CONSEGNE

ASW 22 **Classe Libera**
Apertura alare 22 mt. o 24 mt.
Efficienza max. oltre 57

ASW 20C **Classe FAI 15 mt.**
Apertura alare 15 mt.
Efficienza max. oltre 43

ASK 21 **Biposto scuola**
Apertura alare 17 mt.
Efficienza max. 34

ASK 23 **Classe Club**
Apertura alare 15 mt.
Efficienza max. 33,7

ASW 19B **Classe Standard**
Apertura alare 15 mt.
Efficienza max. 38,5

ASW 20B **Classe FAI 15 mt.**
Apertura alare 15 mt.
Efficienza max. 43

ASW 20BL **Classe FAI Open**
Apertura alare 16,6 mt.
Efficienza max. oltre 44

ASW 20CL **Classe FAI Open**
Apertura alare 16,6 mt.
Efficienza max. oltre 44

... Ed inoltre il magnifico ultimo nato della prestigiosa FOUNIER ...
... lo RF10

FOURNIER AVIATION



Aérodrome de Athée/Nitray
37270 MONTLOUIS
Téléphone (47) 50.68.30

Apertura alare : 17,47 mt.
Apertura alare
con ali ripiegate : 9,60 mt.
Efficienza max. : 30
Potenza : 80 CV
Consumo da 7 a 14 lt/h
Velocità di crociera : 110 Kts
Velocità max. : 120 Kts
Autonomia : 620 miglia



Rappresentanti per l'Italia:

MUSSO ALBERTO

Via Trieste 38 - 10093 COLLEGNO (TO)

Tel. 011/787391 (ab.)

GRINZA CARLO

Strada d. Cacce 38/27 - 10135 TORINO

Tel. 011/9014105 (ab.) - 011/6931373 (uff.)



Walter Dittel GmbH
Luftfahrtgerätebau

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

AG **GRITTI** SPA

I-39100 BOLZANO/BOZEN

Via Maso della Pieve 72 Pfarrhofstrasse

P.O. Box 89 - 90

Tel. 0471/940001 (5 linee)

Telex 400312 GRITTI I



FSG 60M

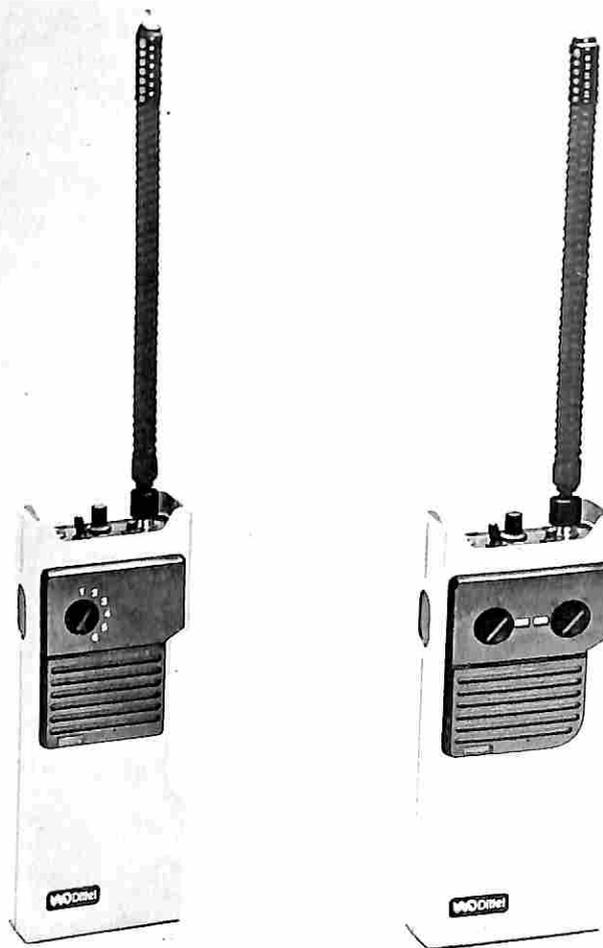
Il ricetrasmittitore ideale

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



FSG 50

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



FSG 4 / FSG 5

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

I Valdostani Crepaldi e Garzotto superano ad Aosta i primati italiani di quota assoluta e guadagnata per alianti biposto

a cura di **Plinio Rovesti e Paolo Crepaldi**

Il 1° febbraio 1985 si è creata sulle Alpi occidentali, ed in particolare sulla valle d'Aosta, una interessante situazione ondulatoria di Nord Ovest.

Alle ore 6.00 le regioni dell'Italia Nord occidentale erano interessate dalla dorsale anticiclonica di una vasta area di alte pressioni centrata sulla Spagna (figg. 1 e 2). Ai bordi di questo anticiclone, che sulla penisola iberica arrivava ad interessare gli estremi limiti della troposfera, un'estesa perturbazione atlantica si spostava lentamente dall'Europa centrale verso Est-Sud-Est. Tale perturbazione, durante il suo movimento riuscirà ad interessare debolmente anche l'Italia adriatica.

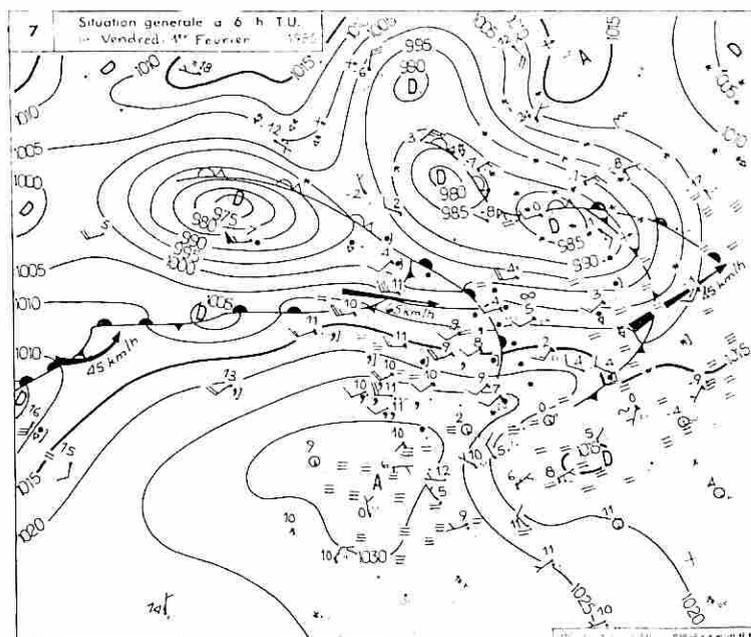


Fig. 1 - Situazione generale sull'Europa occidentale alle ore 6.00 del 1° febbraio 1985 (Météo Nationale Française).

Su tutto l'arco alpino i venti spiravano da NW, fino agli estremi limiti della troposfera, raggiungendo l'intensità massima all'altitudine di 4.850 m con la forza di 65 Kts.

Ecco i dati del sondaggio termodinamico dell'atmosfera di Milano-Linate delle 12.00/Z.

Altitudine	Vento	Temper.	Umid. rel.
Superficie	Calma di vento	13°	50%
1.000 m	300° 10 Kts	13°	48%
1.850 m	310° 25 Kts	5°	50%
2.870 m	340° 40 Kts	-3°	50%
4.050 m	340° 55 Kts	-7°	20%
4.850 m	340° 65 Kts	-11°	26%
5.400 m	340° 50 Kts	-16°	40%
7.000 m	340° 60 Kts	-27°	40%
8.900 m	340° 40 Kts	-46°	40%
10.100 m	340° 30 Kts	-56°	40%
11.550 m	340° 25 Kts	-67°	—
13.400 m	340° 25 Kts	-62°	—

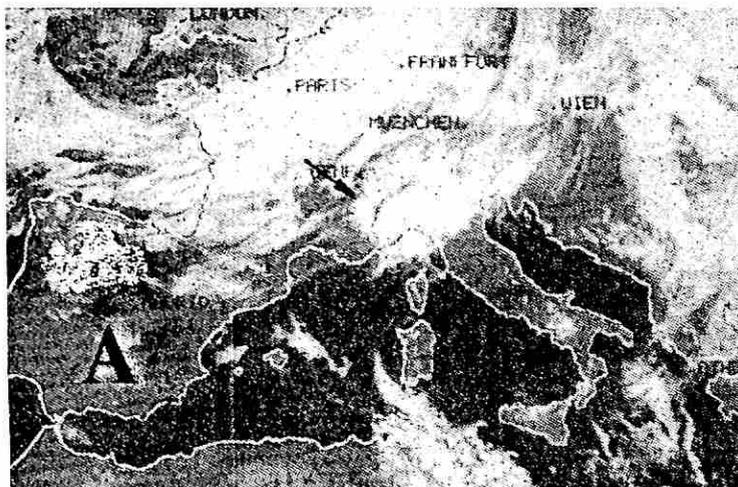


Fig. 2 - Immagine del bacino occidentale del Mediterraneo trasmessa dal satellite meteorologico al visibile nel mattino del 1° febbraio 1985. E' facile individuare l'epicentro dell'anticiclone Atlantico centrato sulla Spagna.

Dall'esame dei venti in quota si rileva che pur essendo il massimo del vento relativamente basso (4.850 m), negli strati sovrastanti la sua forza si manteneva costantemente attorno ai 50 Kts fino a circa 8.800 metri. Sopra tale altitudine però, la sua intensità andava gradatamente diminuendo, fino a raggiungere la forza di 25 Kts a 13.400 metri. Si ha motivo di ritenere pertanto che il movimento ondulatorio potesse in quel giorno essere volovelisticamente sfruttabile non oltre i 9.500 metri, dove il vento spirava con la forza di 40 Kts ed al quale livello, verso le 16,45, si è formata una bella nube d'onda.

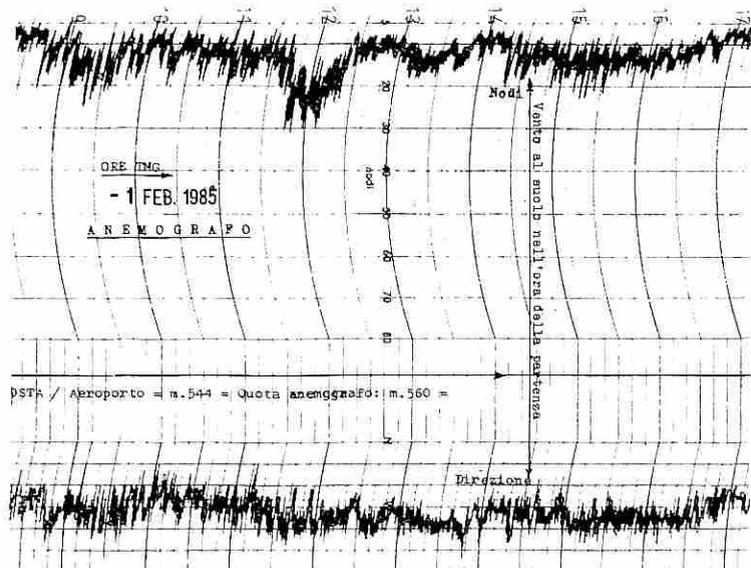


Fig. 3 - Registrazione dell'intensità (15 Kts) e della direzione del vento al suolo (W) nel momento della partenza dello Janus di Crepaldi e Garzotto.

Dall'esame del diagramma termodinamico dell'atmosfera di Milano-Linate delle ore 12.00/Z si rileva che nello strato compreso fra i 3 e 4.000 m regna notevole stabilità, e che nell'ambito di questo stesso strato il vento va gradatamente aumentando con la quota (da 40 a 55 Kts). Com'è noto ciò favorisce sia l'innesco, sia il successivo incremento dei movimenti ondulatori d'ostacolo.

Il vento al suolo nell'aeroporto di Aosta alle ore 14,45 (ora di partenza) spirava attorno ad Ovest con l'intensità di 10-15 Kts (fig. 3). Quest'aria föhnizzata (che i montanari della zona chiamano «l'ura dzada», cioè il vento caldo della montagna) era giunta in superficie fin dalle ore 16 del giorno 31 gennaio, come si può riscontrare dalla registrazione del termoigrografo della Stazione Meteorologica Regionale di Aosta (fig. 4).

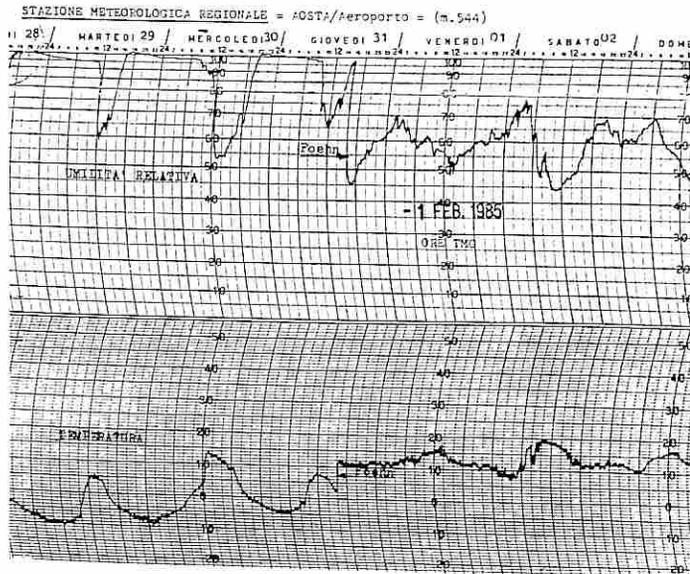


Fig. 4 - Il 31 gennaio 1985, alle ore 16, l'arrivo del Foehn nella valle è stato registrato dal termoigrografo della Stazione Meteorologica Regionale di Aosta. L'umidità relativa ha subito una repentina diminuzione (dal 95% è scesa al 45%), mentre la temperatura dell'aria ha subito un aumento di ben 7°C (da 2,5°C a 9,5°C).

Il vento andava poi gradatamente ruotando con l'altezza fino a stabilizzarsi attorno a Nord Ovest (340°) all'altitudine di 2.500 metri, mantenendo tale direzione fino alla tropopausa (altro fattore favorevole al mantenimento dell'onda). Il versante Nord della catena alpina occidentale era pertanto investito da un flusso che ne ascendeva i pendii montani e che raggiunta la linea di cresta si riversava nelle vallate italiane, favorito dalla differenza di pressione regnante fra i due versanti. Per tutto il periodo in cui nella valle d'Aosta spirò il Foehn, il versante opposto è stato interessato da fenomeni di Stau accompagnati da precipitazioni.

Tale situazione non solo si è mantenuta per quasi tre giorni, ma le condizioni sono andate sempre migliorando, grazie al graduale intensificarsi del flusso da NW a tutte le quote. Purtroppo il forte vento al suolo (oltre 40 Kts a raffiche) non ha acconsentito altri decolli, altrimenti gli alianti avrebbero potuto raggiungere quote attorno ai 10.000 metri. Il giorno 2 febbraio, infatti, a tale altitudine il vento da NW spirava con l'intensità di 60 Kts, contro i 30 Kts del giorno precedente.

Non riteniamo di dover aggiungere altro, trattandosi di una di quelle tipiche situazioni da NW che in passato abbiamo avuto occasione di illustrare più volte ai lettori di VOLO A VELA.

L'Aero Club di Aosta ha già fatto pervenire alla Commissione sportiva Centrale dell'Ae.C.I. la documentazione completa di questa interessante performance, che stabilirà i

nuovi limiti dei primati nazionali di quota assoluta e di quota guadagnata per alianti biposto.



Fig. 5 - Il volovelista valdostano Paolo Crepaldi che con il 2° pilota Aldo Garzotto ha stabilito su «Janus B» i nuovi primati nazionali di quota assoluta e quota guadagnata per alianti biposti.

In tale attesa, riportiamo la descrizione del volo compiuto dal bravo equipaggio valdostano, capeggiato da Paolo Crepaldi (fig. 5), il quale ha scritto per la nostra rivista le seguenti note.

1 febbraio 1985: questa data sicuramente non la dimenticheremo mai!! La nostra storia inizia verso le ore otto del mattino mentre consumiamo la colazione insieme come d'abitudine; poi usciamo dal bar e guardiamo il cielo: notiamo che la situazione meteorologica è favorevole per un bel volo, dopo il lungo letargo dell'inverno.

Decidiamo così di trovarci verso le dodici per i necessari preparativi ai quali ogni buon volovelista dedica la massima attenzione.

Arriviamo puntuali all'ora prefissata provvisti di indumenti pesanti. Carichiamo due bombole di ossigeno (la cui mancanza in passato ha dato luogo ad esperienze negative e pericolose) ed un barografo preventivamente controllato dal Commissario Sportivo nonché Istruttore della Scuola di Volo a Vela, Eliano Pavani.

Portiamo in linea lo Janus, e finalmente andiamo in volo: che gioia! Cavo teso, pronti al decollo.

Un po' di turbolenza, ma niente di preoccupante.

Alla quota di 500 metri sganciamo: ma, ahimè un buco tremendo e Aldo inizia di gran fretta la procedura.

Le nostre iniziali ambizioni si sono un po' attenuate; ma la tenacia «falchesca» dei volovelisti ci porta nuovamente in volo. Questa volta, più previdenti, sganciamo a 900 metri QFE.

La salita varia dai 3 ai 4 m/sec. intercalata da qualche discendenza, ma nel complesso si sale. Il vento al suolo è leggermente rinforzato e mantiene la direzione W.

Aldo facendo pendio mi fa notare che sul monte Mary la neve è sollevata dal vento sul versante W ci portiamo all'ingresso della Valpelline sotto vento al Grand Combin: di botto +5 fondo scala, -5, poi ancora su: un rotore!

Alla quota di 2.900 QFE ecco l'ONDA! un urlo di gioia

in cabina: si sale! con il variometro a fondo scala, nella calma più assoluta.

Memore delle mie esperienze d'onda, infilo la maschera per l'ossigeno allo scopo di attenuare il mio stato di torpore, e, sempre col variometro bloccato a fondo scala e l'altimetro già a 5000 m, verifico la direzione e l'intensità del vento con un punto di riferimento al suolo.

Si sale, Aldo ed io non parliamo molto, l'atmosfera nella cabina si è fatta... pesante; ma lo scenario è indescrivibile. Il sole, semi nascosto dalle lenticolari formatesi sulla pianura, prende colori dal rosso al viola, e le nubi sotto di noi sul versante franco-svizzero sovrastano le cime più alte e sembrano «isole nel cielo».

A 7000 m QFE il variometro si stabilizza intorno a +3 / +2 m/sec. sino alla quota di 8000 m QFE; poi sui valori +1 / +2 m/sec.: a questo punto il freddo si fa sentire. Lo Janus non ha il termometro per la temperatura esterna, ma... vi lascio immaginare. Io, seduto dietro, ho la cappottina ghiacciata, ma non del tutto.

A partire da 8000 m QFE indicati sugli altimetri, alla velocità di 90 km e in stazionamento, notiamo una cosa interessante: il variometro ha degli impulsi e la lancetta dello strumento varia da 1+ a 2+ / 3+.

In quel momento dico ad Aldo che forse facciamo il record di biposto; ma l'occhio mi cade sulle bombole dell'ossigeno: una è quasi esaurita!

In pochi secondi a 8500 m, decidiamo di abbandonare e di rientrare; e mentre a malincuore tiriamo fuori i diruttori per scendere... ultima nota di grande interesse: una lenticolare non molto marcata si forma sopra di noi ad almeno 1000 metri più in alto.

Mentre si scende Aldo mi chiede: «Ma il Monte Bianco è quella collina lì?»

Atterriamo, e aperta la cappottina, tiriamo un sospiro di sollievo nel vedere che il barografo ha scritto bene.

Un grande abbraccio con Aldo, che tra l'altro è il mio migliore amico e abbracciati ce ne andiamo verso l'hangar, ancora increduli della nostra impresa.

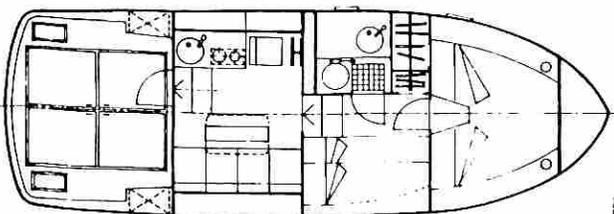
Affidiamo subito il barografo al Commissario Sportivo, Eliano Pavani e andiamo a goderci il meritato riposo.

ATTENZIONE: apprendiamo che dopo l'esame in campagna del barografo, predisposto dalla Commissione Sportiva Centrale, risulta superato il record di quota assoluta per biposti e non anche quello di quota guadagnata.

La Redazione

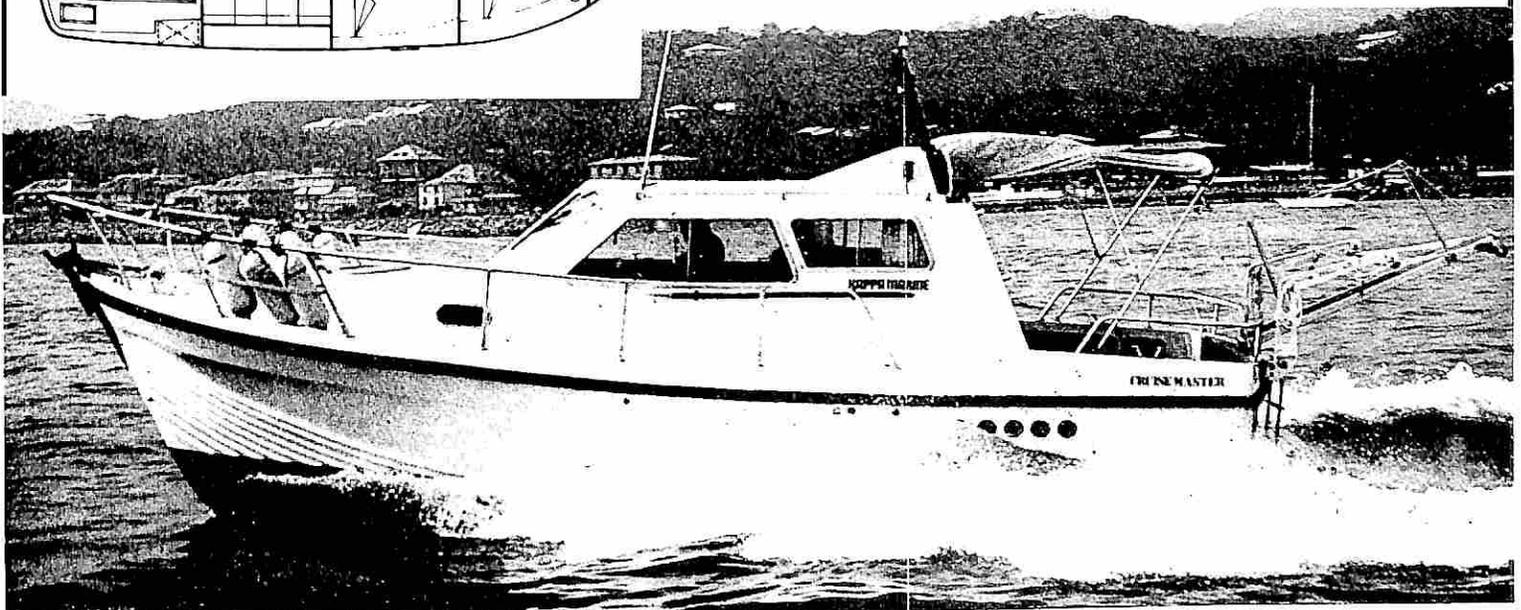
Nautica Ferrero

CRUISEMASTER "3C"



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

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



Al comando dell'Aeroporto di Rieti il Colonnello Pilota Giampaolo Chiappini

Quando alla fine della stagione volovelistica estiva dello scorso anno si apprese a Rieti che il Colonnello Pilota Giampaolo Chiappini era stato designato ad assumere il comando del locale aeroporto e del Presidio Aeronautico della Sabina, gli appassionati del volo silenzioso tirarono un profondo sospiro di sollievo.

Le stravaganti innovazioni apportate pochi mesi prima alla testata pista Sud dell'Aeroporto di Rieti (accorciata di 300 metri) e la creazione di un campo sportivo recintato con un'alta rete metallica sormontata da filo spinato, avevano creato non pochi problemi all'Aero Club Centrale di Volo a Vela ed a quello della Sabina, i quali per molti mesi videro seriamente compromessa la sicurezza del volo.

Ecco perchè l'arrivo del nuovo comandante dell'aeroporto di Rieti portò fra gli sportivi una ventata di ottimismo e di fiducia, mentre l'A.M. tornò ad essere per i volovelisti del Centro-Sud l'amica di sempre.

Il Colonnello Giampaolo Chiappini è un vecchio volovelista. Nel 1956, infatti, è stato tra i primissimi allievi della vecchia Scuola Centrale di Volo a Vela, creata in quell'anno dall'Aero Club d'Italia per facilitare nel nostro Paese la dura ripresa dell'attività volovelistica postbellica.

Nato a Terni nel 1936, Giampaolo Chiappini, dopo aver conseguito il diploma di perito industriale metallurgico, obbedendo alla sua innata passione per il volo, conseguì brillantemente a Rieti il brevetto «C» di volo a vela.

Plinio Rovesti (che allora era direttore della Scuola Centrale), lo ricorda affettuosamente fra i più capaci ed appassionati allievi dei primi corsi di volo a vela del 1956. Rovesti, che è poi rimasto costantemente in contatto con questo eccezionale aquilotto, è riuscito a ricostruirne il curriculum aeronautico, che la nostra rivista, in segno di viva simpatia per il brillante ufficiale e come saluto augurale per il lavoro che il Col. Chiappini ha efficacemente intrapreso per il «risanamento» dell'aeroporto di Rieti, è ben lieta di pubblicare.

Ecco.

Ammesso all'Accademia Aeronautica alla fine del 1956, quale allievo ufficiale pilota del corso Rostro 1°, due anni dopo è Sottotenente pilota in S.P.E.

Nella primavera del 1960, presso la Scuola di volo basilico avanzato, consegue l'abilitazione al pilotaggio degli aviogetti.

Successivamente si classifica primo al corso di addestramento su velivoli plurimotori da trasporto presso la 46° Aerobrigata TM di Pisa, presso la quale è riconosciuto Pilota «Combat Ready».

Tale riconoscimento gli permette il trasferimento in zona di operazioni nel Congo (ex Belga) dove si merita un encomio solenne per le numerosissime missioni di volo compiute in oltre un anno di intensa attività, e la promozione al grado di Capitano (8 dicembre -962).

Nel febbraio 1964 è alla 46° Aerobrigata di Pisa al comando della 274° Squadriglia di Volo, con la quale partecipa per l'ONU al Ponte Aereo Stoccolma-Cipro. Nel 1965, quale Capo Equipaggio di un C119, partecipa all'operazione «Luce» (Rivolto-Udine) e si merita un encomio solenne.

Nel 1968 è Maggiore, e per il suo grande interesse per la fisica, frequenta il 9° Corso di Specializzazione in Fisica Nucleare e successivamente assume il comando del 2° Gruppo di Volo della 46° Aerobrigata TM.

Nel 1974 è insegnante di Cultura Militare (Astronautica) presso l'Accademia Aeronautica, e successivamente ri-



Il Colonnello Pilota Giampaolo Chiappini è lieto d'essere tornato al suo primo amore: il volo a vela.

torna alla 46° Aerobrigata di Pisa, quale Comandante del 446° Reparto Servizi Tecnici Operativi.

Appassionato di sport invernali, viene assegnato a far parte della squadra italiana militare di Bob (Cortina, Cervinia, St. Moritz).

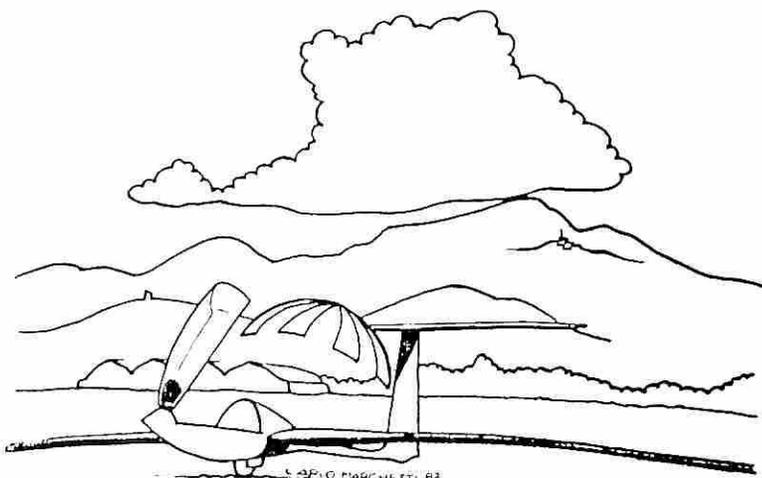
Il 23 marzo 1977 è promosso Colonnello.

Ma la sua grande passione per il volo, nell'estate del 1979, lo riporta su un aeroporto, quello di Frosinone, dove frequenta il corso di abilitazione su elicotteri.

Per la sua preparazione tecnico professionale, ormai eccellente in tutti i campi dell'aviazione, il 31 ottobre 1979 è nominato Comandante del 15° Stormo Soccorso Aereo presso l'Aeroporto di Ciampino. E' da questa base che in occasione del terremoto della Basilicata e dell'Irpinia (1980) partecipa attivamente, con slancio ed altruismo, alle operazioni di soccorso alle popolazioni colpite dall'immane tragedia, ricevendo numerosi riconoscimenti, nonché una medaglia di bronzo del Ministro della Protezione Civile. A seguito delle operazioni di soccorso effettuate dal 15° Stormo, la bandiera dell'A.M. viene decorata di medaglia d'oro; quella dello Stormo di medaglia d'argento; ed allo Stormo stesso viene assegnato il trofeo del miglior Stormo del 1981.

Alla fine della stagione estiva dello scorso anno, è stato trasferito a Rieti in qualità di Comandante dell'Aeroporto Militare e del Presidio Aeronautico, con l'incarico di seguire i lavori di sistemazione delle aree di volo e delle infrastrutture per accogliere degnamente i Campionati Mondiali di Volo a Vela e partecipare all'organizzazione della manifestazione stessa.

P.R.



AERO '85

Visita a Friedrichshafen

Sempre più bella e molto interessante la Fiera di Friedrichshafen, ma anche senza particolari novità e sorprese, come apparirà da queste brevi note.

C'erano naturalmente i costruttori tedeschi di aliante:

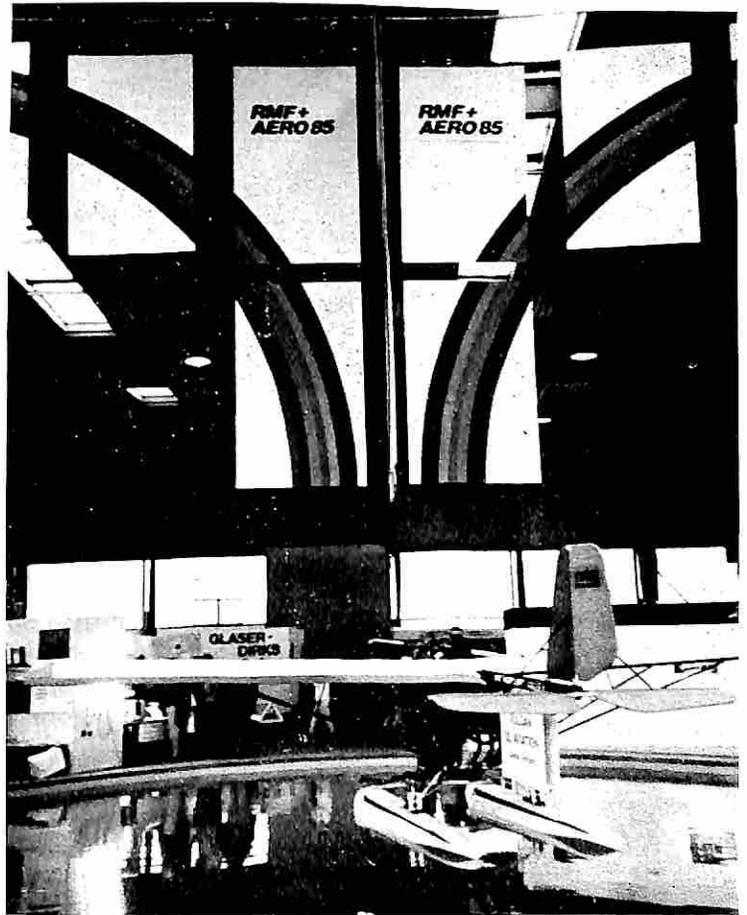
- Grob, molto impegnato col motoaliante 109 B, nello sviluppo di un aereo leggero e nella produzione dei biposti, per cui è praticamente fermo col monoposto Astir;
- Schempp-Hirt, che ormai copre tutti i settori con lo standard Discus, di cui si vedranno moltissimi esemplari ai modiali, il Ventus, il Nimbus 3 e lo Janus, con le varie versioni motorizzate;
- Rollanden Schneider, che se perde terreno con l'LS 4 rispetto al Discus, si sta rifacendo nei confronti del Ventus con l'LS 6, che pure sarà rappresentato da molti esemplari a Rieti;
- Schleicher, che oltre al collaudatissimo ASW 19, ha in produzione l'ASW 20 nelle versioni B e C (anche quest'ultima sarà ben rappresentata a Rieti), il libera ASW 22, il biposto ASK 21 ed il nuovo aliante per i club ASK 23. Offre anche il nuovo biposto di alte prestazioni AS-22 il cui prototipo ha battuto il primato del mondo dei 300 km in Australia; da primato è anche il prezzo, che ci è stato indicato in 130 mila marchi, più o meno 10%;
- Glaser Dirks, molto impegnato nella produzione del motoaliante DG 400 in Germania (dove ha cessato di costruire i DG 202) e, alla Elan in Jugoslavia, nella produzione del DG 300 e nello sviluppo del biposto DG 500.

Di nuovo abbiamo visto il Glasfluegel 304 B costruito pure in Jugoslavia a, Vrsac, per conto del fabbricante tedesco di rimorchi per aliante Brauchle. A fronte di un prezzo piuttosto conveniente la qualità, non appare delle migliori.

Lo stesso Brauchle sta conducendo un'operazione analoga in Ungheria, dove ha iniziato la costruzione



In mostra sull'aeroporto, animato da tutte le specialità aeronautiche, l'insolito anfibio bimotore «Seastar».



del biposto SF-34 di Scheibe che vende a oltre 10 mila marchi di meno dei corrispondenti tipi della concorrenza tedesca.

Gli ungheresi che costruiscono l'SF-34 presentavano anche il vecchio biposto metallico Gobè R-268, naturalmente a prezzo molto inferiore.

Scheibe, che evidentemente non va d'accordo con la vetroresina, continua a costruire il suo Motorfalke e cerca di ampliare il suo mercato con gli ultraleggeri.

Nuovo anche l'aliante da club polacco SZD Junior della PZL, offerto in fiera a meno di 30 mila DM, prezzo certamente buono rispetto ai concorrenti tedeschi. I polacchi non presentavano invece gli Jantar, che continuano a vendere, ma verranno certamente a Rieti con un nuovo standard (Krokus) ed un nuovo 15 m. Ancora nel campo degli aliante per club ci ha un po' sorpreso vedere ancora il Mistral C di Valentin, di non ottima fama, questa volta addirittura in versione motorizzata.

Presente naturalmente il motoaliante Valentin Taifun, in questo periodo agli onori delle cronache per l'impresa di Alvaro de Orleans nel Nepal, di cui speriamo riferisca egli stesso. Del Taifun, già di per sé un bel-aereo leggero, viene prodotta una versione con 13 metri di apertura, ancora maggiormente orientata al volo a motore.

La Hoffman sembra aver superato le difficoltà finanziarie, si è trasferita nei dintorni di Vienna e, oltre a continuare a produrre il motoaliante Dimona, presenta una versione derivata di aereo da osservazione in cui ha migliorato moltissimo la visibilità spostando il motore dietro i sedili.



Sempre sull'aeroporto, insieme a tanti altri storici esemplari, il vecchio ma prestigioso Fougas, già in dotazione alla pattuglia acrobatica francese.

Interessantissima la presenza dei gruppi universitari tedeschi con diversi dei loro prototipi e studi. Fra questi un... fuoribordo per alianti: un gruppo motore con elica ripiegabile che si monta in meno di dieci minuti sul dorso della fusoliera e che consente il decollo autonomo. Purtroppo dopo questa fase, e una volta rientrato nella sua carenatura, il motore non può più venire usato durante il volo.

Scarsissimo l'usato, nonostante la pubblicità che se ne era fatta e la asserita abbondanza di alianti in vendita, e quasi tutto su schede esposte in un corridoio fuori mano.

Naturalmente erano in mostra variometri, calcolatori e radio sempre più sofisticati, accessori vari, dispositivi di avvolgimento del cavo sui trainatori, verricelli ed un sacco di altre cose, il tutto a dimostrazione di un mercato di dimensioni ben diverse dalle nostre.

Rappresentatissima la parte deltaplani e ultraleggeri e bellissimi stands dell'Aero Club di Germania (c'erano anche quelli dell'Austria e della Svizzera), dell'Istituto di Ricerca Aeronautica e Spaziale (DFCLR) e dell'LBA che distribuiva copioso materiale riguardante la sicurezza del volo.

Smilian Cibic

Oltre l'elettronica

La chiusura della Fiera di Friedrichshafen, avvenuta il 31 marzo scorso, è stata caratterizzata dall'importante simposio volovelistico al quale è intervenuto tutto il Gotha del volo a vela mondiale, richiamato dall'annunciata presentazione dello strumento che tanto scalpore sta suscitando nel mondo volovelistico.

Dalle prime indagini statistiche, per il vero piuttosto sommarie, risulta che almeno l'80% dei piloti riesce a migliorare le proprie prestazioni, ovviamente con incidenze percentuali diverse che comunque evidenziano un andamento a forbice rispetto ai singoli livelli conoscitivi.

Interessante, anche se un po' oscuro per il vasto uditorio, il dibattito sulle caratteristiche chimico-fisiche del filo che determina il risultato finale il quale, a sua volta, è determinato dalla misura in cui il pilota riesce a stabilire una invisibile corrispondenza tra le

percezioni ottiche ed i conseguenti interventi sugli organi di controllo.

Ovviamente, nel corso del costruttivo incontro di così tanto validi nomi, è emerso anche il problema economico l'incidenza del quale non può più essere trascurata, anche se percentualmente la distribuzione rispetto agli oneri diretti ed indiretti può considerarsi contenuta rispetto ai vantaggi che si possono conseguire.

E proprio in ordine a questo tema si è fatto rilevare che sarebbe doveroso e coerente includere la maggior sicurezza e quindi minori costi indiretti che deriverebbero dal corretto impiego di questo formidabile strumento.

Simpatico il fatto che quasi tutti si siano dichiarati d'accordo di abbandonare la nomenclatura inglese per trovare un nome che rendesse l'idea della complessa funzione che lo strumento svolge, malgrado l'inglese «feeling» rendesse bene quel tanto di sensitivo che si deve instaurare tra il pilota ed il prestigioso strumento.

Alla fine ha inaspettatamente prevalso una reminiscenza che si può richiamare al latino volgare e che letteralmente ha anche qualcosa di onomatopèico: elfil delana.

Al caloroso applauso per confermare l'avvenuto battesimo dell'interessante ed inimitabile strumento, è seguita l'apparizione di un gruppo di giovani e belle hostess che hanno messo all'occhiello dei presenti un significativo filo di lana vivacemente colorato.

Il Presidente del simposio ha chiuso la riuscita presentazione invitando tutti i piloti a credere fermamente nella validità dello strumento il quale garantisce da solo — se correttamente utilizzato — il raggiungimento della migliore efficienza.

*

Dall'ufficio stampa dell'Aero '85

Domenica 31 marzo si è conclusa la RMF-AERO '85, visitata quest'anno da 76.400 persone nei cinque giorni di esposizione, un successo travolgente. Questa manifestazione si dimostra così, con più di 200 espositori di 8 diversi paesi e circa 60.000 metri quadrati di terreno espositivo, la fiera specializzata più importante per lo sport aereo e l'aviazione generale in Europa.

L'inchiesta condotta tra i visitatori ha rilevato una serie di dati estremamente positivi, in quanto il 95 per cento degli intervistati si è dichiarato soddisfatto dell'esposizione nel suo complesso e del programma. Con un'età media tra i 25 e i 40 anni, gli stranieri sono risultati essere pari a circa il 15% del potenziale dei visitatori. Il 20% dei visitatori è giunto a Friedrichshafen per fare acquisti ed il 21 per cento ha visitato la fiera per motivi di affari. Secondo uno studio dell'UFI la percentuale straniera tra gli espositori è risultata pari al 35% circa.

Dal punto di vista economico, l'AERO 85 è stata un pieno successo. Sia per quanto concerne il mercato degli alianti e dei motoalianti che per quanto riguarda gli espositori dell'aviazione generale.

Indicativi per quanto riguarda il futuro di quest'ultima industria sono risultati gli ultraleggeri, che hanno indicato all'industria stessa quale sarà la strada che dovrà essere

battuta nel futuro se si vorrà che lo sport aereo abbia un domani.

In generale, vi sono tutte le ragioni perchè gli espositori alla AERO '85 guardino al futuro con ottimismo, si è sentito dire che le aspettative sono state largamente superate, che gli ordini già scritti e gli impegni presi per il futuro dovrebbero permettere ad alcuni espositori di dormire tra due guanciali, almeno per un certo tempo.

Grande risonanza ha avuto anche il programma di conferenze nelle sedute riservate agli specialisti.

Un notevole interesse hanno suscitato i velivoli storici degli albori dell'aviazione, nonché le proposte futuristiche di Colani, con il suo velivolo ad elica da record mondiale. Commenti estremamente positivi anche per la documentazione fotografica proveniente dagli archivi dell'Aeroclub tedesco.

Anche la RMF (esposizione per lo sport automobilistico: corse, motori, tempo libero) ha sollevato notevole interesse. Oltre alle 80 vetture nei modelli della stagione 85, sono state esposte, nella bella sezione dedicata alle auto d'epoca, 60 delle più note vetture da corsa e da sport degli anni passati.

Dal punto di vista della gestione della manifestazione ci si trova oggi davanti ad un bivio: è più opportuno mantenere la RMF congiunta con l'AERO, che però ha luogo ogni due anni, o, in considerazione del grossissimo interesse suscitato da ciascuna delle due esposizioni singolarmente, è meglio programmarle separatamente? Ciò che è indubitabilmente chiaro è che l'AERO 87 acquisirà ulteriore risonanza internazionale e quindi si svolgerà in un quadro ancora più ampio.

La prossima RMF - AERO avrà luogo a Friedrichshafen dall'8 al 12 aprile 1987.

Chiudiamo questo comunicato ringraziando la Polizia, che è riuscita a regolamentare in modo eccellente l'enorme flusso di auto e di visitatori ed il notevole traffico tra la Fiera e l'Aeroporto collegati da un intenso servizio di autobus navetta con le zone di parcheggio. Una lode anche alle ferrovie federali ed il nostro grazie agli abitanti della zona, per la loro comprensione e tolleranza verso questa manifestazione.

Friedrichshafen 1985

Ben 76.000 sono stati dal 27 al 31 marzo i visitatori di Aero 85, la mostra mercato biennale che si tiene in Germania sul lago di Costanza (Bodensee).

Per la parte alianti ed accessori erano presenti tutti i maggiori costruttori tedeschi (Schempp, Schneider, Schleicher, Grob, Scheibe), più Schroeder e la PZL polacca. Nessuna novità rispetto a quanto già noto, anche perchè le novità in questo ristretto mondo volovelistico si fanno subito.

Tuttavia motivi di interesse ce ne sono sempre, è forse nelle piccole novità che si trova lo stimolo per girare e visitare, seppure brevemente come abbiamo fatto Roberta Fischer, Renzo Scavino ed io.

Cominciamo dallo «Standard Club» polacco: 29.000 DM di prezzo, quindi abbastanza interessante anche se le finiture non erano proprio eccellenti. Prestazioni annunciate, più o meno come quelle degli altri «club».

Piuttosto caro invece il Ventus «Turbo», ormai ad 80.000 DM con un supplemento di 20.000 DM rispetto alla versione aliante il che francamente è un po' eccessivo, visto che il motore non costa più di 5.000 DM.

Sui 48-49.000 DM gli ASW 20 della Schleicher nei due modelli B e C, aventi più o meno lo stesso prezzo anche se il «B» consente maggior carico di zavorra, offre maggiori prestazioni ad alta velocità e nessuna limitazione con l'uso delle tips d'incremento d'apertura alare.



Come sempre grande curiosità intorno alla versione turbo del Ventus.

Passando oltre la grande quantità di ultraleggeri si sono visti:

— Schroeder (Francia) offrire carrelli chiusi in alluminio e fibra di vetro discreti, a prezzi variabili da 5.200.000 lire per i 15 metri ai 7.000.000 per i biposti ed i libera;

— Kobra (Germania) dai 5.800.000 ai 6.700.000 come sopra;

— Tost (Germania) ha presentato il suo monumentale verricello doppio verniciato di rosso e con vistose cromature, alto quasi tre metri, con buona pace del concetto del buon prezzo;

— Akaflieg Stuttgart aveva i piani del nuovo biposto FS 31, in fibra di Carbonio e Kevlar, ruota retrattile, apertura 17,5 e peso 350 kg, obiettivo sicurezza per i piloti;

— Fischer+Entwicklungen di Monaco offriva il TOP cioè un motore portatile racchiuso in un involucro a forma di uovo di Pasqua che con quattro bulloni a silentblock e tre «Bauden» che arrivano in cabina, può essere applicato in dieci minuti su qualsiasi aliante di apertura non superiore ai 17 metri e motorizzarlo con decollo autonomo. La penalizzazione in performance per la presenza sul dorso di questa specie di zaino, quando chiuso, è del 2-3%. Costo 14.000 DM, peso kg 33 più 6 di carburante per un'ora e più 8 di batteria. Nessuna modifica è richiesta all'alante per poter ricevere questo motore salvo un leggero ispessimento del dorso della fusoliera.

