

VOLO
A
VELA



DICEMBRE 1985

N. 173

La Rivista dei Volovelisti Italiani



BIMESTRALE

VALIDITA' DI UNA FORMULA



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

1946 - 1986

"QUARANT'ANNI!"

Nel chiudere quest'ultimo numero del 1985 ci viene spontanea qualche riflessione che ci richiama al tempo andato.

Oggi viviamo sempre di corsa e quando ci capita di trovare il tempo per una riflessione, non manchiamo mai di rilevare quanto il passato sia trascorso velocemente.

Quello a venire è sempre più lungo. Ne sanno qualcosa i nostri lettori (almeno quelli che ci scrivono per reclamare) quando noi incappiamo nei mega-ritardi!

Quarant'anni! Una volta si incominciava a vivere.

Quarant'anni fà! Il 1946! Il primo dopo l'immane tragedia della guerra. Si ricominciava a vivere.

Nel grandioso anche se ancor tragico quadro dell'umano operare mille e mille iniziative manifestavano la concreta volontà di vivere e di... volare.

Si ricostruivano le case ma anche i teatri, le chiese ma anche le palestre. Insieme al corpo riprendeva a vivere anche lo spirito. Nascevano nuovi figli e prendevano forma nuove imprese pionieristiche. Non poteva essere diversamente.

In sordina, ovviamente, riprendeva a pulsare anche l'opera appassionata e tenace di Plinio Rovesti che, proprio in quel 1946, portava alla luce VOLO A VELA!

E quel figlio di buona donna che è il nostro volo a vela acquisiva, a pieno titolo, un altro padre!

Malgrado il parto fosse stato felice, ben presto iniziarono i guai con forzate pause ed alterne vicende. Gli ostacoli non mancarono ma mai si spense la volontà di continuare, tant'è che siamo ancora qui!

E con tanta voglia di festeggiare questi quarant'anni.

Insieme torneremo al tempo andato raccogliendo le impressioni e le difficoltà dell'epoca, ma cercheremo anche di scrutare verso il tempo a venire, sollecitando le previsioni per quello che ci attende.

Non stenderemo un bilancio statistico ma un insieme di momenti vissuti, di ostacoli superati, di imprese ardue che solo la cocciutaggine di dilettanti impegnati a lavorare per altri dilettanti poteva affrontare e spesso portare a buon fine.

Salvaguardando sempre la più ampia libertà di opinioni per tutti i volovelisti.

E' in questo spirito che chiediamo a tutti collaborazione, abbonamenti (anche quelli sostenitori), pubblicità e... pazienza per le nostre manchevolezze.

Senza dimenticare che ci occorrono notizie e suggerimenti per continuare la Rivolta di Abele!

Nei sei numeri che usciranno datati 1986 troverete ogni volta una copia ed un estratto dei primi sei numeri usciti nel 1946.

E' l'omaggio di VOLO A VELA ai suoi lettori in quanto vogliamo vivere questo anniversario... «all'altezza dei nostri sogni».

Grazie amici,

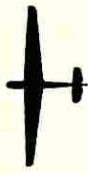
Lorenzo Scavino

N.B. - Contrariamente a quanto sempre avvenuto nel passato, i numeri del 1986 verranno inviati solo a chi avrà rinnovato l'abbonamento.

Informazioni circa le inserzioni pubblicitarie possono essere richieste alle redazioni di VARESE, Aeroporto «Paolo Contri» - tel. 0332/310073 oppure di COMO, Via Partigiani, 30 - tel. 031/266636.



VOLO A VELA



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

DICEMBRE 1985

N. 173

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. 200.000
ordinario L. 50.000
cumulativo L. 45.000

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

SOMMARIO:

1946/1986 - Quarant'anni	285
El Nino	295
Rieti 1985: ultime interviste	297
a parer mio	299
Alianti oldtimer realizzati da Klaus Heyn	300
TET: un sistema di punteggio	302
Un motoraiò a vela	303
Tornando a casa	304
OSTIV: un pizzico di statuto - XX congresso	305
Notizie dai campi di volo	307
Ultimissime	310
Briefing «Due Torri»	315
Plaimont 86	321
Navigazione aerea	322
I lavori della Commissione di Specialità	323
Volo a Vela al servizio dei volovellisti	335

Inserto:

V.I.P. - Rotta energetica
Competizioni 1986 a Rieti

IN COPERTINA:

Il Terminillo in versione invernale, da una foto partecipante al Concorso «Nubi ed Ali Silenziose n. 2» scattata da Antonino Desti.

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.

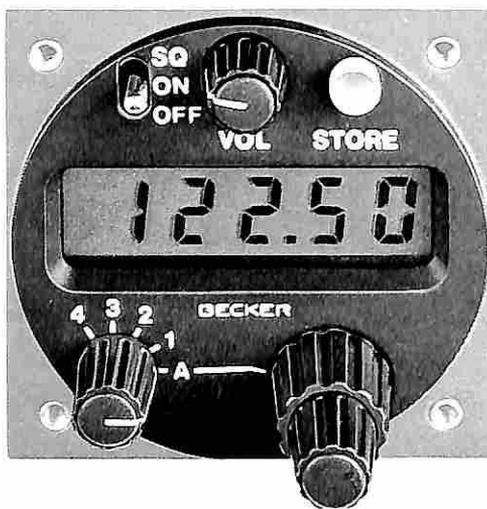
Formato strumento piccolo
(diametro 58 mm).

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



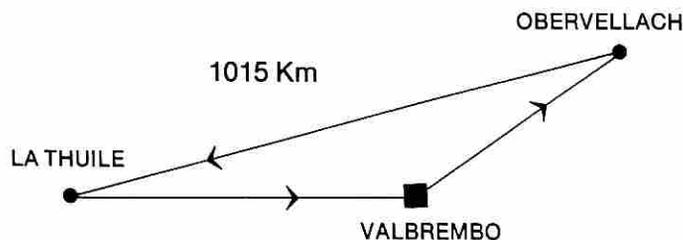
PRIMA BASE DI VOLO A VELA IN EUROPA PER VOLI DI OLTRE MILLE CHILOMETRI

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

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

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

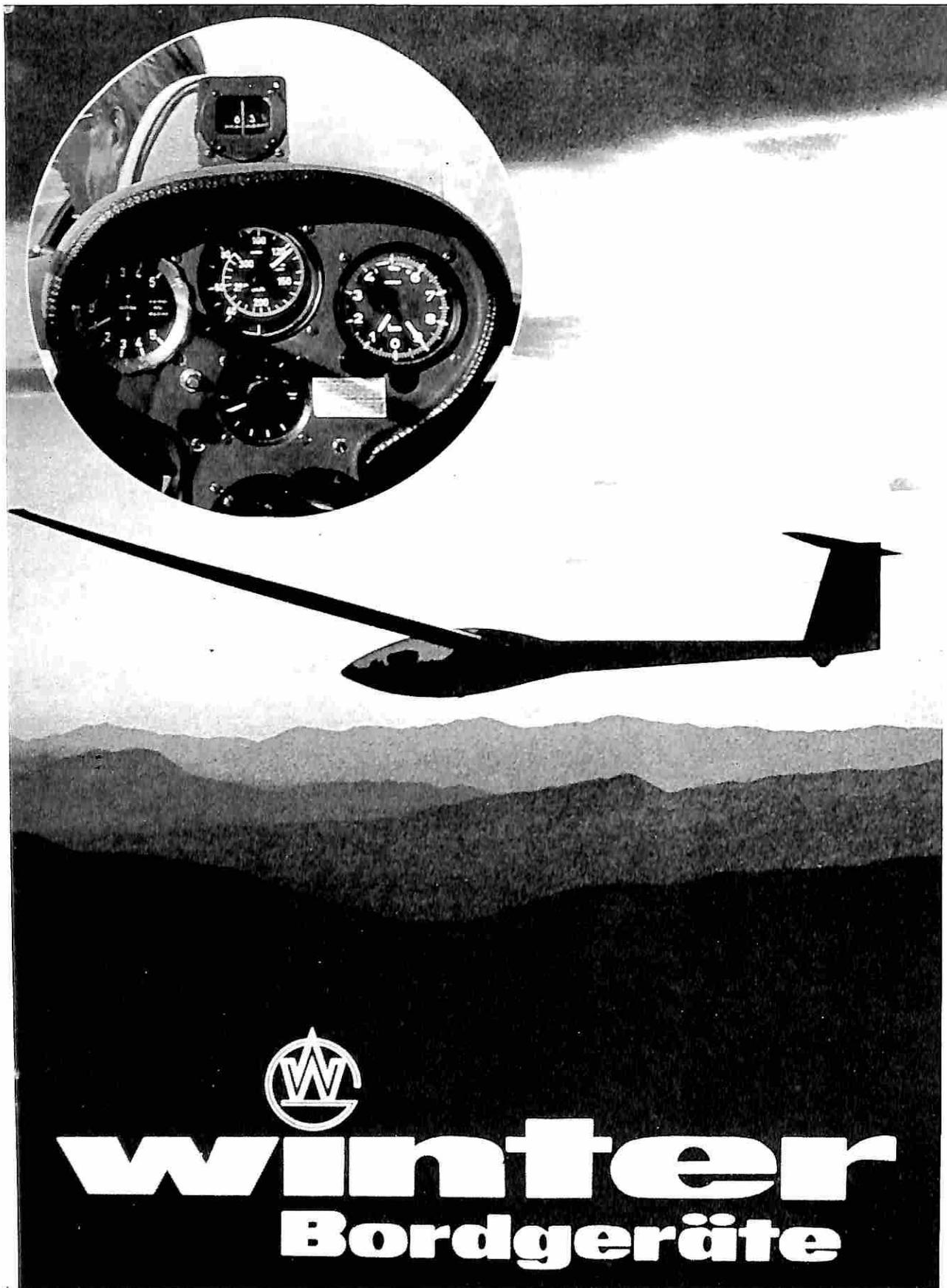
5 Twin Astir - Janus - 3 Astir St.
2 Libelle C. - 2 Hornet - 2 Pegaso



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

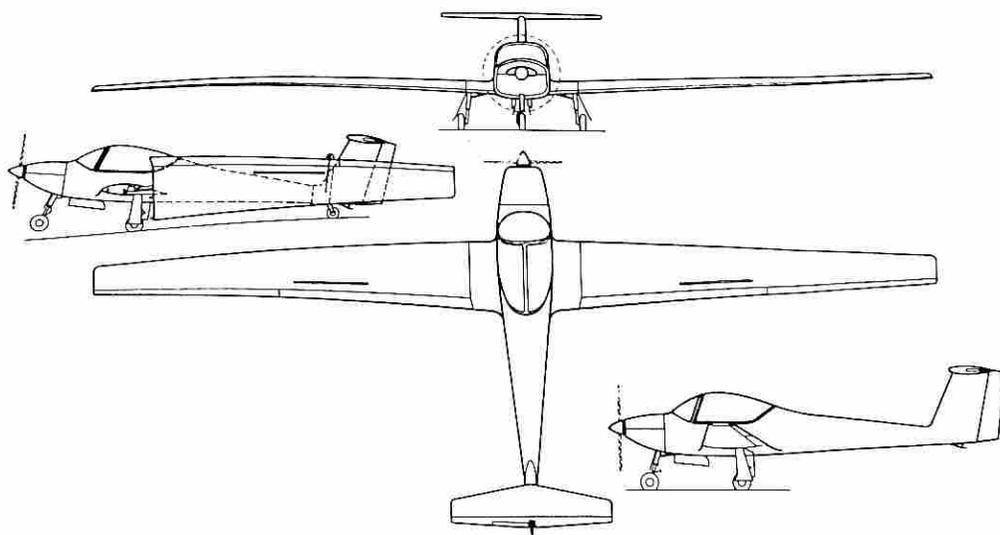
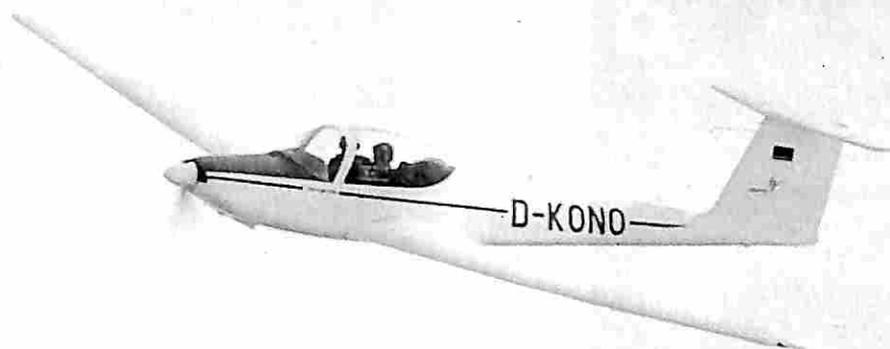
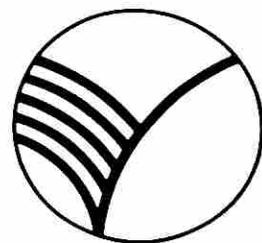


..... ora in produzione ed omologati: anemometro ed altimetro
diametro 57 mm.