— Flugservice Feuerstein offre un sistema di riavvolgimento del cavo di traino da applicare su una serie di aerei trainer Robin ed L5 inclusi, a DM 2.150.

— Thewa Technics di Markt Wald offre la scatola di montaggio del suo MARCO JC, motoalante monoposto di 8,10 metri di apertura e di efficienza 21, kg 140 a vuoto, 30 HP, capace di 160 km/h di crociera e 210 di massima, con decollo in 180 metri. Da notare che essendo in fibra di vetro, la scatola di montaggio è praticamente l'apparecchio già costruito salvo l'applicazione dei comandi del motore e delle finiture, con 600 ore di lavoro e 17.500 marchi di costo motore escluso.

Presenti infine le ditte di strumenti, radio ed abbigliamento sportivo, di Plotters e regoli, di distintivi e cravatte.

Ancora sulle virate

a cura di Jonathan

Mi è giunta, da un amico volovelista, una garbata critica relativamente alla conclusione, a suo avviso un po' troppo affrettata, della chiaccherata apparsa nel n. 165 della nostra rivista.

Sono andato a rileggerla e devo effettivamente dargli ragione. La virata è una fase fondamentale dei nostri voli e non è certo tempo sprecato parlarne diffusamente, in modo che i fenomeni aerodinamici e di meccanica del volo, che la interessano, ci siano il più possibile chiari.

Riprendiamo quindi l'argomento osservando le fig. 1. Esse ci mostrano un aliante, visto dal davanti, in tre momenti diversi di una virata in spirale, di raggio costante ed effet-

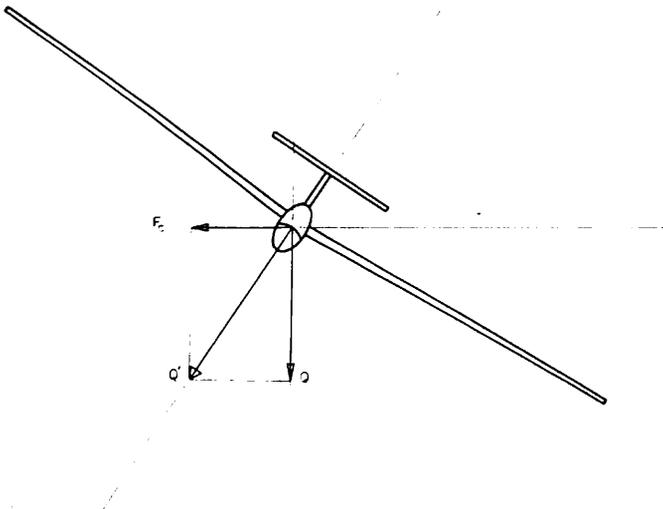


Fig. 1a

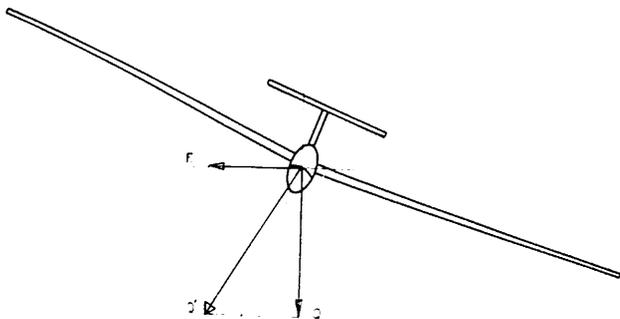


Fig. 1b

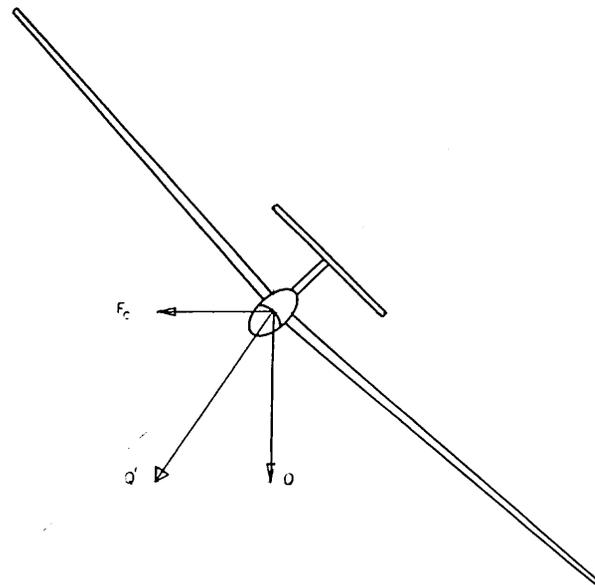


Fig. 1c

tuata mantenendo invariata la velocità. La prima volta (fig. 1a) esso ci si presenta con una inclinazione tale per cui il peso apparente Q' — che nasce dalla composizione del peso reale Q con la forza centrifuga F_c — cade esattamente sul piano di simmetria: esso agisce, quindi, nel senso testa-piedi ed il pilota si sente un poco più pesante, ma non avverte alcuna spinta laterale. Se egli riuscisse a tenere, fra le ginocchia, un bicchiere colmo d'acqua non ne verserebbe nemmeno una goccia: è questo il caso della virata corretta.

La seconda volta (fig. 1b) l'aliante ci si presenta con una inclinazione inferiore, rispetto a prima. Dato che abbiamo supposto di mantenere costanti sia il raggio di virata che la velocità, la forza centrifuga è rimasto immutata così come, ovviamente, il peso reale. Quindi anche il peso apparente non è cambiato, ma questa volta, a causa della scarsa inclinazione, esso cade esternamente al piano di simmetria; agisce, quindi, con una componente che il pilota avverte come spinta laterale da sinistra verso destra; egli si sente quindi leggermente proiettato verso l'esterno della virata; l'acqua del bicchiere, sollecitata a muoversi nello stesso senso, tracimerebbe bagnandogli la gamba destra. Ci troviamo nel caso della virata derapata.

La terza volta (fig. 1c) l'aliante ci si presenta con una inclinazione superiore rispetto a quella della virata corretta. Anche in questo caso, come nel secondo, il peso apparente cade fuori dal piano di simmetria, ora, però, internamente. Il pilota ne avverte la componente laterale da destra verso sinistra; egli si sente, cioè, scivolare verso il basso e quindi, l'acqua, tracimando, gli bagnerebbe la gamba sinistra. Ci troviamo nel caso della virata scivolata.

Riprendiamo, ora, le tre posizioni e consideriamo l'equilibrio delle forze in gioco (fig. 2). Il peso apparente, come abbiamo già detto, è sempre lo stesso in tutti e tre i casi. Conseguentemente la forza aerodinamica F_a , uguale e contraria, che ad esso fa equilibrio, deve rimanere inalterata.

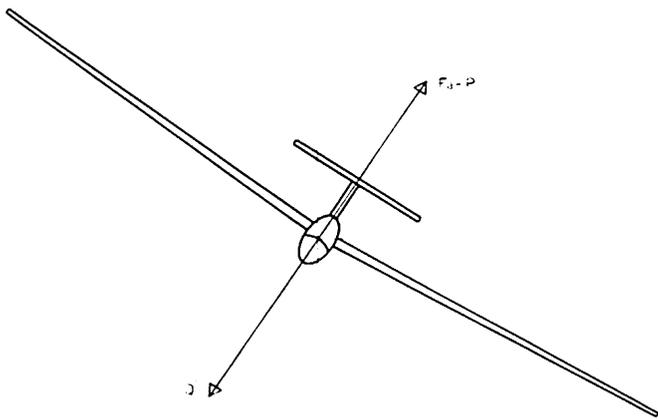


Fig. 2a

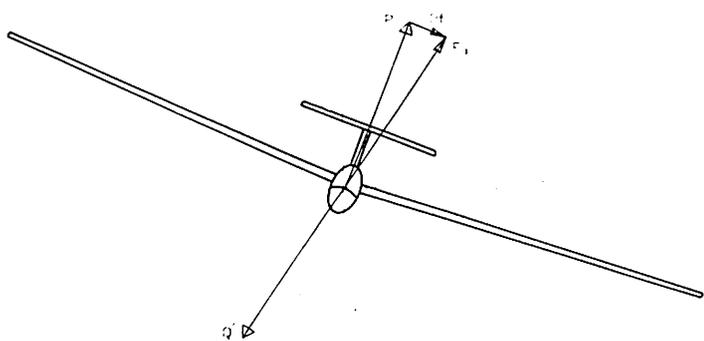


Fig. 2b

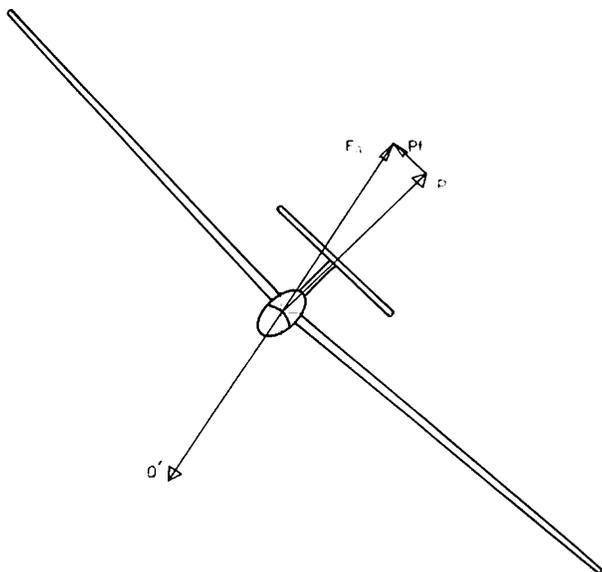


Fig. 2c

Ora teniamo presente che per ovvi motivi di simmetria la portanza P , prodotta dalle due semiali, non può che giacere nel piano di simmetria dell'aliante. Pertanto, nel 1° caso, essa è in grado di fare esatto equilibrio al peso apparente (fig. 2a). Notiamo, per inciso, che stiamo parlando di una portanza P maggiore rispetto a quella necessaria nel volo rettilineo perchè, ora, dobbiamo equilibrare non il peso reale Q , ma il peso apparente Q' .

Nel 2° e nel 3° caso (fig. 2b e 2c), invece, le direzioni di Q' e P non sono più coincidenti: per realizzare l'equilibrio occorre, quindi, che un'altra forza aerodinamica si componga alla P per dare origine ad una risultante F_a che sia uguale ed opposta al peso apparente.

Che cosa può darci questa seconda forza aerodinamica? Non potendolo l'ala, rimangono solamente la fusoliera e l'impennaggio verticale (l'impennaggio orizzontale, da questo punto di vista, si comporta ovviamente come l'ala). In effetti, quando la virata non è corretta la fusoliera si pone, come si dice, in attacco obliquo, cioè, se vediamo l'aliante in pianta (fig. 3) si crea un angolo γ fra l'asse longitudinale e la direzione del moto e questo fa nascere una forza aerodinamica trasversale. Lo abbiamo già visto l'altra volta, ma ripetiamolo brevemente. L'angolo γ è in sostanza un angolo di incidenza fra la direzione del moto e la corda

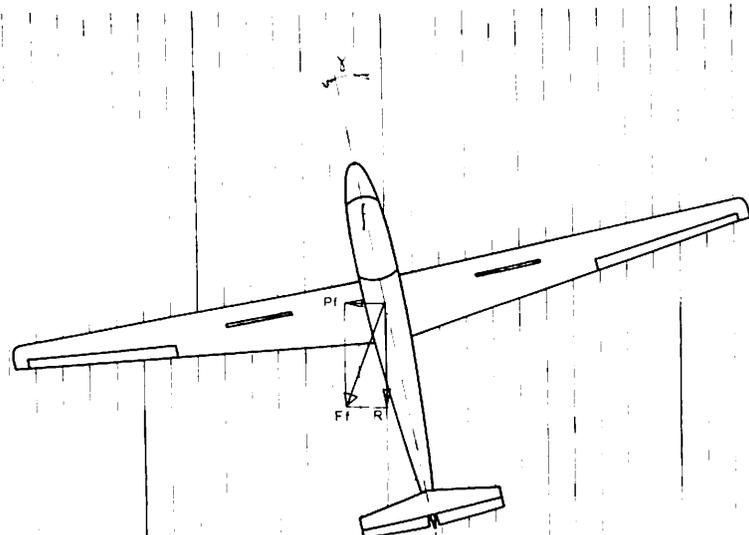


Fig. 3a

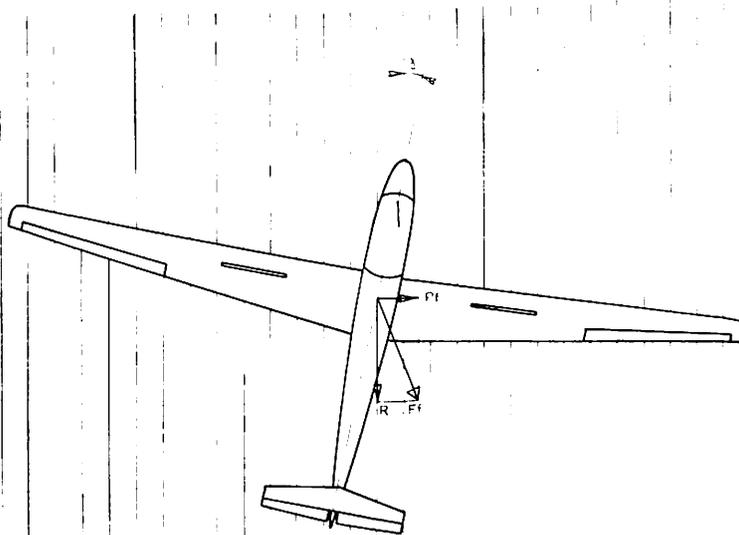
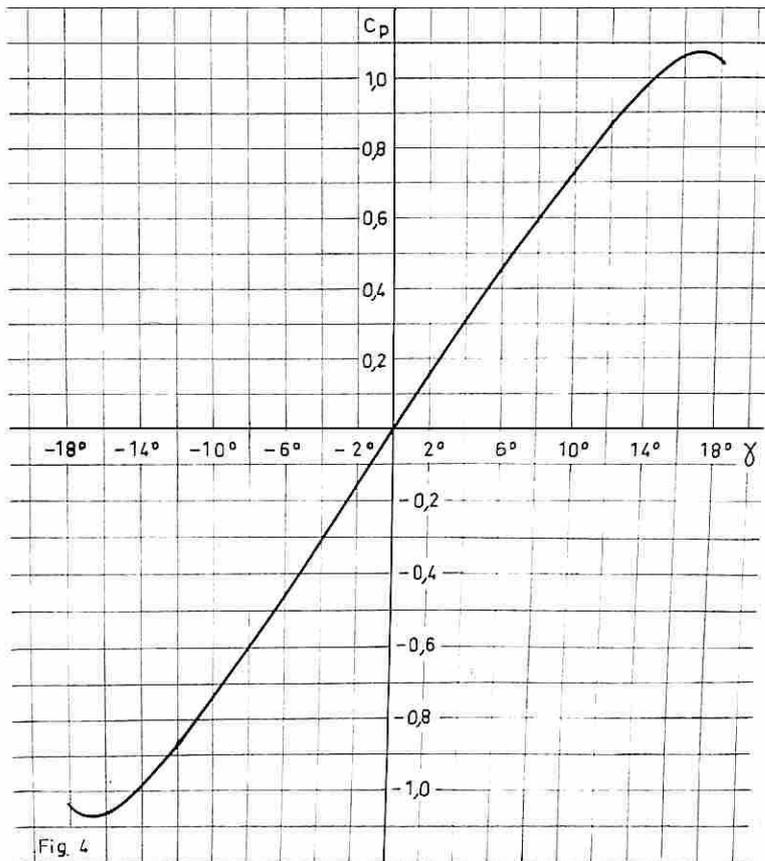


Fig. 3b

del profilo simmetrico costituito dalla fusoliera e dall'impennaggio verticale (corda che coincide con l'asse di simmetria dell'aliante). Ricordiamoci l'andamento del coefficiente di portanza (C_p) di un profilo simmetrico al variare dell'angolo di incidenza (γ - fig. 4). Per $\gamma = 0$ anche $C_p = 0$. Per γ crescenti, C_p aumenta fino all'incidenza di stallo. Per γ negativi, anche C_p diviene negativo seguendo una legge analoga alla precedente per ovvi motivi di simmetria. Tutte le volte in cui la direzione del moto non giace sul



piano di simmetria, essendo γ diverso da zero, anche C_p è diverso da zero e, quindi, si produce una forza aerodinamica trasversale F_f che, con la sua componente parallela ed opposta al moto (R) aumenta la resistenza dell'aliante e, con la componente perpendicolare (P_f), dà origine ad una «portanza laterale di fusoliera». Nella fig. 3 sono riportate le due condizioni di attacco obliquo destro e sinistro.

In pratica, in virata, che cosa accade all'aliante? Nel caso della derapata, quanto minore è l'inclinazione rispetto a quella necessaria per una virata corretta, tanto più grande deve essere la «portanza laterale di fusoliera» necessaria per ottenere l'equilibrio delle forze in gioco. Quindi tanto maggiore deve essere l'angolo formato fra l'asse longitudinale e la direzione del moto, cioè l'angolo di attacco obliquo. Nella derapata, essendo necessario che questa forza sia diretta verso il centro della virata (fig. 2b) il muso dell'aliante deve guardare dalla stessa parte, cioè, verso l'interno rispetto alla traiettoria circolare che sta percorrendo; il filo di lana, orientato dal vento relativo, viene diretto dalla stessa parte. La virata prende il nome di «derapata» in quanto l'aliante si muove slittando o derapando verso l'esterno, cioè si muove su una traiettoria circolare di maggior diametro rispetto a quella che dovrebbe percorrere con quell'orientamento del muso. Se il nostro aliante avesse due finestrini aperti, uno a destra ed uno a sinistra, questo slittamento verrebbe evidenziato dall'entrata di aria dal finestrino esterno (destro nel nostro esempio).

Nel caso della scivolata, il discorso è analogo: quanto maggiore è l'eccesso d'inclinazione rispetto a quella richiesta per la virata corretta, tanto più il muso dell'aliante deve guardare verso l'esterno. Il filo di lana si dirige dalla stessa parte. Il nome di virata «scivolata» deriva dal fatto che l'aliante si muove slittando o scivolando verso l'interno, cioè si muove su una circonferenza di diametro inferiore rispetto a quella che dovrebbe percorrere con quella direzione del muso. Il fianco investito dal vento relativo è quello interno e quindi entra aria dal finestrino posto a questa stessa parte (quello sinistro nel nostro caso).

Spero che l'amico volovelista sia, questa volta, sufficientemente soddisfatto. Nel caso ancora non lo fosse, sono certo che non mancherà di farmelo sapere.

G. GIUSTI

21013 GALLARATE (Va)

Via Torino, 8 - Telefono (0331) 781.368

CONCESSIONARIO:

Batterie dryfit



COMPONENTI ELETTRONICI



Tra il dire e il fare: primavera 1983 - primavera 1985!

Il 26 marzo 1983 indirizzavo «ad un qualificato gruppo di volovelisti di provata esperienza» la lettera con la quale apro questa rubrica, su questo numero che apparirà alla fine di marzo 1985!

Sia ben chiaro che le risposte mi sono giunte subito, il ritardo è solo a me imputabile, comunque gli argomenti saranno sempre di attualità in quanto sono inesauribili ed indirizzati ai «giovani» di oggi e di domani.

Come di consueto la collaborazione è gradita, anzi sollecitata a tutti i volovelisti in quanto è la molteplicità e la diversità dei pareri che sovente riescono a mettere a fuoco tutti gli aspetti di un argomento o di un problema.

Indirizzai la lettera a undici piloti, ottenni le cinque (ottima percentuale considerato l'argomento) risposte con le quali apro «i lavori» di questa rubrica, confidando che gli stessi mi vorranno seguire nel tentativo, e nella fiducia che altri autorevoli nomi vorranno aggiungersi nell'indispensabile coro che VOLO A VELA vuole offrire a tutti i volovelisti che intendono proseguire.

A tutti un anticipato e fiducioso: grazie.

Lorenzo Scavino

P.S. - Ricordando la bravura e l'umorismo contenuti nelle vignette di Enzo Centofante (uno degli undici) oso sperare che — malgrado i molti impegni professionali — riesca a comporre qualche vignetta adatta alla nuova rubrica, da alternare ai testi, consentendoci una impaginazione che permetta di essere successivamente raccolta in «quaderni» di VOLO A VELA.

Como, 26 marzo 1983

Cari amici,

i molti problemi che ostacolano un più ampio sviluppo del nostro volo a vela non sono certamente tutti risolvibili con la sola buona volontà o con i soli mezzi finanziari; ve ne sono alcuni che prima di essere affrontati richiedono un ponderato esame nei loro diversi aspetti e nel contesto della realtà del volo a vela italiano.

Ritengo sia cosa utile il sollecitare, il raccogliere ed il divulgare l'opinione di volovelisti di provata esperienza nella fiducia di trovarli disponibili alla collaborazione.

Il problema che sottopongo alla Vostra attenzione è quello riguardante le difficoltà che il volovelista fresco di brevetto incontra nei primi voli di intento sportivo.

Per contenere il campo dell'indagine — che potrebbe risultare dispersiva — faccio una premessa: «il conseguimento del brevetto C è più che altro un adempimento burocratico che attesta l'effettuazione di una certa serie di voli e l'apprendimento di alcune nozioni fondamentali; volovelisticamente è più indicativa l'insegna d'argento ed è fino a questo punto che deve arrivare l'attività didattica impartita dalla scuola; ed è solo dopo questo punto che deve o può iniziare l'attività sportiva».

Fatta la premessa, Vi invito ad esprimere, in piena

libertà d'opinioni, il Vostro parere circa quello che deve o può fare il neo volovelista (d'argento abbiamo premesso) e cosa può offrire la maggior esperienza dei piloti «anziani» oppure cosa può organizzare lo stesso club affinché i neo piloti sportivi possano affrontare senza traumi il salto qualitativo dell'attività di volo ed il superamento del «fosso» (ormai come tale abitualmente indicato) non provochi l'abbandono da parte di una percentuale piuttosto consistente di candidati volovelisti sportivi. La quale cosa provoca direttamente ed indirettamente un maggior costo di esercizio dell'attività.

Credo che questo problema sia sufficientemente a fuoco, a Voi l'arduo compito di una risposta ampia ed illuminante.

vostro Lorenzo Scavino

...rispondo alla tua premessa, espressa nella lettera da te scritta il giorno 26 marzo 1983, con un sintetico SI. E fin qui è tutto molto facile! Il difficile viene però quando bisogna esprimere un parere su come operare affinché la premessa sia valida.

Secondo me il problema va risolto a monte, quando il neofita, si presenta per la prima volta, per iscriversi ad un corso di pilotaggio. E' qui che deve iniziare la sua «educazione sportiva», spiegandogli che il volo a vela è uno SPORT fra i più belli fra i vari praticati dall'uomo e che se lui, neofita, vuole prendere il Brevetto, deve farlo SOLO con l'intento di praticare questo SPORT. Nel caso il can-

didato non sia ben sintonizzato su questo punto, lo si deve convincere a praticare il bigliardo, il poker o la floricultura ma comunque a scoraggiarlo nel prendere un Brevetto. Così una volta superato questo primo approccio, didatticamente, l'Istruttore dovrà tenere costantemente agganciata l'attenzione dell'allievo, non al presente sospirato Brevetto, ma al conseguimento del ben più prestigioso «C» d'argento. Creare molti brevettati non serve alla causa del nostro Sport, se costoro non arrivano alla prima delle Insegne Sportive. Quindi, secondo il mio modesto parere, quanto sopra esposto, può rappresentare un primo «ponte psicologico» per superare il famoso FOSSO menzionato nella tua lettera. Certamente questo discorso comporta un diverso metodo istruzionale, metodo che però è fattibile e lo dimostra il fatto che nel nostro Club è già in vigore, ed è lo stesso Direttore della Scuola con i suoi Istruttori, che hanno l'incarico di seguire l'allievo fino al conseguimento del «C» d'argento.

Per quanto riguarda l'aiuto che i Piloti «anziani» possono dare al neo-brevettato, sono dell'opinione che molto si può fare ma che purtroppo poco si fa, perchè il volovista esperto è poco incline a perdere del tempo seguendo il pinguino per trasformarlo in aquilotto. Questo perchè, l'esperienza lo dimostra, celebrati Campioni sono una frana di Istruttori o perchè bravissimi Istruttori sono delle schiappe come Sportivi, oppure perchè il volo a vela moderno, ancorato ormai ai concetti di velocità, rende tutti i possibili «professori» intolleranti della lentezza del volo del neofita. Qualche Pilota anziano poi, è convinto che aiutare il pivello a fare un percorso semplice come la distanza per il «C» d'argento, sia controproducente per la futura attività sportiva del neo-brevettato. Io sono convinto del contrario perchè, evitare il grosso trauma del primo allontanamento dal campo (per il Pilota novellino il più grosso dei problemi psicologici) facendogli compagnia per tutto il volo, permetterà al pivello di maturare più rapidamente, di assimilare il volo di distanza, di evitare pericolosi punti bassi con conseguente strizza e di acquisire tanta fiducia in se stesso da farlo proseguire speditamente sulla strada dello SPORT.

Per ultimo, credo fermamente che bisogna educarlo verso l'attività agonistica, facendolo partecipare a qualche garetta nata in seno al Club di appartenenza e soprattutto alle gare che Torino, Alzate e Rieti organizzano (spesse volte con deficienza di partecipanti) ogni anno, con grandi sacrifici. Questo servirà a tenerlo sempre più legato allo Sport così come era nelle nostre intenzioni. Dite la vostra... Cordiali saluti.

Giancarlo Maestri

...rispondo alla tua lettera del 26 marzo con un poco di ritardo ed in modo piuttosto sintetico: per farmi perdonare, allego alla presente un assegno per l'abbonamento sostenitore a VOLO A VELA.

1) Rispondo SI alla tua premessa, che condivido pienamente. Il seguito del discorso si rivolge perciò a piloti che avendo già ottenuto il «C» d'argento si spera siano interessati al volo a vela in modo non superficiale.

2) Il che non vuol dire che siano tutti uguali: una certa percentuale ineviabilmente molto piccola sarà composta di piloti appassionati molto dotati e provvisti degli indispensabili mezzi finanziari. Costoro non si faranno fermare da fossi di alcun genere, anzi, sarà per loro un grande piacere superare codesti fossi di un sol balzo, e gli esempi anche recenti non mancano.

3) Altri piloti, saranno altrettanto, e forse anche più dotati, però con meno denaro a disposizione. Arriveranno alla meta anche loro, impiegando però un tempo considerevolmente più lungo. In questi casi, può essere di grande importanza l'aiuto del club, che potrà per esempio con-



cedere forme di abbonamento al volo sui tanti alianti della penultima o terzultima generazione: perchè il miglior modo per diventare bravi rapidamente è pur sempre quello di volare quanto più possibile.

A proposito di alianti dalle prestazioni superate: è indispensabile che vengano corretti gli handicap applicati nelle gare di promozione, campionato italiano compreso: l'attuale ridicola presa in giro, si toglie a priori ogni possibilità di soddisfazione sportiva per chi si avvicina alle prime gare senza poter disporre degli alianti più recenti. 4) Per coloro che non appartengono alle due categorie che ho sopra descritto, può essere determinante, per proseguire l'attività sportiva, l'aiuto e l'appoggio dei piloti più affermati. Con ciò non voglio dire che ai più dotati questo aiuto non serva: tutt'altro; però, con o senza aiuto, la loro strada riescono a percorrerla ugualmente. In certi casi, invece, può essere necessario condurre per mano, per un certo tempo, un aquilotto un poco esitante, che poi, se tutto va bene, un giorno spiccherà il volo per conto suo. Occorre una certa dose di pazienza, per ascoltare i suoi problemi, portarlo in giro nei primi voli lontano dal nido, e convincerlo che il vento, le nubi e le termiche sono uguali per tutti. Qualche volta si hanno delle soddisfazioni, altre volte profonde delusioni.

5) Alla fine di tutto il discorso, rimane la considerazione che l'attività sportiva sarà in ogni caso proseguita soltanto da una piccola parte di quanti si avvicinano al volo a vela. Questa percentuale potrà variare di qualche punto in più od in meno, ma non sarà mai molto alta, anche se è giusto cercare in tutti i modi di farla aumentare.

Conclusione lapalissiana: se vogliamo che aumenti il numero dei piloti sportivi, bisogna che aumenti il numero di coloro che volano in aliante.

Nino Perotti

...voglio rispondere alla tua lettera del 26 marzo '83 che si riferisce al cosiddetto 2° periodo, s'intende di volo a vela e, come tu precisi, post «C d'argento».

Quello che tu chiami «trauma del salto qualitativo» e che io condivido come definizione, varia infinitamente da caso a caso. Non potrebbe essere diversamente: la molteplicità dei «casi» visti a Calcinate lo dimostra.

Secondo me il problema è di qualità e quando si parla di qualità diventa molto difficile parlare in termini generali. Vorrei tentare di rispondere alla tua lettera riferendomi al nostro club di Calcinate, forse sarà possibile avvicinarci meglio al «trauma».

Proviamo a fare una casistica dei traumi e delle sue conseguenze.

- a) Brevettati che «svolacciano» per un certo periodo poi più o meno velocemente spariscono. Sono probabilmente i timidi, quelli che non riescono ad inserirsi, quelli che «vorrebbero» ma circostanze, anche estranee al v.v. non permettono loro di irraggiungere quella «soglia qualitativa» che sentono e ricercano, non ottenendola discretamente si allontanano.
- b) Brevettati che ansiosi di bruciare le tappe del volo a vela — dotati di autonomia finanziaria — tentano di colmare il «gap qualitativo» che sentono verso i migliori con un opportuno — secondo loro — investimento. Acquistano la macchina migliore offerta dal mercato, ne sono messi in stato di soggezione, perdono la sicurezza in se stessi, anziché imparare il volo a vela regrediscono a livello di come utilizzare il «mezzo» per fare il v.v. Entrano in crisi e perdono stagioni oppure il v.v. perde potenziali buoni piloti.
- c) Infine il caso che ritengo il più difficile composto da quei piloti, appassionati, volenterosi, desiderosissimi di apprendere il v.v. ma che hanno individuali problemi e limiti personali nella pratica del volo.

Probabilmente si possono elencare altre classi ma ritengo che in questo schema si possano ricondurre tutti i casi difficili perchè — e non bisogna dimenticarlo — ci sono anche i casi che per innate capacità, per inaffondabile volontà, magari aiutati da fortuna e circostanze favorevoli il loro problema «del trauma qualitativo» lo risolvono egregiamente e rapidamente diventano abilissimi piloti.

A Calcinate è stato risolto il problema che concern e la scuola per il brevetto «C». Brogginì ha indubbiamente raggiunto una professionalità elevata: tanti candidati, tanti brevetti. Non mi sembra abbia incontrato candidati che non abbia portato al brevetto se non qualche rarissima eccezione. Siamo anche perfettamente coscienti che il brevetto vuol solo dire: capacità di utilizzare un mezzo, l'aliante.

L'aliante è solo uno strumento: lo strumento per fare il volo a vela.

Come dire la macchina da scrivere per lo scrittore, il pennello per il ritrattista. Per questo non tutte le dattilografe sono dei romanzieri, nè gli imbianchini dei Raffaello.

Il neo brevetto di Calcinate — nei tempi — ha trovato spesso dei momenti di maggior altruismo e di maggior attenzione, molto spesso piloti esperti ben disposti al doppio, o all'accompagnamento per prove dell'argento, dell'oro e del diamante. Ma per la verità solo per rari momenti in maniera organica e duratura. Oggi riconosco che la tua lettera arriva in un momento di vuoto, me ne rendo conto benissimo anche perchè tu sai quante ore di doppio

o quanti km di baglatura ho compiuto negli anni passati... quindi lo sento quasi un rimprovero.

Non sono certo di mezzo carenze di materiale, oggi i biposti disponibili sono più che validi per ogni e qualsiasi tipo di istruzione avanzata. Piloti capaci di condurre questo tipo di istruzione a Calcinate ce ne sono parecchi. Cosa manca?

Penso che la risposta sia solo nella semplice considerazione che senza agire nulla si ottiene. Si tratta inoltre di problema che oltre all'organizzazione esige un «alto» livello qualitativo di «prestazione» peraltro a titolo di pura donazione quindi delicato da condurre. Non facile quindi ma non per questo irrisolvibile. Più d'un pilota di Calcinata può condurre il «dialogo» col candidato, uno schema funzionale lo si può tracciare sotto forma di organigramma e il club si adatterebbe per un «investimento qualitativo» di così rilevante prestigio ad utilizzare i suoi mezzi secondo una linea d'azione ben definita in maniera più adeguata.

La mia risposta quindi in definitiva è semplice: un conduttore di questo «gioco», di sicuro prestigio e capacità, il resto già esiste. Soprattutto la coscienza che se si esige la «qualità» non bisogna richiedere la quantità e viceversa. Quindi prima di tutto chiarezza su questo punto basilare e poi cominciare, molte cose si possono aggiustare strada facendo.

Attilio Pronzati

... come hai impostato il problema sembrerebbe che l'unico volo a vela possibile sia il volo di distanza per cui non mi sento di rispondere «sì» alla tua premessa, pur restando d'accordo che il «C» d'argento è il minimo obiettivo istruzionale per chi voglia fare del volovelismo «cross countr» come lo definiscono gli anglosassoni.

L'esplosiva diffusione dei deltaplani ci deve pur dire qualcosa circa le inclinazioni della massa degli appassionati del volo senza motore, senza contare che molti volovelisti non hanno interesse ai chilometri, per ripugnanza fisica, per ragionevole limitazione di rischi (e ciò specie in gruppi poveri di macchine), per preferenze di altre attività, (quota, come fa Aosta, oppure studio) e così via.

Diciamo dunque che intendiamo considerare il volo a vela di distanza come la più importante delle attività volovelistiche, ma non come l'unica possibile. Per questo il brevetto «C» va lasciato, tenuto conto che ha già assorbito gli attestati A e B e che è già fin troppo carico di adempimenti per il suo conseguimento e mantenimento, specie per chi voglia solo fare un voletto domenicale.

Né d'altronde l'aver fatto 50 km con le macchine, i plafond, le conoscenze di oggi dà gran che di più in quanto a garanzie di perfetto addestramento.

Sotto questa ottica quindi il brevetto di volo a vela va semplificato e non difficilizzato ulteriormente, specie se si vuole, come vogliamo, allargare la base. Certamente che vuol avviarsi sulla strada della pratica sportiva e agonistica di distanza dovrà accrescere le sue capacità e le sue conoscenze, ma non dobbiamo rendere noi stessi obbligatoria questa via come un senso unico.

Venedo dunque al problema da te posto, penso che l'aspirante volovelista di distanza debba fare tre cose:

- 1) Darsi un pilotaggio il più possibile perfetto;
- 2) Volare molto, anche in condizioni povere e specialmente in doppio con piloti esperti;
- 3) Imparare a conoscere bene l'aliante che usa.

In più, e non sembri contraddizione con quanto sopra, deve anche studiare imparando la fonìa e ad usare l'AIP, d'accordo, ma soprattutto imparando a navigare, a capire le carte meteorologiche, ad usare correttamente la zavorra,

a dotarsi di strumenti raffinati ed a tenerli in efficienza, a tenersi al corrente delle moderne tecniche di pilotaggio, a studiare sulle cartine altigrafiche i propri errori.

Nessuna scorciatoia è possibile. L'esperienza è quella cosa che si deve fare da sé. Quella degli altri può aprire nuovi orizzonti, ma va sempre riprodotta e tramutata in propria esperienza ed in ragionevole fiducia di sé, in ragionata determinazione.

Il club, da parte sua, deve favorire i contatti e l'amicizia fra vecchi e nuovi; stimolare l'amor proprio individuale, quando necessario, ed un moderato agonismo fra i neofiti curando con piccole competizioni, corsi di performances, che avvengano piccoli e continui miglioramenti che premino l'assiduità. Dare un obiettivo ad ogni volo, controllare le condizioni di pilotaggio dei neofiti e lo stato degli aliati e l'efficienza degli strumenti con cui volano; ma soprattutto darsi o mantenersi dei trascinatori del calibro dei Biagi, dei Kalckreuth, dei Pronzati Attilio, dei Monti la cui presenza è premessa indispensabile per il decollo, in un club, della pratica della «distanza».

Walter Vergani

... in risposta alla tua VIP del 26 marzo '83 ti allego la mia risposta alle tue domande. Leggilo attentamente e vedrai che è veramente una risposta alle tue domande. Noi ci siamo interrogati tre anni fa e questa è la risposta. Pare anche che funzioni bene. Ciao

tuo Angelo Zoli

L'allegato al breve scritto di Zoli era costituito dal LIBRETTO D'ISTRUZIONE Programma di addestramen-

to di 2° e 3° periodo, pubblicato nel gennaio 1980. Ho letto, ne sono rimasto entusiasta e alla prima occasione ne ho acquistate dieci copie perchè le mettessero nella vetrinetta a Calcinate.

Sono ancora là tutte.

Questo non deve essere male interpretato: il libretto è senz'altro utile e valido... è il carattere, l'atteggiamento, la sensibilità del «cavallo» che disdegna di bere nella vasca di legno, è insofferente al morso e pretende la sella sempre nuova.

Questo ci dice come il compito che ci attende non sia né semplice, né facile, ma proprio per questo ci piacerà affrontarlo!

LS



ELAN

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

DG 101 G ELAN:

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

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

DG 300 ELAN:

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

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

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

ELAN

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

Contattate:

DE MARCO PAOLO

33044 MANZANO (UD)

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



L'ANGOLO DELLA SICUREZZA, curato da Robert Gaines, su SOARING del mese di giugno del 1984, tratta un argomento sempre di grande interesse ed attualità:

VEDERE ED ESSERE VISTI

Convinti di fare cosa gradita ai nostri abbonati, riportiamo la traduzione dell'articolo invitando tutti coloro che avessero opinioni da esprimere in merito all'argomento di farlo al più presto.

Ricordiamo anche ai nostri lettori che se lo desiderano possono abbonarsi a SOARING tramite VOLO A VELA, richiedendolo alla Redazione di Como, Via Partigiani n. 30.

(a cura di Patrizia Golin)

Bisogna essere in due per combinare il pasticcio. Se voi lo vedete ma lui non vi vede, nessuno di voi due è assicurato contro il rischio.

Se un volo sicuro può essere ristretto al motto «non urtare niente e nessuno», un modo per metterlo in atto è guardar fuori dalla capottina, guardare dove si va ed evitare quello che c'è in giro. Gene Hammond tocca qui alcuni dei problemi che complicano questa tecnica; nel prossimo numero vedremo come si fa ad essere sicuri di essere visti.

R. G.

Sembra che molte delle cose collegate con il volo seguano qualche tabella di marcia nascosta. Ogni tanti anni alcune questioni che una volta hanno rappresentato dei problemi improvvisamente riaffiorano per turbare nuovi gruppi di persone e si ridiscute animatamente su temi un tempo già risolti.

E' quel che sta accadendo per i segnali anticollisione. Alcuni anni fa (nel 1950 o 60, mi pare) la NACA sperimentò ciò che alcuni chiamarono la pittura «day-glo», nel tentativo di stabilire se tali segnali avrebbero potuto rendere più visibile un aereo. Ve ne ricordate?

Una brillantissima vernice arancio, altamente riflettente che avreste giurato di poter vedere da 100 miglia.

Una accurata ricerca nella biblioteca della NASA a Washington, ha fatto scoprire che qualcuno si è poi dimenticato di riferire i risultati di quei test, ma apparentemente tali risultati furono negativi ed il progetto fu abbandonato.

Alcuni anni dopo il FAA Tedesco impose di installare dei segnali anticollisione (o in alternativa luci intermittenziali) su tutti gli alianti della Germania, Revocò poi questa legge lo scorso anno citando la mancanza di effetti benefici sulle collisioni in volo.

I costruttori tedeschi riferirono che in determinate condizioni di visibilità, tali segnali riducono l'area visibile dell'aereo.

Nell'ottobre 1982 in una «lettera all'editore» in questa rivista, venne proposto che fossero resi obbligatori dei segnali ad alta visibilità almeno durante le gare. questa lettera scatenò un mare di polemiche da parte di piloti, disegnatori e costruttori.

I direttori del SSA incaricarono l'ufficio voli e sicurezza, l'ufficio gare e l'ufficio tecnico di compiere indagini su questi segnali e di presentare le loro conclusioni. Il SSA inviò una lettera a tutti i costruttori conosciuti con la quale si domandava la loro opinione in proposito, se tali segnali avrebbero potuto diminuire il rischio delle collisioni in aria, se tali segnali avessero mostrato già in passato qualche beneficio attendibile, se esistessero delle implicazioni strutturali imposte dall'uso di colori diversi dal bianco su alianti in vetroresina e che tipo di segnali avrebbero reso più visibile un aliante in volo.

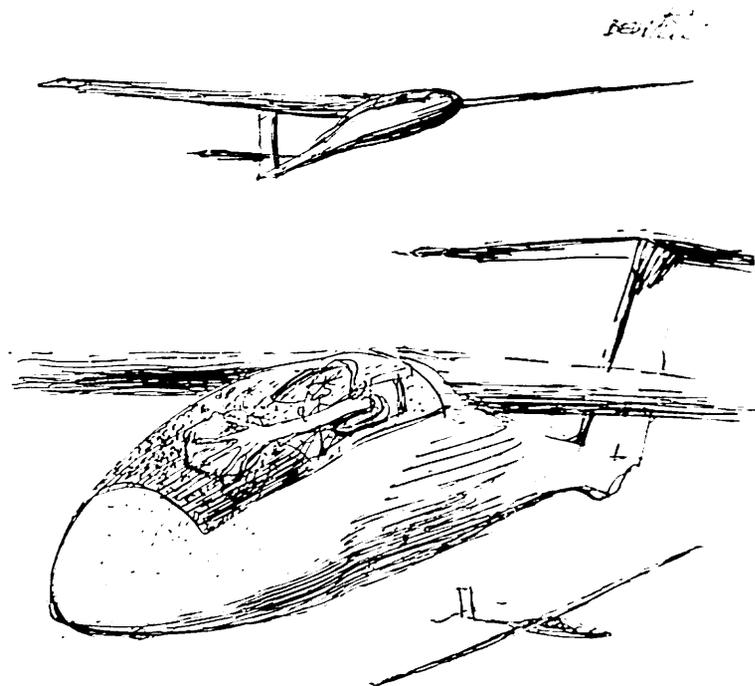
I costruttori europei che risposero (tutti costruttori di vetroresine) lo fecero reiterando le posizioni della FAA germanica.

I costruttori americani che risposero (sia i costruttori di vetroresine che di metalli) erano divisi dal tipo di materiale usato per le costruzioni: quelli che usavano il vetroresina evidenziavano il problema del diverso assorbimento di calore, mentre quelli che usavano il metallo erano dell'opinione che dei segnali avrebbero potuto rivelarsi utili, e che certamente non avrebbero fatto comunque

danno. La conclusione tratta da queste risposte è che, se voi avete una macchina in vetroresina, dovete far bene attenzione a dove mettete della vernice che non sia bianca, poichè ogni colore assorbe più calore del bianco e l'integrità della vetroresina è soggetta a vincoli di temperatura sulla maggior parte degli aliante (il PIK è una eccezione: usa una formula di resina diversa dagli altri). In ogni aliante (metallico, in legno o in vetroresina) l'aggiunta di colore sotto forma di segnali ad alta visibilità, può attualmente ridurre l'immagine ottica dell'aliante se visto da molto lontano, e potrebbe ridurre la capacità di altri piloti di vedervi. L'opinione più frequentemente attestata è che un aliante bianco è visto come un oggetto scuro contro il cielo e l'aggiunta di colore non ne aumenta la capacità di individuazione.

Nel test fatto dalla Grob (test del DFVLR) (DFVLR è l'organismo federale germanico che rilascia i CN n.d.t.) con dei motoalianti, uno bianco, uno giallo ed uno rosso ha sempre fornito i migliori risultati (riconoscimento da lontano) per quello bianco che non per gli altri 2. La questione però è ancora aperta: qual'è il modo migliore per vedere un altro aliante?

Ecco alcune idee di Sandy Mc Ausland di Seattle: «Un aliante possiede una piccola sezione trasversale e poco contrasto contro lo sfondo delle nubi. Una lettera "o" di questa pagina tenuta ad un braccio di distanza dagli occhi, rappresenta approssimativamente come ci appare la fusoliera di un aliante alla distanza di 1/4 di miglio. Dopo soli 8 secondi l'aliante vi è addosso. All'infuori dell'avere un collo che riesce a girare di 360° e di una capottina trasparentissima, esiste un reale contributo che aiuta ad aumentare la propria abilità di scrutatore. Scegliere occhiali e un cappello che limitino il meno possibile il vostro campo visivo. Mentre scatta la foto, il pilota si priva di



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

Gene Hammond



QUAND VOUS ACCROCHEZ LE CABLE
VÉRIFIEZ SON ÉTAT, ET ASSUREZ-VOUS
QUE L'ANNEAU JOUE LIBREMENT DANS LE
CROCHET.

parecchio del suo campo di visione periferica, oscurato dall'elegante montatura dei suoi occhiali da sole.

Lateralmente l'ostacolo della montatura lo costringe a girare la testa e così riesce a vedere un aliante che si avvicina in un settore di 15° sopra e sotto l'orizzonte solo se l'apparecchio è circa a 30° nella direzione in cui lui sta guardando. Per contro la giovane signora che gli fa da squadra non ha praticamente perdita della visione periferica perchè la sottile montatura metallica dei suoi occhiali è del tutto invisibile ai suoi occhi. Tutti possiamo ricordare di essere stati sgridati dal nostro istruttore per non aver guardato al di sopra delle spalle prima di entrare in virata. Lo fate ancora? Ogni volta? Tutti i segnali che si possano mai usare non aiutano a vedere gli altri aerei se il pilota non guarda fuori dalla capottina.

Tutto questo suona trito e ritrito, ma l'esperienza ha confermato che ci sono molti piloti che avvertono una impellente necessità di studiare gli strumenti invece del mondo esterno. Alcuni anni fa, un grosso punto a favore della vendita dei variometri acustici è stato il fatto che essi permettevano di trovare le termiche e di centrarle mentre ancora si guardava fuori dalla capottina. Il problema oggi si ripresenta con l'invenzione dei computer di bordo. Troppe manopole da girare, troppi numeri da leggere, meno tempo per guardarsi fuori».

In conclusione, sembra che la strada migliore per vedere un altro aereo sia di cercarlo. L'aggiungere colori ad un aliante può attualmente rendere più difficile la sua individuazione a causa dell'apparente riduzione dell'area visibile, così può non essere cosa saggia aggiungere contrassegni specialmente della taglia e del colore che si vedono oggi su parecchi aliante.

Il mese prossimo esamineremo le luci stroboscopiche ed il loro contributo all'essere visti.

Gene Hammond

**Il Gen. di Squadra aerea Mario De Paolis
Dirett. Generale dell'Aero Club d'Italia**



Agli inizi del corrente anno il Generale di S.A. Mario De Paolis ha lasciato il servizio permanente effettivo nell'Arma Aeronautica ed ha assunto la Direzione Generale dell'Aero Club d'Italia.

Nato a Civitavecchia nel 1924, frequentò presso l'Accademia Aeronautica il Corso «Aquila 2°», dalla quale uscì nel luglio del 1945 col grado di Sottotenente Pilota in S.P.E.

Nel corso della sua brillante carriera aeronavigante ha ricoperto i più alti incarichi, partecipando alla 2ª Guerra Mondiale ed a quella di liberazione.

E' decorato di Croce di Guerra al valor militare, di Croce al merito di guerra e di medaglia d'oro di lunga navigazione aerea. E' Grand'Ufficiale dell'Ordine al merito della Repubblica Italiana ed è insignito di numerose altre onorificenze.

Pilota istruttore e navigatore di volo senza visibilità, comandò la Squadriglia Collegamenti e volo senza visibilità presso la 4ª Aerobrigata, il 9º Gruppo della 4ª Aerobrigata F 104 G, nonché il 36º Stormo.

In campo operativo ed organizzativo è stato Comandante dell'Accademia Aeronautica di Pozzuoli, Direttore Generale per il Personale Militare dell'A.M., Comandante della 2ª Regione Aerea, Capo del 5º Reparto dello S.M.A., ed infine Capo Gabinetto dei Ministri della Difesa On.le Lelio Lagorio e del Senatore Giovanni Spadolini.

Interpretando i sentimenti dei volovelisti italiani, la rivista VOLO A VELA rivolge al Generale Mario De Paolis il più caloroso saluto e l'augurio sincero di BUON LAVORO!



Abbonatevi: è un consiglio

**VOLO
A
VELA** ✈

MOTOALIANI·MOTOALIANI·MOTOALIANI

L'RF 10-05 dell'AEROSTRUCTURE *(traduzione da Aviasport a cura di Luigi Bolis)*

L'RF 10-05 (ndt: motoaliente «turistico» in vetroresina a carrello retrattile sul quale si è già intrattenuta la nostra rivista e la sua pubblicità) ha volato per la prima volta, a Marmande, il 10 maggio. L'avvenimento merita segnalazione, perchè era atteso da ben lungo tempo. Questo «05» è in effetti il primo esemplare di serie del motoaliente Fournier in plastica, e sarà dunque il primo consegnato ad un acquirente (nel caso, l'Aéro-Club d'Arcachon), dopo una lunga gestazione poichè il primo volo dell'RF 10-01 risale al marzo 1981. Si sa come nel frattempo abbia conosciuto qualche problema d'uscita dalla vite, che indussero il suo costruttore ad equipaggiarlo di un nuovo timone, con piano orizzontale sopraelevato.

Il prototipo 04 — il primo ad aver ricevuto questo timone a T, e che si è visto lo scorso anno al Salone del Bourget — ha terminato in aprile le sue prove di volo al CEV. Sono pure state effettuate le prove di vibrazioni. Rimangono (ndt: l'articolo è dell'estate 1984) quelle statiche ufficiali al CEAT di Tolosa, che devono cominciare a metà maggio (parziali prove sui principali elementi della cellula sono già state condotte dal costruttore). Esse comporteranno i tests di resistenza a caldo (54°) ora prescritti per tutti gli aeroplani costruiti in materiali composti. Queste prove dovranno essere concluse, seguendo il programma del CEAT, alla fine di giugno, ciò che lascia presumere l'attribuzione del CDN di tipo per l'inizio di luglio.

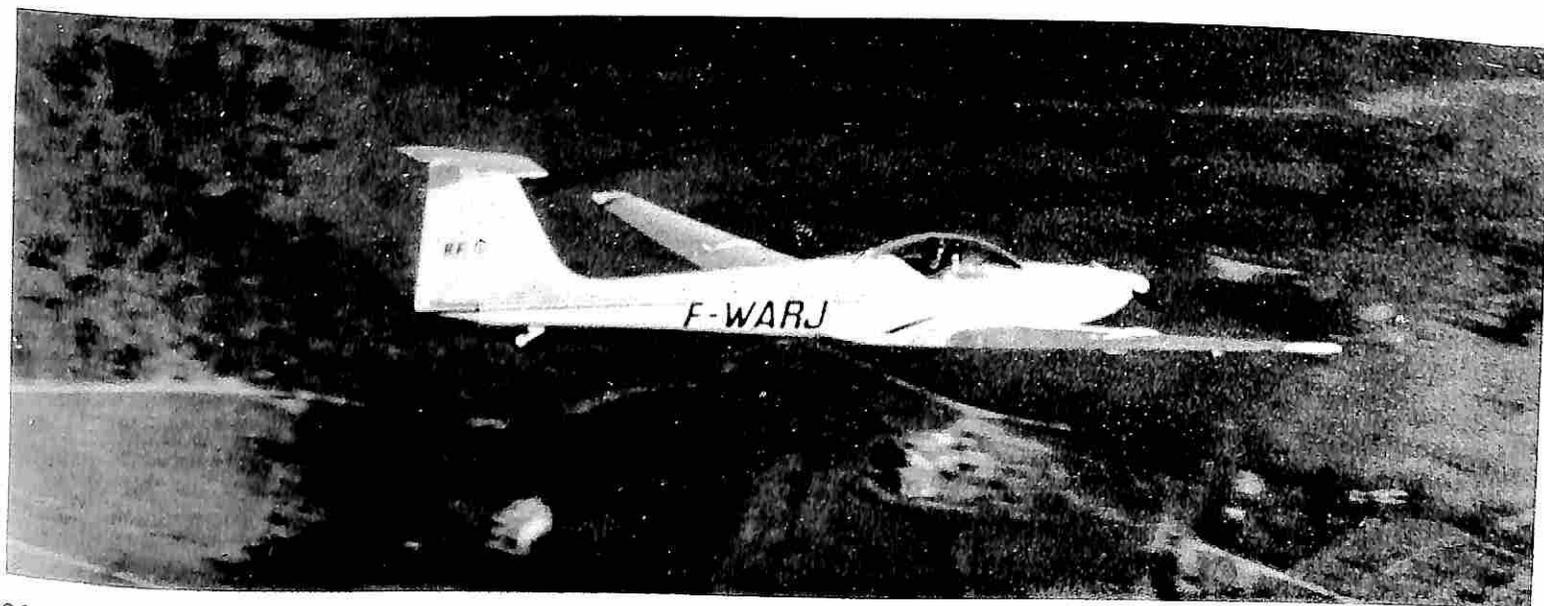
La produzione di serie dell'RF 10 è adesso effettivamente lanciata nei due cantieri di cui dispone, a St. Loubès e a Marmande, la società Aérostructure che, dopo aver realizzato le scocche dei prototipi in subappalto per Fournier Aviation, ne ha riscattato all'inizio di quest'anno, come ebbero ad annunciare, la totalità dei diritti di produzione e di commercializzazione di questo modello. Il presidente della Fournier Aviation, M. Caillet, ha però conservato qualche interesse per l'RF 10 poichè ha partecipato all'aumento di capitale dell'Aérostructure, portato a due milioni di franchi. Un altro nuovo azionista è M. Creuzet, dal quale la società Marmande Aéronautique ha d'altra parte affittato per l'Aérostructure gli impianti sull'aeroporto di Virazeil (2500 mq di stabilimenti ed uffici), resisi disponibili

per l'insuccesso commerciale del piccolo bireattore da scuola militare «Microjet».

In questa officina, equipaggiata soprattutto all'inizio per dei lavori di lamiera e di meccanica, sono al momento installati gli stampi dell'ala dell'RF 10, le fusoliere ed i timoni rimangono modellati a St. Loubès. A Marmande sono realizzati parimenti tutti i pezzi metallici (con una certa parte di subappalto esterno), i pezzi metallici (con una certa parte di subappalto esterno), oltre a tutte le operazioni di montaggio, equipaggiamento e finitura degli apparecchi. Al tempo dell'uscita dell'RF 10-05, le fusoliere di due esemplari seguenti la serie erano, a Marmande, in attesa della loro ala — l'una in finitura, l'altra in stampo — mentre a St. Loubès erano stampate le fusoliere N. 8 e 9. L'obiettivo del costruttore è attualmente quello di far uscire 4 aerei al mese, cadenza che dovrà essere raggiunta dopo il mese di settembre.

Le commesse concluse annunciate sono nel numero di una trentina, provenienti dalla Francia e da sette paesi stranieri. Presso di noi (ndt: in Francia) otto clubs di volo a vela hanno ad oggi passato ordini dell'RF 10 con il beneficio dei prestiti senza interesse proposti dalla F.F.V.V.; ma sembra che dei clubs di volo a motore stiano per seguire il loro esempio, e ciò potrebbe allargare gli sbocchi. All'estero contratti sono in corso di trattativa in diversi paesi, particolarmente negli USA, in Algeria e parimenti nella Germania Federale dove l'RF 10, a 315.000 F. tasse escluse, sarà molto competitivo in prezzo - come in caratteristiche di volo.

Ed esiste, d'altra parte, questo contratto con il Brasile, annunciato da Fournier all'ultimo Salone del Bourget, e che inizierà a concretarsi con la prossima consegna di un apparecchio (il N. 8 - altrimenti detto il quarto della serie) e di una serie completa di un'attrezzatura di fabbricazione alla società Aéro-mot, di Porto Alegre. Questa, dopo una fase di avviamento nella quale Aérostructure fornirà la sua assistenza tecnica, produrrà sotto licenza i cento RF 10 che la Direzione dell'Aviazione Civile brasiliana ha deciso di ordinare per metterli a disposizione degli aeroclubs.



Il 33° Campionato Argentino

Dal 13 al 24 gennaio 1985 si è svolto in Argentina il 33° Campionato Nazionale di Volo a Vela.

Anche quest'anno la competizione ha avuto luogo ad Adolfo Gonzales Chaves, nella Pampa bonaerense, la località che avrebbe dovuto ospitare i Campionati Mondiali del 1983.

Hanno partecipato alla competizione 58 alianti, di cui 18 in Classe Libera e 40 in Classe Standard e 15 metri (unificate).

Su 11 giornate disponibili è stata possibile l'effettuazione di 6 prove della lunghezza media di circa 400 chilometri.

Le condizioni meteorologiche non sono state «fumanti», tuttavia abbastanza buone.

Ecco i primi 6 classificati nelle due classi, dopo la sesta ed ultima prova.

Classe Libera

1) Rizzi Roberto - Kestrel	con punti	5.881
2) Reynoso Mario - ASW 20	»	5.366
3) Goddio José - Jantar 2b	»	5.234
4) Hossinger Rolf - Nimbus II	»	5.153
5) Urbancic Luis - Nimbus II	»	4.992
6) Frank Rodolfo - ASW 20	»	4.922

Classi 15 metri e Standard

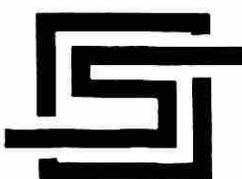
1) Riera Rodolfo - Jantar STD	con punti	5.903
2) Crego Eduardo - LS 4	»	5.673
3) Huljich Lisandro - LS 4	»	5.403
4) Araoz Alberto - Janus	»	5.328
5) Vilches Carlos - LS 4	»	5.037
6) Verdura Marcelo - Libelle H201	»	4.832

Si tratta di volovelisti ben noti nel mondo del volo a vela Sudamericano, come lo dimostra il fatto che questo gruppo di piloti costituirà la squadra rappresentativa argentina che parteciperà ai prossimi Campionati Mondiali di Volo a Vela di Rieti, sotto la guida del Com.te Rolf Hossinger



(4° classificato ai Campionati argentini di quest'anno in Classe Libera) ben noto ai volovelisti di tutto il mondo per essere stato Campione Mondiale a Köln-Butzweiler (Germania) nel 1960.

Plinio Rovesti

sales 

S.p.A.

Via Chivasso 5 - ☎ 959.38.17 - 959.14.85
10096 LEUMANN (Torino)

● **BUSTE:**

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

● **BUSTE TEXSO:**

Rinforzate con fili di nylon e con polietilene.

● **ETICHETTE:**

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

A parer mio.....

Opinioni, commenti, suggerimenti, critiche, bla bla bla... sono l'alimento base del volo a vela, la già citata bibbia mimata e parlata che tanta esperienza riesce a travasare dall'uno all'altro.

Anche questa rubrica vuol essere un tentativo di mettere per iscritto le tante parole lasciate in balia del vento. Ai posteri...

Turbolenza in montagna?

La turbolenza in montagna è determinata dalla possibilità che le correnti termiche, i flussi di vento locale (di richiamo) e quelli sinottici in relazione alla situazione orografica locale, a volte creino infinite combinazioni. Combina zioni che possono superare la fantasia o l'immaginazione anche dei più agguerriti volovelisti di montagna.

Ho avuto la fortuna di fare molte ore di volo a Grenoble, dove il vento soffia sempre e dove i piloti si auguravano soffiasse... moltissimo ma quando l'Aeroclub era aperto! Forse è lì che sono stato «segnato» e per questo il vento mi stuzzica sempre.

Ricordo un paio di voli fatti con il buon Bertocelli: la prima volta il plafond non era più di 500 metri e di tanto in tanto pioveva, con un vento di 30-40 km/h abbiamo costonato per ore finchè non m'arresi e gli chiesi grazia! Ero ancora giovane. La seconda volta il vento era di 70 km/h, eravamo col Kranich e si volò fino al ghiacciaio del Taillefer.

Da allora, non c'è vento che mi tenga, basta che l'Ercolino mi rimorchi.

Ma... chi, in montagna, vuol andare per costoni deve sempre ricordare che:

- A - le «combinazioni» dei venti (verticali, orizzontali) sono quasi infinite, occorre immaginarle prima di andare vicino al costone;
- B - ogni costone ha le sue «regole», occorre rispettarle ed occorre ricordare che a volte anche piccole rotazioni angolari di vento cambiano notevolmente i valori della turbolenza;
- C - ci si deve avvicinare al costone con prudenza, lo si deve «tastare» per capire di che «umore» è in quel momento;
- D - filo di lana sempre in centro; virare correttamente, piuttosto in leggera scivolata ma mai e poi mai in derapata, specie se — malauguratamente — s'è presa la decisione di virare verso il costone; e sempre 5-10 km/h in più del necessario;
- E - non guardare gli strumenti ma guardare fuori, ben davanti a sè, per guardare a destra e a sinistra non girare la testa ma gli occhi;
- F - se si prende una strizza non dare la colpa al «fato» ma analizzare i possibili errori commessi.

Se non è troppo tardi, è così che s'impara.

APRO



Torna alla ribalta il V.I.P. International Gliding Club

Dopo quasi vent'anni abbiamo pensato di riprendere ad operare anche sotto l'etichetta del VIP International Gliding Club, sorto nel 1966 per iniziativa di VOLO A VELA ed in particolare del mai dimenticato Gioacchino v. Kalckreuth.

Il crescente interesse di qualificati piloti stranieri per le possibilità volovelistiche che il nostro paese offre: l'onda in Val d'Aosta, l'arco alpino in primavera, Rieti con Preturo e Foligno nel pieno dell'estate, nonché la occasione dei prossimi Campionati Mondiali, ci fanno ritenere utile un maggior contatto ed una più vasta raccolta di opinioni e di notizie.

Confidiamo di riuscire nell'intento in quanto siamo confortati dalla preziosa collaborazione della valida e gentile Roberta Fischer alla quale inviamo gli auguri di buon lavoro ed il nostro anticipato grazie.

VOLO A VELA

N.D.R. - Questa rubrica ha incontrato notevole successo tra i volovelisti lettori di VOLO A VELA. Ripetiamo a coloro che lamentano il ritardo con il quale vengono pubblicate le risposte ai loro quesiti, di accludere alla richiesta un francobollo da L. 450 ed altre L. 200 per copie fotostatiche delle risposte stesse, che verranno inviate in anteprima agli interessati. Per evitare perdite di tempo, si consiglia inoltre di indirizzare le domande direttamente a Plinio Rovesti - Viale Matteucci, 22 - 02100 Rieti.

L'aquila ammaestrata

F.A. Trento - Che i grandi uccelli veleggiatori indichino spesso ai piloti di volo a vela le zone di miglior veleggiamento nelle regioni montane delle Alpi e degli Appennini, è cosa arcinota, ma che addirittura ci sia chi è riuscito ad allevare ed addestrare un aquilotto per farsi poi guidare nel corso dei suoi voli, proprio non lo sapevo. Eppure un amico mio mi assicura di averlo appreso alla televisione nel mese di marzo dello scorso anno.

Voi di VOLO A VELA ne sapete qualcosa? Io alleverei volentieri un'aquila per farmi poi guidare nei miei tentativi di veleggiamento, che fino ad oggi, purtroppo, sono stati quasi sempre piuttosto modesti.

Risposta - Risulta anche a noi che nel corso di quella interessante trasmissione televisiva denominata «Italia sera», condotta da Enrica Bonaccorti e Mino Damato (in seguito sostituito da Piero Badaloni), su RAI UNO, che va in onda ogni sera alle 18,50, sia stato raccontata la seguente storia.

Un giovane ungherese, che attualmente vive sulle Alpi francesi, e che tra l'altro è un appassionato deltaplanista, avrebbe trovato un nido d'aquila contenente un uovo. Lo raccolse e lo portò a casa, e messo in una incubatrice, dopo quaranta giorni di ansiosa attesa, ebbe la soddisfazione di veder nascere uno spennacchiato aquilotto. Allevato con grande cura, col passare del tempo l'aquilotto diventò un magnifico esemplare domestico di aquila, docile e mansueta.

Giunto il momento di farla volare, l'ungherese la portò sulle pendici di una montagna, e legatola ad una zampa con una lunga funicella, dopo vari tentativi riuscì a farla decollare. Essa seguiva sempre il suo padrone, tanto che questi arrivò al punto di farla volare senza fune vincolante, proprio come facevano i falconieri di un tempo.

L'aquila, tra l'ammirazione e l'interesse degli spettatori, ritornava sempre fedelmente al suo padrone. L'ungherese allora, che, come abbiamo detto, era un valente deltaplanista, tentò un'altra prova interessante. Un giorno prese a correre sul pendio montano col suo deltaplano; l'aquila lo seguì a breve distanza, e si librò maestosa nell'aria assieme al suo inseparabile amico. Iniziarono così molti voli in coppia. Spesso l'aquila si metteva in testa al deltaplano guidandolo nei punti dove le correnti ascendenti erano più intense. Capitò che un giorno fossero in volo diversi deltaplani, uno dei quali aveva gli stessi colori di quello dell'ungherese. L'aquila erroneamente gli si pose in coda, ma appena si accorse dello sbaglio cercò il suo padrone, e trovatolo lo seguì fedelmente per tutta la durata del volo. Evidentemente non era solo il piacere di volare in compagnia...

Quello che abbiamo raccontato all'amico di Trento può sembrare una favola, ma più di un tele ascoltatore ci ha assicurato che effettivamente la storia è stata riferita da «Italia sera». Data la serietà di RAI UNO e degli animatori del suddetto programma, siamo convinti anche noi che si tratta di una storia vera. Diciamo pertanto al nostro amico di Trento di cercare anche lui, magari sulle Dolomiti, qualche nido d'aquila. Chissà che un giorno il suo sogno di allevare un'aquila non si avveri...

I venti che spirano nel bacino del mediterraneo

A.M.F. Roma - Sono un volovelista e quindi un appassionato di meteorologia. Prima di conoscere il volo a vela, e del resto ancora oggi, mi ha molto appassionato un'altra scienza: l'archeologia e la storia di tutti i popoli che nell'antichità classica hanno vissuto nel bacino del Mediterraneo. Ora mi ricordo d'aver appreso come tali popoli, e particolarmente greci e romani, abbiano lasciato resti archeologici che testimoniano il grande interesse che essi avevano per i venti che soffiano appunto nel Mediterraneo. Lei, che sicuramente conosce le ricerche compiute in questo campo da vari studiosi di meteorologia, vorrebbe indicarci tutti i nomi di questi venti e darci qualche interessante notizia in proposito?

In tal modo Lei soddisferà non solo la mia sete di sapere nel campo dell'atmosfera, ma anche in quello della mia passione per l'archeologia e la storia antica degli egizi, dei fenici, dei greci e dei romani.

Risposta - Fin dai più remoti tempi l'anemologia del bacino del Mediterraneo ha sempre grandemente interessato i popoli che lo hanno abitato. Infatti la navigazione marittima dipendeva allora dagli elementi atmosferici, cioè dal vento. Vari studi in questo campo sono stati compiuti dagli studiosi del Servizio Meteorologico dell'Aeronautica, come R. Bilancini, A. Cicala, M. Conte, N. e M. Pagliari ed altri ancora.

Ora, secondo tali studi, sembra che il reperto più importante sia l'icosidetto «anemoscopio vaticano», cioè quel dodecaedro di marmo con un foro al centro, sulle cui dodici facce laterali sono incisi i nomi greci e latini dei venti secondo dodici direzioni, nomi che trascriviamo nella seguente tabella.

Direzione di provenienza	Rosa dei venti greca	Rosa dei venti romana
Nord	Aparkias	Septentrio
Nord Nord Est	Boreas	Aquilo
Est Nord Est	Kaikias	Vulturnus
Est	Apheliotes	Solanus
Est Sud Est	Euros	Eurus
Sud Sud Est	Euronotos	Euroaster
Sud	Notos	Auster
Sud Sud Ovest	Libonotos	Austerafricus
Ovest Sud Ovest	Liba	Africus
Ovest	Zephiros	Favonius
Ovest Nord Ovest	Iapiz	Chorus
Nord Nord Ovest	Thrakias	Circius

L'attuale rosa dei venti italiana è costituita soltanto da otto direzioni principali: «Settentrione» (Nord), «Greco» (Nord Est), «Levante» (Est), «Scioccio» (Sud Est), «Sud» (Meridione), «Libeccio» (Sud Ovest), «Ponente» (Ovest), e «Maestro» (Nord Ovest).

La rosa dei venti italiana va piazzata al centro del Mediterraneo, che per taluni è il centro del mar Jonio e per altri è l'isola di Malta.

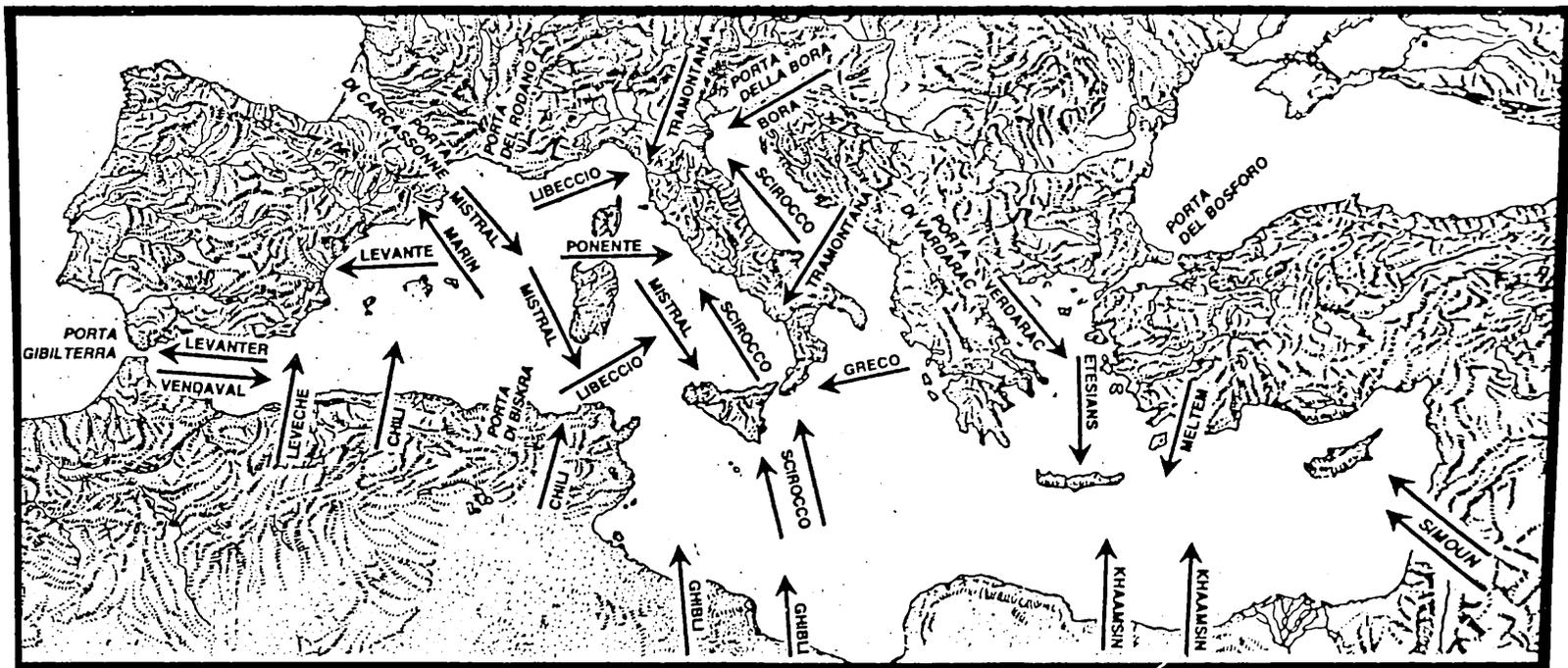


Fig. 1 - Le tante «porte» che lasciano entrare i venti nel bacino del Mediterraneo, in modo indipendente dalle varie «rose dei venti» (M. Conte).

Oggi, in modo indipendente dalle varie rose, i diversi venti del bacino del Mediterraneo sono quelli indicati nella figura 1, che riportiamo da uno studio del Dott. Michele Conte del Centro Nazionale di Meteorologia e Climatologia dell'A.M.

Senza dubbio il vento più tipico del bacino del Mediterraneo è quello che in Italia è chiamato «Scirocco», vento caldo, umido ed afoso, talora carico di sabbia, opprimente lo spirito e il corpo col suo soffio molliccio e greve. Esso proviene dalle regioni dell'Africa del Nord, e giunge sulla nostra Penisola notevolmente umidificato trascorrendo sulle acque del Mediterraneo. Nelle zone del Medio Oriente lo «Scirocco» viene chiamato «Simoun», in quelle di Israele ed Egitto «Khaamsin», in Libia «Ghibli», in Tunisia ed Algeria «Chili» e in Spagna «Leveche».

Lo «Scirocco» è generalmente associato alle depressioni del deserto africano, o comunque a complessi barici che interagiscono con l'Africa del Nord, interessando spesso tutte le longitudini mediterranee che vanno da Ovest verso Est.

I primi sintomi dello «Scirocco» in Italia sono costituiti dalle burrasche che si riscontrano sul mare di Sardegna, le quali si estendono poi gradatamente su gran parte della nostra penisola e dei suoi mari.

Lo «Scirocco», che imbocca l'Adriatico canalizzato dalle catene appenniniche e dalle Alpi Dinariche, è la principale causa che dà luogo al fenomeno dell'acqua alta a Venezia.

Tipica è l'azione indotta dall'Appennino ligure sullo «Scirocco»; il quale tende a seguire l'andamento ad arco di quella catena montana, subendo una graduale rotazione antioraria, tanto che sulla Liguria occidentale si presenta addirittura come un vento da Nord.

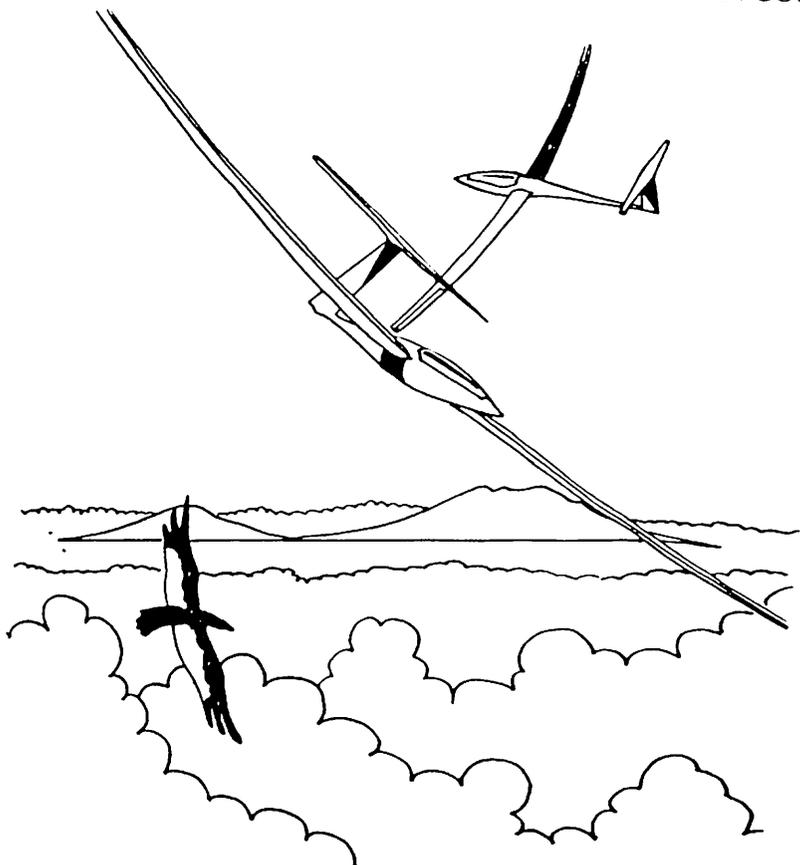
Dalla direzione opposta a quella dello «Scirocco» spira il «Mistral» (il nostro «Maestrale») che irrompe nel Mediterraneo principalmente dalle bocche del Rodano e dalla cosiddetta «porta di Carcassone». Le regioni italiane più interessate dal «Maestrale» sono la Sardegna, il medio e basso Tirreno ed anche la Sicilia settentrionale.

E ancora il «Libeccio», che investe i mari occidentali dell'Italia al lento approssimarsi da Ovest delle perturbazioni atlantiche. E poi ancora un vento da Sud Ovest che innesca durante la formazione di un'area depressionaria che si crea sul Golfo di Genova, e che è dovuta alla cicloge-

nesi sottovento alle Alpi (fenomeno che secondo studi recenti è generato dall'interazione fra la catena alpina occidentale ed una circolazione atmosferica da Nord Ovest in quota).

Per concludere, un rapido accenno alla «Bora», vento freddo ed impetuoso che flagella l'Istria, il Carco e il Veneto, ponendo spesso in pericolo le navi che percorrono l'Adriatico; ed anche alla «Tramontana», altro vento freddo e forte di origine nordica, che soffia spesso per vari giorni nella stagione fredda su tutta la penisola.

Plinio Rovesti



VOLOVELISTI!

Argomenti, problemi od iniziative di carattere volovelistico possono essere segnalate direttamente alle redazioni di Calcinato o di Como (c/o SCAVINO - Via Partigiani 30 - 22100 COMO) oppure alle redazioni periferiche che fanno capo ai seguenti nominativi:

- PLINIO ROVESTI - Viale Matteucci 22 - 02100 RIETI
- SMILIAN CIBIC - Via Btg Framarin 38 - 36100 VICENZA
- MARIO FERRARI - Via Laurentina 563 - 00143 ROMA
- EMILIO TESSERA CHIESA - Via Puccini 25
10045 PIOSSASCO - TO

oppure ai nostri corrispondenti, dei quali riportiamo gli indirizzi:

- ALZATE - Maestri Giancarlo
Via Adua 2 - 22046 MONGUZZO - CO
- AOSTA - Dondero Giovanni
fraz Rovie - 11100 ST. CHRISTOPHE - AO
- BOLZANO - Weber Giorgio
Via Tre Santi 27 - 39100 Bolzano
- CUNEO-LEVALDIGI - Barosi Giuseppe
C.so 4 Novembre 12 - 12042 BRA - CN
- FERRARA - Fergnani Michele
Via Mascheraio 19 - 44100 Ferrara
- FOGGIA - Pecorella Gaetano
Via G. Calvanese 45 - 71100 FOGGIA
- FOLIGNO - Filippucci Alberto
Via Fonte del Campo 13 - 06034 FOLIGNO - PG
A.V.I.C. - Battaglini Pierluca
Via Tessino, 1 - 06034 FOLIGNO - PG
- GORIZIA - De Simone Laura
Via Pascoli 22 - 34170 GORIZIA
- PADOVA - Dal Bianco Mario
Via P.P. Vergerio 15 - 35100 PADOVA
- PALERMO - Ribolla Willy
Via Leonardo da Vinci 637 - 90135 PALERMO
- PRETURO - Marinucci Mario
Via XX Settembre 19 - 67100 L'AQUILA
- SARDEGNA - Sanna Dino
c/o RAI-TV, V.le Bonaria 124 - 09100 CAGLIARI
- TRENTO - Marchi Umberto
Via Asiago 4 - 38050 VILLAZZANO - TN
- VALBREMBO - Capoferri Sergio
Via Pradello 2 - 24100 BERGAMO
Brugali Pino
Via Bernareggi 5 - 24100 BERGAMO
- VICENZA - Ellero Piergiorgio
Via Elmas 2 - 36100 VICENZA RETTORGOLE
- ASIAGO - Ass. Volovelistica Carlo Deslex
Franco Bissaro
Via Monte Mosciag 32 - 36012 ASIAGO - VI
- RIETI - Aeroclub Centrale di Volo a Vela
Plinio Rovesti
V.le Matteucci 22 - 02100 RIETI
Aeroclub della Sabina
Colombo Aldo
Via A.M. Ricci 123 - 02100 RIETI

Opinioni su Rieti

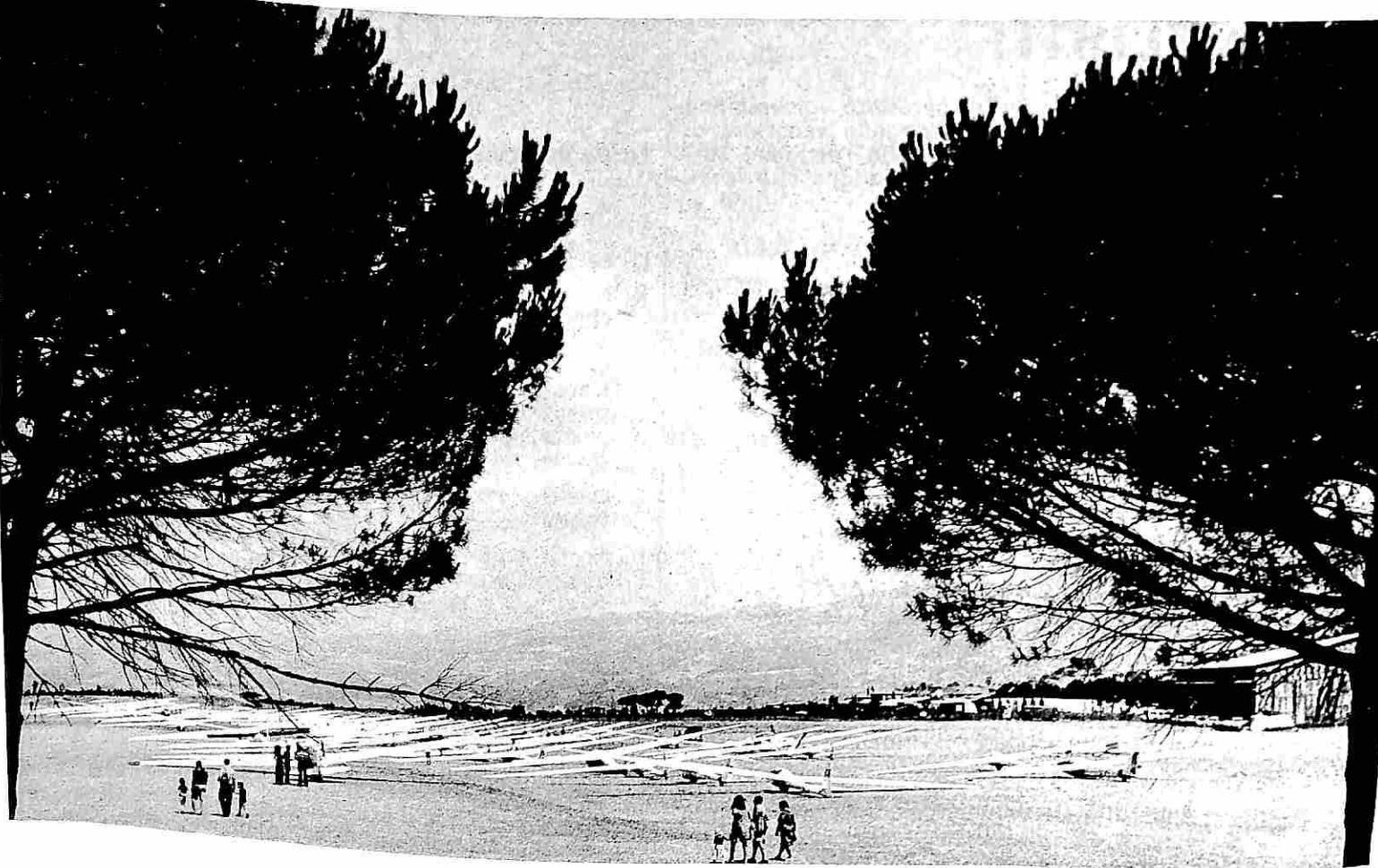
(agli intervistati le nostre scuse per il ritardo)

MEUSER (Germ. Fed. 15 metri WM)

- D. Le sue osservazioni sulla gara, i risultati, i voli.
- R. Non ero mai venuto a Rieti in precedenza e devo dire che è un posto molto bello, che offre condizioni eccellenti per il volo. E' comunque molto diverso da ciò che noi tedeschi siamo abituati ad avere in Germania. L'organizzazione mi è parsa molto buona, anche le infrastrutture mi sono piaciute molto. Ci sarebbero ovviamente alcune cose da modificare, ma nel complesso ho trovato tutto meraviglioso.
- D. Qualche osservazione sui punti di pilone. Ha avuto difficoltà?
- R. Sì, ho avuto delle grosse difficoltà, anche, penso, perchè non avevo mai volato qui prima d'ora. Vede, noi in Germania abbiamo l'abitudine, come ho già avuto occasione di sottolineare, di scegliere come punto di pilone elementi che spiccano e non piccole caratteristiche del paesaggio, che in alcune condizioni possono sembrare ben visibili, ma che sono invece difficili da trovare quando le si sorvola in quota. Secondo me al contrario esistono qui parecchi elementi che potrebbero costituire un ben visibile punto di pilone e varrebbe la pena di tenerli presenti. Mi pare invece sbagliato utilizzare per il pilone un paesino sì evidente per chi conosce la zona, ma difficilmente riconoscibile per gli altri. E' capitato infatti, e non soltanto a me, di sorvolare il pilone senza identificarlo.
- D. Ci sarà l'anno prossimo?
- R. Non è certo. Sono il numero 5 nella squadra tedesca. Se gli organizzatori saranno tanto generosi da permettere la partecipazione di 5 o 6 concorrenti per nazione verrò. Ne sarei estremamente lieto, anche perchè penso che con una precedente conoscenza della zona sarà più facile evitare errori.

LACKNER (Germ. Fed., Standard, 48)

- D. Le sue impressioni circa la competizione.
- R. Le condizioni meteorologiche qui sono eccellenti. Su 11 giorni siamo riusciti a gareggiare in 10, con una sola giornata di pausa. Meglio di così credo non sia possibile. Da noi siamo contenti quando riusciamo a gareggiare 6 giorni su 14. Il paesaggio è bellissimo, la gente amichevole. E' la seconda volta che vengo a Rieti e conto di tornare l'anno prossimo.
- D. La sua impressione sui punti di pilone.
- R. Sono stato qui l'anno scorso ed in quella occasione ebbi alcune difficoltà con le fotografie. Quest'anno mi è andata abbastanza bene, quindi devo dire di non aver avuto problemi.
- D. Verrà l'anno prossimo?
- R. Ci sarò. Mi propongo di mantenere la posizione conquistata quest'anno, mi piacerebbe anche migliorarla, ma sarà molto difficile. La concorrenza è molto forte e l'Italia con Brigliadori ha molte probabilità di vittoria. Brigliadori vola infatti in modo stupendo, qui si trova nel suo ambiente e credo che difficilmente sarà battibile.



RIETI: AERO CLUB CENTRALE DI VOLO A VELA

”l’Aero Club dei volovelisti italiani..... ed europei”

-
- 26 maggio - 1° giugno: 9^a GARA DI PENTECOSTE
 - 7-13 luglio : 8^a COPPA DEL VELINO
 - 22 luglio - 12 agosto : 19.mi **CAMPIONATI MONDIALI**, classi F.A.I.
-
- 15-25 agosto : CAMPIONATI ITALIANI, classe Libera, Biposti e Categoria Promozione
 - 1-7 settembre : 10.mo TROFEO SAN PEDRINO
 - da aprile a settembre: stages settimanali di perfezionamento
-

Rieti, i suoi dintorni e la sua cucina vi attendono

Cumulonimbus incus

Queste tre magnifiche fotografie scattate da Carlo Mandelli nell'ottobre scorso mostrano un imponente cumulonembo «incus» nella fase del suo massimo sviluppo. Si tratta di una potente nube convettiva formata da ingenti ammassi nuvolosi, costituita da filari di cumuli di ingente sviluppo verticale, simili a torri e montagne, i quali assumono nella loro parte superiore la forma di una immensa incudine.

Il cumulonembo è una nube di molto interesse per il volo a vela, e la prova è data dal fatto che, dentro di essa, ardimentosi volovelisti di vari paesi trovarono forze così vigorose da portarli su fino ai limiti estremi della troposfe-



ra. Riteniamo necessario che il volovelista impari a riconoscere con sicurezza questo tipo di nube, senza confonderlo con altri, per evitare d'incorrere in pericoli.

Ad esempio, talora, l'aspetto esteriore del cumulonembo può farlo confondere con un comune cumulo fortemente sviluppato, ossia con un cumulo congestus. L'errore sarà evitato guardando non solo l'aspetto cumuliforme della nube, ma anche e soprattutto al fatto se presenti, o no, nella parte cirrosa della sua cima quella struttura fibrosa che gli è particolare. Così non sarà possibile la confusione, quando si vedrà la parte superiore della nube distendersi a guisa di incudine, assumendo quel caratteristico aspetto che la terminologia meteorologica indica col nome di «incus». Ovviamente, è meno facile pronunciarsi con sicurezza quando la nube ricopra gran parte del cielo, così che non se ne possa esaminare la parte superiore, e quando sia anche mancata la possibilità di osservarne la formazione e di stabilirne la natura vera.

Della nube, quando è molto estesa, non vediamo che la base, la quale può assumere l'aspetto di nembo strato, accompagnato talvolta da fractostrati o da fractocumuli. Ebbene, anche in tali casi è possibile avere criteri sicuri per distinguere il cumulonembo da altri tipi simili di nubi. Tali sono: la presenza di quelle appariscenti appendici, cui si dà il nome di «virga», la struttura a mammelle della superficie inferiore, le precipitazioni a carattere di rovescio. Qualche volta si nota anche nel cumulonembo, quel «Pileus» che incroina con più frequenza i cumuli.

I meteorologi attribuiscono al cumulonembo il pittoresco appellativo di «fucina delle nubi»; si debbono in gran parte ad esso, infatti, le nubi che si formano nella zona atmosferica che sta dietro le perturbazioni, banchi di altocumuli o di stratocumuli, originati dalla distensione delle parti cumuliformi, e cirri densi, prodotti dalla distensione delle parti alte della nube e dalla dissoluzione delle parti inferiori.

Tra le specie degne di menzione del cumulonembo si ha:

a) il «Cumulonimbus calvus», così denominato perché la sua cima, per il ghiacciarsi delle stille che lo compongono, va gradatamente perdendo la sua rotondità colma e ben definita, appiattendosi come la testa di un calvo. Non vi si notano tuttavia parti cirrose. Presenta «virga» appariscenti ed è accompagnato da precipitazioni col carattere di rovescio. Le compatte protuberanze del cumulo classico, col loro caratteristico aspetto di cavolfiore, si sfaldano, svaniscono, si confondono e non lasciano apparire sulla massa bianca che delle strie o più o meno verticali.

b) Il «Cumulonimbus capillatus», così denominato perché presenta parti cirriformi ben distinte, che possono far pensare a chiomate appendici. Talvolta assume anche la forma di incudine.

Molto ancora resta da dire intorno al cumulonembo: chi voglia saperne di più, legga il capitolo 24° dell'opera METEOROLOGIA PER I PILOTI DI VOLO A VELA (5° edizione) che tratta appunto delle formazioni temporalesche e dei fenomeni che le accompagnano.

Plinio Rovesti

RADUNO A. O. P. A.