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

TAIFUN 17 E

valentin



propulsore Limbach	80 hp
apertura alare	17 m
superficie alare	17,6 mq
lunghezza	7,8 m
allungamento	16,4 m
peso a vuoto	600 kg
peso max decollo	820 kg
efficienza max a 105 km/h	30 ca.
minima discesa a 85 km/h	0,95 m/s
velocità di salita	3,2 m/s
Vne	245 km/h
distanza di decollo	270 m
consumo	15 lt/h
autonomia massima a 205 km/h	1250 km

Ali ripiegabili con flap di curvatura. Elica Hoffmann con tre regolazioni. Carrello retrattile, triciclo, con ammortizzatori pneumatici. Due freni a disco. Seggiolini a guscio con imbottiture, facilmente rimovibili quando si impiega il paracadute. Cinture di sicurezza a 4 punti. Tettuccio scorrevole con i finestrini laterali. Antenna a 4 terminali inserita nella deriva. Equipaggiamento standard completo. Due serbatoi da 45 litri cad. Le ali sono ripiegabili in tre minuti da una sola persona.

valentin GmbH

Germanenstraße 2
8901 Königsbrunn
Telefon 0 82 31 / 40 33



Rappresentante unico per l'Italia:

WILLY RIBOLLA

Via Leonardo da Vinci 637
90135 PALERMO - Tel. 091/222.315

NEW

NEW

NUOVO RICETRASMETTITORE VHF A 760 CANALI

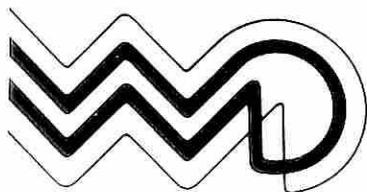
FSG 70



FSG 71 M

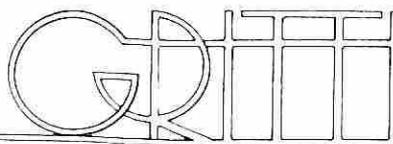


- si inserisce sul cruscotto in uno spazio di 57 mm di diametro
- potenza di trasmissione da 5 a 7 W, 8 W AF
- l'FSG 71 M comprende una memoria elettronica da 10 canali
- assorbimento di corrente in stand by di sole 25 mA
- perfettamente adatta ad essere alimentata con batterie
- è possibile inserirla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



Walter Dittel GmbH
Luftfahrtgerätebau

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



SPA

AG

I-39100 BOLZANO BOZEN

Via Maso della Pieve 72 Pfarrhofstrasse

P.O. Box 89 - 90

Tel. 0471/940001 (5 linee)

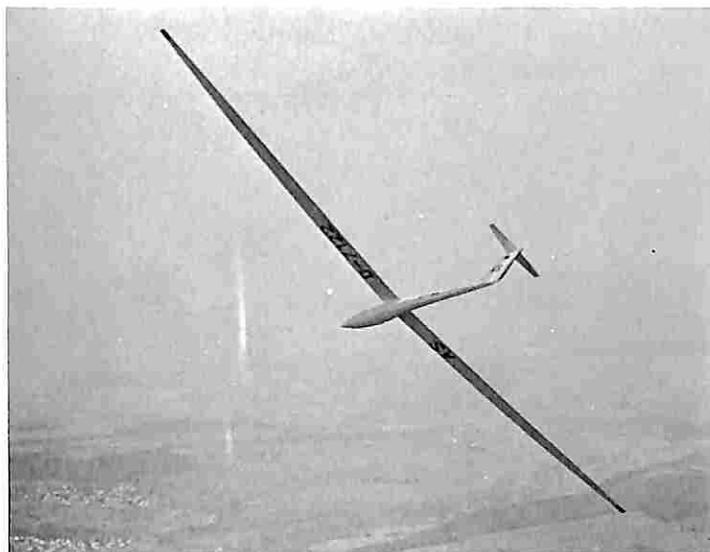
Telex 400312 GRITTI I

ALEXANDER SCHLEICHER

Segelflugzeugbau

D-6416 POPPENHAUSEN AN DER WASSERKUPPE

(Germania Occidentale)



PROGRAMMA CONSEGNE

	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 22	Classe Libera Apertura alare 22 mt. o 24 mt. Efficienza max. oltre 57	ASW 20BL	Classe FAI Open Apertura alare 16,6 mt. Efficienza max. oltre 44
ASW 20C	Classe FAI 15 mt. Apertura alare 15 mt. Efficienza max. oltre 43	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

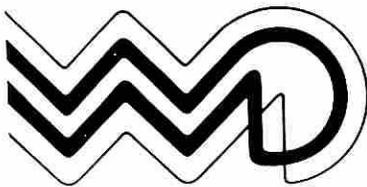
Via Trieste 38 - 10093 COLLEGNO (TO)

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.

"EL NINO" di Cesare Rasini

Ho colto l'occasione di queste lunghe vacanze natalizie per riordinare le molte carte e predisporre il materiale per il prossimo numero. Tra queste ecco «el Nino» di Cesare Rasini, l'indimenticabile mago della meteorologia organolettica!

Il lungo manoscritto mi è giunto dalla lontana Polinesia nella primavera dell'84 e doveva apparire nel numero di agosto/settembre dello stesso anno. L'ho spostato per gennaio/febbraio 1985 ma il rapido susseguirsi degli avvenimenti volovelistici mi hanno costretto ad un ennesimo accantonamento.

Spero che quanto sopra non scoraggi qualche buon intenzionato alla collaborazione, normalmente non avviene così ed è per questo che ne faccio pubblica ammenda.

Ora basta. «el Nino» comparirà sul n. 173 (dicembre 1985) che andrà in distribuzione verso la metà di febbraio 1986.

Circa il contenuto ed i suoi molti interrogativi, ho invitato il nostro Plinio Rovesti — che ben conosce il Cesare Rasini — a volerci illuminare, nel pro e nel contro, sui molti fenomeni che il Cesare chiama in causa, attribuendoli a questo famoso «el Nino».

Buona lettura.

Lorenzo Scavino

«El Niño» il bambino! Dolce nome di sapore natalizio! Ancora più dolce qui nelle nostre regioni australi dove l'estate sta cominciando! Fiori, frutti e sapore di vacanze. E proprio del «Niño Gesù» si tratta; perchè è proprio nel periodo natalizio che nel Perù si verificano, di tanto in tanto, dei fenomeni meteorologici, e non, decisamente strani. Tanto strani e concomitanti che tutti insieme meritano la denominazione comune di «El Niño».

Il loro ricordo, il ricordo della loro esistenza, viene da sempre, come la tradizione, come le cose che fanno parte dell'uomo: non cominciarono e non finiranno, sono, e basta!

«El Niño»: In un paese, il Perù, lungo le coste del Pacifico, dove non piove mai! ed è un deserto di sabbia solcato da rari ed impetuosi fiumi che scendono dalle Ande. A Lima, la capitale, le macchine sono vendute senza tergi-cristalli, semplicemente non servono! In questo paese ogni tanto a Natale: ogni quanto? tanti anni, tot anni, qualche anno, chi sa! Mai al dilà della «Memoria d'uomo».

Ed è improvviso non ci sono segni premonitori: è lui il segno!... Ecco! Ogni tanto a Natale; piove. Ma non pioviggina! piove a dritto! Ci sono inondazioni, allagamenti: i fiumi lungo i quali sono costruiti città e paesi, i fiumi che portano normalmente come il Nilo in Egitto la vita per l'agricoltura in queste valli che attraversano un enorme deserto di sabbia sterile, ingrossano e si portano in mare tutto: terra, raccolti, sementi e attrezzi.

Non è proprio una catastrofe: con l'acqua arriva tanto «limo» tronchi, fogliame, terra buona, a sostituire quello già un po' sfruttato che c'era prima! Comunque l'evento è eccezionale, è notevole! Ma non basta! C'è dell'altro per svegliare la fantasia popolare!

Il Perù, e per Perù intendo la costa occidentale dell'America meridionale con prevalenza alla zona equatoriale.

Questa costa, dicevo, è una delle regioni più pescose del mondo! La corrente di Humbolt, fredda, è una vera miniera, si fa per dire, di pesce. Bene! quando piove, il pesce sparisce, o meglio diminuisce enormemente, e guarda caso le qualità pescate cambiano totalmente.

Che cosa c'entri la pioggia col pesce, la cosa non è chiara, comunque il fenomeno è lì evidente, sempre uguale, macroscopico, tanto da colpire la fantasia popolare, tanto da non poter essere ignorato, tanto da meritarsi il nome: «El Niño». El «Niño Gesù» che quest'anno è nato col piede sinistro! E questa serie di fenomeni natalizi, chiamati «El Niño» da un popolo di pescatori e agricoltori, che vivono ai tropici in un clima che tropicale non è, vedi

corrente fredda di Humbolt, come il suo illustre titolare supera abbondantemente i confini regionali per trasformarsi in fenomeno mondiale. O meglio in una serie di fenomeni atmosferici che investono tutto il mondo. E «El Niño» 1982, un Niño un po' speciale, è cominciato a metà settembre, invece che a metà dicembre, con la sua violenza, o meglio con la violenza dei fenomeni che l'hanno seguito, è servito per dare l'allarme, o meglio a farsi notare.

Ora bisogna considerare che l'Oceano Pacifico, occupa una notevole fetta del nostro pianeta. Solo guardando un mappamondo, ci se ne rende conto.

E' veramente «un'altra faccia» totalmente differente. Diciamo che dal punto di vista «terra», proprio non ce n'è! E allora con tutta quell'acqua addio stazioni meteorologiche, addio carte del tempo, con tanti puntini, con tanti dati, per ricamarci isobare. Quindi un buco, un grande buco, un troppo grande buco meteorologico, che forse il fenomeno «El Niño» ci aiuterà a colmare o almeno a capire un poco.

Ora «El Niño» avviene ai margini di questo grande buco, mentre contemporaneamente o quasi dall'altra parte, diciamo dalla parte opposta, cioè dove si trovano le Filippine, la Micronesia, la Malaysia, le Nuove Ebridi e l'Australia, che sono i luoghi più umidi del mondo, dove una giornata senza acquazzoni è veramente una cosa eccezionale, quasi impossibile, ecco che negli anni «Niño» pare con un certo anticipo, in queste regioni scoppia la siccità, e una siccità a regola d'arte, fiumi in secca, terra che si spacca, vegetazione che scompare, bestiame che muore e gente che ha fame.

Qui non ha nome! forse perchè gli Orientali sono più fatalisti, forse perchè ci sono troppe culture differenti con troppe lingue, forse perchè è un fenomeno negativo e che ha come risultato la fame, e in quelle regioni data la demografia che si ritrovano la fame non è più un fenomeno! Ce n'è un po' di più o ce n'è un po' di meno comunque sia anche se non ha un nome, anche se non ha un titolo, il capitolo esiste in tutta la sua evidenza. In un certo senso se guardiamo bene un nome o quasi ce l'ha pure anche se non è un nome popolare ma un nome altamente scientifico, per addetti ai lavori. Durante il fenomeno «El Niño» nel Pacifico occidentale si ha una notevole attenuazione, vedi quasi sparizione della «Cellula di Walker» o «indice della oscillazione australe» cioè alte pressioni con aria discendente fra isola di Pasqua e Tahiti e basse pressioni con aria ascendente verso l'Australia settentrionale.

Questo grande rotore che viene tenuto sotto osservazione confrontando le pressioni medie di Darwin in Australia e di Tahiti è la causa prima degli Alisei, venti regolari che soffiano su tutta la zona equatoriale del Pacifico da Est.

Questi Alisei trascineranno anche una corrente superficiale dall'oceano sempre in zona equatoriale da Est a Ovest portando acqua calda verso le regioni del Pacifico Ovest, le regioni come dicevamo più sopra che detengono il record dell'umidità e delle piogge. Però è vero, o potrebbe essere vero pure il contrario, e ci sono altrettanti scienziati che lo sostengono, e cioè che sia la corrente superficiale oceanica a trascinare l'aria calda equatoriale che si ammasserebbe a Ovest carica di umidità ecc. ecc. Certo, o quasi, è che l'aliseo costante verso Ovest produce nell'oceano delle specie di rotori idrici, che portano in superficie le acque profonde e fredde mantenendo con questo mescolamento controllate le temperature superficiali dell'oceano. Dobbiamo a questo punto ricordare che una delle cause che sono considerate all'origine delle depressioni tropicali, che poi si trasformano in Cicloni o tifoni a seconda delle località, è che la temperatura superficiale dell'oceano superi i 28°C.

Ora vediamo un poco che cosa succede negli anni del «Niño». Intanto la differenza di pressione tra Darwin e Tahiti tende ad annullarsi, quindi la famosa cellula di Walker tende a sparire, l'aliseo indebolisce la corrente orientale oceanica si inverte, i rotori subacquei spariscono, la temperatura superficiale oceanica sale verso Est, l'aria umida raggiunge le coste del Perù, piove: «El Niño»!

Oh intediamoci è tutta una serie di ipotesi che si ritengono verificate da una povertà impressionante di dati reali pressioni di due punti che sono a quasi un quarto della circonferenza della terra uno dall'altro.

Qui bisogna dire due parole sull'organizzazione del rilevamento dati nell'Oceano Pacifico. 1° Ci sono le isole anzi gli arcipelaghi che in media si trovano a circa 3-4000 chilometri l'uno dall'altro, quasi tutti gli arcipelaghi hanno almeno una stazione meteorologica assistita da qualcuno più o meno preparato munito di radio trasmittente, funzionante ad energie varie: gasolio, sole, olio di gomito, ecc. Molti di questi dati sono raccolti da navi in navigazione nelle vicinanze o quasi quando le condizioni atmosferiche o magnetiche non permettono alle trasmissioni delle stazioni di arrivare a destinazione. In mezzo a tutto questo ci sono le navi mercantili che seguono le loro rotte attraverso l'oceano. Ogni nave è impegnata (?) a raccogliere ogni giorno al momento del punto: temperatura, umidità, pressione atmosferica, temperatura superficiale dell'acqua, vento e corrente marina stimata. Ora il punto nave normalmente viene fatto a mezzogiorno, lascio a voi giudicare dell'importanza dei dati raccolti, se poi aggiungiamo che oggi sempre più navi sono munite del sistema di navigazione per satellite e che quando il cielo è coperto il punto sestante non si può fare, vedete la regolarità dei dati. In più sull'Oceano Pacifico circolano la maggior parte delle navi oceanografiche esistenti e anche loro fanno quello che possono.

Poi ci sono i satelliti meteorologici e non, stazionari e di passaggio, sempre più perfezionati, con quantità tali di dati che il confronto con i rilievi terrestri diviene assolutamente problematico.

Il tutto entra in ordinatori sempre meglio programmati che sfornano sempre più dati senza indici di attendibilità e questi dati vengono a loro volta rielaborati da altri ordinatori addetti ai programmi di studio particolari, il tutto resta comunque sempre coordinato dal «Padre eterno» che non ci ha mai rivelata la dose di casualità che concede allo svolgersi del «fenomeno climatico».

Detto questo torniamo al «Niño» che la scienza ufficiale ha classificato come «ENSO» (El Niño Southern Oscilla-

tion» ma che io continuo a chiamare «El Niño» che essendo un nome popolare è più genuino e soprattutto più adatto alla precisione dei dati che lo riguardano. El Niño 1982 è arrivato a metà settembre, quindi con un anticipo di circa tre mesi sulla norma. Naturalmente in onore all'obiettività scientifica ci sono immediatamente altrettanti «Soloni» che sostengono che è stato un ritardo di 7 o 8 mesi. La sua durata quindi è stata molto più breve del solito con fenomeni molto più intensi. La sua durata è stata molto più lunga, dovuta naturalmente all'intensità dei fenomeni registrati. Certa è una cosa «El Niño» non è un fenomeno circoscritto al Pacifico ma è l'inizio di una serie di fenomeni che investono tutto il pianeta. Partono di qui e irraggiano — no circolano verso Est — no circolano verso Ovest. Ma i poli. I poli che tanta importanza hanno per tutta la climatologia, i poli che cosa c'entrano? Cosa determinano, che cosa subiscono? Qui bisogna produrre qualche buona ipotesi suggestiva, ma mancano i dati: già, ma in base a un'ipotesi si può pensare quali dati ricercare; ma come, se non ci sono i mezzi e l'organizzazione per la raccolta! E così si faranno dei bei congressi, delle magnifiche tavole rotonde e il turismo mondiale ne beneficerà, aiutando bilance commerciali e Fondi monetari internazionali. Vedete come un fenomeno all'apparenza circoscritto ma con un nome importante «El Niño Gesù» diventa un fenomeno Planchario come colui da cui ha preso il nome.

La morale almeno per me è che nel 1983 dove vivo, cioè in Polinesia Francese, un pugno di qualche migliaio di isole sparse in una zona poco più grande di tutta l'Europa abbiamo avuto ben sei cicloni che con una regolarità assoluta hanno spazzato tutta la regione non risparmiando nessuno e portando delle distruzioni tali da farsi ricordare ancora per un pezzo.

Cesare Rasini

Beta

mod. 260

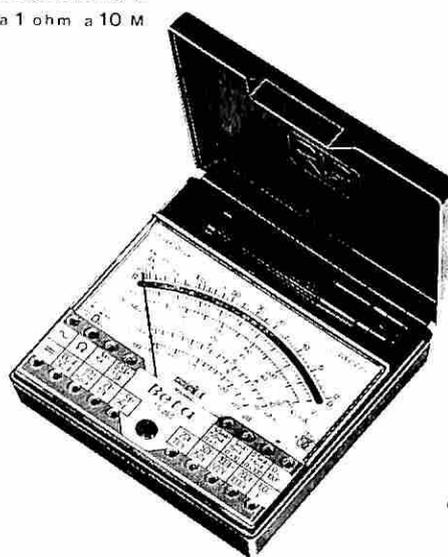
PICCOLE DIMENSIONI

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
CICM

cecinelli & c

20131 Milano - Via Gradisca, 4 - Telefono 02/41.41.41 - 41.41.41



Ultime interviste di Rieti 1985

DALLA SQUADRA CILENA

Cominciamo con le impressioni della squadra cilena, che ci dà anche qualche informazione sul «Rallye delle Ande» che i volovelisti sudamericani intendono svolgere nel Gennaio 1986.

D. - Tutto su questi mondiali.

R. - *Crediamo che sia stato un campionato molto bello, che ha veramente unito la gente che ama il volo a vela e che è gente davvero speciale. Tecnicamente noi abbiamo imparato abbastanza e tutto ciò ci è anche servito per venire a contatto con gli sportivi che sono al massimo livello in questo sport e per invitarli a partecipare al Rallye che stiamo organizzando in Cile per il Gennaio 1986, nella regione andina. In quella regione ci sono infatti condizioni di veleggiamento assai buone, in un certo senso simili a quelle in cui abbiamo volato in questi mondiali, anche se essendo le Ande molto alte ed essendoci la possibilità di fare buoni guadagni di quota, si finisce di solito per volare a quote di 3000, 4000, 5000 metri, quindi l'ossigeno diventa indispensabile. Noi pensiamo che la partecipazione di piloti di grande esperienza ci sarà di notevole aiuto durante questo rallye e che avremo la possibilità di imparare molto.*

D. - Ci può dire la data prevista per la partenza del rallye?

R. - *La data esatta non è ancora stata fissata, ma riteniamo che si svolgerà nelle prime due settimane del Gennaio '86.*

D. - Vogliamo tornare ai mondiali?

R. - *Certamente! Per la nostra squadra c'è stato qualche problema di ambientamento. I nostri piloti sono arrivati qui soltanto 2 giorni prima dell'inizio della gara e non erano mai stati in Italia in precedenza; nelle prime prove pertanto si sono trovati più che altro a doversi preoccupare di riconoscere la zona, quindi alle prese con problemi di navigazione e non hanno potuto volare con la necessaria tranquillità. Infatti noi pensiamo che per quanto riguarda il pilotaggio,*

il livello di tutti i piloti sia ormai molto simile, molto omogeneo e che la differenza sia data, in parte, anche dalla familiarità con la zona di gara, dalla possibilità di poter evitare di prestare troppa attenzione alla navigazione, all'orografia della regione, al territorio che sta sotto. In questo senso possiamo anche dire, ad esempio, che i temi assegnati che, come è logico aspettarsi in un campionato del mondo, sono stati lunghi (in un mondiale si devono selezionare i migliori ed è corretto che i temi richiedano un poco più di sacrificio che, ad esempio, in un campionato nazionale), per noi sono talvolta risultati un poco più duri non per ragioni tecnico/tattiche, ma proprio per la mancanza di conoscenza della zona.

Questo aspetto infine ha avuto un riflesso anche sugli atterraggi fuori campo, che sono anch'essi un risvolto logico di un campionato mondiale. La nostra poca conoscenza dell'area di gara, del terreno, ci ha molte volte impedito di volare velocemente e quindi di rientrare presto... e quando le condizioni cessano di esistere non si può fare altro che atterrare fuori.

Per concludere vorrei dire che questo campionato reatino è risultato ben organizzato, il posto è molto piacevole e che tutti hanno fatto un buon lavoro.

STIG OYE - Danimarca

Campione del Mondo nella classe standard nel 1983. Ha volato nella medesima classe con un Discus.

D. - Come le è parsa la gara?

R. - *Io trovo che a causa del cattivo tempo, e intendo davvero cattivo tempo per quanto concerne la gara, questo campionato sia stato davvero difficile per me ed anche pericoloso. Si è vista infatti molta gente volare molto basso, a poche centinaia di metri dal terreno, in valli strette e non atterrabili. Questo non mi è piaciuto affatto. Invece quando il tempo è buono e ci sono le nuvole sopra le montagne volare qui è davvero stupendo. Queste condizioni meteo erano*

inoltre certamente difficili da prevedere, un giorno ad esempio la previsione indicava mancanza di nubi, invece ce ne era una sola... che copriva tutto il cielo!

D. - Come le sono sembrati i temi? I piloni? Il sistema di partenza?

R. - *I piloni mi sono parsi facili da trovare, era piuttosto difficile invece capire quale era il punto esatto da cui scattare la fotografia. Per quanto riguarda il sistema di partenza io preferisco il ground clock al photo time, quindi direi il sistema impiegato ad Hobbs, perchè le macchine per il photo time sono costose e soggette ad errori.*

D. - Qualche osservazione sull'organizzazione in generale, infine.

R. - *No comment.*

RENATO MUSSIO - Italia

Ha volato in classe libera con un Nimbus 3.

D. - Un suo commento sui temi e sulle condizioni meteo.

R. - *I temi mi sono sembrati validi ed in generale piuttosto azzeccati. Non è stata però tanto una gara di grandi velocità quanto una gara di rientri. Quanto al tempo... tanta termica secca.*

D. - L'organizzazione?

R. - *Ottima.*

D. - Che cosa pensa degli atterraggi notturni?

R. - *Ne ho fatto uno soltanto e tutto è andato bene. L'organizzazione a terra ha funzionato benissimo. La pista era ben visibile e ben illuminata dalle auto. Ho provato un poco di preoccupazione però perchè al buio non si vede l'altimetro.*

D. - I suoi avversari?

R. - *Sono tutti bravi, non ce n'è uno che sia meno bravo degli altri.*

PETER LYONS - Nuova Zelanda

Ha volato in classe standard con un DG 300.