Napoli, 30 Marzo 1985

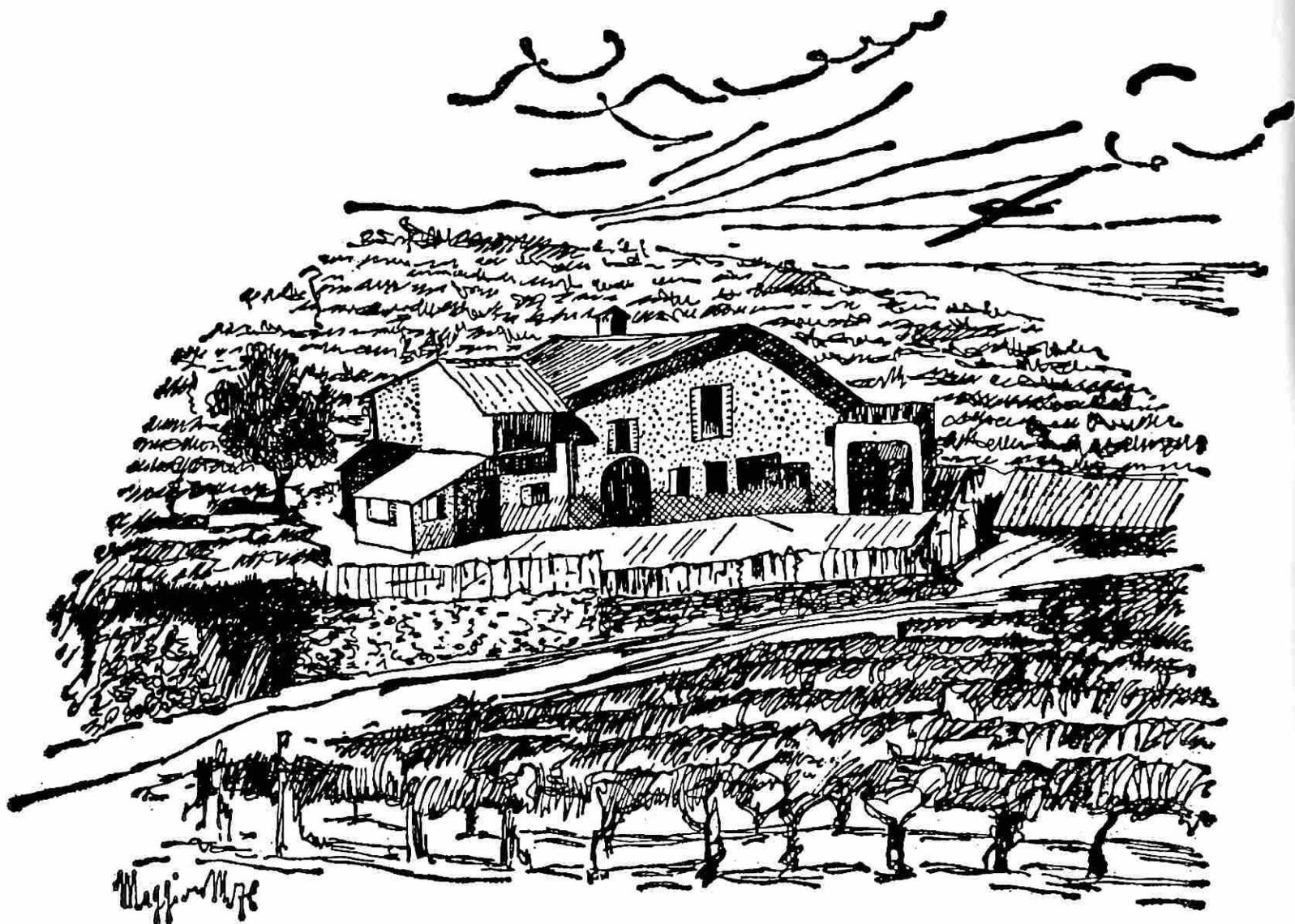
Grazie alla cortesia di VOLARE ed in particolare della gentile signora Isabella Stifani, abbiamo in questi giorni ricevuto le relazioni presentate al 5° Convegno AOPA il quale aveva per tema «INDUSTRIA AERONAUTICA E AVIAZIONE GENERALE».

Nel prossimo numero di VOLO A VELA daremo ampio spazio a questo importante avvenimento che — non dimentichiamolo — ci riguarda molto da vicino.

AZIENDA VITIVINICOLA

« Sit del Toni »

di Mussio Antonio



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

Tel. 030/726596-722422

Festeggiamenti alla Schempp-Hirth



Alla fine del 1984 alla Schempp Hirth si è brindato per due avvenimenti importanti: la consegna del duecentesimo Janus e la certificazione dello Janus-CM.

Ricordiamo che sono attualmente in produzione le seguenti versioni del biposto che riscuote grande successo in tutto il mondo:

- Janus B, apertura 18,2 m, ala in fibra di vetro, massima efficienza 39,5.
- Janus C, apertura 20,0 m, ala in carbonio, efficienza 43,5. Questo aliante detiene 6 degli 11 primati mondiali assoluti per biposti ed un primato mondiale femminile.
- Janus CT, derivato dal precedente, con il motore che gli consente solo di sostenersi in aria.
- Janus CM, motoalante a decollo autonomo, pure derivato dal C ma con impiego di carbonio anche nella fusoliera; il motore è un Rotax da 60 cavalli raffreddato ad acqua. Detiene 7 dei 10 primati mondiali per motoalianti.

La scomparsa di Teddy Stedfeld

E' morto d'infarto a 64 anni Guenther (Teddy) Stedfeld, medico e notissima figura del volo a vela tedesco, attivissimo in tutti gli aspetti del nostro sport.

Come volovelista ha soprattutto trascinato numerosissimi tedeschi a volare a Fayence, dove ha tenuto per 15 anni anche corsi di medicina sportiva.

E' stato per anni medico della nazionale tedesca e molti ricorderanno le cure a Rovesti ai mondiali di Vrsac.

Altri ricorderanno l'entusiasmo e la signorilità con cui ha svolto l'incarico di capo delle Pubbliche Relazioni ai mondiali di Paderborn.

Tedd era anche scrittore e fine umorista e l'ultimo numero di Lufsport porta ancora una poesia umoristica nella sua rubrica fissa.

Ci associamo agli amici tedeschi nel cordoglio per la perdita di un amico.

Campionati australiani

Tra l'8 ed il 19 gennaio si sono svolti a Leeton (Galles del Sud) i campionati australiani, con condizioni meteorologiche ottime temperature che hanno raggiunto i 44 gradi. Nella sesta giornata di gare, con basi oltre i 4500 m, si sono raggiunti i 166 km/h di media.

La standard è stata vinta da Renner con 444 punti su Hollighaus (entrambi su Discus); dietro a loro Cubley, a oltre 400 punti, ed altri sette più distaccati tutti su LS 4.

La 15 metri, più combattuta, ha visto nell'ordine Schuit (Olanda) su Ventus B e gli australiani Pybus su ASW 20b e Giles ancora su Ventus.

Nella libera ha vinto Tabart su Nimbus 2 con quasi mille punti di vantaggio sul secondo.

Non è ancora nota la composizione della squadra australiana per Rieti.

La Riunione di Parigi della CIVV

La riunione della CIVV del 21 marzo a Parigi ha toccato una serie di argomenti di notevole interesse per i volovelisti.

Molto attesa era una decisione sull'assetto delle classi FAI, ed in particolare sulla istituzione o meno di una classe 17 metri. Questa proposta, che negli ultimi tempi ha avuto sempre meno fautori, è stata bocciata, per cui le classi restano come sono attualmente. E' stata invece approvata la proposta di prevedere per il futuro una classe biposti con apertura alare limitata al massimo a 20 metri, da introdurre eventualmente ai mondiali quando se ne vedesse una sufficiente diffusione.

Per quanto riguarda i campionati mondiali, oltre a quelli in Australia nel gennaio 1987, sono già decisi anche quelli del 1989 a Wiener Neustadt in Austria e quelli del 1991 nuovamente negli USA, a Minden (Nevada). Ancora in tema di campionati da tenere nel 1986, sono stati assegnati a Mengen, nella Germania meridionale, i prossimi campionati europei delle classi FAI, mentre verrebbe accettata volentieri la sede di Rieti per gli europei di classe club se da parte nostra si decidesse di organizzarli.

Si è parlato anche di Aosta come sede degli europei per motoalianti, probabilmente in collaborazione con i tedeschi.

E' stata data risposta alle richieste di chiarimenti sulla nuova formulazione dell'articolo del codice FAI riguardante le prove di distanza per le insegne FAI dei 300 (oro), 500 e 1000 km delle quali si parla nell'apposita nota.

Ancora un lutto per il volo a vela tedesco: la morte di Wortmann

A soli 63 anni per grave malattia è morto Franz Xaver Wortmann, uno degli scienziati più noti nel campo dei profili alari, direttore a Stoccarda dell'Istituto per l'aerodinamica e la dinamica dei gas.

Si devono al suo lavoro nella galleria a vento del citato istituto, in collaborazione con Althaus, lo sviluppo dei profili della serie FX e lo studio di fusoliere e impennaggi a bassa resistenza che hanno portato le efficienze odierne degli alianti a oltre 50.

Ma Wortmann si è occupato anche di altri settori, come

quello dei profili transsonici per rotori di elicotteri e della riduzione del rumore nella lavorazione del legno.

Come aviatore è passato dall'aeromodellismo all'aviazione militare durante la guerra e quindi al volo a vela, più recentemente ha abbandonato il volo per dedicarsi al trimarano.

Per i suoi meriti nel campo del volo a vela ha ricevuto la targa OSTIV e la ricompensa Klemperer

Zacher, nel commemorarlo, racconta come, già gravemente ammalato, amasse ricordare un fantastico volo sulle Alpi in occasione del corso OSTIV di Varese.

Qualche anticipazione sui Mondiale di Rieti

Sta per scadere il termine per le iscrizioni ai Campionati di Rieti e non siamo quindi in grado di dare i dati definitivi. Riteniamo peraltro di poter dare un'idea abbastanza approssimata in base alle pre-iscrizioni ed a quanto appreso dalle riviste e direttamente dagli aero club nazionali.

I concorrenti per nazione saranno quattro, più i campioni del mondo in carica per Australia, Danimarca e Olanda. Potrebbero divenire cinque solo se impreviste defezioni al momento della chiusura delle iscrizioni definitive consentissero di accogliere i dieci piloti delle nazioni che hanno richiesto il quinto posto, senza superare il centinaio circa di concorrenti complessivi.

Le nazioni rappresentate saranno 26: Argentina, Austria, Australia, Belgio, Brasile, Cecoslovacchia, Cile, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania Federale, Giappone, Guernsey, Italia, Jugoslavia, Monaco, Norvegia, Nuova Zelanda, Olanda, Polonia, Regno Unito, Spagna, Stati Uniti, Svezia, Svizzera, Ungheria; il Sud Africa, per le note questioni razziali, non sarà ufficialmente rappresentato da una squadra, ed i suoi piloti parteciperanno a titolo personale.

Si dovrebbero avere in tutto 99 concorrenti, di cui 41 nella standard, 44 nella 15 metri e solo 14 nella libera.

Saranno presenti i campioni del mondo in carica (Renner, Masters e Oye) e tutto il Gotha dei piloti mondiali.

Nella standard ci saranno tra gli altri Leutenegger, Navas, Back, Ottosson, Kjallstrom, oltre ai nostri Brigliadori e Gavazzi. I Discus saranno in maggioranza relativa, seguiti dagli LS 4 e dai DG 300.

Nella 15 metri vedremo, oltre al campione Masters, De Orleans, Wills, Paré, Petterson, Goudriaan ed i nostri Galletto e Ghiorzo. Gli alianti più rappresentati saranno gli LS 6; con loro diversi Ventus, ASW 20 C e ASW 20.

Praticamente una gara di monotipo la libera dei Nimbus 3 che vedrà competere il campione Renner, contro, tra gli altri, i forti Gantenbrink, Holighaus, Blatter, Jones e Gimney.

a cura di Smilian Cibic

Cosa scrivono?

VOL A VOILE - Settembre-Ottobre 84

Avete detto «Sponsor»? L'articolo di P. De Segovia ci parla dell'importanza che sta sempre più acquisendo il fenomeno della sponsorizzazione a livello dei vari sport e ora anche nel volo a vela.

Egli pensa che il prossimo decennio sarà caratterizzato dal problema del tempo libero che dovrà assorbire l'inattività di una popolazione costretta a settimane di lavoro ad orario ridotto.

E questo è il parere della maggior parte di coloro che vivono direttamente od indirettamente lo Sport. Essendo il volo a vela un'attività completa e dinamica beneficerà di questo stato di cose, e perciò bisogna sviluppare le strut-

ture per permettere questa evoluzione. Questo si può realizzare solamente sviluppando la competizione e naturalmente con l'aiuto degli Sponsor.

Cita poi i casi di sponsorizzazione già in atto (vedi Navas ed il Credito Agricolo) e la sponsorizzazione e sugli ULM.

Ed anche su questo numero non poteva mancare l'articolo dedicato ai motoalianti e più precisamente al TAIFUN 17E. Il titolo alquanto buffo è: «Taifun 17E il motoaliante devastante!!». Naturalmente pregi a valanghe e senza dubbio prevedo nella prossima pubblicazione il confronto di prammatica con l'RF.

Attenzione ai fuoricampo.

In questo articolo non viene analizzata solo la possibile pericolosità di un fuoricampo che, se quasi mai è causa di gravi incidenti, è però spesso causa di piccole e frequenti scassature, ma viene anche trattata la visione di questo da parte del povero contadino che si vede spesso e volentieri, specie se i suoi campi sono sotto aree molto battute, il raccolto rovinato non dalla micidiale fillossera ma dal volovelista che aspetta l'ultimo momento per scagliare un campo e spesso sceglie quello sbagliato. C'è un pericolo: che si costituisca la lega contadini antivolovelisti che possa imporre la regolamentazione di alcune aree. Per evitare questo allora si consiglia, a parte la buona compagnia di assicurazione, una certa coscienza nella scelta del luogo di atterraggio che, oltre a rendere più felice il contadino, può far anche evitare scassature a volte pericolose.

In Francia esistono già dei club che danno penalizzazioni ai piloti che fanno troppi fuoricampo avventati. Si conclude: «I piloti di montagna sanno ben calcolare i propri parametri di volo, perchè non lo possono fare anche quelli di pianura?».

AVIASPORT - Novembre 84

«Alianti del passato senza avvenire» è un articolo scritto in occasione del trentennale di Aviasport, per celebrare alcuni tipi di alianti costruiti in passato e ormai non più reperibili se non presso alcuni collezionisti.

Vengono ricordati il SOP 1 costruito nel 1941 (16,10 m di apertura alare, 250 kg il peso, 27 l'efficienza e 160 km/h la VNE) di cui furono prodotti solo 2 esemplari; il SEVIMIA 20 del 1951 che avrebbe dovuto essere un monocostruito (16,50 m l'apertura, 310 kg il peso e non ben tuttora in vita presso il club di Persan-Beaumont; ed in progetto per missioni scientifiche in alta quota. Presente impressionanti le misure: 24,20 metri l'apertura alare, 600 kg il peso, 350 km/h la VNE, la cabina pressurizzata. Gli studi furono però abbandonati nel 1960 ed il prototipo non è mai stato realizzato.

Gerard Lherm (il n. 1 della classifica di Vuillemot) ci racconta poi del suo stupendo volo di 840 km in onda su di un circuito a farfalla che ha visto come piloni Pic St. Loup, Carcassonne, Vals les Bains, Sisteron, Sauze d'Oulx, Pic St. Loup. L'impresa è stata effettuata il 25 settembre '84 con decollo alle 9,15 e atterraggio alle 19,15; quota massima 5.500 metri. E pensare che era decollato con l'intenzione di fare un «triangolino» di soli 500 km!!

E per finire continua su questo numero la classifica Vuillemot (vedi VaV 167) che arriva fino al pilota n. 644.

AVIASPORT - Dicembre 84

Come già annunciato l'RF 10 si sta rivelando tra i motoalianti una macchina molto competitiva. Parecchie pagine sono dunque dedicate al confronto tra il sopracitato ed il Valentin TAIFUN, non per determinare quale dei due sia il migliore, ma solo per stabilire un equo paragone che analizzi pregi e difetti di entrambi.

2° Gran Premio Calcinante - Agropoli

Art. 1 - Per assolvere i compiti istitutivi e per continuare a promuovere nuove mete volovelistiche, il CENTRO STUDI VOLO A VELA ALPINO — per tramite la rivista VOLO A VELA — istituisce il 2° GRAN PREMIO, con il tema «Calcinante-Agropoli», da attribuire al pilota che volerà la maggior distanza partendo dal traguardo di Calcinante (Varese) e superando il traguardo di Agropoli (Salerno), più avanti specificati.

Art. 2 - Al 2° GRAN PREMIO possono partecipare tutti i piloti anche stranieri, in possesso della licenza sportiva FAI, con qualsiasi tipo di aliante. Il volo dovrà essere realizzato entro il periodo corrente dal 1° gennaio al 31 luglio.

La proclamazione dei risultati avverrà in conformità al presente Regolamento, al RSN dell'Ae.C. d'Italia ed al C.S. della FAI.

La premiazione sarà effettuata, dopo l'omologazione da parte della CSC, sul campo di Calcinante del Pesce entro il 10 dicembre dello stesso anno.

Art. 3 - Il traguardo di Calcinante è costituito dalla spezzata Avigliana (TO) - Cima di Forte Orino del Campo dei Fiori (VA) - Monte di Canto Alto (BG) - Monfalcone (GO).

Il traguardo di Agropoli è costituito dal superamento della distanza di 750 km in linea retta dal punto di attraversamento della linea di traguardo di partenza.

Art. 4 - Lo sgancio deve avvenire a Nord della linea di traguardo. La partenza sarà convalidata da una foto di apertura, dalla dichiarazione di sgancio del pilota trainatore e dalla foto di un punto, chiaramente identificabile, posto a Nord del traguardo di partenza.

Il traguardo di arrivo, denominato Agropoli, s'intenderà superato in volo dopo 750 km in linea retta dal punto di attraversamento del traguardo di partenza, denominato Calcinante.

L'atterraggio — che dovrà avvenire il più lontano possibile — sarà convalidato dalla foto di chiusura (coda con sigla dell'aliante) e dalla consueta dichiarazione di atterraggio sottoscritta da due testimoni.

Art. 5 - L'esito positivo del volo, e comunque il superamento del traguardo di Agropoli, dovrà obbligatoriamente essere comunicato, unicamente a mezzo telegramma, alla rivista VOLO A VELA (Aeroporto «Paolo Contri» di Calcinante del Pesce - Varese) entro 24 ore dall'atterraggio.

Il dossier del volo, per il quale è obbligatorio l'uso del barografo, dovrà essere corredato dalla pellicola, dalla cartina barografica, dalle dichiarazioni di sgancio ed atterraggio e da una nota riguardante le condizioni meteo incontrate in volo. Il tutto dovrà pervenire alla CSO del 2° GRAN PREMIO, sempre presso la rivista VOLO A VELA, entro e non oltre il 30 settembre dello stesso anno.

Art. 6 - Il 2° GRAN PREMIO è dotato di tre milioni di premi. Due milioni verranno assegnati al pilota che avrà realizzato la maggior distanza in linea retta dal punto di attraversamento del traguardo di partenza al punto di atterraggio. Un milione andrà a premiare i piloti che avranno realizzato distanze inferiori a quella del vincitore.

A tutti i piloti che avranno superato il traguardo di Agropoli verrà consegnata una medaglia di riconoscimento.

Art. 7 - Altri premi e riconoscimenti saranno raccolti dalla rivista VOLO A VELA e liberamente assegnati a quei piloti che non avranno superato il traguardo di Agropoli, purchè presentino la documentazione del volo effettuato corredata dalle informazioni meteo incontrate nel corso del tentativo.

Art. 8 - Il CENTRO STUDI VOLO A VELA ALPINO e la rivista VOLO A VELA declinano ogni responsabilità per i danni che possono derivare a persone o a cose in conseguenza della partecipazione dei piloti al 2° GRAN PREMIO.

Art. 9 - Eventuali reclami potranno pervenire, accompagnati dalla somma di lire cinquantamila per fondo spese, alla CSO del 2° GRAN PREMIO entro 30 giorni dalla pubblicazione dei risultati sulla rivista VOLO A VELA, anche se non ancora omologati dalla CSC dell'Ae.C. d'Italia.

Art. 10 - Alla CSO del 2° GRAN PREMIO — composta dai Signori: Umberto Bertoli, Guglielmo Giusti e Lorenzo Scavino — è demandata l'interpretazione del presente Regolamento.

Trofeo

GIOACCHINO

VON KALCKREUTH

Art. 1 - Il Gruppo Volo a Vela «Nello Valzania» di Como (Italia) per rendere omaggio alla memoria di Gioacchino von Kalckreuth — per anni valido portacolori del Gruppo stesso — pone in palio il Trofeo che porta il suo nome.

Art. 2 - In armonia con gli ideali di Gioacchino von Kalckreuth ed allo scopo di promuovere mete sempre più impegnative, il Trofeo — individuale e definitivo — verrà assegnato al pilota di qualsiasi nazionalità che per primo effettuerà un volo di Andata e Ritorno con meta prefissata di oltre «mille» chilometri, l'80% dei quali sull'arco alpino.

Art. 3 - Per arco alpino s'intende il territorio compreso nel quadrilatero avente i seguenti vertici:

- a) Besançon - Francia (ca. 100 km a N di Ginevra)
- b) Baden - Austria (ca. 25 km a S di Vienna)
- c) Maribor - Jugoslavia (ca. 65 km a S di Graz)
- d) Chambéry - Francia (ca. 70 km a S di Ginevra).

Pertanto la linea retta congiungente il pilone di partenza e quello di virata dovrà essere contenuta nel suddetto quadrilatero per almeno l'ottanta per cento.

Art. 4 - Il Gruppo Volo a Vela «Nello Valzania», nel porre in palio il Trofeo, ha chiesto ed ottenuto la collaborazione della rivista VOLO A VELA che si assume gli incarichi organizzativi curandone le procedure e nominando la C.S.O. che elegge domicilio presso la rivista VOLO A VELA - Aeroporto «Paolo Contri» Calcinate del Pesce - 21100 Varese (Italia).

Art. 5 - La documentazione di rito attestante l'avvenuto volo, conforme a quanto richiesto dal Codice Sportivo FAI per i voli di insegna, dovrà essere inviata alla Commissione Sportiva dell'Aero Club Nazionale di appartenenza; nel contempo il pilota interessato dovrà darne comunicazione scritta, entro e non oltre 20 giorni, alla C.S.O. presso la rivista VOLO A VELA.

Art. 6 - L'assegnazione del Trofeo avrà luogo solo dopo che sarà pervenuta alla C.S.O. conferma dell'omologazione del volo da parte della Commissione Sportiva dell'Aero Club di appartenenza, semprechè il volo sia conforme a quanto indicato dagli articoli 2 e 3.

Art. 7 - La C.S.O. è composta dai Signori: Lorenzo Scavino, Smilian Cibic ed Emilio Tessera Chiesa.

E' prevista la composizione del Comitato d'Onore che presiederà alla premiazione la quale avrà luogo il giorno 8 dicembre successivo all'omologazione del volo sull'Aeroporto di Calcinate del Pesce - Varese.

Trofeo

NELLO VALZANIA

Art. 1 - Per onorare la memoria di Nello Valzania, per promuovere l'attività volovelistica e per premiare l'innegabile fascino dei voli di distanza, il Gruppo Volo a Vela «Nello Valzania» di Como mette in palio il Trofeo «Nello Valzania», destinato a premiare il miglior volo di distanza, libera o prefissata. L'assegnazione avviene in conformità al C.S. FAI ed al R.S.N. dell'Aero Club d'Italia.

Art. 2 - Possono partecipare tutti i piloti — anche stranieri — in possesso della licenza sportiva FAI, con qualsiasi classe di aliante.

Art. 3 - Il Trofeo — individuale e definitivo — verrà assegnato al pilota che nel corso dell'anno solare avrà effettuato la maggior distanza in linea retta.

Art. 4 - Sono esclusi i voli di distanza effettuati nel corso delle gare.

Art. 5 - Il decollo e lo sgancio dovranno avvenire sul territorio italiano, non necessariamente l'atterraggio. La distanza verrà calcolata in linea retta dal punto di sgancio al punto di atterraggio (o di virata) in conformità alle norme FAI.

Art. 6 - Verranno presi in considerazione solo i voli che supereranno, in base all'art. 5, la distanza di 600 km.

Art. 7 - I piloti dovranno inviare alla C.S. del G.V.V. «Nello Valzania» la documentazione attestante l'avvenuto volo, comprendente la dichiarazione del pilota-istruttore circa il punto di sgancio e la quota, la dichiarazione di atterraggio o l'equivalente previsto dal C.S. FAI.

Il dossier del volo dovrà essere convalidato da un Commissario Sportivo dell'Ente al quale appartiene il pilota.

Art. 8 - Il Trofeo è aperto per l'intero anno solare. Il dossier del volo dovrà essere inviato al G.V.V. «Nello Valzania» entro il 31 marzo dell'anno successivo, corredato da una breve relazione.

Art. 8 - I risultati — parziali e definitivi — verranno pubblicati sulla rivista VOLO A VELA. Eventuali reclami dovranno pervenire alla C.S. locale entro 30 giorni dalla pubblicazione dei risultati definitivi. Il Trofeo verrà assegnato entro il successivo anno solare.

— Commissione Sportiva: Lorenzo Scavino, Gino Albonico, Sergio Baldisseri.

— Gruppo Volo a Vela «Nello Valzania» - Via Partigiani, 30 - 22100 Como.



NUBI ED ALI SILENZIOSE N. 2

- Concorso fotografico -

REGOLAMENTO



- A.1 La rivista VOLO A VELA, edita dal Centro Studi del Volo a Vela Alpino, indice il Concorso fotografico «NUBI ED ALI SILENZIOSE N. 2».
- A.2 Detto Concorso è aperto a tutti gli appassionati di alianti, del cielo e della fotografia, siano essi italiani o stranieri, purchè non fotografi professionisti.
- B.1 Il Concorso si divide in due sezioni:
 - stampe a colori di alianti
 - stampe a colori di nubi.
- B.2 Il formato delle stampe dovrà essere compreso tra quello minimo di 24 x 30 e quello massimo di 30 x 40. E' suggerita — ma non costituisce preferenza — la ripresa verticale.
- C.1 Ogni fotografia dovrà essere accompagnata da brevi note relative al soggetto, alla macchina, all'obiettivo, alla pellicola nonché alla data ed al luogo in cui è stata scattata.
- C.2 Per le fotografie partecipanti alla sezione «nubi» è indispensabile indicare l'ora, l'esatta località ed il punto cardinale verso il quale le fotografie sono state riprese. Ciò al fine di consentire lo studio delle condizioni meteorologiche che hanno dato luogo alla formazione nuvolosa.
- D.1 I partecipanti non potranno inviare più di 4 (quattro) opere per ogni sezione del Concorso.
- D.2 Le fotografie dovranno essere accompagnate dalla scheda di partecipazione, allegata a questo Regolamento, unitamente alla quota di iscrizione di lire cinquemila.
- D.3 Le opere, accuratamente imballate, dovranno pervenire entro e non oltre il 20 luglio 1985 al seguente indirizzo: Col. Pil. A.A. PLINIO ROVESTI - c/o Aero Club Centrale Volo a Vela - Aeroporto Rosatelli - 02100 RIETI.
- E.1 Tutte le fotografie inviate diverranno di proprietà della rivista VOLO A VELA, che potrà liberamente riprodurle o cederle, senza fini di lucro, ad altre pubblicazioni specializzate, con l'unico impegno di indicare sempre il nome dell'Autore.
- E.2 Una prima selezione delle opere pervenute verrà esposta a Rieti in occasione dei Campionati Mondiali.

./.

CONCORSO FOTOGRAFICO «NUBI ED ALI SILENZIOSE N. 2»

VOLO A VELA

SCHEDA DI PARTECIPAZIONE

COGNOME E NOME

INDIRIZZO

CLUB DI APPARTENENZA

QUOTA D'ISCRIZIONE VERSATA A MEZZO

data firma

TITOLO DELLE OPERE:

Sezione alianti:	N. 1 -
	N. 2 -
	N. 3 -
	N. 4 -
Sezione n ubi:	N. 1 -
	N. 2 -
	N. 3 -
	N. 4 -

- F.1 La Commissione Giudicatrice, composta dai volovelisti: Plinio Rovesti, Vittorio Valesio e Francesco Scavino, indicherà — con giudizio inappellabile — le prime tre opere per ogni sezione, alle quali verranno assegnati i premi posti in palio dal Centro Studi del Volo a Vela Alpino.
- F.2 Altri premi verranno attribuiti ad alcune opere di cui al punto E2, in funzione dei pareri che verranno raccolti durante l'esposizione a Rieti, nel corso dei Campionati Mondiali.
- G.1 La premiazione dei vincitori avverrà in occasione dell'annuale «Briefing delle Due Torri» che si terrà a Bologna nel mese di Novembre. In tale occasione verranno nuovamente esposte le fotografie selezionate.
- H.1 La partecipazione al Concorso fotografico «NUBI ED ALI SILENZIOSE N. 2» comporta l'accettazione incondizionata del presente Regolamento.
- H.2 Per quanto non specificato nel presente Regolamento, vale il giudizio inappellabile della Commissione Giudicatrice.

Ricordatevi: entro il 30 luglio 1985
servitevi della scheda staccandola da questo stesso inserto

Per gli ultraleggeri arriva dalla Svizzera il Canard SC, un aereo a prima vista «al contrario»; infatti l'ala è posta rialzata a tetto sul fondo dell'apparecchio ed ha la struttura del diedro curiosamente al contrario per ragioni strutturali; la fusoliera si «affusola» in avanti e termina con un piano non più di coda ma di «muso». Il carrello è costituito da due ruote carenate disposte in tandem. Le dimensioni sono: 13,50 m l'apertura, 11 m quadrati la superficie alare, 4,70 m la fusoliera, 3,80 m il piano anteriore. Il vantaggio di questo apparecchio sta nel facile stoccaggio: infatti l'ala viene suddivisa in 4 parti tutte più corte della fusoliera e quindi il carrello è molto ridotto e può trovare posto in un normale Garage. Si monta in 15 minuti con 2 persone.

L'SC può anche essere fornito di un motore König a 3 cilindri e 25 CV con elica pieghevole posta tra la fusoliera ed il «tetto» dell'ala.

I costruttori: Canard Aviation AG Sagenrainstrasse 4 - CH 8636 WALD.

Mal comune mezzo gaudio: troviamo infatti una lettera aperta ai responsabili delle competizioni in Francia; lettera di denuncia dei malesseri e delle cose che non vanno e che prospetta problemi e soluzioni. Allora, anche se la constatazione non dovrebbe farci gioire, non è solo in Italia che il VaV è in crisi!

Tra le ultime notizie il programma per l'ottava Transeuropea che si terrà per invogliare i partecipanti nel periodo delle ferie: 29 giugno-15 luglio '85.

L'itinerario sarà: Angers, Besançon, Nuremberg, Valence, La Roche-sur-Yon, Angers (2.400 km).

AVIASPORT - Febbraio '85

Altro motoalante apre la rassegna di questo mese: il DIMONA H 36, apparecchio già conosciuto in Italia, presentato nel 1981 al salone di Bourget, costruito in Austria dalla Hoffmann con pretese inferiori ai suoi diretti concorrenti, ma comunque una buona macchina, affidabile e facile da usare, che presenta parecchi vantaggi non ultimo quello del prezzo.

Volo d'onda in Belgio. I volovelisti belgi hanno sempre invidiato alle altre nazioni determinate condizioni orografiche che permettono voli d'altitudine. A loro non capita spesso di realizzarne se non in situazioni d'onda.

Attraverso una cronistoria che parte dall'ottobre 1950, raccontano in questo articolo i vari voli d'onda tentati che hanno permesso di realizzare guadagni apprezzabili sfruttando la situazione tutte le volte che si è presentata.

Arriviamo dunque al novembre dello scorso anno in cui 3 alianti hanno preso il volo dal campo di Verviers vicino a Spa e sono riusciti a realizzare 30 ore di volo in un solo giorno. L'articolo vuole anche essere un elogio ai vari assi belgi tipo Bougard, Sanders e Litt che, pensate un po', cosa riescono a fare con delle colline alte solo 250 metri.

Per gli autocostruiti ecco il minimotoalante ULM SIRIUS costruito da Claude Noin. Ancora segrete le caratteristiche di questo apparecchio che probabilmente farà il suo primo volo in primavera. Si sa che l'efficienza sarà 20 e monterà un motore due tempi di 12 CV. Il Sirius è destinato ad essere messo sul mercato in Kit a diversi stadi di assemblaggio, per accontentare le esigenze dei vari amatori.

E per chi ha tempo di partecipare alle varie manifestazioni concludiamo con la notizia di 2 concorsi che si terranno dall'uno al sei aprile a Vinon. Il Campionato di VaV della regione della Costa Azzurra, qualificante per i Nazionali Francesi dell'86 ed un incontro amichevole per i piloti dilettanti delle regioni di S.E.

AVIASPORT - Marzo 85

Dopo tre anni di ritardi burocratici per la certificazione,

entra finalmente in produzione l'ATL il biposto scuola economico ultraleggero della casa ROBIN. Il prototipo, che ha effettuato il 1° volo nel 1983, ha ottenuto tali consensi che la Federazione Aeronautica Francese ne ha commissionato una trentina. L'apparecchio offre abitabilità, comfort, performances e caratteristiche ottime per la istruzione, costi di utilizzo bassi, meno di 10 litri il consumo orario ed una struttura robusta.

Performances in Africa del sud. Il campionato d'Africa del Sud tenutosi dal 18 al 29 dicembre '84 a Vryburg oltre agli allori per il nostro Marco Gavazzi ha dato la possibilità anche ai francesi di mieterne successi. Sei sono infatti i Record realizzati in 3 settimane da questi piloti, come già accennato nello scorso numero di VaV:

- distanza su triangolo di 1.036 km;
- velocità su triangolo dei 1000 km, media 132,23 km/h;
- velocità su triangolo dei 750 km, media 144,47 km/h;
- velocità su triangolo dei 500 km, media 160,47 km/h;
- velocità su andata e ritorno dei 500 km, media 153,17 km/h; e per finire
- velocità su andata e ritorno dei 300 km, media 154,05 km/h.

E per restare in tema di Record ripetiamo e completiamo la scaletta dello scorso mese sui nuovi primati mondiali: E' di Werner Grosse la velocità sul triangolo dei 300 a 162,19 di media, sempre di Grosse la velocità sul triangolo dei 750 a 158,65.

Per i biposti l'equipaggio Erwin Muller/Shaeffner ha migliorato la velocità sul triangolo dei 300 portandola a 149,3 km/h.

Inge Muller per i monoposti femminili ha strappato a Sue Martin la velocità sul triangolo dei 300 con 138,72 km/h; e sempre la Muller con la sorella ha strappato il record alle nostre Adele Orsi/Bellingeri sulla velocità biposti dei 300 con 123,33 km/h. Forza Adele, bisogna riguadagnare il terreno perduto!

Non poteva mancare un nuovo articolo dedicato al DISCUS, e questa volta ce ne parla Michel Battarel.

Infine nasce la «Plaimont» una nuova gara aperta a tutte le classi e specialmente ai biposti che si svolgerà in due sedi diverse: una settimana in montagna ed una in pianura con due giorni per il trasferimento e uno per la premiazione finale. Le date saranno dal 3 all'11 agosto in pianura e dal 14 al 21 in montagna. Iscrizioni aperte fino al 30 giugno.

Per la montagna la località scelta è senz'altro Vinon, mentre per la pianura le candidature sono diverse: Romorantin, Le Blanc, Issoudun o Bourges.

La competizione è aperta a tutti gli europei. Per informazioni scrivere a: Jean Pierre Hirtz - 45 rue Jean Philippe Rameau - 71600 Paray-le-Monial.

Pink Line

Linea rosa, una nuova aerovia dedicata alle signore?

In parte sì.

Pink Line è il titolo del libro scritto da Fiorenza De Bernardi (la figlia del famoso aviatore e lei stessa unica donna italiana che pilota Jet di linea all'Alitalia) per celebrare le donne che, da quando è nato, hanno amato ed amano il volo.

Il libro, sponsorizzato dall'Aeritalia, è stato presentato a Milano il 13 marzo u.s. presso l'Hotel Gallia durante una piacevole conferenza che ha visto come relatori, oltre alla De Bernardi, la dott. Mazzocchi (pilota e vicedirettore della rivista Volare), il dott. Bonifacio dell'Aeritalia, ed il dott. Falessi direttore dei mass media per la Società Aerospaziale Italiana. Numerose le autorità presenti e i «pezzi grossi» dell'Ae.C.I., vedi l'avvocato Baracca, l'ing. Guagnellini ecc. Numerosissime infine «gli angeli azzurri» dell'aviazione.

zione italiana, ovvero i piloti a motore in gonnella che angeli lo sono veramente: praticamente tutte bellissime, bionde e con gli occhi azzurri. Tra i nomi famosi, ritrovabili su Pink Line, Carina Negrone, Anne Giroud e Carla Buzzi, quest'ultima oltre al 3° grado possiede anche il brevetto per elicotteri e lavora per linee private.

In rappresentanza del volo a vela femminile Matilde Hofer, Letizia Frailich e la scrivente. In mezzo a tutte queste celebrità abbiamo sentito la mancanza, dovuta a impegni, di Adele Orsi, che comunque è ampiamente menzionata in Pink Line.

Dopo la presentazione è seguito un dibattito abbastanza acceso sulle difficoltà che incontrano ancora le donne nell'inserirsi attivamente nel mondo del lavoro aeronautico.

Numerosi gli interventi e numerose le promesse da parte dei Signori Uomini responsabili del settore. Si vedrà.

In chiusura un delizioso buffet.

Un grazie particolare all'amico Zorzoli, che ha organizzato la partecipazione dei volovelisti.

a cura di Pat

A caccia di record con il Motoalante DG-400

Nel dicembre 1984, il pilota svizzero Beat Buezli ed il suo DG-400 si sono portati a Bitterwasser (Africa del Sud Ovest) per stabilire nuovi record mondiali per i motoalanti monoposto.

In questa classe i vari record erano detenuti da Fritz Rueb con un Nimbus 3.

Quest'anno, Beat Buezli è riuscito a dimostrare che è del tutto possibile battere record con una macchina da 17 metri quale è il DG-400.

L'8 di dicembre 1984, Buezli completa un triangolo da 500 km alla velocità media di 148,26 km/h.

Il volo di maggior successo è stato compiuto il 22 di dicembre, su triangolo di 300 km, all'incredibile velocità di 165,51 km/h.

Tale velocità è addirittura superiore di 3 km/h al record mondiale su triangolo di 300 km per gli alianti volato quest'inverno da H.W. Grosse in Australia (162,19 km/h).

Per completare la sua collezione di record, Buezli ha anche compiuto un triangolo di 1004 km alla velocità di 139,96 km/h.

Tutti i voli sono stati sottoposti alla FAI per l'omologazione dei record.

PLANEUR, anno 13, numero 1

Egregiamente diretta e redatta dalla famiglia Ceelen, Planeur si occupa di tutti gli sport aeronautici del Benelux ed è scritta e stampata in fiammingo.

Per questo gode di tutta la nostra simpatia in quanto pensiamo che ci accomunino le difficoltà di lettura da parte dei lettori stranieri.

Il numero di gennaio e febbraio è come sempre ricco di molte notizie e di particolare interesse è un'indagine statistica dalla quale — se non andiamo errati — risulta che gli alianti esistenti nel Benelux sono 407 (205 dei quali in plastica) suddivisi in 322 monoposti e 85 biposti.

In altra parte è riprodotta la cartolina dei Mondiali di Rieti e l'invito a contribuire alle spese della squadra che andrà a Rieti, che si prevede composta da Kees Musters, Daan Paré, Bert Kuijper, Baer Selen e Theo van't Rood. Riserva Dick Teuling.

Ripensando a Rieti

da Australian Gliding, dicembre '84

Note del pilota australiano Paul Mander che ha partecipato al campionato italiano di Rieti del 1984.

Una delle prime cose da osservare è che esistono rischi reali quando si compete a Rieti. Veleggiare a Rieti è infatti assai interessante se si ha la possibilità di «mollare» quando la situazione diventa difficile, mentre la tensione della gara può veramente portare il pilota a volare in condizioni di rischio.

A mio avviso, ad esempio, il pericolo più noto, quello di atterrare fuori campo, è anche il meno importante, seppure non va trascurato, mentre i rischi maggiori sono quelli di collisione in volo a bassa quota, determinati sia dalla tensione della gara che dalla topografia della zona. La maggior parte del tempo di volo viene infatti trascorsa ad una quota che oscilla tra i 20 ed i 50 metri sopra la cresta dei monti e siccome la rotta su ciascun tratto può essere tracciata soltanto lungo due o tre costoni, si verifica un marcato effetto di «corridoio».

Se a ciò si aggiunge che la base delle nubi è spesso poco al di sopra delle vette, che la visibilità è talora soltanto marginalmente VMC e che la politica di coloro che assegnano i temi è di far svolgere spesso percorsi di andata e ritorno che generano un traffico in due sensi, è possibile farsi un'idea corretta del problema.

Questi sono secondo me i veri rischi che si corrono a Rieti. Non bisogna però neppure dimenticare un problema secondario, vale a dire quello rappresentato dalla continua combinazione dei diversi fattori: tensione, elevata quota, sensazioni sgradevoli dovute al dover volare in forte turbolenza vicino al costone... Tutti questi elementi possono influenzare negativamente il pilota, al punto di fargli diventare difficile anche un normale atterraggio fuori campo.

I piloti, a mio avviso, per volare e competere bene a Rieti dovrebbero avere, o acquisire, una certa conoscenza dei meccanismi, delle interazioni e delle tattiche connesse con le seguenti condizioni:

- a) normale convezione termica;
- b) dinamica associata con le caratteristiche orografiche del terreno e delle relative microconvergenze;
- c) notevole ingresso di brezze di mare con forte deterioramento della base delle nubi e della visibilità;
- d) convergenza di brezze di mare di direzione opposta;
- e) veleggiamento di costone;
- f) veleggiamento in onda;
- g) volo in cattive condizioni meteorologiche.

Inoltre, i piloti che volano in questa zona dovrebbero saper effettuare senza problemi atterraggi molto corti e su ostacoli piuttosto alti.

Il terreno, la visibilità talvolta cattiva, l'alto numero di piccoli paesi usati come punto di pilone rendono indispensabile un buon allenamento «in loco» prima della gara. Tale allenamento dovrebbe anche consentire di prendere familiarità con alcune creste, di saper se al di là di esse vi è la possibilità di avere spazio a sufficienza per manovrare ed allontanarsi. Per alcuni temi poi, soprattutto quelli verso sud, ci sono particolari costoni da seguire, che devono essere identificati subito alla partenza. La tecnica necessaria può essere elaborata soltanto durante il periodo di allenamento.

Infine l'ultimo rischio per i piloti in gara a Rieti, quello di tornare a casa con qualche chilo di troppo!!!

a cura di Roberta

RARITA' VOLOVELISTICHE

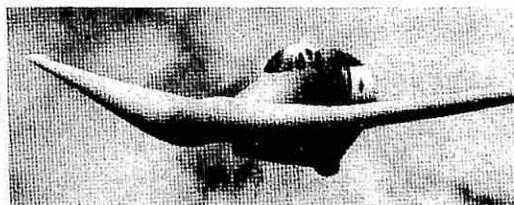
Piloti famosi... Nubi strane... e Alianti insoliti...

Tutti sono invitati a collaborare a questa rubrica, condotta e diretta da PLINIO ROVESTI

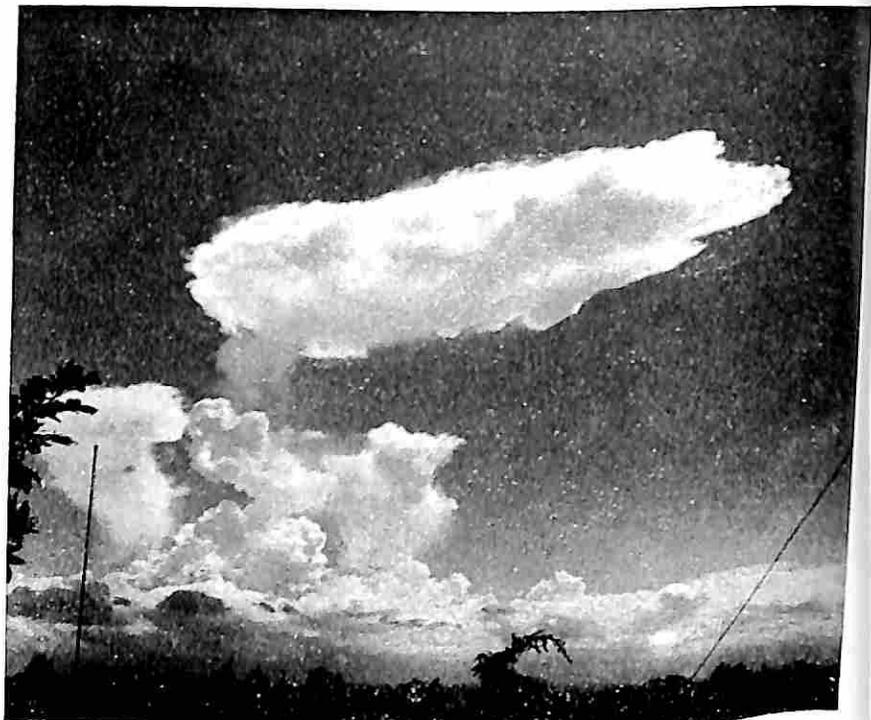


Fotografia scattata il 10 giugno 1930 alla Wasserkuppe (Rhön) ad un gruppo di piloti e tecnici partecipanti al primo Congresso Internazionale dell'ISTUS (Comitato Internazionale di Studi del Volo Senza Motore) promosso dal Prof. Walter Georgii in collaborazione con le rappresentanze di vari paesi europei. L'ISTUS, organismo prebellico corrispondente all'attuale OSTIV (Organisation Scientifique et Technique Internationale du Vol à Voile), aveva il compito di pubblicare ogni anno una relazione sui risultati ottenuti con le ricerche effettuate nei paesi che facevano parte di questo organismo e di bandire riunioni e gare internazionali, dando così la possibilità ai volovelisti di tutto il mondo di conoscersi meglio, di confrontarsi, e di studiare le realizzazioni e le scoperte più interessanti.