D. - La sua esperienza a Rieti.

R. - *E' stata una bella esperienza, volare qui mi è decisamente piaciuto. Forse le condizioni meteo non sono state buone come lo scorso anno, in generale sono state più deboli. In quell'occasione la gara era stata davvero stupenda, ma non posso dire che quest'anno non sia stata godibile.*

D. - I temi come le sono parsi?

R. - *I temi dati sono stati molto buoni. Sono totalmente convinto però che non siano stati del tutto probanti nella classe standard: i piloti infatti aspettavano anche più di un'ora a partire dopo l'apertura del traguardo e questo per me significa che i temi non erano abbastanza duri, abbastanza lunghi, non chiedevano al pilota di dare davvero il massimo. Quando tutti si «mettono in coda» per partire subito dopo l'apertura del traguardo, allora il tema è davvero tale da provare fino in fondo le capacità del pilota; questo direi che non è successo qui per la classe standard. In tale classe poi ci sono stati anche pochi fuoricampo, un'altra indicazione che forse i temi erano un filo troppo facili.*

D. - Lei è neozelandese, quindi è un pilota di montagna, quali differenze ci sono tra il volare su queste montagne e su quelle del suo paese?

R. - *In Nuova Zelanda ci sono montagne simili a queste, ma la visibilità è molto migliore. Si vede a centinaia di chilometri e ciò è favoloso. Qui per contro la visibilità non sempre è così buona; nel corso di una prova ad esempio è stato un poco complicato trovare un punto di pilone proprio a causa della cattiva visibilità, mentre in generale i piloni durante il campionato erano ben definiti e facili da identificare, soprattutto avendo già volato nella zona sia l'anno scorso che durante la settimana di allenamento.*

JOHN BUCHANAN - Australia

Ha volato nella classe 15 metri con un Ventus B.

D. - Le sue impressioni su questi diciannovesimi campionati del mondo e la sua esperienza qui.

R. - *Ero stato qui lo scorso anno e quella fu la prima volta che volavo in montagna. Alcuni altri piloti australiani in quell'occasione dissero addirittura che non sarebbero tornati, che Rieti non era posto per disputare una gara di alianti. Quanto a me, io amo questo paese ed amo volare in questa zona. Lo trovo bellissimo. Sono pertanto lieto di essere tornato e volevo farlo, anche se mi sono sempre reso conto che vincere qui è difficile per me.*

Per quanto concerne la gara in senso stretto, devo dire che le previsioni meteorologiche non sono state quest'anno buone come quello passato. L'anno scorso erano eccellenti, quest'anno hanno lasciato un po' a desiderare. Questo fatto ha avuto riflessi anche sui temi assegnati; le previsioni infatti si sono rivelate sempre ottimistiche rispetto alla realtà ed i temi sono risultati a volte piuttosto lunghi. Non che ciò sia stato negativo: troppo spesso infatti i temi che vengono dati nelle gare nazionali ed anche internazionali sono troppo brevi, quindi quelli di questo mondiale, forse un poco per caso ed un poco volutamente, sono stati quasi del tutto corretti. Se proprio si vuole fare una critica, si potrebbe dire che avrebbero potuto essere leggermente più brevi in considerazione delle condizioni del tempo.

Per quanto riguarda la mia corsa, certo non è stata tale da farmi sperare di vincere. Ho fatto del mio meglio, ho cercato di essere pronto a cogliere tutte le occasioni che mi venivano offerte e non credevo nemmeno nelle mie più rosee previsioni di andare così bene soprattutto nelle prime giornate, tenendo conto che io sono un pilota di pianura che ha sempre volato soltanto in pianura. Mi capita infatti a volte di osservare la differenza tra me ed i piloti di montagna: vedo che stanno facendo qualcosa che io reputo sciocco, che sono molto più bassi di me e poi mi accorgo che mi stanno passando e che ben presto sono assai più avanti. Ci vogliono molti anni di pratica per imparare a conoscere questo tipo di volo. Mi piacerebbe farlo e mi piacerebbe volare ancora qui, ma temo che questi mondiali siano la mia ultima occasione.

D. - Mi sembra di ricordare che l'anno scorso avesse espresso qualche preoccupazione circa il fatto di dover volare molto basso nelle valli e di dover superare i crinali per rientrare. Ritieni che la maggiore conoscenza della zona abbia eliminato questi problemi o la situazione non

è cambiata del tutto e continua a non amare le valli molto poco atterrabili? E' forse meno veloce perchè non vuole prendere rischi?

R. - Sono decisamente più lento perchè non prendo grossi rischi. Comunque i fuoricampo non mi preoccupano più come lo scorso anno anche se penso che sia assai facile rompere l'aliante e che quindi sia il caso di stare bene attenti. Non ho cambiato opinione, ho cambiato il mio modo di volare: non guardo più così tanto giù, non mi preoccupo più così tanto ed ho certamente maggior familiarità con il terreno di gara.

Ancora non capisco come si possano prendere termiche tanto in basso lungo il pendio, ma un paio di volte quando mi sono trovato scarso di quota mi sono reso conto che ciò è possibile. Credo che accumulando esperienza nella zona sia possibile volare più bassi ed andare più veloci.

Forse non ero io il pilota australiano così preoccupato lo scorso anno, certamente alcuni miei connazionali lo erano di più. A me volare qui è piaciuto anche se l'ho sempre fatto con estrema cautela ed attenzione (e questo è davvero importante), non solo, ma ai premondiali del 1984 scelsi deliberatamente di andare con calma per saggiare l'ambiente, per capire (non ci si improvvisa piloti di montagna la prima volta) che cosa succedeva, per identificare i piloni, per conoscere la regione, per tornare a casa ogni giorno. Devo poi dire anche che la tattica ha reso ed in un certo senso ciò mi ha sorpreso piacevolmente. Quest'anno è diverso, so che si può spingere di più.

D. - Che cosa si aspetta per Benalla allora, pianura, termiche incredibili?

R. - A Benalla ci saranno termiche da 5 o 6 metri, tutto piatto ed io batterò tutti i piloti di montagna!

frangi
S.P.A.

TESSUTI STAMPATI

UGGIATE TREVANO (Como)

Via Volta, 5 - Telefono (031) 948994

A parer mio

Nella speranza di mantenere in vita questa rubrica — sempre a disposizione dei volovelisti che continuano a mugugnare ma non si decidono a scrivere — e nella fiducia che il direttore pubblici, ecco qualche opinione del tutto personale:

Suggerimenti economici

E' indispensabile contenere e possibilmente ridurre la spesa pubblica. Questo è lo slogan sul quale tutti convengono. Ed ognuno ha il dovere di segnalare gli sprechi pubblici. Nel rivolgere l'invito ai volovelisti perchè segnalino questi sprechi, incomincio ad evidenziarne uno tra i tanti che — a parere mio — potrebbe essere evitato: Perchè Civiltavia non elimina le «torri di controllo» su quegli aeroporti dove la modestia del traffico dell'aviazione generale non giustifica una così onerosa presenza?

Campionati decentrati

Hanno avuto e possono senz'altro avere la loro validità. Il pregio maggiore è consistito nel fatto che qualche Aero club si è rivitalizzato nell'impegno organizzativo (per il quale non erano previsti contributi dall'AeCI) trovando spazio all'attività del volontariato che è la forza vincente per l'avvenire degli Aero clubs e dello associazionismo in genere.

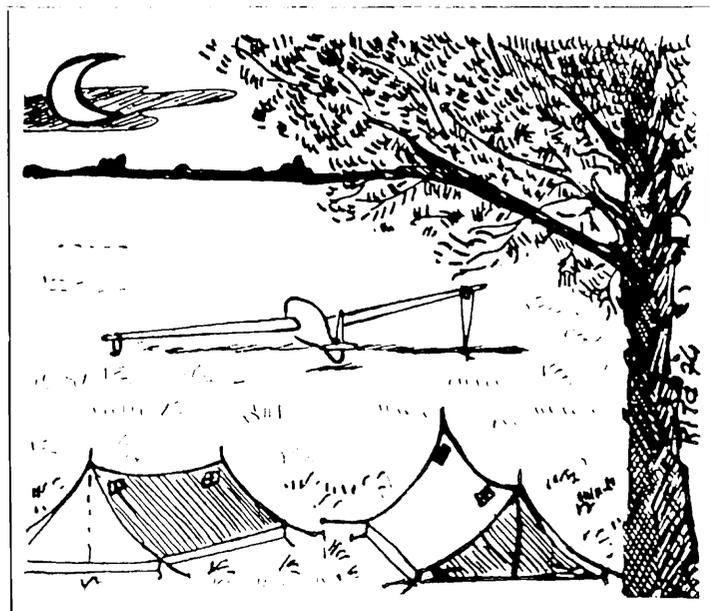
Quest'anno il Campionato della 15 metri è stato decentrato... a Rieti. All'Aero Club della Sabina? No! All'AeCCVV e con annesso... contributo. A me mi pare...

Una precisazione

Al Briefing mi sono lamentato per la mancata sottoscrizione di abbonamenti alla rivista per un totale di dieci milioni. Poichè da un verbale della Commissione compare un contributo di dieci milioni a Calcinate, ritengo doveroso precisare che a Calcinate ha sede l'Aero club Volovelistico Alta Lombardia (AVAL) ed il Centro Studi del Volo a Vela Alpino (CSVVA) editore di VOLO A VELA. Due enti che perseguono gli stessi lodevoli scopi ma che sono giuridicamente ed economicamente distinti. Il contributo di cui sopra è stato dato all'AVAL.

Ho ritenuto necessaria la precisazione in quanto — dopo quanto detto al Briefing — non volevo che qualcuno interpretasse diversamente la cosa e mi considerasse tacitato con, vista l'inflazione, trenta denari.

Renzo



L'Ing. Heyn, un appassionato volovelista nonché un «bricoleur» (speriamo ci perdonerà l'espressione invero riduttiva) è membro del Vintage Gliding Club e sta svolgendo, in Germania, un'interessantissima attività, della quale diamo resoconto qui di seguito. Eventuali volovelisti interessati possono scriverci le loro opinioni in proposito.

VV

Alianti "Oldtimer" realizzati da Klaus Heyn

Tutto cominciò con una visita al Deutsches Museum di Monaco di Baviera, dalla quale tornai a casa con «i resti» e con una serie completa di eccellenti fotografie di un libratore di Alois Wolfmueller del 1908. I tarli avevano pesantemente danneggiato il telaio in legno, che quindi dovette essere riparato. Il velivolo venne completato e restaurato utilizzando filo di ferro, aste di bambù e tela da vela. La cosa più interessante per me in quell'occasione fu l'interpretare con fedeltà assoluta la concezione progettuale di Wolfmueller quando si trattò di ricostruire completamente l'alettone. Sebbene le ali del libratore, come d'altronde tipico degli alianti, fossero ripiegabili, il trasporto da Goepingen a Monaco richiese l'utilizzo di un autotreno.

A seguito di questa esperienza mi venne l'idea di restaurare altri libratori o veleggiatori, o persino di ricostruirne qualcuno ex-novo, qualora fossi riuscito a ritrovare una buona serie di disegni costruttivi. Così, nel giro di pochi anni revisionai e rimisi in condizioni di esposizione un libratore scuola SG 38, un Huetter H 17, un DFS Meise ed il BS 1 con il quale precipitò Bjoern Stender. Incontrai grossissime difficoltà durante il restauro di un aliante RRG Falke costruito nel 1932 su progetto di Alexander Lippisch. L'acqua e l'umidità avevano fortemente danneggiato il velivolo, le cui incollature erano realizzate in caseina, soprattutto perchè anche il compensato era incollato con lo stesso materiale. Il RRG Falke è esposto nel museo del volo a vela della Wasserkuppe nella Roehn.

Un compito particolarmente interessante e stimolante mi venne affidato nel 1984, quando il Deutsches Museum di Monaco mi chiese di restaurare il libratore di Lilienthal, costruito dal suo meccanico Paul Beylich molti anni addietro. Anche in questo caso i tarli si erano dati parecchio da fare. I materiali utilizzati furono fusticelli di Calamus, vimini seccati, molto spago e tela da vela. Attualmente questo velivolo di Beylich-Lilienthal si trova esposto al già citato museo di Monaco.

Trafficare con questi vecchi materiali e con le relative tecniche di lavorazione mi risultò talmente piacevole ed interessante da farmi osare di ricostruire anche altri libratori e veleggiatori. Con disegni, alcune fotografie e dopo molte conversazioni telefoniche con Willy Pelzner mi fu infine possibile tentare la realizzazione di una esatta replica del suo libratore. Con questo eccezionale velivolo del peso a vuoto di 12 kg, Willy Pelzner aveva spesso volato negli anni venti nella Wasserkuppe ed a Rossitten.

Nel 1924 Ferdinand Schulz aveva ottenuto un incredibile record di durata con la sua «scatola di manici di scopa», l'FS 3. Purtroppo l'FS 3 andò bruciato nel 1945 a Marienburg nella confusione degli ultimi mesi della seconda guerra mondiale e venne così perduto.

Con un grosso colpo di fortuna riuscii a rintracciare a Wiesbaden colui che aveva revisionato e reintelato l'FS 3 prima del volo del record, cioè Erich Kristan. Grazie alla sua eccellente memoria e ad alcuni disegni di Karl Vey, l'archivista dell'Aeroclub tedesco, mi fu possibile ricostruire l'FS 3 nelle sue precise dimensioni e con i materiali a suo tempo impiegati. Nessun pilota oggi potrebbe volare con un tale aereo, che non disponeva di timone di direzione.

Oldtimers restored and rebuilt by Klaus Heyn

It all began with a visit to the Deutsches Museum in Munich, from which I went home with the wreckage and a complete series of excellent pictures of a glider by Alois Wolfmueller, dating back to 1908. The woodworms had done a good job on the wooden frame, which thus had to be thoroughly repaired; bamboo, canvas and steel wire were then used to complete the vehicle. On that occasion the most interesting thing for me was being able to stick firmly to and reproduce faithfully Wolfmueller's design concept when I came to fully reconstruct the aileron. Although the glider wings could be folded, as is typical of these craft, the transport from Goepingen to Munich required quite a big truck.

After this experience, I took the decision that I wanted to restore other gliders and sailplanes, and even to rebuild some of them, if I was lucky enough to find a good set of drawings. Thus, in the turn of a few years I overhauled and restored to exhibition conditions a training glider SG 38, a Huetter H 17, a DFS Meise and the BS 1 in which Bjoern Stender had his accident.

I met a lot of difficulties while working on a RRG Falke Sailplane constructed in 1932, and whose designer was Alexander Lippisch. Water and moisture had much damaged the aircraft, mostly because the joints were cemented with casein, and so was the plywood. The RRG Falke is now on display at the Gliding Museum of the Wasserkuppe in der Roehn.

A particularly interesting and stimulating task was assigned to me in 1984, when I was requested by the Deutsches Museum to restore Lilienthal's glider that had been built by Lilienthal's mechanic Paul Beylich many many years ago. In this case too the woodborers had gnawed away a fair amount. The materials I used were rattan, osier twigs, plenty of rope and canvas. At present, the Lilienthal-Beylich aircraft is on exhibition in the abovementioned museum in Munich.

To handle these old materials and cope with the relevant working techniques was so pleasant and interesting for me to convince myself to dare to build other machines. With some drawings, a few pictures and many phone calls to Willy Pelzner I was eventually able to attempt making an exact replica of his glider.

In this exceptional ship, having an empty weight of barely 12 kg, Willy Pelzner often flew in the Wasserkuppe and at Rossitten in the twenties.

In 1924 Ferdinand Schultz obtained an incredible record in his «broomstick box», the FS 3. Unfortunately



Mr. Klaus Heyn al lavoro nel suo atelier.

ne ed i cui due alettoni erano comandati da due barre separate, delle quali quella di destra comandava anche il timone di profondità.

Anche la ricostruzione di questo velivolo è stata particolarmente interessante per me. I punti di congiunzione delle centine sono realizzati in lamiera da scatola di conserva, che viene inchiodata sui listelli: un sistema che presenta un'eccezionale resistenza.

L'FS 3 si trova al momento a Monaco, ma non è in esposizione a causa della attuale carenza di spazio nel museo.

Un aliante dei primi anni trenta, un predecessore dell'SG 38, fu il Grunau 9, detto anche ESG 29, o anche, a causa del longherone di fusoliera situato davanti alla postazione del pilota, «spaccacrano». Dei cari amici mi fecero avere una serie completa di disegni e decisi così di ricostruire anche questo velivolo. La ricostruzione venne completata in un periodo relativamente breve, in realtà in un anno, dato che il progetto era semplice ed adatto ad essere realizzato dai Gruppi di Volo.

Lo «spaccacrano» è stato esposto più volte, tra l'altro anche alla RMF di Friedrichshafen.

Di gran lunga più difficile e dispendioso per un restauratore dilettante come me fu realizzare l'idea di ricostruire un Roehndler, un aliante del 1935 concepito da Hans Jakobs.

Da un amico in Australia ricevetti una serie di disegni completa e ben leggibile. Così cinque anni fa cominciai col costruire, all'inizio con qualche esitazione, le centine e le ordinate. Attualmente la fusoliera e gli impennaggi nonché le ali senza alettoni, sono stati completati, anche se non ancora rifiniti.

Il Roehndler è il primo di una lunga serie di veleggiatori progettati da Hans Jakobs. Molti record di distanza sono stati ottenuti con questo aliante negli anni 30, per la maggior parte durante competizioni nella Wasserkuppe.

Se il Roehndler ricostruito potrà volare dipende dal risultato delle trattative con l'ufficio federale per l'aeronautica. L'SG 38 ha da poco ottenuto il certificato di navigabilità, cosicché l'esemplare ricostruito da Bjarne Reiner ha già potuto partecipare al raduno internazionale del Vintage Glider Club ad Amlikon, in Svizzera.

Noi, membri del Vintage Glider Club, siamo estremamente felici di volare con i vecchi alianti in legno le cui prestazioni, ovviamente, non sono comparabili con quelle degli attuali velivoli in vetroresina, ma che per lo più, con le loro ali piegate a mo' di ala di gabbiano, si muovono nell'aria con estrema eleganza. E' particolarmente stimolante e piacevole volare assieme ad oldtimers inglesi, francesi, olandesi, svizzeri, ungheresi nella stessa ascendenza. Come sarebbe bello se ci fossero anche le vecchie macchine italiane!

the FS 3 was lost in a fire at Marienburg in the confusion of the last months of World War II. With much luck, I succeeded in tracing in Wiesbaden the man who had overhauled and replaced the fabric covering of the FS 3 before the record flight, Erich Kristan. Thanks to his astonishing memory and to some drawings by Karl Vey, the archivist of the German Aero-club, it was possible for me to reconstruct the FS 3 in its exact size and with the materials that were used when it was first built. No pilot could fly such an aircraft nowadays: she has no rudder and the ailerons are controlled through two separate sticks, the left one of which controls the elevator as well. Again, this work was particularly interesting for me. The joints of the ribs are made from tinfoil strips riveted onto the laths: a method affording an excellent strength. The FS 3 is at present at the Munich museum, but she is not on display due to lack of space in exhibition area.

A glider of the early thirties, a forerunner of the SG 38, was the Grunau 9 also called ESG 29, or because of its fuselage longeron located just in front of the pilot's seat, the «skull breaker». Some dear friends of mine gave me a complete set of drawings and so I made up my mind about making this aircraft as well. The construction was completed in a reasonably short period of time, more or less one year, the design being simple and suitable for field erection. The Grunau 9 has been displayed at several exhibitions, among which the RMF of Friedrichshafen.

Much more difficult and expensive for the amateur restorer that I am, was the implementation of the project of rebuilding a Roehndler, a sailplane first constructed in 1935 and designed by Hans Jakobs. From a friend in Australia I obtained a full series of clear and legible drawings, and so 5 years ago I started working on the ribs and frames, though not without hesitation at the beginning. At present the fuselage, empennages and the wings, without the ailerons are complete, but trimming has not yet been carried out.

The Roehndler is the first in a row of sailplanes designed by Hans Jakobs. Many distance records were beaten by this aircraft in the thirties, in particular during competitions held in the Wasserkuppe. Whether my replica of the Roehndler will be allowed to fly depends on the German Airworthiness Authorities.

The SG 38 has just recently obtained her flight clearance and the one built by Bjarne Reier has already taken part in the international meeting of the Vintage Glider Club at Amlikon, Switzerland.

We, the member of the Vintage Glider Club are extremely happy to fly our old wooden aircraft, whose performance cannot of course be compared with that of the present fiberglass ships, but which move in the air with extreme elegance with their (often) seagull-like bent wings.

It is really pleasant and wonderful to fly together with British, French, Dutch, Swiss, Hungarian oldtimers in the same lift. How nice it would be if Italian sailplanes could be with us!

a cura di R & D

TET: un sistema di punteggio

All'attenzione dei nostri esperti, nella fiducia di un loro intervento.

Caro Lorenzo,

ricevo ora il numero 170 di VOLO A VELA, e leggo il tuo invito ad Emilio perchè ti mandi un articolo sul sistema di punteggio adottato nelle gare di Torino. Dato che sono responsabile dell'adozione di tale sistema, sento il dovere di provvedere io.

Il sistema era stato adottato la prima volta nel 1982, e poi abbandonato perchè non aveva riscosso gran successo; quest'anno sono riuscito a reintrodurlo, sia perchè molti se ne erano dimenticati, e quindi non hanno fatto grandi obiezioni, e sia perchè nel frattempo il sistema era stato reinventato anche negli U.S.A., dove viene per il momento impiegato nei campionati regionali, in attesa di decidere se adottarlo anche per i nazionali.

In inglese il sistema viene definito TET, ovvero total elapsed time.

Il sistema si riassume nei seguenti punti:

1. Classifiche

1.1. Per ciascuna classe, una prova sarà considerata valida come prova di velocità a condizione che almeno un concorrente completi il percorso in tempo utile, e che almeno altri due concorrenti coprano una distanza pari o superiore alla metà del tema assegnato.

1.2. Sempre per ciascuna classe, qualora non si verifichi quanto previsto al punto precedente, la prova sarà pure valida come prova di distanza se almeno due concorrenti copriranno una distanza pari o superiore alla metà del tema assegnato.

1.3. Per ciascuna classe, la classifica finale sarà redatta sommando i punteggi riportati da ogni concorrente nelle singole prove. Sarà dichiarato vincitore il pilota che avrà riportato il minor numero di punti.

2. Formule per il punteggio giornaliero

— nel caso 1.1. punteggio = FC x (il minore tra TC e TA)

— nel caso 1.2. punteggio = FC x (150 + 150 x

$$\left(1 - \frac{KC}{KT}\right)$$

intendendosi come:

FC il fattore correttivo di cui alla tabella a parte

TC il tempo impiegato dal concorrente a completare il percorso

TA il tempo assegnato al concorrente che non completa il percorso, o che lo completa fuori tempo massimo, o comunque con un TC superiore a TA

$$TA \text{ è pari a } T_{max} + \frac{T_{med}}{10} + \left(\left(1,9 T_{med} - T_{max}\right) \times \frac{KC}{KT}\right)$$

T_{max} è pari al minore tra:

— il tempo del concorrente più lento

— T_{med} x 1,5

T_{med} è la media dei tempi impiegati dai concorrenti che hanno completato il percorso in tempo utile

KC è la distanza percorsa dal concorrente, espressa in km e frazioni

KT è la lunghezza del tema assegnato, espressa in km e frazioni.

3. Generalità

In caso di atterraggio fuori campo, ai fini del calcolo della distanza percorsa, il punto di atterraggio del concorrente verrà riportato sul percorso previsto con un arco di circonferenza avente come centro il pilone successivo all'ultimo fotografato dal concorrente.

I tempi sono espressi in minuti e centesimi di minuto.

Se un solo concorrente completa il percorso in tempo utile, il suo TC vale come T_{max} e T_{med} per la classifica degli altri concorrenti.

Eventuali penalità (ad es. per errori fotografici) saranno aggiunte al punteggio del concorrente dopo la determinazione del punteggio, e saranno proporzionate dalla direzione di gara sulla base del punteggio del vincitore della prova.

• • •

Aggiungo alcune osservazioni e spiegazioni:

Per i fattori correttivi (handicaps), purtroppo necessari per far partecipare quanti più concorrenti possibili ad una gara locale, si è adottata la tabella del Campionato promozione dell'anno precedente, non perchè considerata la migliore possibile, ma solo al fine di scaricare su altri le eventuali ire di chi avesse ritenuto non adeguato il FC assegnato al proprio aliante (sappiamo tutti che l'handicap perfetto è quello che favorisce l'aliante di cui disponiamo per la gara).