Al centro del gruppo sono riconoscibili: (1) Robert Kronfeld, volovelista austriaco di fama mondiale («C» d'argento n. 1), (2) il Prof. Walter Georgii, universalmente riconosciuto come il padre della meteorologia applicata al volo a vela, (3) Oscar Ursinus, direttore della rivista «Flug Sport», denominato «Rhönvater» (padre della Rhön).



Due viste del tutt'ala «I.Ae.34» progettato dal Dr. Reimar Horten in Argentina e presentato ai Campionati Mondiali di Volo a Vela di Spagna nel 1952 dalla Squadra rappresentativa argentina. Questa macchina, frutto di lunghi studi ed esperienze condotti dai fratelli Horten prima in Germania, poi in Argentina, è stata l'ultimo esemplare di una serie di alianti veleggiatori «senza coda» progettati e costruiti dal Dr. Reimar Horten presso l'Istituto Aerotecnico dell'Aeronautica Militare Argentina con sede a Corboda.



Parte superiore di un «Cumulus Congestus» asportata dalla nube madre dal forte vento da Ovest regnante in quota. A questo punto la nube assume la denominazione di «Alto cumulus Cumuligenitus» migratorio. (Foto scattate da P. Rosti nella valle de La Cruz - Cordoba, Argentina - alle ore 15,30 del 14 dicembre 1953).



Il libratore sperimentale costruito da Aldo Corazza nel 1904 con il quale il tenace pioniere effettuò i suoi primi voli lungo i pendii montani delle collinette di Cà Barbaro, nei pressi di Este (Padova).

Nel 1907, dopo una serie di voli effettuati con alterne vicende con i più svariati tipi di liberatori, Aldo Corazza subì un grave incidente di volo che ne mise in pericolo la vita e lo costrinse a desistere dalle sue esperienze.

Un pioniere sfortunato, a cui si deve però riconoscere il merito di aver dato ai primi cimenti aviatori italiani un valido impulso e un largo contributo di utili ricerche.



**Richiedeteli alla Redazione di
Como - via Partigiani, 30
tel. 031-266636**

BIPOSTO SCUOLA:

Il Polacco SZD-50-3 PUCHACZ nuovo aliante da addestramento

CARATTERISTICHE DI PROGETTO

Aliante con ala alta e coda a T - Ala in due sezioni, rastremata, con dietro negativo, struttura a sandwich, di semplice assemblaggio, con un solo spinotto centrale, accoppiamento automatico dei comandi, capottina in un pezzo unico con apertura laterale, sganciabile. Ampie possibilità di regolazione della pedaliera anteriore (allievo), ventilazione regolabile. Sedile posteriore (istruttore) regolabile, buona visibilità del cruscotto anteriore. Pesi di zavorra per piloti al di sotto del peso richiesto per i voli da solista. Soddisfa i requisiti dell'OSTIV 76 ed è certificato in Polonia, RFG, Svezia ed Austria.

EQUIPAGGIAMENTO STANDARD

Il cruscotto (anteriore) dotato di anemometro, altimetro, variometro ad energia totale, bussola, vibrosbandometro. Tutti gli strumenti sono di produzione PZL. 2 ganci tipo SZD o TOST. Cuscini, cassetta di pronto soccorso, copertura capottina in stoffa, utensili.

EQUIPAGGIAMENTO OPZIONALE

Secondo cruscotto. Ricetrasmittente RS 101-1. Impianto ossigeno TA-03-A da 8 dm³ di capacità (150 bar). Capottina volo cieco. Anelli di aggancio automatico in entrambi i posti di pilotaggio. Barra facilmente rimuovibile nell'abitacolo posteriore.

E' possibile installare altri tipi di equipaggiamento su richiesta del cliente.

APPLICAZIONI

Addestramento primario (lancio con verricello o traino aereo), compresi i voli da solista ed i voli di transizione per il passaggio ai moderni monoposto. Addestramento avanzato ed introduzione al volo di prestazione. Addestramento al volo acrobatico ed al volo in nube. Voli di piacere.

VOLARE CON IL PUCHACZ

Il piacere per il pilota comincia già con la manovra a terra: finalmente un aliante la cui coda non deve neppure essere toccata; basta infatti sollevare un poco il musetto per sistemarlo nella direzione desiderata.

Un equipaggio di 2 persone può spostarlo a mano su pista in cemento senza sforzo; dopo l'atterraggio quindi è agevole riportarlo al punto di decollo anche senza trattore. Se però, per motivi diversi si ritenga utile fare uso del trattore, è possibile fissare il cavo in modo da permettere il recupero «coda in avanti», cosicché l'aliante è di nuovo immediatamente pronto per il decollo, e non deve essere girato a terra.

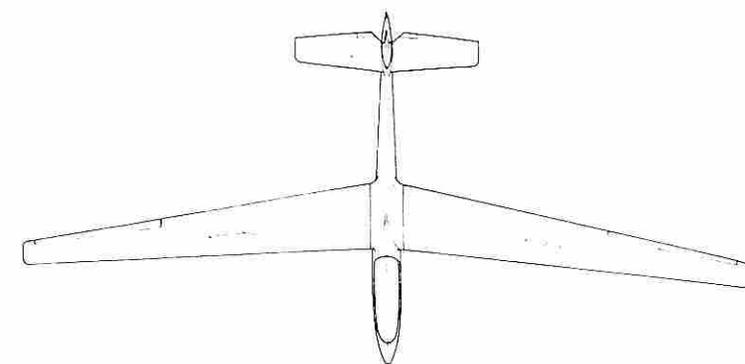
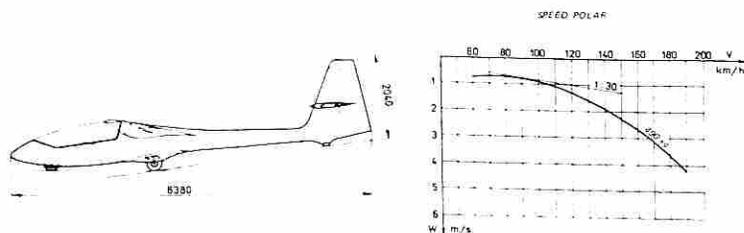
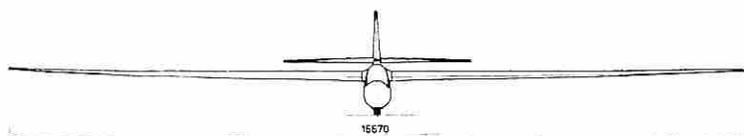
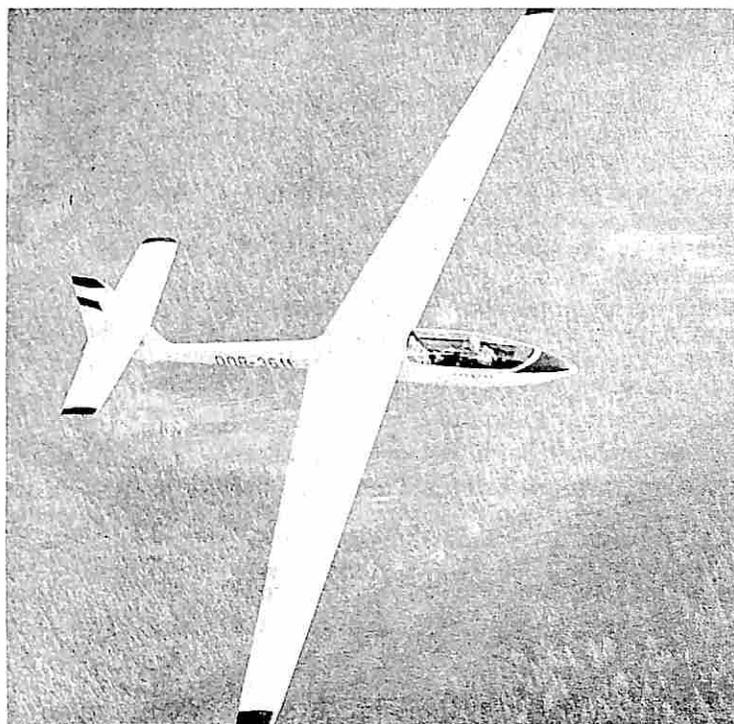
Gli istruttori ne apprezzano la comoda accessibilità dell'abitacolo, la capottina in un pezzo unico che permette loro di controllarne il bloccaggio, ed il sedile regolabile, che con poche operazioni può essere posizionato in modo da offrire la migliore visibilità del cruscotto dell'allievo. Il comfort dell'istruttore è garantito.

Dopo aver agganciato il cavo, cominciamo a muoverci. Dopo una breve corsa il ruotino si solleva e notiamo il leggero molleggiamento degli ammortizzatori del carrello. Nel lancio col verricello osserviamo la notevole stabilità durante l'ascesa. La quota misurata di sgancio è pari a circa 250 m, con cavo da 550 m e vento surato di sgancio è pari a circa 250 m, con cavo da 550 m e vento di calmo. Dopo una rapida ascesa l'aliante vola con velocità di discesa assai contenuta e l'addestramento può essere compiuto senza fretta anche da campi molto piccoli.

Nel volo libero le prestazioni del PUCHACZ sono simili a quelle dei moderni monoposto. Vale la pena di sottolineare che il PUCHACZ presenta caratteristiche di stallo e vite estremamente sicure, un'eccezionale manovrabilità e qualità di volo assai piacevoli in acrobazia.

Al termine di ogni volo il pilota apprezzerà l'elevata efficienza dei diruttori.

I vantaggi sopra descritti, sia a terra che in volo, rendono possibile ridurre in modo notevole il numero dei voli necessari all'allievo pilota prima del decollo rispetto ai biposto utilizzati sino ad ora.



DATI TECNICI

- Apertura alare: 16,67 m
- Lunghezza: 8,32 m
- Altezza: 2,04 m
- Superficie alare: 18,16 m
- Allungamento: 15,3
- Peso a vuoto: 370 kg
- Peso massimo di volo: 570 kg
- Velocità minima di discesa: 0,7 m/s a 78 km/h
- Velocità minima di controllo: 60 km/h
- Vne: 215 km/h
- Efficienza max: 30 a 96 km/h

Facilitate le prove di distanza per le insegne FAI dei 300, 500 e 1000 km.

Molti altri oltre a noi hanno avuto dubbi sulla interpretazione della nuova versione del punto 5.2.5 del codice FAI riguardante le insegne di distanza dei 300 (oro), 500 e 1000 chilometri.

Dalla discussione alla riunione della CIVV a Parigi è risultato chiaro che in effetti, anche se il legislatore non lo aveva previsto, la nuova norma consente tutte le ipotesi da noi citate nel precedente numero.

Ripetiamo per comodità il nuovo testo:

«5.2.5 Requisiti per i voli di distanza.

I voli di distanza potranno essere effettuati intorno a un massimo di tre punti di virata dichiarati preventivamente di cui non sarà necessario prefissare la sequenza. Tuttavia nessun punto potrà essere aggirato più di una volta».

In particolare è stato confermato che:

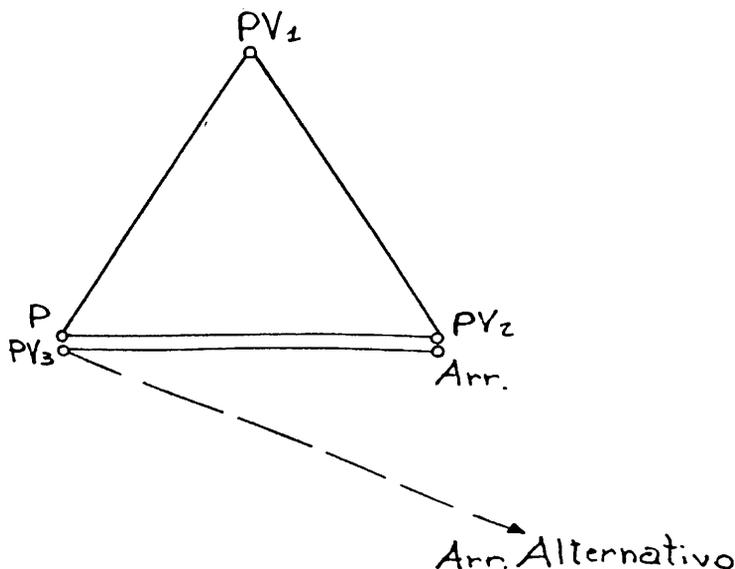
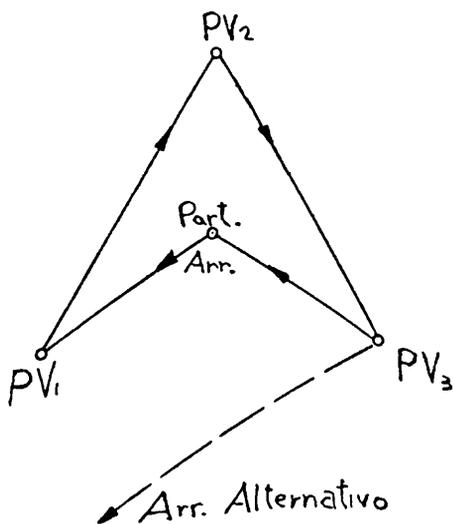
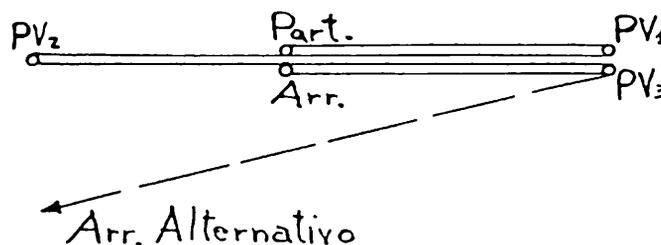
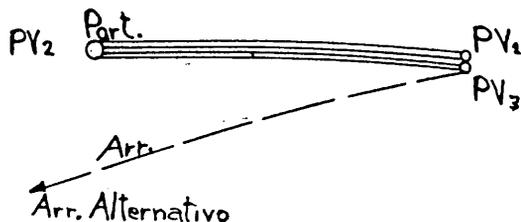
- non è necessario utilizzare tutti e tre i punti dichiarati;
- non è necessario concludere il volo al punto di partenza; la distanza valida è la somma dei segmenti volati, compreso quello tra l'ultimo punto di virata ed il punto di atterraggio, dovunque questo si trovi;
- non è prescritta una distanza minima tra due punti di

virata dichiarati, che possono quindi essere per esempio due hangars adiacenti dello stesso aeroporto.

E' in sostanza consentita una spezzata qualsiasi di quattro lati. Questo ha già portato per esempio a fare delle doppie andate e ritorno, ma consente anche altri tipi di volo di cui diamo qui di seguito qualche idea.

Smilian Cibic

VUOI IL CIELO IN UNA STANZA?
UN BOSCO INCANTATO?
IL FASCINO DELLE MALDIVE?
dipingo murales
TELEFONA A RITA: 02/572878



Monoposto Allenamento

Il polacco SZD-51-1 JUNIOR
nuovo aliante da allenamento

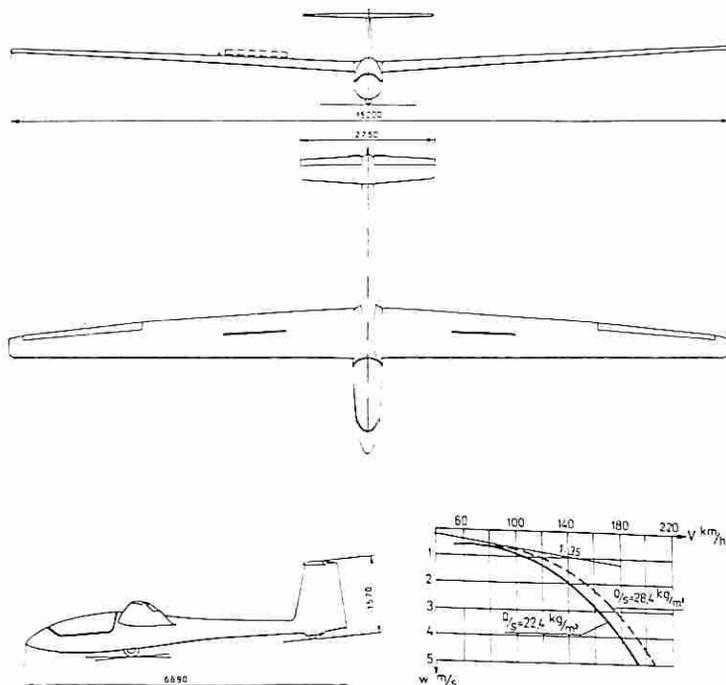


Pur essendo certificato anche per il volo acrobatico ed in nube, lo JUNIOR fornisce le prestazioni tipiche degli alianti in fibra e decolla correttamente anche col vericello.

E' l'aliante ideale per solista dopo il biposto da addestramento fino ai voli per la conquista dei diamanti. E' estremamente tollerante nei confronti degli errori e con la barra tutta a cabrare «sprofonda» per le sue eccellenti caratteristiche in condizioni di stallo.

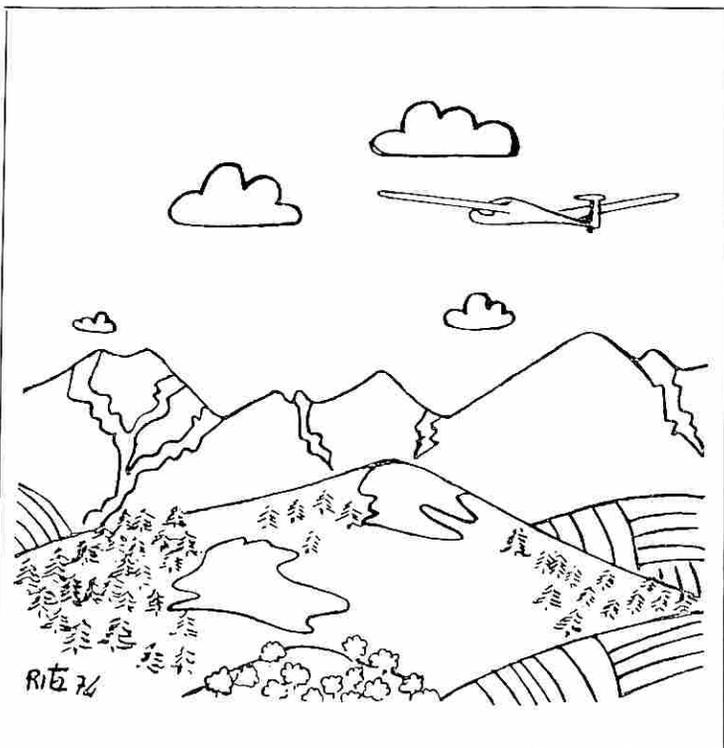
Lo JUNIOR è facile da montare, la sua cabina è estremamente comoda e gli aerofreni sono potenti pur non influenzando sull'assetto di volo al momento dell'estrazione.

La dotazione standard degli strumenti comprende il variometro, l'anemometro, l'altimetro, il virosbandometro e la bussola. La radio è opzionale.



Dati tecnici:

- apertura alare: 15,00 m
- lunghezza: 6,69 m
- altezza: 1,57 m
- superficie alare: 12,52 m²
- allungamento: 18,0
- profilo Wortmann S02-196/SO 1/2-158
- peso a vuoto: 215,0 kg
- carico utile: 140,0 kg
- riserva di carico: 25,0 kg
- peso massimo di volo: 380,0 kg
- velocità minima di discesa a 70 km/h: 0,6 m/s
- velocità minima di controllo: 61 km/h
- velocità massima: 220,0 km/h
- Efficienza massima a 80 km/h: 35



TTI - THERMALLING - TURN - INDICATOR

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

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

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

Consegna: 2-4 settimane.

Garanzia: 1 anno.

Distribuzione in Europa (informazioni, ordini):

FLUGIM-ESTABLISHMENT

Altenbachstr. 17, FL-9490 VADUZ

INDICATORE DI VIRATA IN TERMICA - TTI

Libri
ricevuti

Il numero unico sull'attività 1984 della sezione aeromodellistica dell'Aero Club Varese

Quest'anno il numero unico degli aeromodellisti varesini, uscito agli inizi dello scorso mese di marzo, è stato dedicato al 50° anniversario del primato mondiale di velocità per idrovolanti stabilito da Francesco Agello nel 1934 con il leggendario idrocorsa Macchi-Castoldi M.C. 72, che sfrecciò velocissimo in testa alla copertina della pubblicazione. Gli aeromodellisti dell'Aero Club Varese hanno sempre avuto una predilezione per i gloriosi idrocorsa dell'Aeronautica Macchi, e lo dimostra il fatto che essi sono sempre stati fra i più attivi partecipanti alla gara aeromodellistica internazionale per idromodelli riproducenti appunto i veri idrocorsa della «Coppa Schneider», gara che nello scorso anno è giunta alla sua 6° edizione.

Come sempre, Italo Rossi, l'instancabile presidente dell'Aero Club Varese, presenta il numero unico degli aeromodellisti varesini, esaltandone la grande passione, lo spirito di sacrificio, l'intelligenza creativa ed i successi sportivi, conseguiti anche nello scorso anno in tutti i campi della loro specialità.

Parafrasando poi De Coubertine, Renato Corno, Delegato per l'aeromodellismo dell'Ae.C. Varese, afferma nel suo articolo «Vittorie... e partecipazione», che l'importante è partecipare alle gare, non solo vincerle. Tuttavia gli aeromodellisti varesini possono essere fieri dei risultati sportivi conseguiti nel corso del 1984: 2 titoli italiani conquistati da Alberto Annoni nella categoria Idro R.C., e da Egidio Medaglia nella categoria F3.G; la vittoria della coppia Martegani-Comolli nella gara internazionale della «Coppa Schneider R.C.», la triplice vittoria di Masini nel «Trofeo Movo», nonché le moltissime vittorie e gli ottimi piazzamenti ottenuti in tante altre gare aeromodellistiche.

All'articolo di Renato Corno fa seguito la relazione di E. Bizzozzero — Presidente della Sezione Aeromodellistica Varesina — che passa in rapida rassegna l'attività 1984, rilevando che, per i risultati conseguiti nello scorso anno, in Italia la Sezione Varesina è sicuramente ai primi posti. Gli articoli di cui si compone la pubblicazione, sono suddivisi in gruppi intercalati da simpatici asterischi caricaturali, come «I padrini», i modelli che vanno «Da Dio»... o che sono «una bomba», e così via.

Seguono diversi articoli tecnici a cura dei più esperti aeromodellisti della Sezione Varesina. Dino Pelizza disserta sul traino R.C. degli aeromodelli veleggiatori; Renato Corno riferisce sui risultati e formula proposte sui veleggiatori F3.G, nonché sui motoveleggiatori e sui modelli elettrici; Egidio Medaglia presenta il suo motoveleggiatore «Margherita 1°», col quale si è aggiudicato il titolo di Campione Italiano 1984 della categoria F3.G, ed infine E. Bizzozzero conclude con un articolo sull'Idromania.

Figurano a continuazione una serie di articoli dedicati alla Coppa Schneider, dal record mondiale di Agello col Macchi Castoldi 72 del 1934, alla 6° Coppa Aeromodellistica di Desenzano del Garda dell'1 e 2 settembre 1984.

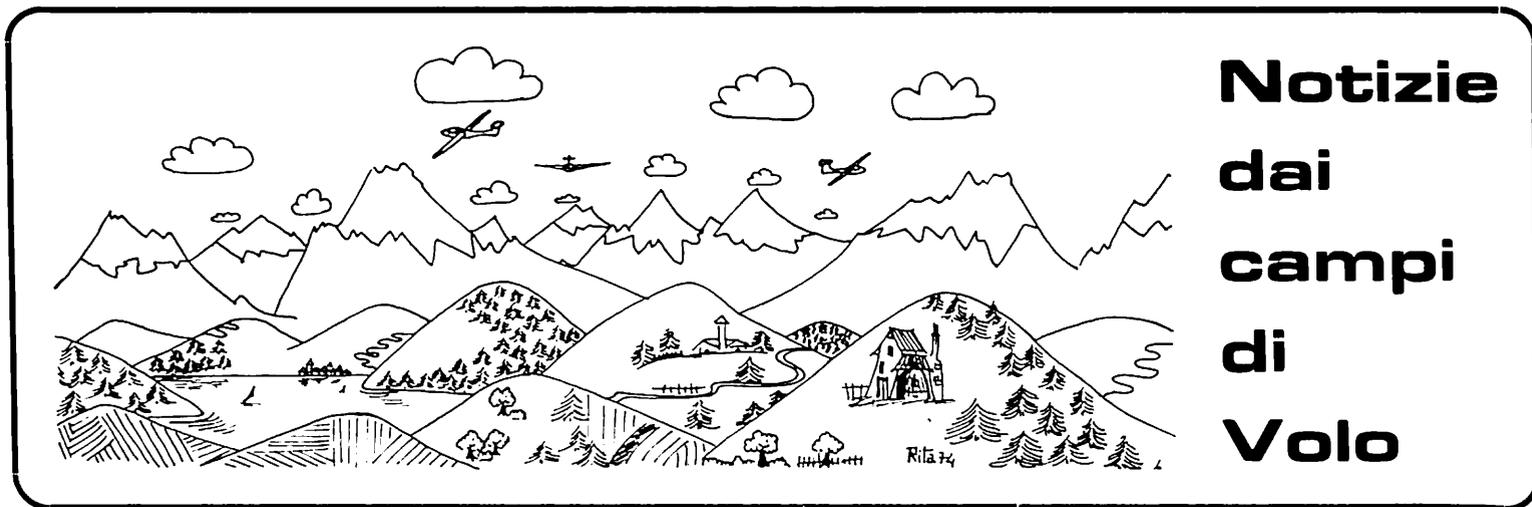
E nell'ambito della celebrazione del 50° anniversario del record di Agello non poteva infine mancare il testo del discorso tenuto dall'Ing. Ermanno Bazzocchi a Vigna di Valle il 23 ottobre 1984 nel corso della cerimonia, svoltasi presso il Museo Aeronautico, per ricordare lo storico avvenimento.

Chi meglio dell'Ing. Bazzocchi — attuale direttore tecnico e progettista dell'Aeronautica Macchi, poteva illustrare il contributo recato dalla Coppa Schneider e dai primati di velocità, al progresso della tecnologia aeronautica? Sono state infatti le esperienze velocistiche dell'Aeronautica Macchi e le felici intuizioni dell'Ing. Mario Castoldi che portarono alla progettazione di quei velivoli da caccia che portarono alla progettazione di quei velivoli da caccia (M.C.200 - M.C.202 e M.C.205) che divennero famosi nei cieli del Mediterraneo nel corso della seconda guerra mondiale. E oltre agli artefici di questi velivoli, l'Ing. Bazzocchi, alla fine del suo discorso, ha voluto anche ricordare il contributo dei piloti, grazie ai quali, nel corso della sperimentazione di queste macchine, è stato possibile spingere ai limiti delle conoscenze tecnico-scientifiche degli anni 30 le realizzazioni di quel felice periodo.

Plinio Rovesti



Richiedetelo direttamente alla Rivista
od alla Redazione di Como
via Partigiani, 30 - tel. 031/266636



Notizie dai campi di Volo

BORGO S. LORENZO

Prima competizione organizzata dall'Aero Club Volovelistico Toscano!

L'abbiamo chiamato 1° Trofeo Volovelistico Tosco-Emiliano in omaggio alla fisionomia che il Club ha preso per la partecipazione alla sua vita sociale e sportiva di volovelisti bolognesi e ferraresi.

Questa prima competizione vuole evidenziare la consistenza che l'Aero Club Volovelistico Toscano ha cominciato ad assumere, grazie ai validi consensi ed alla felice ubicazione dell'aviosuperficie di Borgo San Lorenzo.

La bozza del Regolamento è stata stesa da Sandro Serra con l'intento di consentire la più ampia partecipazione di piloti e di alianti. Vengono infatti assegnati handicap personali ai piloti e fattori correttivi ai diversi tipi di alianti. I punti di virata prestabiliti sono stati volutamente tenuti abbastanza vicini ed i punteggi terranno conto solo dei dieci miglior voli per ogni pilota. La competizione è aperta dal 1° aprile al 30 settembre, subito dopo classifica, premiazione e festa sociale con l'ottima cucina e le bistecche del Mugello!!!

E così ora c'è grande attesa per quest'avvenimento ancorchè modesto e «casereccio» per il decollo volovelistico di tutto il Club. Crediamo tutti nella filosofia del più si vola e meno si rischia in termini di sicurezza per sé, per le macchine e per la serenità di tutti. La strada imboccata è secondo noi la sola e valida che, motivando ogni volo con la leva dell'agonismo porti a molteplici traguardi: maggiore sicurezza, elevazione del livello collettivo di addestramento e preparazione a voli sempre più impegnativi, maggior piacere nel volare e di conseguenza, non ultima, più attività e maggiori introiti.

Non ci attendiamo miracoli da quest'iniziativa assai modesta ma la speranza di un buon successo con consensi e partecipazione di altri volovelisti che saremmo lieti di avere fra noi per gareggiare insieme e goderci le belle montagne appenniniche.

Chiunque fosse interessato a ricevere il regolamento dell'agora e la misura delle quote sociali può chiederlo a Pistoia, Viale Italia, 85 - telefono 0573/24729 o chiamando il sottoscritto dopo le ore 20 o a quelle dei pasti al 0583/582488. Chiunque voglia venirci a trovare anche in via saltuaria con il suo aliante saremo tutti lieti d'ospitarlo. Le tariffe lo prevedono con somma modestia e tutti noi con sommo piacere. Di regola siamo aperti all'attività tutti i sabati, domeniche e giorni festivi infrasettimanali oltre ad un periodo continuato nel mese d'agosto.

RINNOVO CUMULATIVO DEI C.N.

Quest'anno il rinnovo dei C.N. degli alianti, dodici in tutto, residenti su l'aviosuperficie di Borgo San Lorenzo è stato fatto cumulativamente. Accordi precisi con Ghidotti per le spese di trasferta del suo personale e per il tempo occorrente e per i costi diversi, gli addebiti ecc. Al termine nessuna lamentela da nessuno. Vuol proprio dire che la cosa ha veramente funzionato.

Conclusione: lavoro impeccabile e costi contenuti ed in più 24 viaggi fra andare e tornare da Bergamo evitati, visita RAI in un unico giorno, traini effettuati dal ns. aeromobile, due i piloti incaricati di fare i voli per il rinnovo: Sandro Serra e Andrea Taverna. Servizio a terra perfetto ed alle due già a tavola con una delle surricordate bistecche mugellane. Breve rifinitura nel primo pomeriggio per la parte burocratica e poi tutti a casa. Ora abbiamo le macchine con il C.N. a posto. Siamo pronti per l'attività della nuova stagione appena il tempo lo permetta.

PER RICORDARE LUCIANO OLIVIERI

L'assemblea dei soci tenuta il giorno 24 u.s. al «BORRO» presso la residenza del ns. Presidente S.A.R. Amedeo di Savoia Aosta ha, tra le altre cose, deliberato all'unanimità:

— di intitolare il 1° Trofeo Tosco-Emiliano alla memoria di Luciano Olivieri.

Noi che lo ricordiamo per le Sue doti d'uomo e di volovelista e per quanto di concreto e disinteressato, da vero sportivo, ha profuso per insegnare a volare, ad amare il volo e ad essere uomini.

Le parole che vorrei mi soccorressero non riesco ad esprimerle ma sono certo che tutti noi del volo a vela che abbiamo conosciuto Luciano Olivieri gli siamo debitori in termini di lezione d'umanità, di bontà d'animo e per quanto sempre è riuscito a trasferirci della sua grande valentia e professionalità.

Questa nostra modesta ma affettuosa iniziativa, divulgata attraverso le pagine della nostra rivista sono certo farà piacere a tutti i volovelisti ed in particolare a tutti quelli, e sono tanti, che gli sono stati più vicini e lo hanno conosciuto nel profondo dell'animo e da lui hanno imparato l'arte del volo ed i veri valori della vita.

Renato Carmassi

Asiago ha fatto "....15....."

Il 10 ottobre scorso 15 allievi hanno conseguito il Brevetto C per Alianti su 15 presentati agli esami, e soltanto 2 possedevano già il Brevetto a motore, Ballici e D'Ambrosio.

E' un grosso successo della nostra associazione che con questo exploit ha fatto un salto di qualità.

Tutto questo però è stato possibile grazie alla Scuola dell'Aero Club di Foligno, diretta dalla mano sapiente del Comandante Volpi e dai suoi collaboratori Gaetano Pecorella e Fernando Bucciolotti. In circa 40 giorni, con una notevole faticaccia da parte di tutti, allievi ed istruttori, è stato possibile arrivare al Brevetto che qualche mese prima sembrava cosa irraggiungibile. Per dare un'idea dell'impegno profuso basti pensare che Allievi ed Istruttori erano impegnati 10/11 ore al giorno tra pratica di volo e lezioni teoriche. Se poi consideriamo che il tempo non ci è stato mai amico e che ci troviamo a 1000 m, tirate le somme e poi analizziamo a quale sacrificio i ragazzi sono stati sottoposti, sia pure con tanto entusiasmo. Ma quello che finisce bene è bene, e non poteva che terminare con una cena già alla sera stessa del 10 ottobre improvvisando una festa in famiglia dove sono stati portati di peso i rappresentanti dei vari Enti Cittadini oltre ai familiari, gli istruttori ed i componenti la Commissione i Sigg. Dott. Ruscio e Com.te Scano. Alla fine sono stati consegnati oggetti ricordo offerti dal Com.te Volpi agli Allievi, e lo stesso hanno fatto gli Allievi con i loro Istruttori.



10 ottobre '84 - I 15 neobrevettati di Asiago brindano con qualche vecchio alla conclusione degli esami.

Ecco i nomi degli allievi: Alzetta Battista, Ballici Alessandro, Bissaro Franco, Bonato Maurizio, Bonomo Massimo, D'Ambrosio Mario, Didolani Sergio, Carturan Lino, Gatti Alessandro, Muraro Giovanni, Paccannaro Augusto, Stella Carla, Stella Carlo e Volpe Giuseppe. Ci sono stati elogi per tutti, e tutti meritati.

Il Consiglio ha progetti abbastanza ambiziosi per il 1985 e come ispiratore abbiamo l'ing. Cibic, e con un simile consigliere non si possono fallire gli obiettivi che ci prefiggeremo.

Ora gli Allievi si stanno cimentando al Verricello con buoni risultati, sotto gli occhi vigili degli anziani, e subito salta agli occhi una constatazione molto positiva dell'Associazione: sotto la spinta dei giovani, i piloti anziani hanno preso nuova voglia di volare al punto che giovani ed

anziani sono sempre in campo, cosa che non si verificava da molto tempo. Si stanno creando le premesse per avere una grossa Associazione e tanto per iniziare ci sono tutti i requisiti per passare da Associazione ad Aero Club, anzi le pratiche sono già in corso.

Lasciateci dire che stiamo creando le premesse per una bella famiglia e con qualche particolare accorgimento potremo vedere l'opportunità di aprire la nostra associazione ad amici di altri Club.

Franco Bissaro

BOLZANO

Premiati durante un'elegante cerimonia i migliori volovelisti della Provincia di Bolzano

Durante una elegante serata presso l'Hotel Posta di Chiurisa all'Isarco il Gruppo Volo a Vela, diretto dal suo Presidente Dr. Giorgio Weber, ha premiato i piloti che nel 1984 hanno effettuato i migliori voli ai fini della aggiudicazione del Trofeo Siegfried Freissinger, della Coppa Otto Marth e del titolo di Campione Provinciale 1984.

Alla riuscita della manifestazione hanno collaborato mettendo a disposizione coppe e premi le Ditte Geom. Gazzotti, Eurobroker, Assessorato allo Sport, Dr. Spögler, Cassa di Risparmio, Assessore Sfondrini, Radio S3, Ditta Ni-Mar, Ditta Gostner, Prinoth Hartmann, Assicurazioni Generali, Assessore Ferretti, Citroen Barchetti, Negozio Tschager.

I campioni premiati sono stati i seguenti:

Kastlunger Erich e Gostner Thomas - Campioni Provinciali e Trofeo Freissinger per i migliori voli di distanza del 1984 con percorso documentato di km 598 con partenza e ritorno a Bolzano Aeroporto.

- | | | |
|---|-----------------|--------|
| 3. Plattner Christian | con percorso di | km 509 |
| 4. Baumgartner Luis | | km 500 |
| 5. Mahlknecht Michael | | km 525 |
| con handicap per aliante di migliori caratteristiche! | | |
| 6. Tschager Georg | | km 500 |
| che vince la Coppa Otto Marth riservata ai giovani | | |
| 7. Hans Torggler | | km 358 |
| 8. Astrid Freienstein | | km 434 |
| 9. Martin Kr Aus | | km 344 |
| 10. Giorgio Weber | | km 305 |
| 11. Baldessari Mirko | | km 344 |
| 12. Renner Hans | | km 358 |
| 13. Pichler Christian | | km 316 |
| 14. Plattner Helmut | | km 130 |
| 15. Gander Josef | | km 130 |

ed altri piloti con distanze minori.

I piloti del locale Gruppo Volo a Vela dell'Aero Club Bolzano iniziano in marzo i voli per distanze che documentate vengono annualmente raccolte ed omologate dalla Federazione Aeronautica Internazionale alla quale ogni pilota sportivo è iscritto.

Voli in quota durante l'anno hanno avuto poco successo, salvo un volo in aprile del pilota Weber Giorgio che è salito a 6000 metri sopra l'altipiano di Avelengo, in direzione Passo Giovo, valore inferiore alle quote di 7500 superate in regione solo dai piloti Weber e Kastlunger.

Alla premiazione dei voli migliori del 1984 ha partecipato anche il noto pilota Hans Masten che per motivi familiari non ha potuto svolgere durante l'84 una intensa attività sportiva.

L'attività del locale Gruppo Piloti dell'Aero Club Bolzano, riprende nel 1985 con l'attività sportiva di allenamento per i voli di distanza e per fine marzo è prevista anche la conclusione del corso di volo per allievi iniziato nell'agosto 1984 sotto la direzione degli istruttori Giorgio Weber, Tumiatì Fausto, Galetto Giorgio, Torggler Hans.

Il prossimo Corso di volo a vela per allievi inizierà nell'agosto '85 ma per tutti gli interessati verrà programmata una riunione in giugno presso la sede dell'Aero Club in Aeroporto.

Tutti coloro che sono interessati possono dare il loro nominativo presso la segreteria dell'Aero Club telefonando al 940165 di Bolzano.

Dal 29 marzo al 2 aprile 1985 il Gruppo Volo a Vela esporrà nel padiglione della Fiera del Tempo Libero in Bolzano, via Roma, un aliante monoposto e per chi desidera informazioni sul volo a vela saranno a disposizione piloti che potranno fornire ogni chiarimento circa le modalità di iscrizione, corso, spese ecc.

L'assemblea del 1° febbraio

Quasi raddoppiate le ore di volo, che sono passate da 650 a 1189.

Approvati il rendiconto del 1984 ed il preventivo del 1985. Impegno del Gruppo Volo a Vela nella ricerca di contributi ed attività promozionali per ridurre il costo del brevetto. Eletto il nuovo direttivo per il biennio 1985-86. Con voto unanime Giorgio Weber è stato confermato Presidente.

A Consiglieri sono stati eletti: Gostener Thomas, Tumiatì Fausto, Plattner Christian, Tschager Georg, Smania Ligio, Renner Hans.

Revisori dei conti: Willi Schinai, Kaspar Christian e Gritti Andrea.

MONTPELLIER - Pic St. Loup

Uno stage in onda



L'Aero Club di St. Martin de Londres presso Montpellier in Francia, è molto poco conosciuto qui da noi.

E' un peccato, perchè è possibile effettuarvi degli eccezionali stages, con volo in onda garantito ogni giorno.

Molti stranieri, specialmente tedeschi, trascorrono periodi in inverno nei più noti Aero Clubs di Vinon e Fayence, per praticarvi il volo d'onda. Pare però che le prestazioni ottenibili, partendo dal «Pic St. Loup» (nome del vicino ri-

lievo orografico che permette l'aggancio), siano di qualche lunghezza superiori.

Chi scrive ha ivi trascorso uno stage durante le vacanze di fine anno, ospite degli amici Annie e Gerard Lehm. Per dar prova della bontà dei voli colà effettuabili, si può citare la cronaca dei voli più importanti effettuati in quei giorni dal campione europeo in carica per la classe libera (ovverossia Gerard Lehm).

31.12.84 A.R. St. Martin - Lavelanet: km 378

1. 1.85 Triangolo St. Martin - Vals. le Bain - Oriens: km 703

2. 1.85 Quadrilatero St. Martin - Causnes Minervois - Genolunac - Fayence: km 742

Tali voli sono stati effettuati tra i Pirenei e le Alpi, sfruttando il Massiccio Centrale, che con la sua bordatura a sud, le Cevenne, genera costantemente, col vento predominante da Nord un'ottima onda ricca di rimbalzi. Lungo tale direttrice Alpi-Pirenei, il campione Lehm ha stabilito lo scorso anno il nuovo record nazionale di distanza di oltre 1000 km.

L'aggancio si effettua molto facilmente, poco discosti dal campo: con un traino a poco meno di 500 m di quota, si può già fare un volo di pendio sul Pic St. Loup (che da anche il nome al Club), che dotato di una parete Nord a strapiombo dà dei valori a salire durante tutto l'arco della giornata senza interruzioni, anche solo con leggere brezze.

Per ottenere l'estensione temporanea della validità in territorio francese della propria licenza di volo, basta recarsi nella vicina Montpellier al Distretto Aeronautico, e senza alcuna sorta di formalità burocratica si ottiene un documento di convalida.

Dal punto di vista logistico, la sistemazione al Club è spartana ma molto amichevole, con la possibilità di farvi della cucina; rimane sempre la possibilità di alloggiare al Club o nel vicino paesino di St. Martin de Londres. L'atmosfera è molto simpatica, e si entra subito in sintonia con gli amici volovelisti francesi, grazie specialmente al capo-pilota-istruttore Bernard (Nanà) Balay, al presidente Gabriel (Gabi) Foulquié, agli amici Annie e Gerard (Gegé) Lehm.

G.M. Ciriani

CALCINATE

CENTRO STUDI DEL VOLO A VELA ALPINO

Nuove iniziative del nostro editore

L'ATTIVITA' DI RICERCA

Considerata la limitata partecipazione ai Trofei posti in palio per sollecitare indirettamente la ricerca, si è convenuto di puntare direttamente sull'azione di ricerca vera e propria, coinvolgendo alcuni piloti del Centro Studi.

I temi della ricerca sono i seguenti:

- 1) aviosuperficie di Domodossola: quali possibilità di voli impegnativi partendo da questa base?
- 2) adiabatica «mattutina»: quali le possibilità di aggancio al mattino? partendo da Calcinate quali sono le possibili zone utili di sgancio entro 30' di traino aereo?
- 3) voli verso Sud: come attraversare la pianura padana raggiungendo gli Appennini in tempo utile per un lungo volo di distanza?

e sono stati affidati ai piloti: Attilio Pronzati, Roberto Manzoni e Walter Vergani, i quali possono essere contattati direttamente da altri piloti interessati.

L'ATTIVITA' PROMOZIONALE

Formazione PILOTI D.O.C.!

Vuole essere un contributo ed uno stimolo, particolarmente

indirizzato ai neobrevettati, da più o meno tempo, affinché s'impegnino ad effettuare una determinata serie di voli su aliati biposti ed in coppia con indicati piloti del Centro Studi.

Completata, con esito positivo, la serie di voli, dovranno effettuare un volo con il Direttore della Scuola. Se il parere lascerà una tessera nominativa con la qualifica di PILOTA D.O.C.

L'iniziativa ha il dichiarato scopo di richiamare l'attenzione dei nuovi (e speriamo anche di alcuni vecchi) piloti sulla necessità di ricercare la migliore efficienza nel corretto pilotaggio, e ciò prima ancora di fare affidamento, sovente illusorio, su sofisticati e costosi strumenti.

CALCINATE

AERoclub VOLOVELISTICO ALTA LOMBARDIA

Dopo la neve

Due giornate «primaverili», Epifania e 13 gennaio, e poi il bianco velo copre il campo. L'attività del Club si limita alla periodica misurazione dello spessore della neve.

Dal metro e trenta iniziale, nei brevi periodi di due mesi si ritorna al normale. Anche le ruspe di Sergio Stefanutti riprendono il lavoro sulle testate della pista.

Nella prima domenica di marzo si comincia a mettere il naso fuori casa: qualche ora di volo e qualche kilometro verso nord, mentre si arrotano le armi per la stagione alle porte.

Il dieci è buono e ci si sgranchisce le gambe tra Domodossola e Valbrembo. Si organizza anche una mini-A.R. che vede il Luciano prevalere di poco.

Il 14, fra i fortunati che riescono a volare nei giorni feriali, il Gianluca fa il primo giretto al Gottardo, ed il giorno dopo Luca Monti inizia la serie dei suoi raid con un 220 al Maloja, emulato da Jens Kroeger con poco meno.

I due, in coppia, vanno poi a dare un'occhiata a Sion, e, qualche giorno dopo, a Bardonecchia.

Intanto, la scuola tira al massimo e gli allievi mettono le ali: qualcuno, come Luca De Marchi, veleggia come una piuma.