I requisiti per la validità di una prova sono volutamente ridotti al minimo, per contrastare la tendenza, spesso presente in condizioni difficili e con piloti non troppo «convinti», di rinunciare al tema sperando che la prova non risulti valida; allo stesso scopo è voluta la presente bastosta che viene a ricadere, in punteggio, su chi rinuncia al tema.

La formula per i fuori campo può essere variata a piacere, per penalizzare di più o di meno i medesimi; noi abbiamo copiato pari pari quella americana.

Mi permetto di esprimere alcuni giudizi, ovviamente di parte, augurandomi che altri vogliano esprimere i loro e/o suggerire miglioramenti. Questo sistema, rispetto ai vari che prevedono i 1000 punti al vincitore, presenta alcuni lati positivi, che sono:

— in una gara su più prove, ciascun concorrente, prima della partenza della prova successiva, conosce esattamente, in minuti, il vantaggio su chi lo segue ed il distacco da chi lo precede.

— le formule sono poche e semplici, e quindi il regolamento risulta più comprensibile ai concorrenti.

— per lo stesso motivo, le classifiche vengono redatte in tempi brevissimi, anche rinunciando alla disponibilità di un elaboratore e di un volontario che lo programmi e lo faccia funzionare.

— si ha un'automatica «pesatura», ai fini della classifica finale, di ogni prova; si evita cioè che un tema risultato a posteriori troppo facile valga quanto uno perfettamente azzeccato in base alle condizioni meteo.

Come lato negativo, vedo quello legato alla discrezionalità della direzione di gara nel quantificare le penalità, in genere assegnate per errori fotografici; penso si possa ovviare stabilendo che tali penalità debbano essere espresse in percentuale del punteggio del vincitore o del punteggio medio della singola prova.

Vi sono poi i soliti difetti legati alla presenza di fattori correttivi, e cioè che due concorrenti su aliante diversi, se atterrano fuori campo a pari distanza, o se rinunciano entrambi alla prova, riportano punteggi diversi.

Danilo Spelta

Un motoraiolo a vela

Il «pentitismo» è certamente un fenomeno sociale dei nostri giorni, ma cosa può spingere un pilota che ha passato metà della sua vita nel recondito ma mai sopito timore di una piantata di motore ad abbandonare l'amatissima elica in favore di un'impalpabile componente del peso lungo la traiettoria? In ginocchio al confessionale di «Volo a Vela», il vostro motoraiolo pentito porta il suo contributo di pensiero e di esperienza.

In risposta al precedente quesito qualche lettore avrà pensato al desiderio di passare ad una forma di volo più pura e poetica, qualcun altro ad un completamento delle capacità volative con effetto sinergico tra vela e motore, altri lettori ad una diversificazione delle attività, altri ancora al desiderio di nuove esperienze; qualche appassionato cultore della Settimana Enigmistica potrebbe anche avanzare l'ipotesi che una sopraggiunta ipersensibilità acustica abbia spinto il nostro amico verso il volo silenzioso. Niente di tutto questo. Il motivo, signori miei, è invece ben più valido e nobile: soldi!

Dall'inizio della sua attività volovelistica, infatti, il nostro motoraiolo pentito è stato colpito da improvviso benessere, al punto di potersi permettere lo spider agognato da anni. Conseguenti accertamenti fiscali hanno appurato che questo nuovo elevato tenore di vita era la conseguenza della differenza di costi tra l'aeroplano e l'aliante. Ad onor del vero il nostro amico pensava al volo a vela da anni, ma aveva sempre rimandato l'inizio della nuova attività; alla metà degli anni '70 aveva scambiato il battesimo dell'aria con l'attuale Consigliere Federale VV, Carlo Marchetti, (ciascuno dei due aveva portato in volo l'altro per la prima volta, rispettivamente a motore e a vela) e qualche anno dopo aveva sperimentato un'entusiasmante serie di capriole con il Magg. Mutignani, che sa trasformare il suo Blanik in un'autentica «Freccia Tricolore».

Come se non bastasse il nostro motoraiolo pentito frequenta per motivi di lavoro la Mostra Mercato dell'Aliante a Valbrembo ed in ufficio il suo dirimettaio è quel Giuseppe Gandolfi che, oltre ad essere un valente pilota istruttore di volo a vela, dirige la scuola di Calcinate del Pesce. La reciproca promessa di un volo silenzioso insieme è nell'aria da tempo, insieme con le volute azzurrine di pipe e toscani, ma per la sua attuazione dobbiamo attendere la fine della stagione sportiva di volo a motore: il nostro amico scopre di aver volato, in poco più di un mese, per oltre 35 ore, che ad una media di oltre 200.000 Lit/FH portano ad un totale di ...

Dimesso dal reparto rianimazione, il nostro convalescente si reca immediatamente a Calcinate ed insieme con Giuseppe effettua il promesso volo d'assaggio; considerando i due voli degli anni passati si può parlare di «amore a terza vista». Dallo Janus scende soltanto per recarsi in segreteria e, pochi minuti dopo, quando sale sull'ASK 13, è un allievo pilota a tutti gli effetti, socio del club e con la sua brava scheda tempestata di bollini; naturalmente, con sedici anni di volo a motore alle spalle, è un allievo un po' particolare e, pur atterrando quasi come un veterano e potendosi permettere qualche assaggio di acrobazia, va per farfalle durante il traino ed il suo filo di lana segna il tempo meglio di un metronomo.

L'ambiente è piacevole, i colleghi simpatici, l'«esprit de corps» sviluppato, i consigli di Nando e le battute di Piero tirano su il morale e questo aiuta a sopportare le eterne attese per il volo. Le sue radicate convinzioni ingegneristiche vengono scosse alquanto dalla constatazio-

ne che il cavo di traino, pur non essendo baricentrico, riesce a trasmettere sollecitazioni in tutte le direzioni. Con molto spirito pratico studia anche diverse soluzioni per il problema del metronomo (normalmente noto come filo di lana): sostituzione con un filo di ferro; incollaggio ad entrambi gli estremi; sostituzione con una riga tirata sul tettuccio con un pennarello; eliminazione totale e non se ne parli più!

Un po' per volta il nostro amico ci prende la mano (e soprattutto il piede), e finalmente decolla da solo; per festeggiarlo i colleghi lo prendono a secchiate d'acqua, nel massimo rispetto della tradizione, senza sapere che dopo poche ore, alla mezzanotte dello stesso giorno, gli scade l'assicurazione della motocicletta, in sella alla quale dovrà tornare a casa. Il sole è già tramontato ma non vi è nulla di meglio per temprare lo spirito del nostro eroe di una bella corsa in moto, in una sera di fine ottobre e bagnato come un pulcino (che però ha messo le ali). A casa i ghiaccioli da staccare sono tanti, ma la soddisfazione è anche maggiore.

Un'altra bella soddisfazione è quella di andare a volare a vela a Calcinate atterrando con l'aeroplano preso in affitto in un aeroclub di volo a motore, per «non perdere la mano alla manetta» e per portare avanti insieme due discorsi aeronauticamente paralleli e formativi. Il brevetto di volo a vela recentemente conseguito, insieme con tutti i suoi colleghi, è tutt'altro che un punto d'arrivo, ma solo la base minima di partenza: il pregio migliore di questo sport è quello di presentare sempre nuove mete a chi lo pratica e... l'appetito vien mangiando!

Il nostro amico, poi, è così poco pentito della sua attività a motore che non solo continuerà a partecipare alle gare di regolarità e di velocità dell'Ae.C.I., ma grazie ai risparmi volovelistici, ha già manifestato l'intenzione di conseguire il brevetto di III grado e l'abilitazione IFR. Naturalmente non trascurerà di prestare la sua opera ai colleghi del volo silenzioso come trainer, di perseguire le insegne con voli di performance e magari, quando l'esperienza glielo consentirà, di partecipare a qualche gara minore di volo a vela.

Per concludere con il sorriso sulle labbra possiamo parafrasare qualche antico assioma: «le vie del cielo sono davvero infinite e, se è vero che «chi vola vale, chi vola a vela vale di più».

Giancarlo Seghizzi

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

Tornando a casa

di GIORGIO GALETTO

Dopo i Mondiali l'allenamento ai fuori campo certamente non mi mancava e il pensiero di volare in libera verso nord già da qualche tempo mi frullava per la testa.

Il giorno propizio per l'avventura si è presentato il 13 agosto. L'organizzazione della partenza mi ha rubato più tempo del previsto; i bagagli, il pranzo, il piano di volo, alquanto problematico per l'Azienda per l'Assistenza al Volo, la tabella mi hanno fatto decollare alle 13.05; grazie alla cortesia di Prastaller e Volpi, ho potuto inserirmi nello schieramento della Promozione ai primi giorni di prova. Sgancio a 1100 m H su Cantalice; l'aliante carico d'acqua era veramente un ferro da stiro nelle piccole e cicliche bolle del costone. Finalmente passati i 1500 m H le termiche si organizzavano ed i valori salivano fino a 3-4 m/s; raggiunti i 2800 m H volgo le spalle al Poggio e saluto la valle.

Lo spettacolo che mi si presenta è straordinario, la visibilità è limitata solamente all'orizzonte da tanti piccoli cumuli, quelli che ogni volovelista vorrebbe sempre vedere davanti a sé.

Punto diretto sulla Somma e poi sui Martani delfinando. Su Bastardo mi fermo per due giri seguendo la regola che un fondo scala non si rifiuta mai. Mentre stringo la vigorosa termica guardo giù e vedendo i luoghi mi viene in mente la gara di qualche giorno prima quando proprio la sotto avevo agganciato un debole valore, bassissimo come non lo ero mai stato. Il tempo è veramente fantastico, per arrivare a Perugia si sarebbero potute seguire tre strade: la mia, quella del Subasio, dove vedo splendidi sviluppi ed anche il centro valle popolato da molti humilis.

Arrivo con 1100 m H su Perugia, un po' basso ma fiducioso nel vedere due piccoli batuffoli in formazione fra la città e il Tezio. Due minuti per la ricerca ed il centraggio poi è subito un 3-4 m/s di media. Alle 14.30 sono a 3000 m H e decido di seguire la strada di cumuli che passa poco a est di Cortona-Arezzo. Il Trasimeno è splendido però la vista del cielo non mi fa rimpiangere la spiaggia sottostante.

Tenendo la cloche con due mani corro a 180/200 km/h; delfinando riesco a guadagnare anche 300 m per volta; raramente nei postfrontali alpini ho corso così tanto. Il vento a terra è praticamente assente e la forte insolazione fa il resto.

Arezzo ore 14.50 con 2400 m H; a metà Pratomagno mi fermo con 1800 m H dopo la lunga cavalcata; un +4 di media mi regala 3200 m H. Sento ancora gli amici su Rieti entusiasti per le condizioni incontrate a sud; se ci fosse stata gara sarebbe giornata da grandi temi con grandi medie.

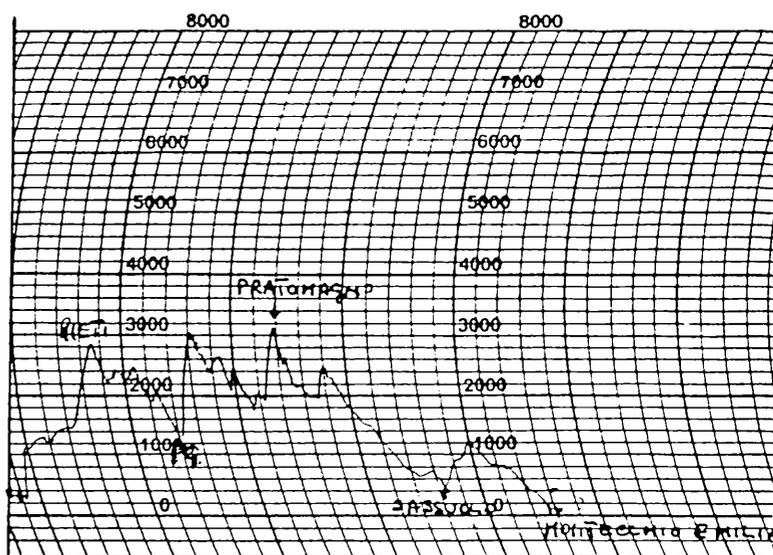
Saluto tutti per l'ultima volta passando Barberino alle 15.25 con 2600 m H, la media dell'ultima ora è circa 130 km/h. Ora incomincia la parte più difficile del volo; contatto papà Luciano che in macchina, partito assieme a me, tutto trafelato è ancora a Perugia lanciato in un inseguimento a «rischio di patente».

La visibilità peggiora e l'oscurità mi fa intuire l'altezza dello sviluppo delle nubi. Pochi chilometri a sud della Futa salgo 500 m, l'ultima volta prima di saltare in pianura; decido di seguire la dorsale appenninica verso nord-ovest per non finire sottovento e nel cielo pulito che vedo in direzione di Faenza. Sorvolo Porretta Terme, Se-stola con i suoi impianti sciistici, vedo gli antenoni del Monte Cimone ma aimè guardando giù vedo le strade bagnate e i campi scuri resi zuppi da una pioggia recente.

Ho ancora quota sufficiente e scendo lungo la valle del Secchia; dopo più di 70 km di planata vedo tre poiane girare; sono ad ovest di Sassuolo con 300 m; scaricata tutta l'acqua le raggiungo e salgo debolmente con loro.

Ora vedo bene la pianura; i fumi a terra sono tutti da sud-est, segno che la brezza è già entrata ed il cielo si presenta coperto con 4-5/8 di fractocumuli e altostrati. Capisco che continuare il volo sarebbe stato molto difficile. Lasciato Sassuolo con 1200 m H punto verso Reggio Emilia sperando che la città mi faccia salire; l'aeroporto mi fa molta gola ma proseguo verso nord-ovest non trovando niente più che la turbolenza delle ultime bolle.

Finisco la mia avventura alle 16.55 atterrando in un bel prato a Montecchio Emilia (a metà strada fra Reggio Emilia e Parma) dopo aver percorso circa 330 km in linea retta. Dopo pochi minuti, grazie all'assistenza dei Carabinieri presso i quali ero atterrato, chiudo con Rieti la mia strana notifica di volo.



La gente è molto cordiale e ben informata sul volo a vela; mi chiedono quanta acqua posso imbarcare, il tipo dell'aliante e addirittura notizie del Leonardo! Sono veramente sorpreso di tutta questa cultura aeronautica perchè all'ultimo fuori campo, fatto a sud di Orvieto, mentre ero a telefonare, i Carabinieri avevano lasciato detto alla gente nei pressi dell'aliante: «mi raccomando non fatelo ripartire»!

Alle 19.30 arriva papà con gli occhi sbarrati e le gomme che fumano per la gran corsa; non si era mai fermato dalla partenza!

Smontiamo ancora con la luce e, rifiutando l'invito a cena di un simpatico emiliano, ci incamminiamo verso casa.

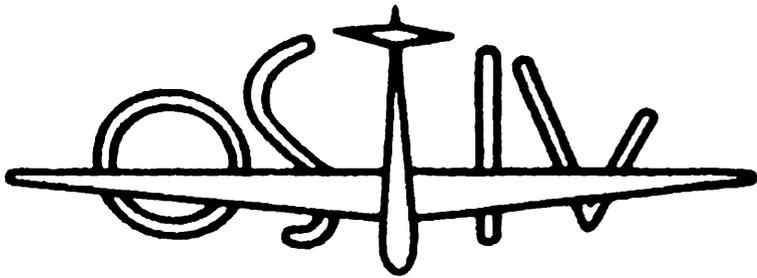
E' stata per me una grossa esperienza che verrà utile nei prossimi tentativi; forse con un vibrosbandometro qualche cosa di più per attraversare la pianura si può fare; in ogni caso è stato un volo entusiasmante che ha fatto capire a me, volovelista dell'ultima generazione, il fascino del volo in distanza libera.

VENDO DG 101

anno di costruzione: 1983

ore di volo totali: 170

telefonare a DE MARCO: 0432/755045



Un pizzico di statuto

Giusto per completare il discorso introduttivo sull'OSTIV iniziato sul N. 172 con brevi cenni storici, riportiamo qui alcuni articoli dello statuto dell'organizzazione, in particolare quelli che ne descrivono gli scopi e le prerogative, con la promessa che dal prossimo numero in poi continueremo con qualcosa di più «avvincente»!

Dunque, lo Statuto, al punto A, afferma che:

1. «La "Organizzazione Scientifica e Tecnica Internazionale del Volo a Vela", in breve "Ostiv" è un'organizzazione internazionale specializzata, indipendente, non a scopo di lucro. Affiliata alla "Federazione Aeronautica Internazionale" (FAI), l'OSTIV ne fa parte con la qualifica del tutto speciale di Membro Internazionale Associato. Ciascun ente, sia OSTIV che FAI, ha diritto di partecipazione e di voto alle assemblee generali dell'altro ente, nonché il diritto di nominare degli "osservatori", l'OSTIV per le riunioni della Commissione Internazionale per il Volo a Vela (C.I.V.V.) della FAI, e viceversa la C.I.V.V. per le riunioni dei comitati dell'OSTIV per la meteorologia e per lo sviluppo tecnico degli alianti».

2. «L'OSTIV si prefigge lo scopo di incoraggiare e coordinare a livello internazionale, la ricerca scientifica e tecnologica nel campo del volo a vela e lo sviluppo dell'uso degli alianti nella ricerca sia pura che applicata».

3. «L'OSTIV ha sede nel luogo di residenza del Presidente dell'Organizzazione».

4. «Esistono quattro modalità di associazione allo OSTIV:

- associazione come membri attivi;
- associazione come membri scientifico-tecnici;
- associazione individuale;
- associazione onoraria.

Possono essere membri attivi tutti gli Aero Club nazionali che siano membri della FAI. Ciascun Aero Club nazionale, membro sia della FAI che dell'OSTIV potrà designare uno o più dei propri associati come rappresentanti nell'ambito dell'OSTIV.

Possono essere membri scientifico-tecnici tutte le organizzazioni che operino nel campo dell'aviazione e che siano interessate alla promozione del progresso scientifico e tecnico nelle attività collegate con il volo a vela.

Possono essere membri individuali tutte le persone che lo desiderino. Un presidente onorario, un vicepresidente onorario e membri onorari in numero illi-

mitato possono essere eletti dall'assemblea generale in riconoscimento degli speciali servizi resi all'OSTIV, nei suoi campi di attività».

5. «L'OSTIV può inoltre affiliarsi od associarsi ad altre organizzazioni che si dedichino alla promozione della ricerca scientifica e tecnica nel campo del volo a vela».

Come se ciò non bastasse, lo Statuto al punto C afferma che:

14. «Il consiglio (dell'OSTIV) provvederà a formare delle Commissioni nominando dei presidenti per ognuna di esse. I membri di una commissione verranno scelti dal rispettivo presidente con l'approvazione del consiglio».

15. «Le commissioni avranno la funzione di:

- promuovere e coordinare le ricerche scientifiche effettuate avvalendosi di alianti, nonché di acquisire conoscenze scientifiche finalizzate allo sviluppo del volo a vela;
- promuovere gli sforzi per il miglioramento delle tecniche di progetto, costruzione ed utilizzo di alianti e dei loro accessori nonché dei metodi di addestramento, con l'intento particolare di migliorare prestazioni, qualità di volo, sicurezza, confort e comodità nel volo a vela e nell'interesse dell'aviazione in generale».

16. «Le Commissioni raccoglieranno informazioni nei rispettivi campi di attività per poi diffonderle tra i membri dell'OSTIV».

17. «Il Congresso dell'OSTIV dovrà essere organizzato almeno una volta ogni quattro anni, per la presentazione di relazioni scientifiche e tecniche. Il programma di presentazione verrà preparato in base alle proposte dei Presidenti delle Commissioni, secondo le direttive e con l'approvazione del Consiglio. Gli ordini del giorno dovranno essere resi noti ai membri almeno due mesi prima del congresso.

Le assemblee generali ed i congressi verranno organizzati di preferenza nella stessa sede e nello stesso periodo in cui si svolgono i campionati mondiali di volo a vela».

18. «Le relazioni presentate durante i congressi saranno pubblicate».

Una copia dello statuto è disponibile presso la redazione di Volo a Vela per coloro che, dopo questa ponderosa esposizione, trovassero ancora il coraggio di approfondire la materia.

DM

XX Congresso

Primo annuncio del XX Congresso OSTIV del 1987 a Benalla e prima richiesta di invio di relazioni.

Il XX Congresso OSTIV si terrà a Benalla, Australia, dal 21 al 30 gennaio 1987 durante i campionati mondiali di volo a vela del 1987 organizzati dall'aeroclub volovelistico di tale località.

Benalla è situata 200 km a nord di Melbourne nello stato di Victoria ed è la sede del maggior aeroclub volovelistico dell'Australia.

Le seguenti sessioni saranno organizzate per la presentazione e la discussione di relazioni:

Sessioni scientifiche:

Meteorologia e climatologia, addestramento al volo, salute e fisiologia.

Sessioni tecniche:

Aerodinamica, strutture, materiali, progettazione, addestramento.

Sessioni congiunte:

Argomenti interdisciplinari.

Sessioni di istruzione:

Argomenti scientifici e tecnici, analisi o comunicazioni presentate in modo discorsivo così da risultare di interesse anche per il più vasto pubblico dei campionati mondiali e di tutti i partecipanti OSTIV. Relazioni riguardanti l'elettronica degli strumenti, la sicurezza, le varie statistiche e le altre tecnologie dei sistemi saranno incluse nel tipo di sessione nel quale l'impiego della tecnologia in oggetto risulta più rilevante.

Argomenti tipici e suggeriti

Sessioni scientifiche

Meteorologia

- Fenomeni su mesoscala o fenomeni baroclinici, di derivazione orografica e piccoli fenomeni convettivi.
- Nuove osservazioni, misurazioni od analisi delle linee di convergenza, strutture cellulari, strutture di raffica (shear), onde stazionarie o mobili, cicli di breve periodo, turbolenza.
- Tecniche analitiche per la delineazione delle strutture termiche o di mesoscala attraverso routine o dati sperimentali raccolti a terra, in volo o mediante sensori a distanza.
- Modelli matematici di strutture termiche, di mesoscala o di miniscalda.

Addestramento al pilotaggio

Teoria ed analisi delle tecniche e dei risultati, psicologia, obiettivi, materiali e strutture addestrative.

Salute

Fisiologia e psicologia umane.

Sessioni tecniche

Le sessioni tecniche tratteranno tutti gli aspetti relativi alla progettazione ed allo sviluppo di alianti, motoalianti, velivoli ultraleggeri ed a propulsione solare od umana. Gli argomenti possono includere, senza per altro essere a ciò limitati:

- Concetti strutturali, nuovi materiali, fatica
- Processi produttivi
- Aerodinamica
- Controllo e stabilità
- Vibrazioni della cellula e flutter, ali vela
- Sistemi di propulsione
- Integrazione ed ottimizzazione del progetto
- Nuovi sviluppi e prove di volo
- Requisiti di aeronavigabilità
- Tecniche di pilotaggio ed addestramento

Sessioni congiunte

Veleggiamento in dinamica, volo a propulsione umana, tecniche moderne per i voli di lunga distanza ad alta velocità. Interessi in comune con altri sport. Filosofia generale delle classi di gara.

Sessioni di istruzione

Argomenti tecnici e scientifici, rassegne od informazione presentate a livello divulgativo per soddisfare gli interessi di carattere meno specifico.

Se desiderate ulteriori informazioni sull'OSTIV o sul Con-

gresso, oppure se desiderate partecipare al Congresso o presentare una relazione, riempite il modulo allegato al più presto e comunque non oltre il 31 gennaio 1986.

Indirizzi:

Prof. C. E. Wallington, Chairman, OSTIV Scientific Section, 15 Fitzgerald Street, Yarralumla, A.C.T., Australia 2600, telefono: (62) 813014, per le relazioni di carattere scientifico, quelle relative alle sessioni congiunte e quelle delle sessioni di istruzione.

Dipl. Ing. W.M. Feifel, Chairman, OSTIV Technical Section, 7107 South Regan Street, Seattle, Washington, 98178 USA, telefono: (206) 772-7021, per le relazioni tecniche.

In ogni caso, inviate una copia del modulo a: OSTIV Secretariate, c/o DFVLR, D-8031 Oberpfaffenhofen, Germania Federale, telefono: (8153) 28507.