Arrivano i tedeschi e, tra un acquazzone e l'altro, il Campo dei Fiori regala un 5000 in onda.

Si giunge ad una Pasqua fumante e tutto il Club si dà da fare con voli dalle quattro alle sette ore; le località più visitate: Tirano - Viù - Gap - S. Bernardino - Gottardo; kilometri traggi fino ai 500.

Chi si distingue? Troppi, per citarli tutti e non dimenticare alcuno. Il 13, Luca M., Luca B., Bob, Luciano e Corrado vanno alla Palade in compagnia.

Il 14, onda per tutti: Luca M. e Corrado salgono a 8000 sottovento al Rosa; che freddo! Jean Marie, in 10 ore e un quarto, va e torna da Malaucène: 700 km.

Poi ancora onda il 16, ed è il giorno dei raid di Eolo e Biancaneve (alias Attilio e Adele), di cui il Gran Maestro parla qui di seguito.

Che altro? Una pista allungata, un nuovo parcheggio aliati; tutto è pronto per i campionati di metà maggio.

Piero P.

Record nazionale biposti A&R di 668 km.

Il 16 aprile di quest'anno Attilio Pronzati e Adele Orsi, con lo Janus C, hanno stabilito il nuovo primato nazionale di

distanza in A&R per biposti, volando da Calcinate a Lienz e ritorno per complessivi 668 km.

Il volo è stato realizzato in condizioni dinamiche abbastanza sostenute, sovente contrarie ma comunque indispensabili al compimento del volo.

Il percorso di andata si è svolto sottovento al Bernina fino a Tirano e poi sottovento al crinale del Cevedale. Qualche difficoltà per passare da Merano all'alta Val Passiria, poi meravigliose condizioni d'onda nel bacino di Vipiteno fin quasi al pilone.

Il ritorno è stato più prudente, ma sfruttando termiche e pendii si è raggiunta l'onda e seguendo la fessura di fhoen sottovento al Cevedale si è superata la parte più elevata del percorso.

Poi planata fino al Legnone o «rifornimento» di quota con la dinamica sul lato Nord, poi di nuovo a Calcinate.

Ecco una breve sintesi di dati riguardanti il volo:

- sgancio a mille metri e +2 in onda sul lago di Varese
- Tamaro 2000 +4 termica
- Spluga 3500 rotore e onda
- Val d'Ultimo 4200 onda
- Brunico 4000 +4 onda
- Lienz 1600/2200 pendio
- Dobbiaco 2400 +2 termica
- Merano 2600 termica
- Tirano 4000 onda
- Legnone 1600/2200 pendio.

La Redazione di VOLO A VELA ringrazia l'Adele e l'Attilio sia per l'utile de-briefing sia per quanto sopra e coglie l'occasione per richiamare l'attenzione di tutti i piloti sportivi sul fatto che poche righe e pochi numeri sono sufficienti per assolvere il doveroso impegno di informazione necessario a tutti i volovelisti, anche quando non si tratta di primati.

VALBREMBO

Blatter e Mussio in allenamento

I piloti di Valbrembo non si sono lasciati sfuggire l'occasione ed il 1° maggio si sono allenati, infatti Blatter ha volato un triangolo di 1.004 km (Oberwellach - La Thuile - Alzate) e Mussio un triangolo di 716 km (Silian - Antrona - Valbrembo).

I particolari sul prossimo numero.

TORINO

Grazie al coraggio di Max Faber si è potuto concludere con due prove su sei giorni (la prima prova tra rotori ed onde) il Trofeo «Città di Torino», che ha visto vincere Brigliadori, Dall'Amico, Peccolo e Tessera.

Altre notizie ed i particolari della gara riservata ai giovani verranno pubblicate sul prossimo numero.

ARGENTINA - Buenos Aires

D'ora in poi la nostra rivista disporrà di notizie di prima mano riguardanti la Repubblica Argentina, grazie alla collaborazione del pilota argentino Ruben Castro che ci invierà direttamente notizie del suo Club, situato nei pressi della Capitale federale, nonché dagli altri campi di volo, quindi... hasta luego!

RIUNIONE F.A.I. - C.I.V.V.

Breve relazione della Riunione a Parigi del 20 e 21 Marzo 1985

c cura di Piero Morelli

Presenti:

Presidente, Segretario, Delegati di 27 Paesi, 19 Osservatori, 3 ufficiali FAI.

1. Codice Sportivo.

1.1 E' confermato che i voli di distanza per le insegne (con l'eccezione dei 50 km per l'insegna d'argento per cui continua a valere 5.2.1) possono essere effettuati dichiarando 3 piloni, la cui sequenza però non occorre sia prefissata. All'osservazione presentata da diversi AeCN, tra cui il nostro, è stato risposto che nessuna distanza minima è prescritta fra i piloni suddetti.

1.2 In risposta a una richiesta di benessere su un record nazionale di velocità (svizzero) in cui il traguardo d'arrivo è stato tagliato a quota inferiore di men che 1000 m a quella cui è stato tagliato il traguardo di partenza, ma con quest'ultima superiore a 1000 m, è stato ricordato che i traguardi sono quadrati di 1000 x 1000 m che **poggiano idealmente sul terreno**. Il record pertanto non è valido.

2. Rieti 1985.

Su invito del Presidente, Morelli, Faber e Cibic illustrano la situazione attuale e rispondono ad alcune domande, da cui risulta fra l'altro l'esigenza che ogni squadra abbia a disposizione una roulotte di base.

E' accettata la proposta AeCI che la decisione finale sul numero max di piloti per nazione sia presa subito dopo la chiusura delle iscrizioni ufficiali (30.4), comunque non oltre il 15.5. Si è altresì dichiarato accettabile che un Paese che disponga di un Campione del Mondo possa iscriverlo insieme con altri 3 piloti nella stessa classe.

3. Mondiali 1987 Australia.

Saranno impiegate le macchine «photo-time». I temi di gara saranno preferibilmente in pianura. Saranno ammessi 4 piloti per nazione, con possibilità di elevare tale numero a 5. Saranno realizzati punti di partenza («start points» separati per le diverse classi.

4. Mondiali 1989.

Con 22 voti favorevoli sono stati assegnati all'Austria che li organizzerà sull'aeroporto di Wiener Neustadt, 40 km a Sud di Vienna. Trattasi di aeroporto militare di circa 6 km² che ospita 21 Club di volo a vela con 970 soci. Veleggiamento possibile dalle ore 8-9 del mattino. Il volo a vela austriaco conta 8000 piloti attivi, cioè circa 1 pilota ogni 1000 abitanti (Germania circa 1/2000, Italia 1/38.000).

5. Mondiali 1991.

Con venti voti favorevoli sono stati attribuiti agli USA (Minden, Nevada).

6. Europei 3 FAI 1986.

Tra le offerte di Jugoslavia e Germania è stata preferita questa ultima. Si svolgeranno a Mengen, Germania meridionale, circa 45 km a Nord di Costanza, 7-21.6.1986.

7. Europei 3 FAI 1988.

Si deciderà nella prossima riunione.

8. Europei femminili 1985.

A Subotica, Jugoslavia settentrionale, vicino al confine ungherese, 30.6 - 13.7.

9. Europei Classe Club 1986.

Sono aperti. AeCI potrebbe essere interessato.

10. Europei femminili 1989.

L'URSS dichiara intenzione di organizzarli a Oreol, circa 360 km a Sud di Mosca.

11. «Coaches' Group».

Si tratta di un gruppo di esperti in problemi di istruzione, addestramento, sicurezza che ha già tenuto su base volontaristica riunioni in diversi Paesi con successo di partecipazione. Chiede di essere ufficializzato come Sottocommissione della CIVV.

Su proposta del Bureau, la CIVV invita il Gruppo, rappresentato dall'inglese Scull, presente come osservatore, di considerare con attenzione l'opportunità di costituire un Panel nell'ambito OSTIV. Decisione pertanto rinviata.

12. Strutturazione delle Classi.

Sentita la relazione del Presidente sulla riunione di Francoforte (25 e 26.10.84), dopo lunga discussione la CIVV decide di non apportare per il momento variazioni. Dichiarata però maggioritariamente (18 SI) di essere favorevolmente orientata a istituire prossimamente una Classe Biposti.

13. Aerei rimorchiatori.

Su invito del Presidente, il delegato italiano relaziona sui pareri sinora pervenutigli in merito all'opportunità di disporre di un rimorchiatore specificamente progettato per il traino di alianti. Negativi o scettici da Danimarca, Finlandia, Svezia. Favorevoli da Germania, Svizzera, Giappone, USA. L'indagine continua.

14. Medaglia Lilienthal.

Tra i 5 candidati (Horma, Mantelli, Wallington, Georgeson, Johnson) la votazione segreta favorisce Wally Wallington (Australia).

15. Alianti d'epoca.

L'inglese Christopher Wills, presente come osservatore, illustra le iniziative attuate e programmate da un gruppo di amatori, spontaneamente costituitosi su base internazionale, alla cui attività la CIVV plaude unanime.

16. Elezione delle cariche CIVV.

Presidente, Vice-presidenti e Segretario in carica sono riconfermati.

17. Prossima riunione.

A Parigi: Bureau: 20 marzo 1986 - Plenaria CIVV: 21 e 22 marzo 1986.

Torino, 31 marzo 1985

Il delegato AeCI: **P. Morelli**

RIUNIONE O.S.T.I.V. BOARD

Breve relazione della Riunione a Parigi del 22 Marzo 1985

a cura di Piero Morelli

Presenti:

Reinhard (Germania, Presidente)
Weishaupt (Danimarca, Vice Presidente)
Boermans (Olanda, Membro)
Cruette (Francia, Membro)
Morelli (Italia, Membro)
Smith (Gran Bretagna, Membro)
Vernon (Gran Bretagna, Membro)
Wallington (Australia, Membro)
Zacher (Germania, Membro)
Roake (Nuova Zelanda, Osservatore).

1. 19° Congresso Ostiv (Rieti).

Viene approvato il Calendario proposto dagli organizzatori e riportato sulla OSTIV Letter 2/84.

Su invito del Presidente, Morelli riferisce sulle modalità organizzative predisposte a cura del T. Col. Rovesti in merito ai locali, la sistemazione alberghiera, i trasporti, l'escursione.

Il Board raccomanda che siano disponibili le apparecchiature seguenti:

- Proiettore/schermo per Videotapes con possibilità di travaso da sistema americano (500 lines) a sistema europeo (625 lines).
- Proiettore cinematografico Euper 8 e 16 mm.
- Overhead projector (lavagna luminosa).
- Slide projector (proiettore per diapositive).
- Fotocopiatrice.
- Lavagna.
- Telefono.
- Macchine per scrivere.
- Registratore/riproduttore a cassette per memorie non presentate dall'autore, con eventuale impianto di amplificazione.

Su richiesta, Morelli precisa che:

- Non è stato possibile ottenere sconti su biglietti aerei dall'Alitalia né per l'OSTIV né per i partecipanti ai Mondiali.
- Non è ancora stato stabilito quale autorità nazionale presenzierà alla cerimonia di apertura (che avrà luogo nella sala della Provincia di Rieti), ma si spera di ottenere la presenza del Ministro per la Ricerca Scientifica o Pubblica Istruzione.
- E' certa la presenza delle massime autorità della città e della Provincia.

La prolusione tecnico/scientifica durante la cerimonia di inaugurazione sarà probabilmente affidata al progettista tedesco Ing. Gerhard Waibel. E' prevedibile che essa richieda mezzi di proiezione.

In merito all'escursione, tra le possibilità prospettate (Roma, Assisi, altopiani abruzzesi), è stata indicata preferenza per l'itinerario umbro.

2. Onorificenze OSTIV.

Saranno consegnate durante la cerimonia di apertura a Rieti: OSTIV Plaque with Klemperer Award; OSTIV Prize; OSTIV Diplomas.

3. Pubblicazioni OSTIV su riviste ufficiali.

Sono state prospettate, in alternativa o in aggiunta alla Aero Revue Suisse, le disponibilità della rivista americana «Technical Soaring» e quella della rivista neozelandese «Kiwi». In attesa di proposte scritte e documentate, ogni possibile decisione è rinviata.

4. Flight Training and Safet Panel (Coaches' Group).

Udite le relazioni di Smith, Weishaupt, Zacher e Morelli su quanto emerso dalle riunioni CIVV dei due giorni precedenti, il Board conferma la disponibilità alla costituzione di un Panel in questo campo, che ben rientra nelle competenze e nelle finalità dell'OSTIV così come definite nell'art. 2 del suo Statuto.

Il Presidente scriverà in questo senso al coordinatore del Coaches' Group, invitandolo inoltre alle riunioni che il Board e il Sailplane Development Panel terranno a Rieti nell'agosto prossimo.

5. Microlight Panel.

E' possibile che il Prof. Schoenherr (Germania) sia la persona adatta per i primi sondaggi in merito alla costituzione di un Panel in questo campo. Il Prof. Schoenherr prenderà parte a tutto il Calendario di attività OSTIV a Rieti.

6. Nuova edizione OSTIVAR.

E' prevedibile che il testo sia pronto entro l'anno corrente. Per la sua stampa, a titolo completamente gratuito per l'OSTIV, all'offerta dello KSAK (Reale Aero Club di Svezia) si aggiunge ora anche quella del DFVLR (Istituto tedesco per la ricerca aerospaziale).

7. Corso OSTIV per pronosticatori volovelistici.

Su segnalazione di Wallington, il Board ravvisa l'opportunità di organizzare, non oltre il 1987, un nuovo corso di specializzazione in pronostico volovelistico per meteorologi professionisti, analogo a quello tenuto con vivo successo alcuni anni fa in collaborazione con la WMO (World Meteorological Organization) a Oberpfaffenhofen. Possibili sedi: Oberpfaffenhofen (Germania) o St. Auban (Francia). E' necessario però preliminarmente raccogliere un numero sufficiente di adesioni da parte di Paesi interessati a far partecipare una o più persone.

Su proposta di Morelli, il Board esprime interesse per un corso aggiuntivo nello stesso campo, ma di livello inferiore, cui possano partecipare piloti volovelisti che, in forma più o meno dilettantistica, già esplicano attività di pronosticazione presso Club volovelistici. La proposta verrà attentamente vagliata dal Presidente e dal Meteorological Panel che riferiranno alla prossima occasione.

8. Concorso per lo sviluppo di un barografo con registrazione di prua magnetica.

Il Presidente ottiene dal Board l'autorizzazione a lanciare questo concorso, che ha avuto il parere favorevole dello SDP.

9. Prossima riunione.

A Rieti il 7 agosto 1985.

P. Morelli

Beta

mod. 260

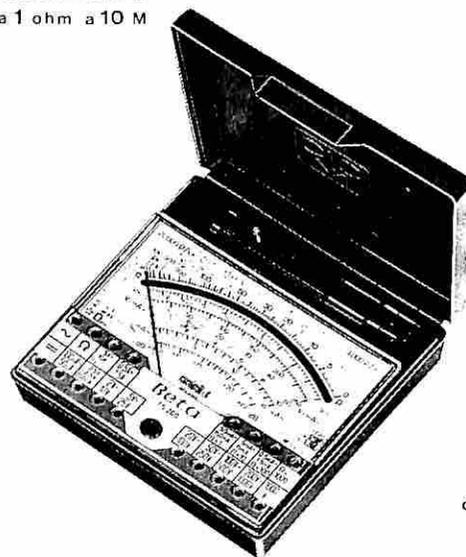
PICCOLE DIMENSIONI

GRANDI PRESTAZIONI

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

Classe:
2,5 cc
3 ca

Provatelo!



2 fusibili
di protezione

ITALY
CIC
M

Cassinelli & C

20151 Milano - Via Gradsca 4 - Telefoni 30 52 41 - 30 52 47 - 30 80 78.

I lavori della Commissione di Specialità

«I verbali della Commissione per il Volo a Vela, qui sotto riportati, sono documenti ufficiali dell'Aero Club d'Italia la cui pubblicazione su questa Rivista è consentita a scopo informativo della base volovelistica. Si richiama l'attenzione dei lettori sul fatto che la Commissione ha funzione consultiva nei riguardi del Presidente e del Consiglio Federale dell'Aero Club d'Italia. Pertanto, può verificarsi che proposte della Commissione non vengano accolte dagli organi predetti, e non si trasformino pertanto in delibere».

VERBALE N. 21

Rieti, 30 luglio 1984, ore 21

Presenti:

Smilian CIBIC, membro
Egidio GALLI, membro
Piero MORELLI, presidente
Walter VERGANI, membro
Iginio GUAGNELLINI, Presidente CSC
Carlo MARCHETTI, Consigliere Federale V.V.
Roberto MANZONI, membro C.O. Mondiali 1985, invitato
Ferruccio PILUDU, membro C.O. Mondiali 1985, invitato
Attilio PRONZATI, membro C.O. Mondiali 1985, invitato
Marco GAVAZZI, Presidente AeCCVV, invitato.

Assente giustificato:

Gianfranco MARTEN PEROLINO, membro

Ordine del Giorno:

1. Comunicazioni - 2. Provvedimenti per lo sviluppo dell'attività - 3. Attività sportiva - 4. Varie ed eventuali - 5. Data, luogo, OdG prossima riunione.

1. COMUNICAZIONI

1.1 Il Presidente dà lettura da egli inviata, su mandato dei membri della Commissione, al Presidente AeCI in merito all'assoggettamento all'IRPEF dei rimborsi spese per partecipazione alle riunioni della Commissione e al mancato riconoscimento delle spese di pernottamento.

2. PROVVEDIMENTI PER LO SVILUPPO DELL'ATTIVITA'

2.1 **Operazione velivoli trainatori:** Con riferimento anche alle difficoltà incontrate per reperire i velivoli trainatori necessari per lo svolgimento dei pre-Mondiali in corso, su cui relaziona Egidio Galli - Direttore delle Operazioni di Volo, la Commissione ribadisce l'urgenza di portare a termine l'indagine preliminare conoscitiva sulla situazione di tutti gli L-5 assegnati agli Aero Club al fine ultimo di realizzare in blocchi la riparazione/revisione/potenziamento di parte di essi.

Il Consigliere Marchetti comunica che il C.F. ha già approvato la parte onerosa dell'operazione e che l'indagine è attualmente nella fase istruttoria.

La Commissione unanime riafferma che l'operazione, essenziale per il corretto svolgimento dei Mondiali 1985, riveste importanza fondamentale per l'attività volovelistica presente e futura degli Enti Federati, dai quali continuano a pervenire espressioni di viva preoccupazione.

La Commissione ritiene doveroso da parte sua prospettare al C.F. il progressivo assottigliamento e deperimento della flotta di velivoli trainatori, che, peraltro, nella sua parte di più recente acquisizione (DH-400 Robin) risulta precocemente obsolecente, in relazione alla tendenza degli aerei moderni all'aumento del peso totale al decollo (che attinge ormai regolarmente i 750 kg in classe libera) e del carico alare, che supera correntemente i 50 kg/m² e ha superato i 60 kg/m² in alcuni casi.

L'operazione di ripescaggio degli Stinson L-5, da revisionare e potenziare sostituendo il motore di 185 CV con altro di 235 CV, come già fatto con notevole successo, è, tra le varie possibili, quella di più basso costo e di più rapida attuabilità.

A meno di un anno dai Mondiali 1985, la Commissione segnala la inderogabilità di decisioni rapide e risolutive con lo stanziamento a bilancio preventivo 1985 di una somma adeguata alla messa in linea di n. 10 velivoli L-5, con il che, pur risolvendo solo parzialmente il problema dei Club, si soddisfa intanto la necessità dei Campionati Mondiali.

3. ATTIVITA' SPORTIVA

3.1 **Mondiali 1985:** A nome del C.O., Ferruccio Piludu riassume la situazione relativa ai contributi che gli Enti locali di Rieti si sono impegnati a corrispondere per l'anno corrente e per il 1985.

Il C.O. farà pervenire alla Commissione la documentazione al riguardo.

La Commissione prende atto.

A nome del C.O., Piludu riassume ed illustra la successione di eventi e di accordi in base ai quali l'Aeronautica Militare e Civilavia hanno già avviato gli interventi sul sedime dell'aero porto di Rieti.

La Commissione esprime il proprio compiacimento per l'efficace opera del C.O. a questo riguardo e per il generoso apporto dell'A.M. e di Civilavia.

La Commissione ratifica il parere favorevole già espresso dal Presidente per motivi di urgenza (nell'imminenza della riunione 21.7.84 del C.F.) in merito alla realizzazione delle opere seguenti per gli importi parziali corrispondentemente indicati che dovranno gravare sul Cap. 84:

— apparecchi condizionatori (FAE)	L. 3.072.000 + IVA 18%
— allacciamenti idrici	L. 3.300.000 + IVA 18%
— allacciamenti elettrici	L. 3.320.000 + IVA 18%
— sistemazione strade e buche	L. 6.900.000 + IVA 18%
— innaffiamento	L. 28.732.000 + IVA 18%
— taglio erba	L. 4.264.000 + IVA 2%

3.2 **Campionati Italiani 1984:** Su richiesta del Presidente CSC, la Commissione esprime il parere che debba essere respinta l'istanza, avanzata da alcuni concorrenti, di derogare dall'art. 10.3 del Regolamento dei XXIV Campionati Italiani. Pertanto, non essendosi raggiunto il numero minimo di 10 concorrenti italiani in ciascuna classe, i titoli di Campione Italiano di classe standard e di classe libera per il 1984 non dovrebbero, a parere della Commissione, essere assegnati.

3.3 **Trofeo Colli Briantei:** In accoglimento della richiesta avanzata dall'AeC Volovelistico Milanese, la Commissione propone che all'AeC predetto venga assegnato il previsto contributo di L. 4.000.000.

4. VARIE ED EVENTUALI

4.1 **Richiesta aliante biposto Twin-Astir:** La Commissione prende atto della richiesta, con lettera 29.6.84, pervenuta dall'AeC Sabina.

5. DATA, LUOGO, OdG PROSSIMA RIUNIONE

Si prega il Presidente AeCI di voler cortesemente autorizzare che la prossima riunione abbia luogo a Roma, presso la sede AeCI, Sabato 15 Settembre 1984

alle ore 10, con il seguente OdG: 1. Comunicazioni - 2. Provvedimenti sviluppo attività - 3. Attività sportiva - 4. Varie - 5. Data, luogo, OdG prossima riunione.

Si prega altresì di voler far pervenire a ciascun membro della Commissione un biglietto AR di viaggio aereo dall'aeroporto più vicino alla propria residenza a Roma.

La riunione ha termine alle ore 24.

per la Commissione
(il Presidente: *Piero Morelli*)

VERBALE N. 22

Valbrembo, 28 settembre 1984, ore 15.30

Presenti:

Smilian CIBIC, membro
Egidio GALLI, membro
Gianfranco MARTEN PEROLINO, membro
Piero MORELLI, presidente
Iginio GUAGNELLINI, Presidente CSC
Carlo MARCHETTI, Consigliere Federale V.V.
Angelo ZOLI, invitato
Sergio CAPOFERRI, invitato

Assente giustificato:

Walter VERGANI, membro

Ordine del Giorno:

1. Comunicazioni - 2. Provvedimenti per lo sviluppo dell'attività - 3. Attività sportiva - 4. Varie ed eventuali - 5. Data, luogo, OdG prossima riunione.

1. COMUNICAZIONI

1.1 **Servizio Stampa nelle competizioni:** Il Presidente dà lettura della lettera AeCI, prot. GR 8210 del 3.8.84, che raccomanda la programmazione, con adeguato anticipo, del servizio Stampa nelle competizioni.

La Commissione prende atto.

1.2 **Bilancio Preventivo 1985:** Il Consigliere Marchetti riferisce sull'iter in corso del bilancio preventivo 1985 e, in particolare, sulla riunione 22.9.84 del C.F. Illustra quindi a grandi linee il contenuto della proposta di bilancio preventivo che il C.F. ha approvato (col voto contrario del Consigliere della Specialità Volo a Vela) e che pertanto verrà trasmessa per l'approvazione all'Assemblea Generale del 20.10 p.v.

La Commissione dà una valutazione negativa al bilancio proposto sulla base delle seguenti considerazioni: a) esso propone un incremento delle spese di funzionamento e un corrispondente decremento delle spese per le attività istituzionali, una tendenza opposta a quella che i volovelisti vorrebbero attuata; b) la diminuzione degli stanziamenti per l'attività sportiva ed agonistica appare stridente con la circostanza che ormai quasi il 70% degli introiti AeCI provengono dal CONI; c) nell'anno in cui dovrebbero svolgersi in Italia i Campionati Mondiali di Volo a Vela, che sono di gran lunga l'evento agonistico più cospicuo in campo aeronautico internazionale, l'AeCI, che praticamente nulla ha stanziato direttamente negli anni passati e nell'anno in corso a questo fine, nulla stanziava anche per l'anno di svolgimento, anzi *riduce* lo stanziamento complessivo per il volo a vela.

La Commissione condivide le considerazioni e le preoccupazioni già espresse dal Consigliere Federale di Specialità, e ritiene doveroso segnalare al Presidente e al C.F. AeCI che le carenze che inevitabilmente conseguiranno a questa situazione potranno esporre l'Ente a una meschina figura.

2. PROVVEDIMENTI PER LO SVILUPPO DELL'ATTIVITA'

2.1 **Operazione trainatori:** La Commissione apprende con sgomento che l'indagine da tempo richiesta per individuare la disponibilità di velivoli trainatori Stinson L-5 presso i Club (vedansi verbali: n. 19, 18.5.84, 3.1; n. 20, 9.6.84, 3.1; n. 21, 30.7.84, 2.1) non è ancora stata avviata.

Si rende comunque necessario, in relazione ai Mondiali 1985, uno stanziamento straordinario di almeno L. 150 milioni per mettere in condizioni, con adeguati contributi, alcuni Club a disporre la revisione e il potenziamento di n. 5 velivoli del tipo suddetto.

3. ATTIVITA' SPORTIVA

3.1 **Mondiali 1985:** Il Presidente relaziona sullo stato del lavoro di preparazione ed esprime preoccupazione per le molte carenze attuali, data la persistente latitanza del Comitato Organizzatore che, a parte le iniziative in relazione al riassetto del sedime dell'aeroporto di Rieti, ha ignorato gli adempimenti di cui al mansionario/scadenziario da esso stesso richiesto e ottenuto sin dall'ottobre 1983.

La commissione, mentre ritiene doveroso che l'Aero Club d'Italia esprima un plauso all'Aeronautica Militare per i generosi apporti sull'aeroporto di Rieti, invita il Presidente AeCI a provvedere con urgenza in relazione alle carenze del C.O.

3.2 **Campionati Italiani 1985:** La volontà dei volovelisti italiani di disputare i Campionati Italiani anche nell'anno dei Mondiali, è dimostrata dalle offerte di organizzare tali Campionati presentate dall'Aeroclub Volovelistico Milanese e dall'Aero Club Torino, cui potrebbero aggiungersi fra breve anche quelle di altri Club.

Con grande rammarico, tuttavia, la Commissione deve rilevare che la situazione finanziaria, così come si delinea dal punto 1.2 del presente verbale, se confermata, non permetterà di stanziare alcun contributo. Pertanto, se i Club proponenti non saranno in grado di organizzare i Campionati in questione senza alcun contributo da parte AeCI, essi non potranno aver luogo. Ogni decisione al riguardo è necessariamente rinviata.

3.3 **Selezione piloti per i Mondiali 1985:** Udite le considerazioni e le proposte del commissario tecnico Angelo Zoli, la Commis-

sione designa i seguenti piloti, nelle 4 ipotesi sottoindicate di partecipazione con 3, 4, 5 o 6 piloti:

a) partecipazione con 3 piloti:

STD: L. Briigliadori
(riserva: M. Gavazzi)
15 m: G. Galetto
S. Ghiorzo
(riserva: L. Avanzini)

b) partecipazione con 4 piloti:

STD: L. Briigliadori
M. Gavazzi
(riserva: R. Monti)
15 m: G. Galetto
S. Ghiorzo
(riserva: L. Avanzini)

c) partecipazione con 5 piloti:

STD: come sopra
15 m: come sopra
LIB.: W. Vergani
(riserva: R. Mussio)

d) partecipazione con 6 piloti:

STD: come sopra
15 m: come sopra
LIB.: W. Vergani
R. Mussio
(riserva: R. Manzoni)

4. VARIE ED EVENTUALI

4.1 **Ae.C. Salerno:** In relazione alla richiesta datata 28.8.85 di un aliante biposto e un velivolo trainatore dell'AeCCVV per il periodo invernale, la Commissione è favorevole alla concessione dell'aliante. In relazione alle esigenze dei Mondiali 1985, esprime parere negativo sul velivolo trainatore.

5. DATA, LUOGO, ODG PROSSIMA RIUNIONE

Si prega il Presidente AeCI di voler cortesemente autorizzare che la prossima riunione abbia luogo sull'aeroporto di Rieti il

13 Ottobre 1984

al termine dell'incontro già programmato con gli Enti locali in relazione ai Mondiali 1985, con il seguente OdG: 1. Comunicazioni - 2. Bilancio preventivo 1985 - 3. Provvedimenti per lo sviluppo dell'attività - 4. Attività sportiva - 5. Varie ed eventuali - 5. Data, luogo, OdG della prossima riunione.

La riunione ha termine alle ore 1 del 29.9.84.

per la Commissione
(il Presidente: *Piero Morelli*)

VERBALE N. 23

Rieti, 13 ottobre 1984, ore 15

Presenti:

Smilian CIBIC, membro
Egidio GALLI, membro
Piero MORELLI, presidente
Walter VERGANI, membro
Iginio GUAGNELLINI, Presidente CSC
Carlo MARCHETTI, Consigliere Federale V.V.
Mario GIRARDI, Vice Presidente AeCCVV, invitato
Ettore MUZI, Direttore AeCCVV, invitato
Ferruccio PILUDU, membro C.O. Mondiali 1985, invitato
Plinio ROVESTI, responsabile Meteo e OSTIV
Mondiali 1985, invitato

Assente giustificato:

Gianfranco MARTEN PEROLINO, membro

Ordine del Giorno:

1. Comunicazioni - 2. Bilancio Preventivo 1985 - 3. Provvedimenti per lo sviluppo dell'attività - 4. Attività Sportiva - 5. Varie ed Eventuali - 6. Data, luogo, OdG prossima riunione.

1. COMUNICAZIONI

1.1 **Incontro con Enti locali di Rieti:** Il Presidente riferisce sull'incontro svoltosi nella mattinata odierna, cui gran parte dei presenti hanno partecipato, e in cui, fra l'altro, è stato insediato un Comitato AeCI-Enti locali che avrà il compito di realizzare e coordinare le iniziative, connesse coi Mondiali 1985, che richiedono l'intervento degli Enti locali. Ne fanno parte: un rappresentante della Provincia e/o uno del Comune (da designare), il Sig. Ravaioli (Az. Autonoma Soggiorno e Turismo)

con funzioni di Vice Presidente e Segretario, il T. Col. Chiappini (Comando Militare Aeroporto), il Prof. Pace (AeC Sabina e, per l'AeCI, il Sig. Rosi (addetto stampa AeCI) e l'Ing. Cibic.

1.2 Contribuzioni finanziarie di Enti locali di Rieti per Mondiali '85: Ferruccio Piludu, a nome del C.O. Mondiali '85, fa il punto della situazione. Com'è risultato confermato nell'incontro con gli Enti locali di cui al precedente punto, il Comune di Rieti si è impegnato a versare 10+40 milioni rispettivamente per il 1984 e il 1985; la Provincia 60+60 e l'EPT 10 milioni per il 1985. Si dovrebbero inoltre introitare 10 milioni dalla Comunità Montana e 10 (forse 20) dalla Cassa di Risparmio (richiesti con lettera recapitata in data odierna). Al CONI Provinciale sono stati richiesti 100 milioni per il 1984/85. L'AeCCVV ha attualmente un residuo di circa 35,7 milioni di fondi già erogati dagli Enti locali.

I fondi di cui sopra, ribadisce Piludu, possono essere impiegati solo per lavori che rappresentino investimento in loco, come per esempio la costruzione del nuovo hangar officina e il completamento della rete viaria interna (che sono i lavori prioritari secondo le indicazioni attuali del C.O. su cui la Commissione ha già dato il suo benestare, ma che tuttavia possono essere altri se la Commissione lo ritiene opportuno).

La Commissione si compiace per questo apporto ma rileva l'ineadeguatezza dei fondi destinabili alle spese direttamente connesse con lo svolgimento della manifestazione che, fino ad oggi, possono essere solo attinte dal Cap. 41 (attività sportiva) del bilancio AeCI (vedasi successivo punto 2 del presente verbale) e da un eventuale contributo del CONI centrale a ciò finalizzato. Risulta inoltre tuttora non finanziato il programma di revisione/potenziamento di velivoli trainer L-5.

1.3 Lavori A.M. su aeroporto Rieti: Il Consigliere Marchetti relaziona ampiamente sul corso dei lavori e sull'incontro 19.9.84 con l'A.M. in cui sono state ottenute le varianti, suggerite da Egidio Galli, al piano inizialmente concordato. La Commissione si compiace vivamente per questo importante risultato e rinnova il proprio riconoscente ringraziamento all'Aeronautica Mi-va in particolare al Sig. Gen. Nardini, Comandante della 2ª Regione Aerea, per la sensibilità costantemente dimostrata.

1.4 Servizio Meteo Mondiali '85: Plinio Rovesti fornisce notizie su offerte delle Società ENEL e SIAP, a titolo non oneroso, per il potenziamento e miglioramento del Servizio. Conferma altresì la necessità di installare tre stazioni anemologiche a Luco de' Marsi, Preturo e Perugia. La Commissione valuta positivamente queste iniziative e proposte, si compiace col T. Col. Rovesti e si impegna a far trasmettere le notizie e la richiesta agli organi competenti.

1.5 Riunione AAUV, Roma 6.11.84: La Commissione valuta importante che una rappresentanza del Volo a Vela partecipi alla riunione predetta, indetta dall'Azienda Autonoma Assistenza al Volo allo scopo di semplificare le pratiche relative al rilascio di NOTAM nel caso di manifestazioni e gare ricorrenti. Propone che l'AeCI designati il Col. Chiarotti e il Rag. Riccardo Bri- gliadori.

1.6 Campionati di Polonia 1984: Cibic riferisce sulla partecipazione, su base di reciprocità coi nostri pre-Mondiali '84, dei nostri piloti Luca Urbani e Luca Monti, che ha avuto luogo con notevole profitto e soddisfazione. In attesa di una relazione scritta da parte dei piloti predetti e di una valutazione da parte del c.t. Zoli, la Commissione considera positiva questa esperienza e ne auspica la ripetizione.

2. BILANCIO PREVENTIVO 1985

La Commissione ribadisce la valutazione negativa e le relative motivazioni già espresse nel verbale n. 22, 28.9.84, 1.2, sulla bozza di bilancio preventivo che verrà sottoposta all'approvazione dell'Assemblea Generale AeCI del 20.10 p.v.

Tuttavia, seguendo doverosamente le indicazioni di tale bozza, considerato che nessuno stanziamento esiste nei Cap. 52 (gare minori), 62 (provvidenze per brevetti e voli di insegna), 64 (paracadute), e che non risulta ancora definito lo stanziamento sul Cap. 44 (corso istruttori), la Commissione può esprimersi solo sull'utilizzazione dei fondi seguenti:

- Cap. 41 (attività sportiva): 239 milioni
- Cap. 57 (AeCCVV): 70 milioni (presumibili)
- Cap. 84 (ripristini attrezz.) 66 milioni (presumibili)

La situazione dell'AeCCVV sarà oggetto di particolare attenzione in una prossima seduta. I 66 milioni del Cap. 84 potrebbero forse essere destinati alla realizzazione del programma trainer, con adeguata integrazione. Su di essi la Commissione si

esprimerà in un prossimo futuro, quando disporrà di più ampie informazioni.

Per l'attività sportiva (Cap. 41) si propone la seguente ripartizione:

— Partecipazione italiana a Mondiali '85 (ved. 4.2):	20 milioni
— Campionati Italiani '85 (ved. 4.1):	
15 m + STD:	30 milioni
LIB + BIP + PROMOZIONE:	20 milioni
— Premondiali '85/86 (Benalla Australia) (ved. 4.3):	16 milioni
— Mondiali 1985:	153 milioni
<hr/>	
Totale:	239 milioni

Risultando evidentemente inadeguato lo stanziamento di 153 milioni per le spese dirette di svolgimento dei Mondiali '85 (per le quali non esiste ancora un preventivo dettagliato ma che si stimano comprese fra 300 e 400 milioni), se non saranno reperiti finanziamenti aggiuntivi sarà necessario, anche se doloroso, utilizzare a questo fine anche i 50 milioni destinati ai CC.II. '85. Ciò significherebbe l'annullamento di tali Campionati, a meno che Aero Club periferici siano disposti a organizzarli senza alcun contributo da parte AeCI.

3. PROVVEDIMENTI PER LO SVILUPPO DELL'ATTIVITA'

3.1 La Commissione propone che il C.F. deliberi l'acquisto di n. 2 rimorchi di tipo aperto per i due alianti LS-4 presso AeCCVV, attualmente sprovvisti. Il Consigliere Marchetti è invitato a reperire i fondi necessari (presumibilmente circa 7 milioni) sui residui 1984.

3.2 Altri argomenti sotto questa voce verranno trattati in una prossima riunione, quando saranno noti gli stanziamenti sui Cap. 44, 62 e 64, attualmente nulli, ed eventuali stanziamenti extra.

4. ATTIVITA' SPORTIVA

4.1 Campionati Italiani 1985: La Commissione segnala la necessità che nel 1985 i Campionati siano organizzati con la massima semplificazione possibile per ridurre i costi e ravvisa l'opportunità che: a) i Campionati per le classi STD e 15 m abbiano luogo presso AeC periferici; b) i Campionati per le classi LIB, BIP e Cat. Promozione abbiano luogo a Rieti subito dopo i Mondiali. Galli si offre di chiedere ad AVA ed AVAL, a nome della Commissione, eventuale disponibilità ad organizzare i Campionati (tutti o in parte), per cui sono già state ricevute offerte da AeVM e AeC Torino (verbale n. 22, 28.9.84, 3.2), nelle condizioni espresse al punto 2 del presente verbale. Si auspica di essere in grado di decidere nella prossima riunione.

4.2 Partecipazione Squadra italiana a Mondiali 1985: Contenendo al massimo i costi, si dettaglia il seguente preventivo di massima per una squadra di 4 piloti + 10 persone:

— iscrizione di 4 piloti:	6,0 milioni
— traini:	1,5 milioni
— diarie:	4,3 milioni
— trasferimenti e recuperi:	2,0 milioni
— assicurazioni:	1,5 milioni
— noleggio photo-time:	0,4 milioni
— attività preparatoria:	2,0 milioni
— spese di rappresentanza:	1,0 milioni
— varie:	1,3 milioni
<hr/>	
Totale:	20,0 milioni

4.3 Partecipazione piloti italiani a pre-Mondiali dicembre 85/gennaio 86 (Benalla, Australia): Considerando che gli alianti/auto/rimorchi e quote iscrizione saranno disponibili su base di reciprocità, la Commissione propone di stanziare L. 4 milioni pro-capite per 4 piloti.

4.4 Allenamento di piloti italiani a Benalla (AUS), dic. 84/gen. 85: La Commissione esprime il parere che venga vagliata con urgenza da parte del c.t. Zoli l'opportunità e la possibilità che l'allenamento già previsto per un pilota (L. Bri- gliadori) sia estesa ad altri due piloti. Ciò comporterebbe di portare a 9 milioni lo stanziamento già previsto di 3 milioni. Il Consigliere Marchetti si impegna, se del caso, a reperire il fondo aggiuntivo di 6 milioni sui residui 1984.

5. VARIE ED EVENTUALI

5.1 AeC Viterbo: La Commissione prende atto dell'acquisizione in esercizio dell'aliante Uribel C I-AVMP, di proprietà AeCI e già presso l'AeC Volovelistico Ferrarese, e formula auguri per la nascente attività volovelistica.

6. DATA, LUOGO, OdG PROSSIMA RIUNIONE

Si prega il Presidente AeCI di voler cortesemente autorizzare che la prossima riunione abbia luogo

Sabato, 17 Novembre 1984, ore 10

presso l'AeC Bologna (alla vigilia del Briefing Due Torri) con il seguente OdG: 1. Comunicazioni - 2. Attività Sportiva - 3. Provvedimenti per lo sviluppo dell'attività - 4. Varie ed Eventuali - 5. Data, luogo, OdG prossima riunione.

La riunione ha termine alle ore 19.

per la Commissione
(il Presidente: *Piero Morelli*)

VERBALE N. 24

Bologna, 17 novembre 1984, ore 10

Presenti:

Smilan CIBIC, membro
Egidio GALLI, membro
Gianfranco MARTEN PEROLINO, membro
Piero MORELLI, presidente
Walter VERGANI, membro
Iginio GUAGNELLINI, Presidente CSC
Carlo MARCHETTI, Consigliere Federale V.V.

Ordine del Giorno:

1. Comunicazioni - 2. Attività sportiva - 3. Provvedimenti per lo sviluppo dell'attività - 4. Varie ed eventuali - 5. Data, luogo, OdG prossima riunione.

1. COMUNICAZIONI

1.1 **Bureau CIVV:** Si è riunito a Francoforte (RFG) il 26 e 27 ottobre.

Cibic riferisce sulla prima parte di tale riunione, cui ha preso parte come osservatore dell'AeCI. In essa è stato dibattuto il problema della ristrutturazione delle classi FAI e a tale scopo vi sono stati invitati progettisti, costruttori (per il nostro Paese: Piero Ghidotti), esperti OSTIV e osservatori degli Aero Club Nazionali.

La definizione eventuale di nuove classi, in sostituzione parziale o totale di quelle attuali (Std, 15 m e Libera), andrà decisa al più presto (probabilmente nella riunione CIVV 21.3.85) anche se l'entrata in vigore, ai fini della partecipazione ai Campionati FAI (Mondiali e Continentali) non avrà luogo prima del 1.1.1990.

Morelli ha riferito sulla seconda parte della riunione in cui sono stati approvati il Regolamento per i Mondiali 1985 e le nuove «Specifiche tecniche per le macchine fotografiche photo-time».

1.2 **Riunione AAVV, 6.11.84:** Marchetti ha riferito su questa prima riunione, cui ha partecipato insieme con Elio Chiarotti, relativa alla richiesta, preparazione ed emissione di Notam per manifestazioni e competizioni ricorrenti, tendente a rendere più spedite le operazioni relative. A questa riunione seguiranno altre, la prima delle quali è già fissata per il 14.12 p.v. La Commissione e il Consigliere Federale ribadiscono l'opportunità già segnalata (verbale n. 23, 13.10.84, 1.5) che a dette riunioni partecipino, a nome dell'AeCI per il volo a vela, anche il Rag. Riccardo Brigliadori, la cui competenza specifica gioverebbe anche al fine dell'immagine dell'AeCI a fronte degli entri civili e militari rappresentati alle riunioni stesse.

L'AeCI è pregato di autorizzare il rimborso spese relativo.

2. ATTIVITA' SPORTIVA

2.1 **Mondiali 1985:** L'esame dei problemi relativi è rinviato all'incontro che il C.O. ha proposto nel corso della presente riunione e su cui si riferisce al punto 4.2.

2.2 **Campionati Italiani 1985:** Il Presidente informa che gli è pervenuta una generosa offerta da parte dell'A.V.A.L., non condizionata alla corresponsione di un contributo AeCI, di organizzare a Calcinate il Campionato Italiano Classe 15 m nel periodo 18-26 maggio 1985.

L'Ae.V.M., a parziale modifica della proposta precedentemente presentata (verbali n. 22, 28.9.84, 3.2 e n. 23, 13.10.84, 4.1) dichiara che un eventuale contributo AeCI consentirebbe di ridurre le quote di iscrizione e i prezzi degli aerotrains.

L'Ae.C. Torino si dichiara disponibile a organizzare il Campionato Italiano Classe Club, di cui sarebbe questa opportunamente la prima edizione, mentre per la stessa Classe sono già stati disputati tre Campionati Europei. Il periodo proposto è dal 25.4 al 5.5.85.

La Commissione plaude a queste iniziative che dimostrano fra l'altro un' apprezzabile sensibilità alla situazione onerosa che il volo a vela italiano è chiamato ad affrontare l'anno prossimo, e propone al C.F. di deliberare quanto segue, con il benessere della CSC:

- affidare all'Ae.V.M. l'organizzazione del C.I. Cl. Standard;
- affidare all'AVAL l'organizzazione del C.I. Cl. 15 m;
- affidare all'Ae.C. Torino l'organizzazione del C.I. Cl. Club;
- far svolgere a Rieti in periodo immediatamente successivo
- ripartire fra Ae.V.M., AVAL e Ae.C. Torino, in proporzioni da definire preventivamente, un eventuale contributo che risultasse «a posteriori» eventualmente disponibile.

Nel frattempo la Commissione invita i tre AeC predetti a prendere contatti diretti per un'opportuna conferma dei periodi, dandone immediata comunicazione alla CSC e alla Presidenza AeCI; li invita inoltre a trasmettere alla Commissione il programma delle relative manifestazioni e i nominativi dei responsabili dei vari settori.

Per quanto riguarda i Campionati di cui al punto (d), vedansi le considerazioni di cui al punto 4.1 del presente verbale.

2.3 **Allenamento a Benalla, Australia (dic. 84/gen. 85):** La Commissione, udita la relazione del Consigliere Marchetti in merito alla situazione di bilancio (vedasi successivo punto 4.1), propone che sia aiutata finanziariamente con il contributo previsto di L. 3 milioni la partecipazione del solo pilota Leonardo Brigliadori

3. PROVVEDIMENTI PER LO SVILUPPO DELL'ATTIVITA'

3.1 **Velivoli trainatori:** La Commissione prende atto dell'interesse manifestato da diversi Club a realizzare la revisione e contemporaneo potenziamento di velivoli L-5 qualora l'AeCI stanziasse un fondo per adeguati contributi, come da tempo richiesto in vista dei Mondiali al fine di far fronte all'esigenza che si prospetta di operare con un maggior numero di alianti di peso elevato. Ribadisce pertanto la richiesta di 150 milioni, commisurata al potenziamento di 5 velivoli.

L'operazione riveste, a 7 mesi dai Mondiali, carattere di estrema urgenza.

3.2 **Normativa:** Marten Perolino e Marchetti illustrano la bozza pervenuta da Civilavia nel quadro del rapporto instaurato sin dal 3 dicembre 1983. Alcune delle istanze a suo tempo presentate risultano recepite; altre, tuttavia, risultano disattese. La Commissione ritiene necessario che il collegamento sia più attivo e tempestivo da parte nostra e lamenta che purtroppo la disponibilità di volovelisti idonei a questo tipo di collaborazione sia scarsa, ricadendo così anche questo compito sulle spalle di persone già oberate di altri compiti.

3.3 **Corso Istruttori:** Da un'indagine effettuata presso i Club risulta fortemente sentita l'esigenza che un corso istruttori abbia luogo anche l'anno prossimo.

4. VARIE ED EVENTUALI

4.1 **Bilancio Preventivo 1985:** Con riferimento e a parziale rettifica dell'analisi effettuata precedentemente (verbale n. 23, 13 ottobre 84, punto 2) in merito all'attività sportiva (Cap. 41) la Commissione individua il seguente ordine di priorità:

1) Mondiali:	L. 350 milioni
(cifra stimata, tuttora da confermare)	
2) Partecipazione AeCI Mondiali '85:	20 milioni
3) Pre-Mondiali Australia 12.85:	16 milioni
4) Squadra giovanile:	5 milioni
5) CC.II.:	50 milioni

Totale: L. 441 milioni

Poichè lo stanziamento sul Cap. 41 è di 239 milioni, occorre reperire la differenza (oltre 200 milioni, salvo verifica della prima cifra).

4.2 **Ae.C.C.V.V.:** Cibic e Vergani (nella loro veste di Consigliere e, rispettivamente, Revisore dei Conti dell'AeCCVV) riferiscono sulla critica situazione finanziaria dell'AeC stesso. Sembra che buona parte delle difficoltà sarebbero superate se i premi assicurativi sul materiale di proprietà AeCI fossero presi in carico dall'AeCI stesso.

In mancanza di proposte specifiche e documentate, si rinvia l'esame della situazione a una prossima riunione, quando l'AeCCVV avrà fatto pervenire dati e proposte scritte e circostanziate.

4.3 **Regolamento Sportivo Nazionale (RSN):** Su proposta di Galli e Cibic, cui è stato demandato l'esame dettagliato, la Commissione esprime parere favorevole sulla nuova edizione del RSN.

4.4 **Medaglia Lilienthal:** La Commissione esprime parere favore-

vole all'oltro alla FAI della candidatura del Generale Adriano Mantelli, di cui non sono certo stati dimenticati i meriti acquisiti in lunghi anni di attività a favore del volo a vela italiano.

4.5 Incontro con il C.O. Mondiali 1985: Su richiesta del C.O. ha luogo un incontro, non programmato ma comunque opportuno, in cui il C.O. è rappresentato dai Signori Serra, Manzoni e Piludu.

Serra, riassunta l'opera svolta dal Comitato sinora, dichiara che lo stesso ritiene esaurito il suo compito e che, avvicinandosi la fase più direttamente operativa della preparazione dei Mondiali, ad esso debba subentrare un «Comitato di Coordinamento per i Mondiali 1985» che costituisca l'organismo cui fanno capo da un lato il «Comitato tecnico-operativo locale» (già costituito e di cui fanno parte rappresentanti degli Enti locali reatini e, per l'AeCI, il Sig. Rosi e l'Ing. Cibic), dall'altro la Direzione di Gara. In particolare, si ritiene opportuno che i compiti più direttamente operativi da svolgere nella fase preparatoria, cioè nei prossimi sette mesi, siano demandati allo stesso gruppo denominato «Direzione di Gara» (costituito da Morelli, Faber, Galli, Cibic, Nuccio, Rovesti e Pugnetti) che di fatto già opera in questo senso e che sarà attivo, con compiti opportunamente ripartiti, anche durante la competizione.

Per il Comitato di Coordinamento di cui sopra il C.O. propone la seguente composizione: Dott. Antonini (Presidente), Gen. Baldesi, Dott. Serra, Sig. Piludu, Dott. Manzoni.

La Commissione valuta positivamente la proposta di cui sopra e propone al Presidente e al C.F. AeCI di deliberare in tal senso.

5. DATA, LUOGO, OdG PROSSIMA RIUNIONE

Si prega il Presidente AeCI di voler cortesemente autorizzare che la prossima riunione abbia luogo

Sabato 12 Gennaio 1985, ore 10

a Torino (abitazione Prof. Morelli) con il seguente OdG: 1. Comunicazioni - 2. Provvedimenti per lo sviluppo dell'attività - 3. Attività sportiva - 4. Varie ed eventuali - 5. Data, luogo, OdG prossima riunione.

Si chiede altresì che essa sia autorizzata a partecipare, in merito al punto 3 OdG, il Signor Angelo Zoli.

La riunione ha termine alle ore 1.15 del 18.11.84.

per la Commissione
(il Presidente: *Piero Morelli*)

VERBALE N. 25

Torino, 12 gennaio 1985, ore 10

Presenti:

Smilian CIBIC, membro
Egidio GALLI, membro
Piero MORELLI, presidente
Walter VERGANI, membro
Iginio GUAGNELLINI, Presidente CSC
Angelo ZOLI, Commissario Tecnico, invitato

Assenti giustificati:

Gianfranco MARTEN PEROLINO, membro
Carlo MARCHETTI, Consigliere Federale V.V.

Ordine del Giorno:

1. Comunicazioni - 2. Provvedimenti per lo sviluppo dell'attività - 3. Attività sportiva - 4. Varie ed eventuali - 5. Data, luogo, OdG prossima riunione.

1. COMUNICAZIONI

1.1 Volo a Vela a Bari: Cibic riferisce su un'iniziativa da parte di un gruppo di costruttori dilettanti che dispone di due alianti usati da revisionare e vorrebbe dare inizio ad un'attività velivolistica. La Commissione esprime il suo apprezzamento per il proposito, si dichiara disponibile a favorire lo sviluppo della iniziativa per quanto è nelle sue possibilità e formula l'augurio che essa si concretizzi.

1.2 Modifiche al C.S. FAI, Sez. 3: La FAI ha comunicato le modifiche introdotte nel Codice con decorrenza 1.1.85. Esse riguardano essenzialmente i voli d'insegna. Viene dato incarico all'Ing. Cibic di renderle note attraverso la stampa.

2. PROVVEDIMENTI PER LO SVILUPPO DELL'ATTIVITA'

2.1 Riunione presso AAHV, Roma, 14.12.84: La Commissione è priva di notizie al riguardo.

2.2 Premi di brevetto: La Commissione apprende dall'Ing. Gua-

gnellini che il C.F. ha deliberato la corresponsione di premi nel 1985 per i brevettati di volo a motore secondo un nuovo criterio proposto dalla Commissione di quella specialità.

La Commissione ricorda di essersi espressa sull'argomento (verbale n. 16, 11.2.84, 4.1) subito dopo la riunione congiunta 28.1.84 delle Commissioni di Specialità; di aver altresì informato del proprio orientamento la Commissione Volo a Motore, senza averne però riscontro.

In attesa di riprendere in considerazione l'argomento, in attesa altresì della nuova riunione congiunta preannunciata dal Presidente AeCI con lettera 7.12.84, la Commissione esprime parere sfavorevole a che i criteri deliberati per i brevettati VM siano applicati anche ai brevettati V.V. Ritiene pertanto opportuno che, in attesa di nuova normativa, per i brevettati V.V. continui ad applicarsi la vecchia.

2.3 Richiesta paracadute: In relazione alla richiesta avanzata con lettera 19.11.84 dall'AeC Gorizia, la Commissione dà incarico a Galli di accertare eventuale disponibilità di residui.

2.4 Nuova normativa: La Commissione è priva di notizie al riguardo.

2.5 Operazione velivoli L-5 potenziati: In base alle notizie disponibili, secondo cui gli AeC della graduatoria fornita all'AeCI tramite il Consigliere Marchetti (1° AO, 2° TO, 3° FE, 4° PD, 5° AVAL, 6° LU, 7° FE, 8° NOVI L.) non è stato ancora comunicato l'impegno AeCI a corrispondere un contributo, la Commissione, preoccupata del ritardo che rischia di compromettere l'esito dell'operazione in tempo utile per i Mondiali, incarica Vergani, accogliendo la sua gentile offerta, di procedere con la massima urgenza a fare i passi necessari al fine di:

- mettere in condizione gli AeC della graduatoria di prendere ai Mondiali i CC.II. cl. Libera, Biposti e Cat. Promozione; una decisione;
- rendere possibile, ove necessario, il ritiro di L-5 inutilizzati giacenti presso AeC assegnatari;
- ottenere dalla Sezione Sperimentale Volo a Vela le condizioni migliori possibili;
- accertare la possibilità di venire incontro alle difficoltà finanziarie degli AeC della graduatoria attraverso la stipulazione di mutui.

Al fine di non perdere altro tempo prezioso, la Commissione consente che Vergani e Morelli prendano eventuali decisioni di dettaglio direttamente di comune accordo, secondo la linea che ha ispirato l'operazione.

La Commissione altresì raccomanda al CF di consentire che, qualora l'operazione di revisione e potenziamento non risultasse possibile per n. 5 velivoli, il fondo di 135 milioni già stanziato sia utilizzato anche come contributo alla revisione di L-5 già potenziati (due dell'AVA, uno dell'AVAL) in ragione di L. 6 milioni per ogni velivolo. L'erogazione di questi contributi rientra infatti nella logica che ha ispirato l'intera operazione poiché il lavoro di revisione, accelerato per rendere i velivoli disponibili per i Mondiali, risulta gravato di maggiori costi, alla copertura dei quali è appunto finalizzato il contributo proposto.

3. ATTIVITA' SPORTIVA

3.1 Calendario Sportivo 1985: In base ai dati pervenuti esso risulta come segue:

- Trofeo Città di Torino - Torino: 25.4 - 5.5
- Campionato Italiano 15 m - Calcinatè: 18.5 - 26.5
- Campionato Italiano Standard - Alzate: 1.6 - 9.6
- IX Gara di Pentecoste - Rieti: 26.5 - 1.6
che si propone di spostare al 16.6 - 22.6
- VIII Coppa del Velino - Rieti: 7.7 - 13.7
- Campionati Mondiali - Rieti: 22.7 - 12.8
- Campionati Italiani Libera, Biposti e Prom. - Rieti: 15.8 - 25.8
- X Trofeo San Pedrino - Rieti: 1.9 - 7.8

3.2 Mondiali 1985:

3.2.1 Morelli riferisce sull'attività in corso e in particolare sulla riunione 7.12.84 della Direzione e di Gara, sul Bollettino n. 2 spedito prima di Natale e su alcuni problemi in attesa di urgente soluzione (Sud Africa, controllo militare su foto piloni, mensa da campo, riduzioni Alitalia).

3.2.2 Bilancio preventivo: La Commissione unanime propone al CF l'approvazione del bilancio preventivo che, allegato al presente verbale, ne forma parte integrante. In calce ad esso sono riportate alcune note esplicative essenziali per la sua corretta interpretazione.

3.3 Allenamento ns. pilota in Australia: Galli riferisce sull'esito

del periodo di addestramento già da tempo programmato e recentemente effettuato da Leonardo Brigliadori in Australia, nella zona che sarà teatro dei Mondiali 1987. Dalla relazione emergono indicazioni interessanti anche al fine di gestire l'accordo di reciprocità Rieti/Benalla in atto cogli australiani. La Commissione valuta positivamente l'esito dell'operazione.

3.4 Graduatoria Nazionale:

3.4.1 **Elenco gare qualificanti** ai fini della Graduatoria (vedasi verbale n. 20, 9.6.84, 2.2.2 e allegato) nel corso del 1985:

- Cat. I (F = 1): Mondiali 1985;
- Cat. II (F = 0,9): nessuna;
- Cat. III (F = 0,8): Campionati nazionali di alto livello (Italia, Francia, Germania, Gran Bretagna, Polonia, Sud Africa, USA, Australia);
Competizioni di alto livello (Campionati regionali tedeschi),
- Cat. IV (F = 0,7): Campionati Classi FAI di nazioni volovelisticamente progredite non comprese nella Cat. III (Austria, Belgio, Danimarca, Finlandia, Olanda, Argentina);
Campionato italiano Biposti;
Gare di Bailleau, Hahnweide, Issoudun, Vinon.
- Cat. V (F = 0,5): Tutte le altre gare nazionali italiane.

Altre gare, non elencate sopra, saranno classificate su richiesta dei piloti interessati, che dovrà essere presentata con congruo anticipo rispetto alla data della competizione stessa.

3.4.2 Modalità di applicazione:

- Riguardo ai Campionati Italiani, il punteggio per la Graduatoria verrà assegnato anche se, per mancato raggiungimento del necessario numero di concorrenti, la gara non risulterà valida ai fini dell'attribuzione del titolo.
- Ai Campionati Italiani 1986, il diritto a partecipare sarà determinato in base alla Graduatoria quale risulterà al 28.2.86. Gli organizzatori dei CC.II. dovranno indicare nel Regolamento il numero massimo di piloti italiani ammissibili in ogni classe.
- Nel caso che i CC.II. per le diverse classi si svolgano in periodi diversi, nei Campionati successivi al primo l'ammissibilità sarà determinata dando la precedenza ai piloti che hanno partecipato ai Campionati precedenti.
- Per la selezione dei piloti della Squadra Italiana ai Mondiali 1987 (Australia), la Graduatoria valida sarà quella al 31.8.86.

3.5 **Nuova strutturazione delle Classi FAI:** Il Presidente dà lettura di una bozza di circolare che la CIVV invierà a tutti gli AeC Nazionali in vista della decisione che verrà presa nella riunione CIVV del 21.3.85 sull'eventuale modifica dell'attuale struttura delle classi. E' necessario che il parere dell'AeCI sia maturato in tempo utile affinché possa essere portato alla riunione predetta.

I membri della Commissione presenti si impegnano ad informare su questo problema gli ambienti volovelistici; in particolare l'Ing. Cibic, attraverso la stampa e servendosi eventualmente dell'Ufficio Volo a Vela AeCI, curerà che tutti gli interessati abbiano la possibilità di esprimersi.

3.6 **Proposta di modifica al C.S. FAI, Sez. 3:** Viene discussa la proposta della CSC di modificare, portandola per esempio da 50 a 100 km, la distanza per l'insegna FAI d'argento, in considerazione delle aumentate prestazioni degli alianti attuali rispetto a quelle dell'epoca in cui fu fissata la distanza di 50 km (oltre 30 anni fa).

In considerazione delle mutate condizioni in cui tale prova viene oggi effettuata (ricorrendo, per es., ai punti remoti, per evitare costosi recuperi), la Commissione esprime a maggioranza parere negativo sulla proposta di modifica.

4. VARIE ED EVENTUALI

4.1 **AeCCVV:** La Commissione valuta unanimemente che la situazione finanziaria dell'AeCCVV, l'esame del tariffario e del calendario stages, la discussione della bozza di convenzione per i Mondiali 1985 dall'AeC stesso sottoposta, richiedono con urgenza una riunione ampiamente dedicata a questi argomenti, cui sia presente anche il Presidente dell'AeCCVV.

4.2 **Stazioni radio di bordo:** La Commissione segnala all'AeCI la necessità di intervenire presso il RAI e, ove occorra, il Ministero Poste e Telecomunicazioni per ottenere che sia consentito l'uso dei vecchi apparati ricetrasmittenti a suo tempo omologati (p.es.: Dittel HFS a 12 canali, Tecnel CR-12 ecc.) almeno limitatamente agli alianti impiegati nell'immediata prossimità dell'aeroporto di base (alianti scuola). Diversamente, applicando

l'attuale disposizione che obbliga all'impiego di costosi apparati di diverse caratteristiche, i Club andrebbero incontro a spese rilevanti che non appaiono giustificate.

Per le modalità e i dettagli dell'intervento la Commissione invita l'AeCI a contattare il Signor Roberto Monti, Vice Presidente dell'AVAL.

5. DATA, LUOGO, ODG PROSSIMA RIUNIONE

Si prega il Presidente AeCI di voler cortesemente autorizzare che la prossima riunione abbia luogo

Sabato, 2 Febbraio 1985, ore 10

a Milano (presso abitazione Vergani) col seguente OdG: 1. Comunicazioni - 2. AeCCVV. - 3. Provvedimenti per lo sviluppo dell'attività - 4. Attività sportiva - 5. Varie ed eventuali - 6. Data, luogo, OdG prossima riunione, e che alla stessa sia presente il Presidente AeCCVV.

La riunione ha termine alle ore 18.

per la Commissione
(il Presidente: *Piero Morelli*)

Allegato al verbale CVV n. 25, 12.1.85

PREVENTIVO SPESE MONDIALI 1985

S = Infrastrutture, I = Impianti, M = Attrezzature, P = Personale, C = Consumi, noleggi, allestimenti provvisori, assicurazioni.

A - PERIODO PREPARATORIO

S n. 3 prefabbricati piccoli + n. 1 prefabbricato servizi:	L.	70.000.000
I allacciamenti elettrici e idrici per detti:	L.	10.000.000
I impianto altoparlanti (potenziamento):	L.	2.000.000
C allacc. elettrici/idrici per mensa da campo:	L.	2.000.000
S preparazione terreno per estensione camping:	L.	3.000.000
C allacciamenti elettrici/idrici per detto:	L.	3.000.000
S nuovi cinesini per piste n. x L.	L.	—
S ampliamento area parcheggio alianti:	L.	3.000.000
S bonifica area vecchia aviorimessa	L.	150.000.000
installazione nuova aviorimessa:	L.	2.500.000
C segnaletica: n. 50 segnali x L. 50.000:	L.	—
C transenne - recinzioni:	L.	—
C allestimento aviorimessa Segreteria:	L.	10.000.000
C allestimento aviorimessa Briefing:	L.	2.000.000
C noleggio roulettes per villaggio internazionale:	L.	30.000.000
C n. 35 x 3 pennoni bandiere: 105 x L. 60.000:	L.	6.300.000
C noleggio n. 105 bandiere:	L.	—
C noleggio n. 10 tende militari:	L.	2.000.000
C noleggio n. 150 letti militari con materiale letterecio:	L.	1.000.000
C noleggio n. 150 stipetti:	L.	1.000.000
C noleggio n. 120 tavoli:	L.	500.000
C noleggio n. 500 sgabelli:	L.	500.000
M rinnovo laboratorio foto:	L.	3.000.000
C materiale per laboratorio foto:	L.	1.500.000
M tabelloni - bacheche:	L.	1.000.000
C software calcolatori:	L.	7.000.000
C interfaccia calcolatori/monitor:	L.	2.000.000
C impianto monitor:	L.	5.000.000
C riparazione "ground clock":	L.	2.000.000
C contrassegni persone n. 700 x L. 2.000:	L.	1.400.000
C contrassegni auto n. 250 x L. 1.000:	L.	250.000
C materiale di cortesia (medaglioni, medaglie guidoncini, distintivi, oggetti):	L.	5.000.000
C carta per bollettini classifiche, norme, giornale:	L.	2.000.000
M attrezzature per pesate alianti:	L.	3.500.000
M cavi di traino n. 120 x L. 20.000:	L.	2.400.000
C noleggio impianti cercapersone e walkie/talkie:	L.	2.000.000
M indumenti di identificazione per organizzazione:	L.	1.000.000
C carte geografiche TCI e aeronautiche:	L.	2.000.000
C pellicole (135 e Instamatic)	L.	—
n. 2 x 105 alianti x 19 gg. x L. 3.000:	L.	11.970.000
C Bollettini n. 2 e 3:	L.	3.000.000
C stampa regolamento:	L.	1.500.000
C stampa programma:	L.	5.000.000
C spese postali, telefoniche ecc. durante prep.:	L.	4.000.000
C rimborso spese viaggi durante preparazione:	L.	12.000.000

Totale parziale: L. 377.320.000

B - DURANTE E DOPO LA COMPETIZIONE

	Riporto:	L. 377.320.000
P diarie p. n. 50 persone da fuori zona a L. 36.000 nette x 23 gg.: 0,82:		L. 50.488.000
P diarie p. n. 30 persone della zona a L. 25.000 nette x 23 gg.: 0,82:		L. 21.037.000
P aiutanti «ground clock» e simili n. 5 x 15.000 x 23 gg.: 0,82:		L. 2.104.000
P missione + diaria a personale militare: ufficiale meteo n. 1 x 23 gg. x L. 60.000: sottuff. meteo n. 8 x 23 gg. x L. 60.000:		L. 1.380.000 L. 11.040.000
P persone ospitate (Johannessen, Wallington, Welch, Dentone, Lattimore, Roake, + 1) n. 7 x 20 gg. x L. 60.000:		L. 8.400.000
P trasferimenti personale fuori zona dell'organizz.		L. 15.000.000
C assicurazioni per personale e manifestazione:		L. 4.000.000
C noleggio n. 8 L-5 di Club: L/h 140.000 x 5 h:		L. 16.800.000
C noleggio n. 8 Robin di Club: L/h 110.000 x 15 h:		L. 13.200.000
C benzina L-5 n. 8 x lt/h 60 x 15 h x L/lt 1.800:		L. 12.960.000
C benzina Robin n. 8 x lt/h 40 x 15 h x L/lt 1.800:		L. 8.640.000
C noleggio Robin p. controllo su GC L. 1.100.000 x 3 h x L/lt 1.800:		L. 4.104.000
C consumo olio n. 16 x lt/h 1 x 15 h x L/lt 6.000:		L. 1.440.000
C noleggio n. 3 fotocopiatrici:		L. 1.500.000
C noleggio n. 8 macchine per scrivere:		L. 480.000
C installazione/uso n. 2 telex + perforatrici:		L. 3.000.000
P cronometristi:		L. 5.000.000
C telefoni p. organizzazione (n. 4), stampa (n. 2), pubblici (n. 2 a contatore, n. 2 a gettoni):		L. 10.000.000
C noleggio apparati radio:		L. 1.000.000
C servizio ambulanza:		L. 2.000.000
C servizio infermeria:		L. 2.000.000
C servizio antincendio:		L. 2.000.000
C elicottero soccorso:		L. —
P servizio vigilanza diurno e notturno (carabinieri, metronotte, civili reclutati sul posto):		L. 8.000.000
P impresa per pulizie:		L. 5.000.000
P impresa per logistica:		L. 5.000.000
C spese di rappresentanza: rinfreschi:		L. 1.500.000
C spese di rappresentanza: ospitalità:		L. 1.000.000
C richieste da AeCCVV (*):		L. 46.500.000
C varie ed eventuali imprevidite:		L. 10.000.000
	Totale spese:	<u>L. 659.663.000</u>

RIASSUNTO SPESE

Infrastrutture (S):	L. 226.000.000 + ?	
Impianti (I):	L. 12.000.000	
Attrezzature (M):	L. 10.900.000	
		L. 248.900.000 + ?
Totale spese investim. Personale (P):	L. 133.949.000	
Consumi, noleggi, allestimenti provvis., assicurazioni (C):	L. 276.814.000 + ?	
		L. 410.763.000 + ?
Totale spese di consumo		<u>L. 659.663.000 + ?</u>

ENTRATE PREVISTE

n. 81 quote iscrizione x \$ 750 x L/S 1.900	L. 115.425.000
n. 81 aerotraining x 16 gg. x \$ 15 x L/S 1.900	L. 36.936.000
Stanziamiento previsto su Cap. 41:	L. 148.000.000
Contributo Enti locali di Rieti:	L. ?
Contributo CONI:	L. ?
	<u>L. 300.361.000 + ?</u>

NOTE:

- I punti interrogativi indicano spese ed entrate che non si è (alla data del 12.1.85) in grado di valutare.
- Le spese (S + I) possono gravare sui contributi promessi dagli Enti locali reatini.
- Nelle entrate per quote di iscrizione sono state omesse le 5 iscrizioni australiane (accordo di reciprocità) e le 4 iscrizioni italiane.
- La spesa contrassegnata con (*) è puramente indicativa in quanto deve essere ancora concordata con l'AeCCVV, che peraltro richiede un importo superiore.

- Lo scoperto dovrebbe essere colmato con fondi CONI e, se consentito, con eventuale eccedenza dei contributi Enti reatini.
- Le spese per attività OSTIV sono state omesse nella speranza di coprirle con contributi extra.

P. Morelli

VERBALE N. 26

Milano, 2 febbraio 1985, ore 10

Presenti:

Smilian CIBIC, membro
Egidio GALLI, membro
Gianfranco MARTEN PEROLINO, membro
Piero MORELLI, presidente
Walter VERGANI, membro
Iginio GUAGNELLINI, Presidente CSC
Carlo MARCHETTI, Consigliere Federale V.V.
Attilio PRONZATI, Presidente AeCCVV, invitato
Ferruccio PILUDU, membro C.O. Mondiali 85, invitato
Roberto MANZONI, membro C.O. Mondiali 85, invitato

Ordine del Giorno:

- Comunicazioni - 2. AeCCVV - 3. Provvedimenti per lo sviluppo dell'attività - 4. Attività sportiva - 5. Varie ed eventuali - 6. Data, luogo, OdG prossima riunione.

1. COMUNICAZIONI

1.1 **Decesso Dr. G. Stedfeldt:** L'Ing. Cibic comunica la triste notizia. La Commissione si inchina riverente alla memoria dell'illustre medico di cui ricorda i contributi scientifici nel campo della medicina aeronautica e l'affettuosa generosa assistenza prestata al ns. T. Col. Rovesti durante i Mondiali di Volo a Vela 1972 a Vrsac, Jugoslavia.

La Commissione segnala al Presidente AeCI l'opportunità di esprimere condoglianze all'Aero Club di Germania.

1.2 **Scambi internazionali:** Con riferimento al foglio S/MLD/sm 424, 16.1.85 dell'AeCI, la Commissione esprime vivo interesse per la possibilità di scambio ivi segnalata, anche in considerazione del fatto che gli oneri relativi sono a carico del CONI.

Campi di particolare interesse sono: attività didattica di pilotaggio a tutti i livelli; aerotecnica; aeronavigabilità; meteorologia applicata al volo a vela.

Sedi estere: centri nazionali di volo a vela, in particolare in Francia, Germania e Polonia; corsi, seminari, riunioni organizzate dall'OSTIV, periodicamente e non, in varie sedi, solitamente europee.

Enti presso i quali potrebbero essere ospitati rappresentanti stranieri: AeCCVV; i più importanti AeC che svolgono attività di volo a vela.

Periodi: preferibilmente da aprile a settembre.

Si prega l'AeCI di tenere informata la Commissione delle pratiche al riguardo.

1.3 **Lamentele AeC Svizzera per interferenze radio:** Esaminata e valutata la documentazione inviata dall'AeCI con foglio TO/AD/lp 435, 16.1.85, la Commissione esprime i seguenti pareri e osservazioni:

- E' opportuno che la documentazione suddetta sia inviata per opportuna conoscenza ai Club che svolgono attività di V.V. nella zona interessata.
- Risulta che le frequenze normalmente usate dai piloti di aliante nelle comunicazioni aria/aria e terra/aria sono le 123.5 e 122.6 MHz.
- Risulta altresì che comunicazioni radio avvengono, anche su altre frequenze, tra piloti italiani e svizzeri per concorde desiderio degli stessi e su intesa diretta.
- Al fine di dare all'AeC elvetico una prima risposta concreta è necessario disporre dei dati forniti dai Club interessati, cui va pertanto richiesto di comunicare quali sono le frequenze utilizzate.

1.4 **Normativa:** Il Consigliere Marchetti porta a conoscenza della Commissione, che non lo ha mai ricevuto direttamente, lo studio del Comandante Barberi accompagnato da foglio AeCI TO/D/12137, 12.12.84, indirizzato ai Club.

La Commissione giudica inopportuno l'invio dello studio predetto agli Aero Club, anche perchè esso, pur estremamente apprezzabile nel suo intento, contiene suggerimenti ed opinioni discutibili.

La Commissione ricorda che da tempo, di comune accordo con Civilavia (vedasi verbale n. 14, 2/3.12.83, p.to 2) è stata istituita una «Sottocommissione per i rapporti con Civilavia» di cui fanno parte Elio Chiarotti, Carlo Marchetti e Gianfranco Marten Perolino. Il documento in questione dovrebbe pertanto essere preventivamente vagliato da tale Sottocommissione.

Si invita pertanto l'AeCI a voler seguire questa via sia, pur tardivamente, per il documento in questione sia per documenti o comunicazioni future.

2. AERO CLUB CENTRALE VOLO A VELA

2.1 Considerazioni generali: La Commissione, rivolta al Presidente AeCCVV Dott. Attilio Pronzati, da pochi mesi in carica, gli espone il proprio doveroso intendimento di procedere a una verifica globale dell'attività dell'AeCCVV, non appena le perverrà la documentazione necessaria, allo scopo di confrontare la «produzione» (stages, gare minori, corsi istruttori) con i costi (in particolare, i contributi diretti e indiretti elargiti dall'AeCI). Se da questa verifica risultasse che gli stessi obiettivi istituzionali che sono alla base dell'esistenza dell'AeCCVV possono essere raggiunti diversamente con minori oneri, la Commissione, nell'interesse del volo a vela italiano, non esiterebbe a prospettare soluzioni alternative all'AeCI, come ritiene sia suo preciso compito e dovere.

Il Presidente AeCCVV Pronzati concorda su questa impostazione ed espone il suo programma di massima tendente a far divenire l'AeCCVV un grosso centro di performance a livello europeo, aperto ai piloti stranieri. Base essenziale di qualsiasi programma è la conoscenza precisa della situazione amministrativa e contabile, attualmente indecifrabile, per cui, egli informa, ha dato incarico a un professionista di mettere ordine e prestargli la relativa documentazione, che sarà sua premura portare a conoscenza della Commissione.

La Commissione esprime apprezzamento per i propositi espressi dal Presidente AeCCVV e fiducia nel suo operato; riconosce altresì che occorre un congruo periodo di tempo affinché gli effetti della sua azione possano cominciare a manifestarsi.

2.2 Tariffe: La Commissione esprime parere favorevole sulle tariffe 1985 proposte dall'AeCCVV e riportate sull'Allegato A al presente verbale.

2.3 Calendario stages e gare: La Commissione esprime parere favorevole sul calendario proposto dall'AeCCVV e riportato nell'Allegato B al presente verbale. Sull'opportunità di uno slittamento della Gara di Pentecoste dal 26.5-1.6 al 16.6.-22.6 si è già espressa nella precedente riunione (verbale n. 25, 12.1.85, 3.1).

2.4 Soci AeCCVV: La Commissione ribadisce che solo i già soci di altri Aero Club possono essere accettati come soci dell'AeCCVV.

2.5 Prestazioni dell'AeCCVV per i Mondiali 1985: Viene esaminata e discussa in dettaglio una bozza di convenzione fra l'AeCCVV e l'organizzazione dei Mondiali, predisposta dall'AeCCVV stesso.

La Commissione riconosce che l'AeCCVV debba essere indennizzato, nelle circostanze attuali, per i mancati introiti conseguenti allo svolgimento dei Mondiali.

La Commissione propone al C.F. AeCI di accettare la valutazione di tale indennizzo in L. 36,5 milioni (come già riportato nel Bilancio Preventivo dei Mondiali 1985). Tale somma è comprensiva di: a) noleggio aerei (indipendentemente dal fatto che essi vengano o meno effettivamente noleggiati); b) prestazioni del personale; c) quota spese generali (inclusa l'officina).

La Commissione valuta inoltre che per l'impiego dei suoi rimorchiatori vengano corrisposte all'AeCCVV L/h 140.000 per gli L-5 e L/h 110.000 per i Robin, al netto delle spese per i carburanti, lubrificanti ed eventuali ricambi.

La possibilità di corrispondere altri indennizzi potrà essere valutata solo a consuntivo.

3. PROVVEDIMENTI PER LO SVILUPPO DELL'ATTIVITA'

3.1 Operazione L-5: L'operazione presenta risvolti finanziari che richiedono ulteriori accertamenti. Vergani si impegna ad approfondirli e a concertare con Marchetti e Morelli una soluzione in tempi brevi, sulle linee già indicate dalla Commissione.

3.2 Premi brevetto: La Commissione ribadisce quanto già espresso nel verbale n. 16, 11.2.84, e in particolare quanto qui riportato:

a) I ritardi nella corresponsione vanificano lo scopo dei contributi. E' pertanto essenziale che essi siano corrisposti con sollecitudine.

b) L'ammontare del contributo «ad personam», riservato ai

giovani, deve essere noto «a priori» e deve essere quindi prefissato. Esso deve essere versato all'Aero Club a favore della persona, ma «vincolato» presso il Club ed un utilizzo in ore di volo entro un certo termine, trascorso il quale viene incorporato dal Club.

c) La restante parte disponibile del fondo stanziato sui Cap. 50 e 62, detratte le somme destinate ai premi per attività sportiva, viene corrisposta agli AeC in funzione del numero di brevetti.

d) Il numero di brevetti che costituisce il divisore della somma di cui al punto (c) non deve includere i brevetti ITA (Ist. Tecnici Aeron.).

e) Dai premi «ad personam» vanno esclusi i brevettati ITA e AM.

f) Sarebbe opportuno che alle provvidenze per attività aerodidattica e aerosportiva corrispondessero due distinti capitoli di bilancio, pur riferendosi ciascuno di essi a tutte le specialità.

La Commissione aggiunge che, visti i costi di brevetto attuali, l'ammontare del premio dovrebbe essere di almeno L. 1.000.000.

4. ATTIVITA' SPORTIVA

4.1 Selezione piloti per Mondiali 1985: La Commissione, udite le osservazioni fatte dal Presidente CSC, anche a nome del Presidente AeCI, conferma di ritenere valide le considerazioni su cui il Commissario Tecnico si è basato per la proposta di selezione di cui al verbale n. 22, 28.9.84, 3.3, e di ritenere la stessa finalizzata al miglior piazzamento possibile dei nostri piloti.

4.2 Graduatoria Nazionale: Dopo approfondita discussione, la Commissione propone le seguenti modifiche al paragrafo 3.4 del verbale n. 25, 12.1.85: nel sottopar. 3.4.1:

— Cat. I (F = 1): nessuna

— Cat. II (F = 0,9): nessuna

— Cat. III (F = 0,8): Mondiali 1985; campionati nazionali di alto livello (ecc. ecc.)
(tutto il resto invariato).

(Il motivo di questa modifica risiede nell'opportunità, in questo prima applicazione della Graduatoria e solo in questa, di non favorire i piloti che parteciperanno ai Mondiali '85 rispetto agli altri).

Nel sottopar 3.4.2: aggiungere come secondo punto:

— Riguardo al Campionato Italiano Biposti, il punteggio per la Graduatoria verrà attribuito solo al pilota titolare della iscrizione.

4.3 Mondiali 1985:

4.3.1 Preventivo spese: Il Sig. Piludu fa notare che nel preventivo trasmesso dalla Commissione con verbale n. 25, 12.1.85, non figura la voce: «sistemazione viaria interna: L. 110 milioni», che va pertanto aggiunta.

4.3.2 Comitato di Coordinamento: Relazionata dal Sig. Piludu sulle perplessità manifestate dall'AeCI in merito alla proposta di nomina di tale Comitato, riesaminato a fondo l'argomento, la Commissione ribadisce la propria proposta, concordata con il C.O. uscente e di cui al verbale n. 24, 17.11.84, 4.5, e invita Piludu e Marchetti a farsi portatori presso l'AeCI dei chiarimenti al riguardo.

4.3.3 Sponsorizzazioni: Sentita la relazione dei Signori Manzoni e Piludu, membri del C.O. uscente e del Comitato di Coordinamento di cui si è proposta la costituzione, da cui risulta peraltro che sono state contattate numerose Ditte (di cui la Commissione tiene a disposizione l'elenco), la Commissione propone di nominare la «AMK, Idee per la comunicazione» agenzia ufficiale per la sponsorizzazione dei Campionati Mondiali di Volo a Vela 1985, autorizzandola a contatti preliminari con Enti pubblici e privati e delegando al Comitato di Coordinamento l'incarico di vagliarne e formalizzarne le diverse proposte.

Le proposte di sponsorizzazione, in termini di contributi e di cessioni di spazio o di servizi, dovranno essere sottoposti a questa Commissione per opportuna approvazione.

L'Agenzia AMK sopracitata risulta aver curato la sponsorizzazione dei Campionati Mondiali di Canottaggio 1982 a Piediluco.

4.3.4 Priorità: La Commissione rammenta che nell'ordine di priorità delle infrastrutture da realizzare a Rieti sono al primo posto i quattro prefabbricati, i quali dovranno risultare installati, e con gli allacciamenti effettuati, non oltre il 15.6.85 onde consentire, con un minimo margine di tempo, l'installazione in essi ed il collaudo di apparecchiature meteo, impianti fotografici,

computer e interfacciate impianto monitor, apparecchi per stampa e fascicolatura, telex, telefoni ed altri ancora.

5. VARIE ED EVENTUALI

5.1 **Ae.C. Sabina:** La Commissione prende atto della relazione dell'assemblea dei volovelisti 10.11.84 ed esprime un plauso per l'attività svolta, in costante progresso, e concretatasi negli ultimi cinque anni in un totale di 61 brevetti, oltre 2000 ore di volo alianti e oltre 900 ore di volo trainer.

Riconosce giusta l'aspirazione a volare nella misura massima compatibile con le esigenze operative ed agonistiche anche durante le varie competizioni che si svolgono a Rieti e invita pertanto l'AeC Sabina a prendere tempestivi contatti a tal fine coi C.O. e le D.G. delle varie competizioni. Questi ultimi sono pertanto invitati alla massima possibile disponibilità al riguardo.

In merito all'uso delle infrastrutture (camping, palazzina ecc.) dell'AeCCVV nei periodi di non utilizzazione, l'AeC Sabina e l'AeCCVV sono invitati a cercare un accordo, eventualmente regolato da una convenzione.

Riguardo ai restanti argomenti (sede, trainer, pista), la Commissione assicura che esprimerà i suoi pareri nei tempi e sedi opportune e raccomanda frattanto all'AeC Sabina di non assumere iniziative al riguardo fuori dell'ambito dell'AeCI e dei suoi organi.

5.2 **Informazione ai Club:** La Commissione ritiene necessario che l'AeCI faccia invio a tutti gli Enti volovelistici (contemporaneamente all'invio ai membri della Commissione) delle comunicazioni relative a gare, manifestazioni, iniziative varie, soprattutto estere. Ciò allo scopo di evitare che la periferia venga a conoscenza degli eventi con un ritardo tale da rendere non più possibili eventuali adesioni.

Il Consigliere Marchetti è pregato di curare e seguire l'attuazione di quanto sopra.

6. DATA, LUOGO, ODG PROSSIMA RIUNIONE

Si prega il Presidente AeCI di voler cortesemente autorizzare che la prossima riunione abbia luogo

Sabato 16 Marzo 1985, ore 11

ad Asiago (Vicenza) presso l'abitazione dell'Ing. Cibic, col seguente OdG: 1. Comunicazioni - 2. Provvedimenti per lo sviluppo dell'attività - 3. Attività sportiva - 4. Varie ed Eventuali - 5. Data, luogo OdG prossima riunione.

La riunione ha termine alle ore 20.

per la Commissione
(il Presidente: *Piero Morelli*)

Allegato A al verbale n. 26

TARIFFE 1985

Tutti i piloti italiani che chiedono di accedere ai servizi dell'AeCCVV devono dimostrare la loro iscrizione ad un AeC periferico.

- Associazione all'AeCCVV (obbligatoria) per il 1985 L. 20.000
- Iscrizione agli stages (max. 2 rim./g.) L. 400.000
- Stages con aliante proprio e con massimo di 2 rimorchi/g. L. 250.000
- Prenotazione allo stages - a perdere in caso di mancata partecipazione L. 150.000

Tariffe per piloti italiani non iscritti a stages — già soci di AeC periferici — che richiedono servizi all'AeCCVV:

- Traini: a 700 m L. 25.000
- a 1.000 m L. 30.000

Tariffa invernale per affitto aliante giornaliero, tariffe valide dal 1.10.84 al 20.4.85:

- Monoposto L. 15.000/h - Biposto L. 20.000/h dopo le prime due ore gratuito.

Tariffa alianti non invernale:

- fino a 30' - Monoposto L. 18.000 - Biposto L. 20.000
- fino a 90' - Monoposto L. 35.000 - Biposto L. 40.000
- oltre 90' - Monoposto L. 50.000 - Biposto L. 60.000

Affitto alianti per gare a Rieti (per tutti i gg. programmati di gara, senza tener conto dei gg. volativi + i gg. di allenamento):
— L. 70.000 al giorno.

Tariffe per alianti ceduti per Campionati decentrati (secondo disponibilità), franco Rieti + 3 gg. di franchigia per il trasporto

di A/R oltre i gg. di gara:

- L. 850.000.

Tariffe per piloti non cittadini italiani:

- Quota d'iscrizione all'AeCCVV (obbligatoria) L. 100.000 (da pagarsi anche utilizzando alianti di proprietà)
- Rimorchi: a 700 m L. 30.000 - a 1000 m L. 40.000

— Affitto alianti:

- fino a 60' mono L. 35.000 - biposto L. 45.000
- fino a 90' mono L. 50.000 - biposto L. 60.000
- oltre mono L. 80.000 - biposto L. 100.000

— Tariffe noleggio per periodi: stages o competizioni

alta stagione: giugno, luglio, agosto:

- al giorno: mono L. 100.000 - bip. L. 120.000
- in bassa stagione, al giorno: mono L. 80.000 - bip. L. 100.000

Tariffe per servizi a terra come già previsto.

Norma per l'assegnazione alianti a piloti italiani per campionati decentrati:

Iscrizioni aperte fino al 15.1.1985.

Entro il 31.1.1985 estrazione a sorte in caso di maggior domanda che di disponibilità d'offerta dei mezzi.

Gli estratti dovranno inviare conferma definitiva accompagnata da acconto di L. 200.000 - entro il 15.2.1985.

L'estrazione non è cedibile per cui chi dovesse rinunciare fa automaticamente entrare il nome del successivo pilota estratto.

Allegato B al verbale n. 26

STAGES AeCCVV 1985

- 21 aprile - 27 aprile — 28 aprile - 4 maggio
- 5 maggio - 11 maggio — 12 maggio - 18 maggio
- 19 maggio - 25 maggio — 26 maggio - 1 giugno
- IX Gara di Pentecoste
- 2 giugno - 8 giugno — 9 giugno - 15 giugno
- 16 giugno - 22 giugno — 23 giugno - 29 giugno
- 30 giugno - 6 luglio — 7 luglio - 13 luglio
- VIII Coppa del Velino
- 25 agosto - 31 agosto — 1 settembre - 7 settembre
- X Trofeo San Pedrino

VERBALE N. 27

Asiago, 16 marzo 1985, ore 11

Presenti con voto deliberativo:

- Smilian CIBIC, membro
- Egidio GALLI, membro
- Gianfranco MARTEN PEROLINO, membro
- Piero MORELLI, presidente
- Walter VERGANI, membro

Presenti con voto consultivo:

- Iginio GUAGNELLINI, Presidente CSC
- Carlo MARCHETTI, Consigliere Federale V.V.

Ordine del Giorno:

- 1. Comunicazioni - 2. Provvedimenti per lo sviluppo dell'attività - 3. Attività sportiva - 4. Varie ed eventuali - 5. Data, luogo, OdG prossima riunione.

1. COMUNICAZIONI

1.1 **Scomparsa di F.X. Wortmann:** Il Presidente comunica la notizia del decesso del Prof. Franz Xaver Wortmann, avvenuto a Stoccarda il 16 gennaio. La Commissione si inchina riverente alla memoria dell'illustre scienziato di cui ricorda i contributi scientifici nel campo dell'aerodinamica dei profili subsonici, che hanno determinato un clamoroso salto di qualità nelle prestazioni degli alianti a partire dai primi anni '60.

Proposta: La Commissione propone unanime che il Presidente AeCI esprima le condoglianze dell'AeCI all'AeC di Germania.

1.2 **Verbale n. 26:** Vergani chiede che nel punto 4.1 di detto verbale sia specificato che la Commissione ha espresso il suo parere con 4 voti favorevoli e il suo contrario.

Proposta: Apportare la modifica e prendere atto.

1.3 **3^a Conferenza sicurezza volo** (Roma, 23 e 24 marzo 1985):

Proposta: La Commissione delega il Consigliere Marchetti ed eventualmente il Com.te Bergomi, se disponibile, a rappresentarla.

1.4 **Normativa:** Con riferimento al punto 1.4 del verbale n. 26,

il Consigliere Marchetti riferisce che il Direttore Generale AeCI non ha accettato il punto di vista ivi espresso.

La Commissione, cui è riconosciuta istituzionalmente la competenza che invece il Direttore Generale non è tenuto ad avere e normalmente non ha, ribadisce che documenti come quello del Com.te Barberi debbano, prima di essere divulgati, essere vagliati da parte della Commissione. Ciò rientra perfettamente nello spirito degli accordi di cui al verbale n. 14 del 2 e 3.12.83 e corrisponde al pensiero allora espresso di persona dal Com.te Schreiber e dai suoi collaboratori. Il vaglio della Commissione rappresenta un momento qualificante dell'attività dell'AeCI che dovrebbe pertanto compiacersene. La stessa Civilavia non può che giovarsi della messa a punto di un documento, pur apprezzabilissimo nel suo intento, che altrimenti sarebbe parzialmente disatteso, nuocendo così fra l'altro alla sua stessa immagine.

Proposta: Il C.F. discute l'argomento e si esprime al riguardo. Se il suo parere risultasse negativo, la Commissione chiede che, trattandosi di problema di fondo con risvolti che vanno ben al di là del caso contingente, l'argomento sia dibattuto in un ambito allargato.

2. PROVVEDIMENTI PER LO SVILUPPO DELL'ATTIVITA'

2.1 Operazione L-5: Vergani e Marchetti relazionano sulla situazione attuale, da cui risulta che l'AeC Lucca ha rinunciato.

Proposta: La Commissione unanime propone che: (a) se il numero dei velivoli si riduce, la somma stanziata venga equiripartita fra i restanti; (b) che sia revocata l'assegnazione dell'L-5 all'AeC Lucca chiedendo nel contempo che il velivolo sia messo a disposizione di un incaricato al ritiro; (c) che sia comunicato agli AeC interessati che, se non dimostrano l'avvenuta ordinazione del lavoro di potenziamento e modifica, essi perdono il diritto al contributo.

2.2 Reperimento fondi per revisione urgente L-5: In relazione alle esigenze dei prossimi Mondiali, la Commissione ha già espresso l'opportunità che alcuni AeC siano messi in condizione di far effettuare d'urgenza la revisione di L-5 da mettere poi a disposizione per la manifestazione (vedasi verbale n. 25, 12.1.85, 2.5) ultimo capoverso). Ai due velivoli dell'AVA e a quello dell'AVALL si aggiunge ora quello dell'AeC Vicenza.

Proposta: La Commissione unanime propone che la copertura dell'operazione sia assicurata con l'entrata per noleggio alianti (valutabile in circa 20/30 milioni), omessa nel bilancio preventivo allegato al verbale n. 25.

3. ATTIVITA' SPORTIVA

3.1 Campionati Italiani:

Proposta: La Commissione unanime propone: (a) che l'approvazione dei relativi Regolamenti sia demandata a Cibic e Vergani, d'intesa con il Presidente CSC; (b) che i Campionati Classi Libera e Biposti e Categoria Promozione siano affidati all'AeCCVV; (c) che l'AeCCVV stesso sia invitato a proporre un Comitato Organizzatore; (d) che la Direzione di Gara sia affidata al Sig. Wolfram Pramstraller dell'AeC Roma.

3.2 Mondiali 1985:

3.2.1 Comitato Organizzatore: Il Presidente informa che, in base a indicazioni fornite dal CONI, si è reso necessario istituire un Comitato Organizzatore che va ad aggiungersi ai già esistenti Comitato di Coordinamento, Comitato Operativo Locale e Direzione di Gara, e che esso risulta composto, in base a proposta formulata dai membri stessi della Commissione interpellati singolarmente data l'urgenza, da: Ing. Cibic (Presidente), Prof. Mario Girardi, Prof. Patrizio Nuccio.

Proposta: La Commissione unanime raccomanda all'AeCI che, a pochi mesi dall'evento, si eviti in ogni modo possibile che i numerosi Comitati interferiscano e che venga di conseguenza intralciato il compito assai gravoso che, in questa fase (conclusiva di tre anni di lavoro), è necessario sia esplicito in senso direttivo e unificante dal gruppo di sette persone denominato Direzione di Gara.

3.2.2 Bilancio preventivo: La Commissione prende visione della elaborazione del bilancio preventivo di massima (a suo tempo approvato e allegato al verbale n. 25) predisposta da Marchetti, Girardi e Piludu e illustrata dal Consigliere Marchetti; ne valuta positivamente gli schemi adottati, necessari in relazione alle esigenze amministrative/contabili dell'AeCI; esprime a Marchetti, Girardi e Piludu il proprio apprezzamento per l'egregio lavoro svolto.

Proposta: La Commissione unanime delega a Cibic, Morelli e Marchetti il compito di mettere a punto la nuova stesura in tempo utile per la riunione C.F. del 29.3. p.v.

3.2.3 Spese prioritarie: La Commissione riconosce l'esigenza prioritaria delle spese seguenti, da gravare sul Cap. 84:

— n. 2 prefabbricati per servizi sportivi	L. 38.000.000
+ n. 1 per servizi:	L. 6.000.000
— allacciamenti idrico e elettrico dei predetti:	L. 8.000.000
— arredamento interno dei predetti:	L. 14.000.000
— n. 2 carrelli trasporto alianti LS-4:	
Totale:	L. 66.000.000

e, altresì, del completamento rete viaria interna e segnalazione piste sull'aeroporto di Rieti, da gravare su fondi Enti Locali reatini.

Proposta: Approvare le spese di cui sopra e avviare con urgenza le pratiche relative.

3.2.4 Partecipazione AeCI a Mondiali 1985: La Commissione approva il seguente preventivo di spesa (per allenamenti e competizione) presentato dal Commissario Tecnico Zoli, cui la Commissione stessa lo ha richiesto in attesa della designazione di un Capo Missione. Il preventivo corrisponde alla cifra stanziata nel bilancio preventivo 1985 (verbali n. 23, 13.10.85, p.to 2, e n. 24, 17.11.85, 4.1).

— Vitto e alloggio:	L. 12.500.000
— Trasferimenti e recuperi:	L. 3.000.000
— Assicurazioni:	L. 1.500.000
— Noleggio photo-time:	L. 1.000.000
— Noleggio, ricevitore MeteoSat:	L. 500.000
— Rappresentanza:	L. 500.000
— Varie:	L. 1.000.000
Totale:	L. 20.000.000

La Commissione apprezza il criterio di stretta economia cui il preventivo è ispirato.

Proposta: Approvare il preventivo di cui sopra, in attesa che il Capo Missione sia individuato e nominato. Ciò consentirà di mettere intanto a disposizione di Angelo Zoli (cui possono essere conferite temporaneamente le funzioni di Capo Missione) il 20% della somma totale. Il Capo Missione sarà vincolato alla accettazione del preventivo predetto.

3.3 Graduatoria Nazionale: A complemento di quanto stabilito nei verbali n. 25, 12.1.85, 3.4 e n. 26, 2.2.85, 4.2, va aggiunto in Cat. IV (F = 0,7) il Campionato Italiano cosiddetto «Categoria Promozione».

Proposta: Ottenuto il benessere della CSC, inviare con urgenza a tutti i Club volovelistici una circolare contenente le norme che presiedono alla formazione della Graduatoria Nazionale e la classificazione in categorie delle gare riconosciute valide per l'anno 1985. Per la stesura e/o revisione del testo è gentilmente disponibile l'Ing. Cibic.

3.4 Offerta AeC Polonia: Con lettera 18.2.85 inviata all'AeCI, l'AeC di Polonia propone di continuare lo scambio di piloti che ha già avuto inizio lo scorso anno, chiedendo ospitalità per due settimane che precedono i Mondiali 1985 presso un Club nella zona di Rieti per 4 piloti e relative squadre. In cambio, offrono ospitalità a nostri piloti ai Campionati Polacchi (Lisie Katy, 200 km NNW di Varsavia, 26.5 - 9.6.85).

La Commissione, visto il successo con cui è stato avviato lo scambio lo scorso anno, esprime parere favorevole all'accogliamento della proposta.

Proposta: L'AeCI è invitato a scrivere una lettera di adesione all'AeC di Polonia, demandando al C.O. Mondiali 1985 il compito di definire nei dettagli le modalità dello scambio per quanto riguarda l'anno corrente. Per il 1986 la Commissione fornirà ulteriori elementi (l'AeC Polonia, infatti, estende la sua offerta di ritorno anche al 1986).

4. VARIE ED EVENTUALI

4.1 Convegno Giuridico a Rieti: Con il titolo «Il Diritto della Navigazione con particolare riferimento al Volo a Vela», tale convegno avrà luogo a Rieti, presso la Scuola allievi sottufficiali e guardie forestali di Cittaducale, il 22 e 23 giugno 1985, per iniziativa del Consiglio dell'Ordine degli Avvocati della Provincia di Rieti (lettera all'AeCI, 22.2.85). La Commissione valuta con interesse e curiosità l'iniziativa, cui ritiene che l'AeCI debba dare una qualche forma di adesione e supporto morale.

Proposta: E' opportuno che l'AeCI scriva una lettera di apprezzamento e offra di essere rappresentato all'inaugurazione. L'occasione può essere offerta da una riunione della Commissione e/o della Direzione di Gara dei Mondiali 85, da fissare a Rieti in concomitanza.

4.2 Aviorimessa AeCCVV: La Commissione dà parere favorevole all'avvio da parte AeCCVV dei lavori relativi alla nuova aviorimessa per l'officina, alla cui copertura finanziaria l'AeCCVV stesso provvederà con fondi degli Enti locali reatini, come previsto dal programma di realizzazione di infrastrutture per i Mondiali 85, da tempo approvato dal C.F.

Proposta: Che il C.F. ratifichi il benessere predetto.

4.3 Associazione Volovelistica «Carlo Deslex»: La Commissione ha avuto in Asiago, attraverso il contatto con gli esponenti dell'Associazione e una rapida visita alle infrastrutture di cui dispone, un'impressione molto favorevole circa l'attività svolta, il numero rapidamente crescente dei piloti, i collegamenti internazionali, le prospettive future.

La Commissione esprime un plauso all'attività dell'Associazione che onora la gloriosa tradizione di Asiago nel campo del volo a vela. Auspica nel contempo che l'AeCI individui per essa una soddisfacente collocazione come Ente federato o nell'ambito di un Ente federato, risolvendo adeguatamente i problemi di compatibilità, convivenza e collaborazione con gli Aero Club di Vicenza e di Thiene che operano nella stessa Provincia.

Proposta: La Commissione unanime chiede che l'AeCI riesamini le richieste presentate in proposito dall'Associazione in questione, in relazione alle quali la Commissione dichiara la propria disponibilità a livello consultivo.

5. DATA, LUOGO, OdG PROSSIMA RIUNIONE

Si prega il Presidente AeCI di voler cortesemente autorizzare che la prossima riunione abbia luogo

Venerdì, 10 Maggio 1985, ore 18

a Milano (presso abitazione Sig. Vergani), col seguente OdG:

1. Comunicazioni - 2. Provvedimenti per lo sviluppo dell'attività - 3. Attività sportiva - 4. Varie ed eventuali - 5. Data, luogo, OdG prossima riunione.

La riunione ha termine alle ore 20.

per la Commissione
(il Presidente: *Piero Morelli*)



I QUADERNI DI

VOLO
A
VELA



Centro Studi del Volo a Vela Alpino

Richiedetelo direttamente alla Rivista

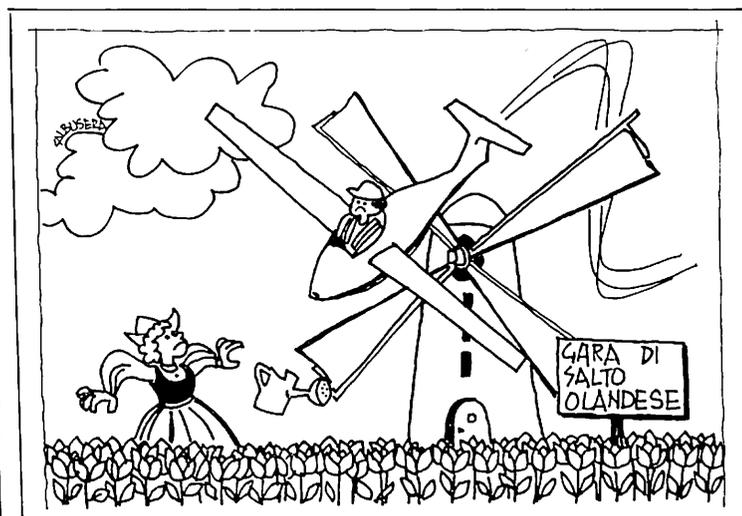
Il Calendario sportivo per il 1985

- dal 25 al 28 aprile (event. + 4/5 maggio), Torino
13ª edizione del «Trofeo Città di Torino»:
concorrenti divisi in due categorie:
 - SPORT: piloti con insegna d'argento ma non d'insegna superiore completa
 - SUPER: piloti di categoria nazionale e/o titolari di insegna d'oro o superiore
- dal 18 al 26 maggio, Varese, Calcinate del Pesce
Campionato italiano, classe 15 metri,
organizzato dall'AVAL
- dal 1º al 9 giugno, Alzate Brianza
Campionato italiano, classe Standard,
organizzato dall'AVM
- dal 16 al 22 giugno, Rieti
9ª edizione della «Gara di Pentecoste»,
organizzata dall'AeCCVV
- dal 7 al 13 luglio, Rieti
8ª edizione della «Coppa del Velino»,
organizzata dall'AeCCVV
- dal 28 luglio al 12 agosto, (allenamenti dal 22 luglio),
Rieti
19.mi Campionati Mondiali, classi F.A.I.,
organizzati dall'Ae.C. d'Italia
- dal 15 al 25 agosto, Rieti
Campionato italiano classe Libera, Biposti e Categoria
Promozione, organizzati dall'AeCCVV
- dal 1º al 7 settembre, Rieti
10ª edizione del «Trofeo San Pedrino»,
organizzato dall'AeCCVV

Oltre alle diverse gare sociali ed interclub disputate localmente (delle quali vorremmo sempre avere dettagliate notizie da pubblicare), rimangono aperte le seguenti prove:

- Trofeo «Nello Valzania» per voli di distanza superiori ai 600 km in linea retta;
- Trofeo «Giacchino v. Kalckreuth» per voli di oltre mille chilometri in andata e ritorno sull'arco alpino;
- Gran Premio Calcinata-Agropoli, per voli di distanza verso Sud superiori a 750 kkm.

I Regolamenti delle tre suddette prove, già pubblicati su VOLO A VELA, possono essere richiesti alla Redazione della rivista.



- **DAI**
UNA MANO ALLA TUA RIVISTA
- **FAI**
PUBBLICITÀ SULLE

**PAGINE DI
PAGINE DI
PAGINE DI**

**VOLO
A
VELA**



- **SAI**
QUANTA SIMPATIA
ACQUISTI.....
CON POCA SPESA ?

ASPETTIAMO LA TUA INSERZIONE!

RIVOLGITI A NOI
OD ALLA REDAZIONE TERRITORIALE
PIU' VICINA



VOLO A VELA
 AL SERVIZIO
 DEI VOLOVELISTI
 CHE SEMPRE
 PIU' NUMEROSI
 SVOLGONO
 ATTIVITA'
 PRESSO
 L'AERO CLUB
 CENTRALE DI RIETI

Pubblichiamo e ripubblicheremo un elenco di indirizzi che possono tornare utili agli amici volovelisti che sempre più numerosi scendono a Rieti.

Questo elenco non ha la pretesa di essere completo, è stato unicamente fatto in base ad almeno un'esperienza diretta nella quale non sono stati chiesti sconti ma siamo stati accolti con simpatia.

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

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

HOTEL VILLA TIZZI - RISTORANTE

Tel. 0746/688956

Poggio Bustone - RIETI

GRANDE ALBERGO QUATTRO STAGIONI

Direz.: A. Colangeli

Tel. 0746/43306-47705 - RIETI

HOTEL MIRAMONTI (da Checco)

Piazza Oberdan 7

Tel. 0746/41333-43350 - RIETI

HOTEL BLU - 2ª cat.

Via Salaria per l'Aquila, 18

Tel. 0746/43064 - RIETI

HOTEL SERENA

Viale della Gioventù 17

Tel. 0746/45343 - RIETI

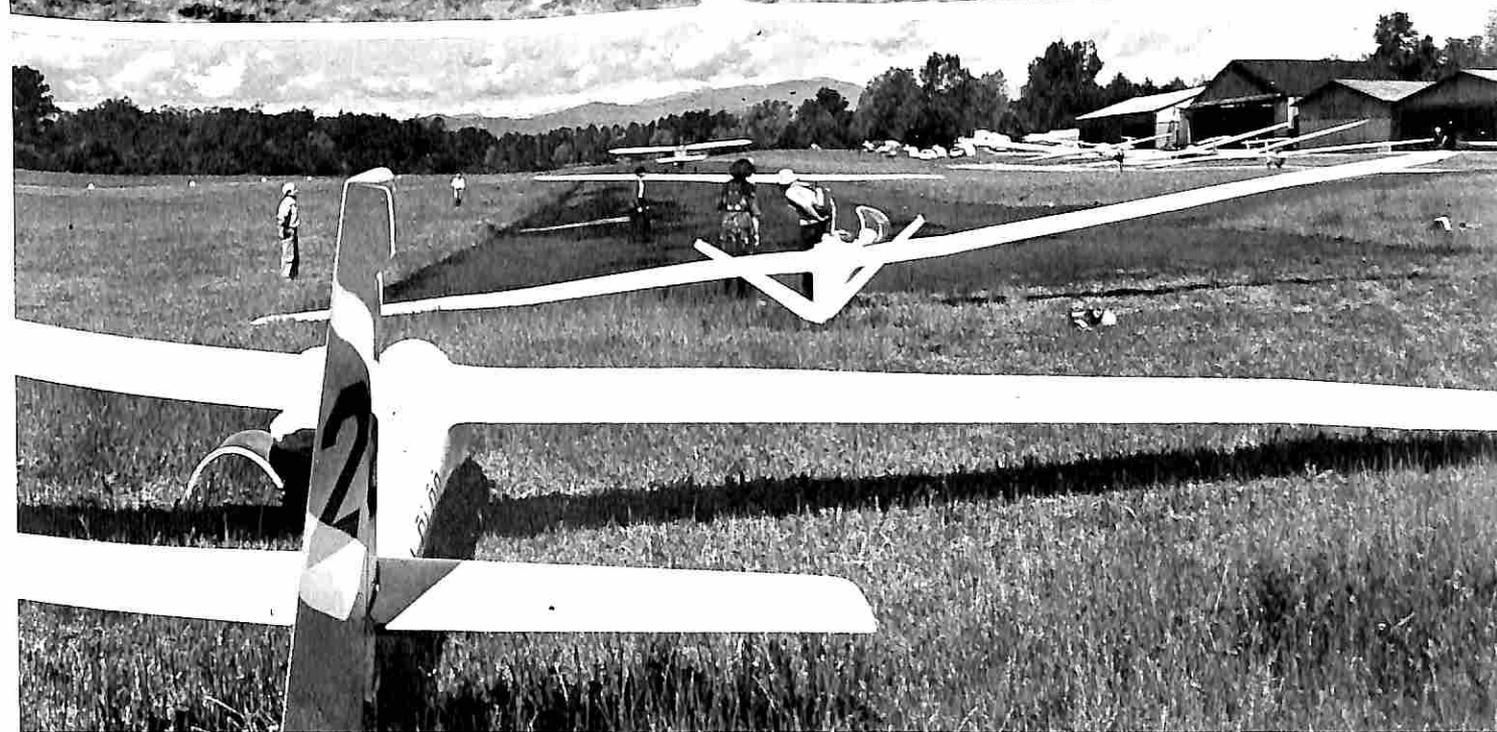
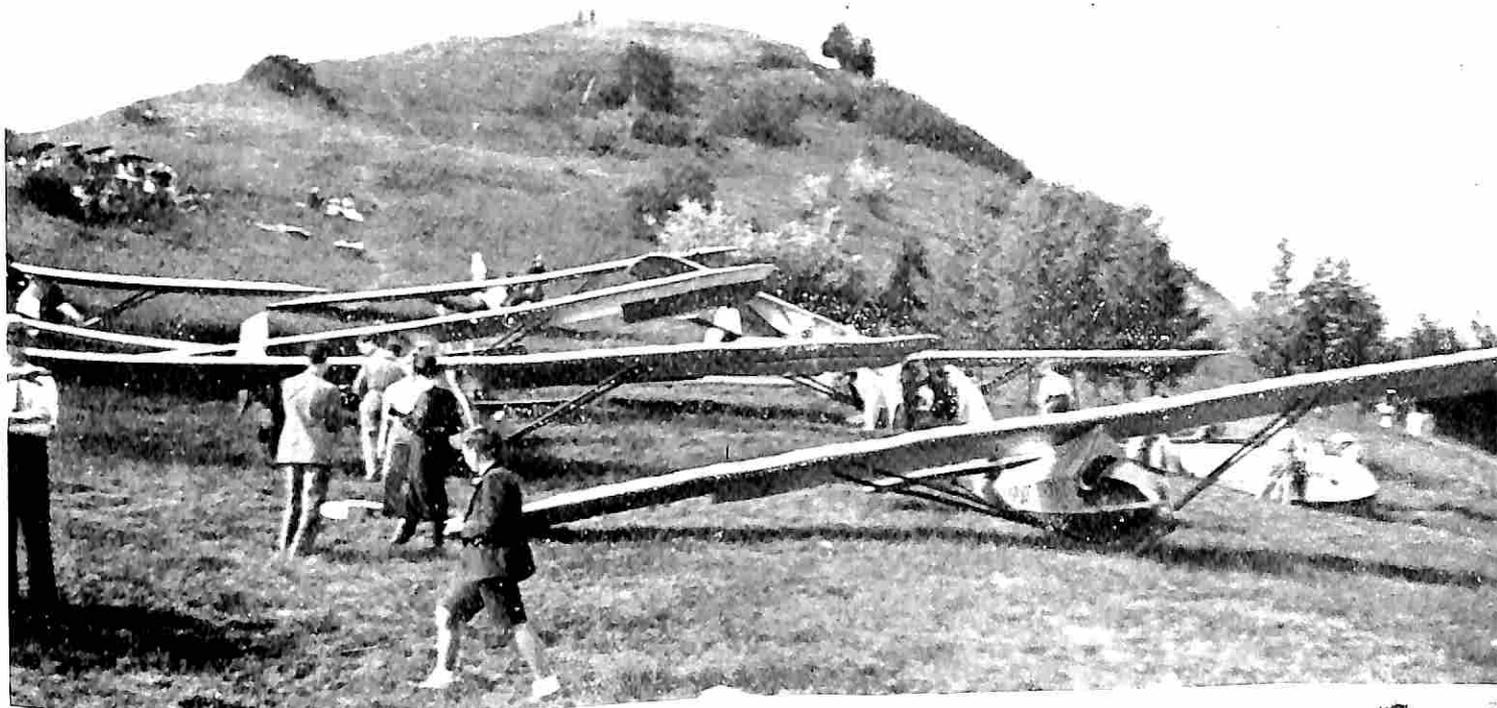
RISTORANTE TEATRO FLAVIO (da Adelmo)

Via Garibaldi 247

Tel. 0746/44392 - RIETI

<p>RISTORANTE CHECCO AL CALICE D'ORO Via Marchetti 10 Tel. 0746/44271 - RIETI</p>	<p>PASTICCERIA E GELATERIA «S. HONORE'» Via Cintia 154 Tel. 0746/47723 - RIETI</p>
<p>RISTORANTE VOLO A VELA Al vostro servizio sul campo di volo</p>	<p>RISTORANTE «DA MARIA» Morro Reatino - RIETI Tel. 0746/648074</p>
<p>TAPIS VOLANT Tappeti orientali, cineserie, oggettistica P.za M. Vittori, 2 - Tel. 480168 - RIETI</p>	<p>BOUTIQUE DEL REGALO GIOIELLERIA Cesare Amici - Via Cintia 97 Tel. 0746/47713 - RIETI</p>
<p>GRASSI SPORT Piazza Vittorio Emanuele 13 - RIETI</p>	<p>PORCELLANE CRISTALLERIA ARGENTERIA De Angelis Elio Via Velinia - RIETI</p>
<p>ACCONCIATORE PER UOMO Bizzarri Domenico Via Pennina 37-a - RIETI</p>	<p>«IDILLIO» - Barber Shop Piazza Vittorio Emanuele 12 - RIETI</p>
<p>MUSICA - SPORT Luciani Aimone Via Cintia 83 - Tel. 45103 - RIETI</p>	<p>CARTOLIBRERIA SAPERE Viale Maraini - RIETI</p>
<p>TORREFAZIONE OLIMPICA Osvaldo Faraglia Viale Matteucci 86-92 - RIETI</p>	<p>FARMACIA COLANGELI Via Pescheria 5 - Tel. 41368 RIETI</p>
<p>STAZIONE RIFORMIMENTO ESSO Angelucci Nazzareno Piazza XXIII Settembre Tel. 0746/43712 - RIETI</p>	<p>ELETTRAUTO RINALDI ANTONIO Via Paolessi 50-52 - RIETI</p>

Oltre cinquant'anni di volo a vela



A.V.A.L.
Aeroclub Volovelistico Alta Lombardia
VARESE - Calcinate del Pesce

Ad ogni azienda possiamo dedicare molto del nostro tempo e della nostra esperienza,

per risolvere ogni problema di organizzazione e gestione.

Siamo un centro
di elaborazione
e organizzazione
dotato di 1 Siste-
ma di registrazio-
ne CMC, 1 Siste-
ma IBM 360/40,
2 Unità nastro, 7

Unità disco, 1 Lettore di schede, 1 Perforatore
di schede, 2 Stampanti di cui una fuori linea collegata
al Sistema di registrazione CMC.

Siamo in grado di assicurare, con specifica
competenza, prestazioni altamente
qualificate ad aziende di ogni tipo e dimensione,
sia industriali che commerciali.

Il nostro servizio é "flessibile" alle esigenze dei clienti
sia che già dispongano di un Centro e desiderino
potenziarne le capacità operative, sia che
non ritengano di installare in proprio un Centro
di Elaborazione Dati per la contabilità generale, IVA,
amministrazione del personale, gestione magazzini,
gestione delle vendite.



Un servizio su misura.

SELORG
Servizi Elaborazione e
Organizzazione srl

Noverasco - Opera (Milano)
Via Enrico Fermi, 3/5/7
Tel. 02/5242746-9

Glasfaser Italiana s.r.l.

24030 VALBREMBO - BG - Via delle Ghiaie, 3 - telefono 035/631011

VENDITA ALIANTI E MOTOALIANTI: GROB - SCHEMP/HIRTH - CENTRAIR - SCHNEIDER - GLASER & DIRKS

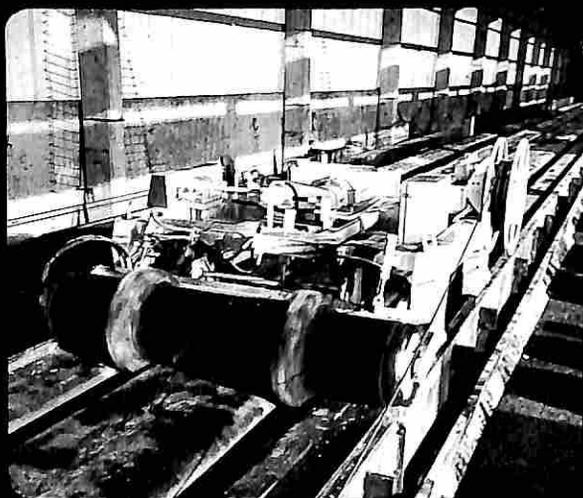
STRUMENTI A CAPSULA	:	Winter e Bohli
BUSSOLE	:	Schanz, Bohli, Airpath
VARIOMETRI ELETTRICI	:	Westerboer, Cambridge, Zander, Peschges, Ilec, Blumenauer, TTI Thermalling Turn Indicator
RADIO DI BORDO E PORTATILI	:	Becker AR 3201 B, Dittel G.m.b.H., Avionic Dittel, Genave
BAROGRAFI	:	meccanici Winter, elettrici Aerograf
FOTOTIME	:	macchine fotografiche con dispositivo orario ed impulso per barografo Aerograf
DRÄGER	:	esclusiva impianti ossigeno per alianti ed aviazione generale (nuovi impianti Oxiport)
STAZIONE DI SERVIZIO	:	per grandi riparazioni e revisioni di tutti i modelli di alianti ed inoltre velivoli Stinson, Robin, Socata, Piper, Zlin ed altri
SERVIZIO STRUMENTI	:	controlli periodici e messe a punto. Calibratura barografi per insegne FAI
SERVIZIO RADIO	:	installazioni e controlli al banco, riparazioni Becker, Dittel, Genave
ESCLUSIVISTA PIRAZZOLI	:	rimorchi a due assi omologati a norme europee. Nostra cassonatura in vetroresina integrale anche in kit di montaggio
FORNITO MAGAZZINO RICAMBI:	:	strumenti e radio

TUTTO PER L'ALIANTE

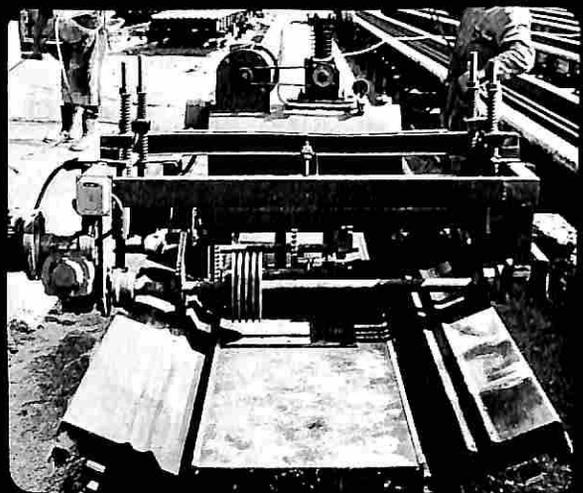
Sull'aeroporto di Valbrembo, 5 Km. a Ovest Nord-Ovest di Bergamo, pista 020-200, frequenza in uso 122,6 MHZ.

la spazzola

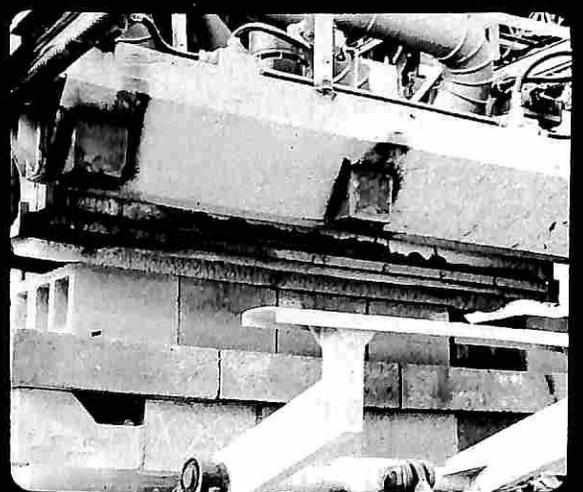
impianto e macchina
costruiti dalla Ditta
BIANCHI CASSEFORME
Parma



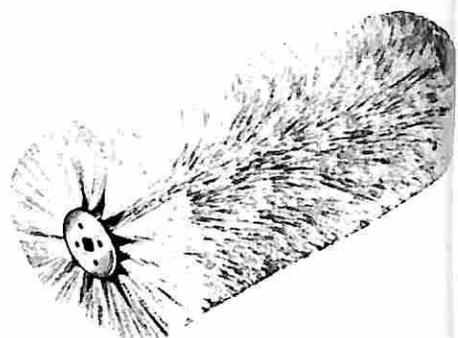
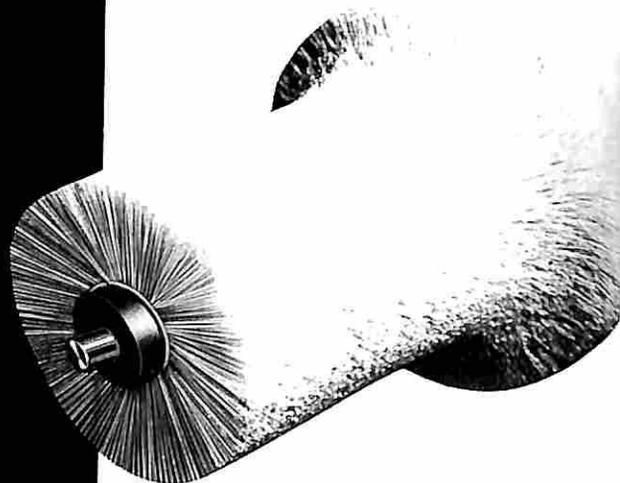
*per la pulizia
dei casseri per travi
in C.A. precompresso*



*per la pulizia delle
piste di getto solai in
cemento + polistirolo*



*per la pulizia dei
piani in refrattario dei
carrelli porta mattoni
dopo la disipatura*



***una soluzione
moderna
per i problemi
dell'edilizia moderna***

fit società
italiana
tecnospazzole

40033 CASALECCHIO di RENO (B)
tel. 051-571201-13
telex: 212841 SITECN-I

Volare silente!

*Una leggera scossa e poi
lo strisciar su fiori ed erba
di grande prato
e sfiorando innanzi in veloce
galleggiar nell'aria
con «tue» grandi ali!*

*Ed allor con esse
t'impenni nel cielo...
e sempre più t'innalzi
e digià godi il volar silente
dal solo tenue frusciar dell'aria
su fusolera, su ali... ali!*

*Poi, in buona quota
il distaccarsi del cavetto
dal «trainar d'aquiloni»
(... ricordi, quando fanciullo,
gioioso ne innalzavi correndo...?)
e ti trovi libero da ogni terrestre impegno.*

*Ora sei solo
e davanti e sotto hai il «mondo»...:
i campi, i monti, i boschi, i paesi...
e tu, divenuto istintivo uomo-uccello,
scruti poi il «sopra», anelando
amiche nubi.*

*... E in quel meravigliante
bagno di aerea solitudine
— di pace e rischiar giudizioso
in salir (... e salir «umano» ...)
con volar puro —
t'immergi oltre ed oltre...*

*e ne gioisci
e gelosamente solo ne gioirai
anche dopo...:
il «dopo» ch'è di tutte
le possibil cose nate
dalla Madre Terra!*

ENZO GIULIANI

Brev. «C» di volo a vela, n. 18
Asiago, agosto 1937

Perchè volare?

Nulla accade per caso! Nessun luogo è lontano e ogni fatto immaginario è perfettamente realizzabile. Mettila come vuoi, ma quando per anni sogni di poter volare, un giorno la bellezza della realtà supererà sempre quella del sogno. Il sogno deve quindi essere certezza, non importa quando, ma tu **sai** che volerai a dispetto di tutto e di tutti. Il «quando» non dipenderà dalla volontà, bensì da quella bonaria aura di follia che distingue certune persone restie a lasciarsi intrappolare in luoghi e perimetri limitati.

Cosa sti spinge a volare, eh? La natura stessa dell'uomo, l'eterno esploratore, il curioso che in passato solcava gli oceani verso mete ignote e in tempi più recenti si è sollevato in aria, «aviatore rompicollo», dopo un sogno durato millenni, per vedere di più, e l'astronauta che ha cominciato a rosicchiare lo spazio di «casa nostra» pronto a spingersi nel nero infinito fino a chissà dove, alla ricerca di chissà cosa...

Poche ma importanti domande stanno all'origine di tutta questa agitazione: chi sono? Da dove vengo? Dove sono diretto? La risposta, se risposta esiste, non sarà facile da trovare.

Volare alla maniera di «Richard»...: il gabbiano Jonathan Livingston, Illusioni, Biplano. Richard nei suoi libri volava per il bello, per la perfezione, per rammentare alla gente che la gloria esiste ancora, e che facciamo parte di un universo grande e magnifico. Grazie ad essi impari (o riimpari) a volare con amore poichè quando sei «su», l'affetto che ti lega alle tue montagne, ai boschi, ai laghi, ai tuoi amici rimasti «giù», diventa veramente incommensurabile. Senti quasi un brivido dentro di te, avveri i tuoi sogni di ragazzo e ti muovi in uno spazio che nessuno più ti contiene.

Sei a seimila metri, respiri a fatica ma ti senti bene. Un po' leggero forse, nel vuoto ma circondato da una realtà impalpabile e impagabile. Hai scalato le nubi, ci sei entrato e la luce è scomparsa, ne sei uscito più in alto, un po' lento e sbandato, col vago sospetto che il «Costruttore delle Nubi» abbia un po' alzato il gomito la sera prima o che si sia preso gioco di te. Chi ha potuto ammirare da vicino un poderoso «cumulo congesto» può tentare di spiegare il significato di potenza, disordine e imponente bellezza.

Il tuo aliante si comporta bene e, tra una «cattedrale gotica» e una «cascata del Niagara», fila via dolce e felpato con appena un sussurro. Sotto di te, negli squarci tra le nubi, la tua casa e gli «altri». Poi il controllo regionale, preoccupatissimo per la tua incolumità, ti comunica via radio che è ora di iniziare la lunga discesa se hai intenzione di atterrare ancora con la luce del giorno. La ragione ti dice di obbedire anche se il cuore è restio a seguire il consiglio. Lì si stà bene ed è bello.

La ragione prevale: «arrivederci controllo regionale, e grazie!».

Esci dal corridoio aereo e giù in volo a vista verso il suolo.

Ti concedi anche qualche «giro di vite», tanto per non perdere l'abitudine. Sei quasi al campo d'aviazione ormai, con un po' di broncio. Sempre, quando scendi, ti rattristi un po'. Ma passa presto, tanto, pensi, domani o dopo andrò «su» di nuovo.

Il «quando», esattamente, non ha importanza: il tempo è il nemico di chi ha paura di invecchiare. Il volo è al di fuori del tempo: è la vita.

GVV Ticino

L'alchimia del pelo

Quando le idee sono chiare, è bene rimescolarle con forza e farle intorbire! Altrimenti si rischia di uscire dalla tragicomica realtà del malcostume del nostro meraviglioso Paese. Voglio parlarvi, con il vostro permesso, dei Campionati Italiani 1985!

Decentrando i Campionati dall'abituale sede di Rieti, i Volovelisti tutti, o quasi (vedi quelli del centro-sud) si sono dimostrati soddisfatti. Vicinanza del teatro delle competizioni, ferie da usare in tempi diversi dalla «massa», costi di partecipazione ridotti, possibilità, per la maggior parte, di dormire a casa propria ecc. ecc., fanno gradire ai nordici Piloti questa novità del decentramento.

Naturalmente, organizzando i Campionati in Lombardia, ecco farsi luce la praticità, la bonomia e l'efficienza che caratterizza il costume di questa Regione. Così, si parla di organizzazioni semplificate e ridotte all'osso, di fotocopie per foto piloni a norme FAI, di rinunce a «contributi» dell'Ae.C.I., di cronometristi non ufficiali ecc., il tutto all'insegna delle tre qualità di cui sopra.

Non starò a disquisire su questi argomenti, anche se la rinuncia ai «contributi Ae.C.I.» mi sembra MOSTRUOSA (altri Enti non penserebbero ad altro) ma vorrei mettere il dito su di una piaga. Ecco la questione in breve: i Campionati decentrati, vedranno lo svolgimento degli stessi, divisi in tre classi, su tre Campi di Volo diversi. Da qui, la preoccupazione di avere pochi concorrenti, soprattutto nelle classi std. e libera. Da qui, la Grande Pensata: perchè, per rinforzare la std., non facciamo correre insieme i CORSA con i flaps bloccati? Ed ecco il frulla-idee che partendo innesca il famosissimo motto «poche idee... ma ben confuse!»! La situazione degli std. in Italia è abbastanza chiara: un Discus sicuro e l'altro probabile per i Campionati, cinque SL4, di cui uno o due inutilizzabili, per il resto vecchie generazioni di Cirrus, Libelle ecc. I fortunati che potranno disporre degli std. della nuova generazione, sono così individuati tra i quattro o i cinque, quindi un numero assai limitato. Costoro, insieme al loro indiscutibile talento avranno il vantaggio di quattro o cinque punti in più di efficienza rispetto a coloro che sono in possesso di alianti vecchierelli. Da qui, il ricorso a quei tanto discussi handicap che tanto hanno fatto e tanto faranno discutere. Allora per alimentare la discussione e la confusione, ecco la famosa «pensata»: mettiamo in questa classe anche i CORSA!

Ci siamo indignati quando abbiamo scoperto che ai Campionati Europei classe CLUB, erano ammessi alianti std. con il carrello bloccato, perchè a nostro parere, se si voleva migliorare i CLUB, era doveroso fare migliorie a queste macchine e non declassarne altre migliori. Quando ci fu l'avvento degli alianti in fibra di vetro, nessuno si sognò di renderli PELOSI (uno dei tanti mezzi per peggiorarne l'efficienza) per equipararli ai vari M100, Passero ecc. Adesso ci indignamo a sentire che per «RIMPOLPARE» una classe, bisogna ricorrere, per i CORSA, all'alchimia dell'aliante PELOSO. Perchè una volta innescato questo processo, qualcuno vorrà attuarlo anche per la LIBERA, che di alianti ne ha meno che la std.

Ed allora tutto quanto enunciato attraverso queste colonne da quel nostro simpaticone di Cibic — «La classe libera stà per morire!!» — sarà confutabile, perchè ben altre tre classi potrebbero portare ossigeno alla moritura. Risultato: orgia di handicap!!

Finisco lo sproloquio: bisogna affrontare la realtà del numero di alianti a disposizione per ciascuna classe e soprattutto dei Piloti che hanno a disposizione alianti delle due o tre classi. Non vergognamoci quindi di fare un Campionato con 20 o 25 alianti. Facciamolo bene! Altrimenti bisognerà tornare a Rieti con la partecipazione di tutte

le classi e con il consapevole pericolo di non avere il numero necessario a fare un campionato per classe!

E poi a me, l'idea della CORSA con la std. ... — «ma pare 'na strunz...!!».

Charlye Masters

Lettere al Direttore

Spett. Redazione,

sono un giovane appassionato del volo e da qualche anno ho, di fatto, — scoperto — il volo a vela. Grazie ad un voletto fatto sopra Campo dei Fiori in compagnia di un simpaticissimo — e giovane — pilota (Luca Monti) ho realizzato quanto sia affascinante questo silenzioso modo di volare; inoltre curiosando in aeroclub, ho visto come, anche in termini di costi, il V.V. è «abbastanza» accessibile anche per uno studente universitario che dipenda ancora economicamente dalla famiglia come me.

Da quel volo ho cercato di saperne di più su questa attività ma le uniche pubblicazioni che sono riuscito a trovare sono stati alcuni numeri della Vs. rivista e il bel libro (sempre pubblicato da Voi): «Ali Silenziose nel Mondo». Al di là di queste pubblicazioni non sono riuscito a trovare nient'altro: vani, infatti, i miei tentativi di ricerca anche in librerie specializzate (quelle che conosco sono a Milano).

Tra parentesi in una di esse («la libreria dello sport») mi è stato risposto che avevano ricevuto numerose richieste (di giovani) in tal senso ma che non erano riusciti a trovare niente (ovvero: signori fate un po' più di proselitismo perchè la voglia di volare c'è).

Ci sono libri per tutto, da come friggere le uova in mille e un modo, ai corsi in venti lezioni di tibetano ma a proposito del Volo a Vela nulla?

E' una disciplina così trascurata?

Che in Italia il V.V. non fosse popolare (come del resto credo, tutti i modi che permettono all'uomo di staccare le zampe da terra) lo sapevo, ma che anche la pubblicistica fosse così scarsa (se paragonata ad altre attività non certo diffuse) non lo immaginavo.

Da qui la decisione di rivolgermi all'unica fonte di mia conoscenza per cercare di sapere se:

- esistono in Italia librerie fornite di materiale in proposito;
- eventualmente i titoli di libri di lingua straniera (inglese) sull'argomento recuperabili tramite librerie internazionali.

Be', a questo punto non posso che ringraziarVi dell'attenzione e con l'impegno che quanto prima cercherò di abbozzarvi alla Vs. rivista Vi porgo i miei migliori saluti.

Ambrogio Rossetti

Caro Ambrogio,

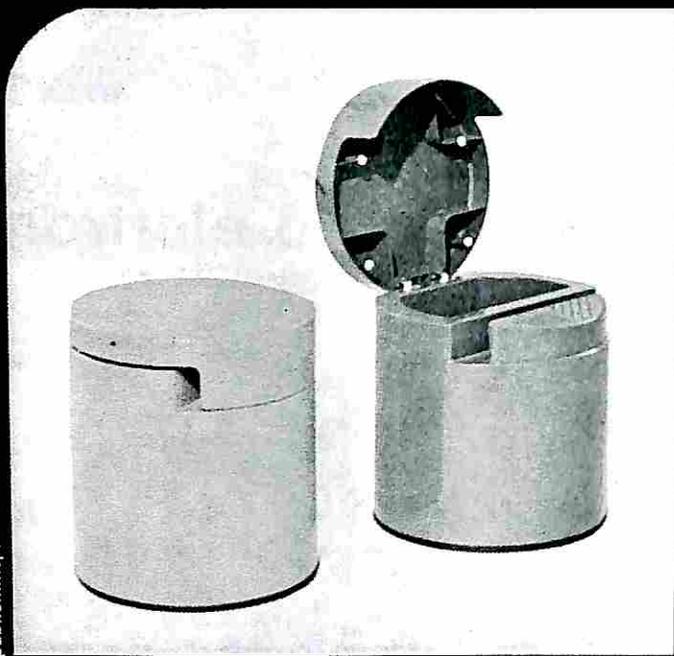
hai fatto centro al primo colpo: l'abbastanza tra virgolette, le librerie sprovviste e l'impopolarità di chi vuol staccare le zampe, stanno ad indicare che hai le idee chiare.

Il guaio è che c'è un milione di persone che vorrebbero saper friggere uova e solo qualche centinaio in cerca di impopolarità.

Abbi fede, comunque, stiamo predisponendo un elenco dei libri, stranieri purtroppo, che parlano di volo a vela ed appena completo lo pubblicheremo.

Un cordiale arrivederci,

Lorenzo Scavino



coordinati per bagno

Accessori per bagno della collezione ILMA
Ecco quattro idee novità pratiche e funzionali.
Rinnovate il vostro bagno, fatelo 'diverso, da come
lo avete sempre avuto.
Se anche nelle piccole cose cercate estetica e
qualità, allora lasciatevi tentare dai coordinati
per bagno della ILMA Plastica e della ILMA Tappeti

nelle foto:

sgabello Rolle / specchiera Selva / sedile Onde e tappeti mod. 570

PLASTICA
ilma

21026 OLTRONA DI GAVIRATE/VARESE