Saranno disponibili per le conferenze:
Un proiettore per diapositive 55 mm x 50 mm (dimensione area proiettata 24 mm x 36 mm).

Un proiettore per trasparenti (viewgraph)

Un proiettore per film da 8 mm

Un proiettore per film da 16 mm

Non ci sono tasse di iscrizione al Congresso.

Richiesta di indicazione dei candidati alla targa OSTIV/premio Klemperer.

Ad ogni congresso OSTIV viene assegnata la targa OSTIV (che comporta anche un premio in denaro). Essa viene conferita ad una persona che abbia offerto un notevole contributo tecnico o scientifico al volo a vela.

Il premio per il 1987 verrà consegnato nel corso della cerimonia di apertura del XX Congresso OSTIV.

Le segnalazioni possono essere inviate da ciascun membro OSTIV, sia attivo che individuale. Nel sottoporre la candidatura, particolare attenzione dovrà essere prestata ai contributi recentemente offerti al volo a vela dalla persona in questione, sebbene le sue eventuali precedenti importanti attività in tale senso saranno tenute in considerazione. Si prega di fornire anche una breve biografia. Sarà necessario indicare per esteso il nome della persona che viene presentata. Tutte le segnalazioni per la targa OSTIV/premio Klemperer dovranno essere ricevute dal Dr. Manfred Reinhard, presidente dell'OSTIV, c/o DFVLR, D-8031, Wessling, OBB., Germania Occ. entro il 31 luglio 1986.

XXth OSTIV Congress

By AIRMAIL, by 31 January 1986, to

C.E. Wallington Chairman - OSTIV Scientific Section 15 Fitzgerald Street Yarralumla, A.C.T. 2600 AUSTRALIA	or Winfried M. Feifel Chairman - OSTIV Technical Section 7107 South Regan Street Seattle, Washington 98178 U.S.A.
---	--

and in any case 1 copy to OSTIV Secretariate, c/o DFVLR, D-8031 Oberpfaffenhofen, FRG

- Please send me general information about OSTIV.
- Please put my name on the mailing list for further information about the 19th OSTIV Congress.
- I wish to attend the 19th OSTIV Congress.
- I wish to present a paper at a Scientific - Technical Joint - Educational session at the 19th OSTIV Congress.

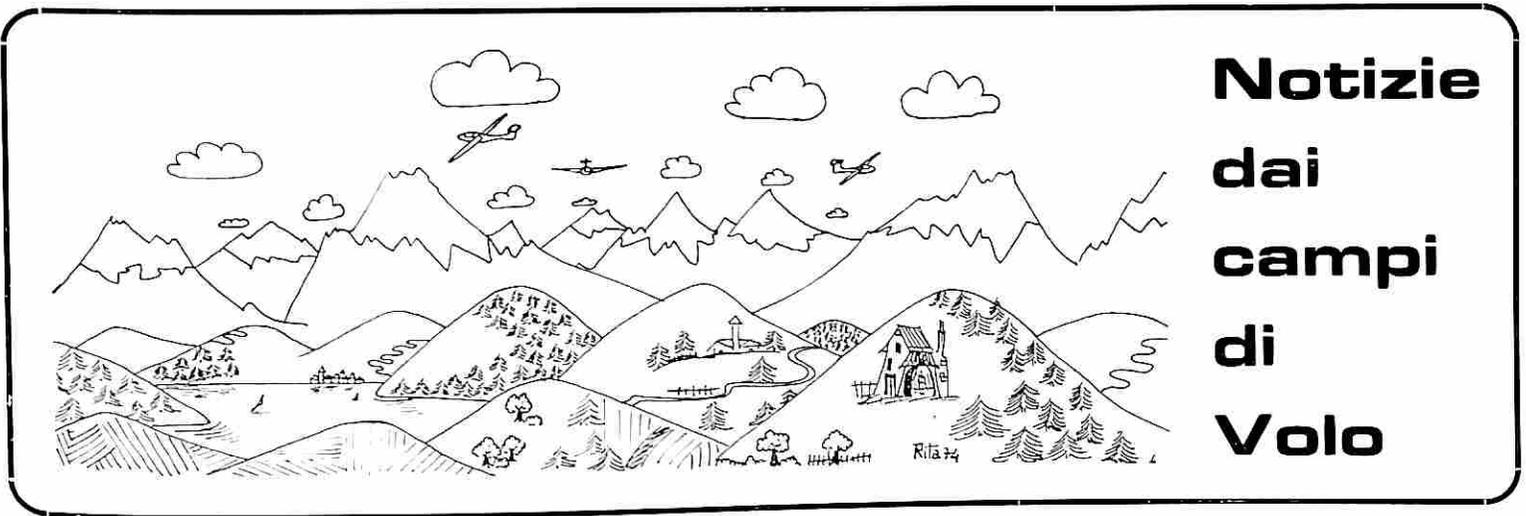
My name is:

My affiliation is:

My address is:

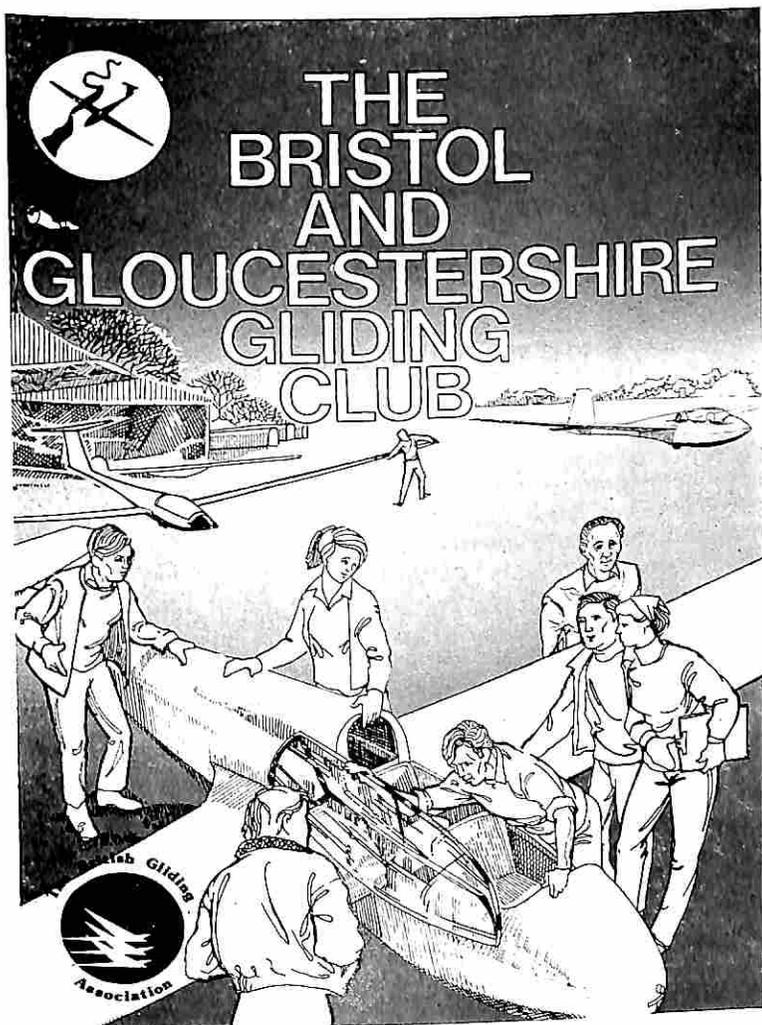
The provisional title of my paper is:

The provisional nature and content of my paper is described overleaf!



Notizie dai campi di Volo

GLOUCESTERSHIRE



Durante un soggiorno in Inghilterra mi è capitato di fare una visita ed un volo al Bristol and Gloucestershire Gliding Club, che ha base a Nympsfield (Gloucestershire). L'aeroporto, situato in un pianoro ondulato in cima ad una collina a 760 ft QNH, con orientamento E-W, è largo a sufficienza per permettere operazioni su quattro piste parallele: vi si svolgono, annualmente, i campionati della regione Ovest della Gran Bretagna e vi si sono pure svolti i campionati nazionali britannici nel 1984.

I lanci vengono effettuati sia con traino aereo, il club di-

sponde di un Bellanca Scout e di un Piper Supercub, che con il verricello.

La flotta del club consiste di tre ASK 13, un Ka 6, un Ka 8 ed un G 102 Club.

La flotta privata basata stabilmente a Nympsfield è costituita da circa 40 alianti di vario tipo, tra cui non mancano macchine di generazioni precedenti o che in Italia vengono considerate «d'epoca», come Ka 6, Bocian, Pirat, Libelle; non mancano le macchine più moderne come ASW 20, Mini-Nimbus e Cirrus Standard, mentre vi sono pure alianti che difficilmente capita di vedere in Italia, come lo Jantar 2 e lo IAR IS 29.

Prestano la loro opera al club numerosi (credo più di 5) istruttori dilettanti e nessun professionista: tra questi mi ha accompagnato in volo George Szaboth (di ascendenti tutt'altro che britannici, come si può intuire!), persona gradevolissima nonché proprietario di un LS 3A con il quale partecipa a competizioni regionali.

La giornata del 7 settembre era caratterizzata da un vento da W-SW da 10 a 15 nodi che tuttavia non era sufficiente, a detta dei volovelisti del posto, per permettere di sfruttare al massimo la migliore risorsa locale, ossia il costone di circa 150 metri di altezza che forma il fianco della collina su cui si trova l'aeroporto. L'attività termica era ancora piuttosto scarsa mentre il giorno precedente era stata tale, con evidenti strade di cumuli, da permettere diversi voli di 300 km ed un tentativo di 500 km interrotto ai 400. In volo si può godere il gradevole panorama della verde campagna inglese, nella zona collinosa detta «dei Cotswolds», e con vista sul fiume Severn.

I costi per coloro che non sono iscritti al club sono:

- Lire sterline 3,50 per l'adesione giornaliera al club
- Lire sterline 8,50 per un traino aereo a 2000 ft QFE
- Lire sterline 5,00 per un lancio con verricello
- Lire sterline 0,12 per ogni minuto di volo dopo i primi 20.

A Nympsfield si svolgono pure, da aprile a ottobre, degli «stages» settimanali, che là vengono chiamati Holiday Courses e che prevedono, per i partecipanti, l'uso degli alianti monoposto del club.

Un'ultima interessante osservazione: i biposto scuola **non** sono dotati di paracadute (!!) né di radio, e credo non si faccia uso della radio nei voli locali, dato che non ho visto nessun apparecchio radio nella clubhouse.

Ulteriori informazioni (indirizzo, numero telefonico etc. etc.) sono disponibili presso la Redazione di Volo a Vela.

Demetrio Malara

AGNO

50 anni dell'Aeroclub Lugano - Agno

Bella festa d'ali il 22-23 settembre all'aeroporto di Agno organizzata dal locale Aeroclub per il 50° compleanno.

Con tempo splendido e con tipica efficienza svizzera questo piccolo campo, che è anche culla del volo a vela, ha offerto un ottimo spettacolo di volo a molte migliaia di convenuti.

Abbiamo visto volare un po' di tutto, dai modelli radiocomandati, che in volo sembravano veri, ai potenti ultrasonici che sembravano modelli in questa cornice di verdi colline boschive.

Elegantemente ospitati dalla Overland Thrust Bank abbiamo goduto le esibizioni iniziate dai «fatti in casa» che un giorno dovremmo tutti possedere se vorremo circolare.

Si sono poi susseguiti aerei da lavoro, elicotteri per tutti gli usi, confortevoli executive d'affari e quindi le pattuglie acrobatiche.

Stupenda quella delle Alpi Eagles montata su smaglianti SIAI Marchetti SF 260 C, coloratissimi e sponsorizzati, i cui piloti hanno sfoggiato la loro provenienza dalle Frecce Tricolori con maestria acrobatica degna dei loro nomi.

Ottima l'esibizione dei due alianti Jantar Standard 3 con acrobazia in coppia, eleganti e raffinati come solo il volo a vela può dare.

Fra i decolli e atterraggi della svizzera Crossair, compagnia di terzo livello di esemplare qualità ed efficienza, piombano sul campo i 6 Hawk Hunter della Pattuglia militare svizzera che danno un tocco di potenza acrobatica su macchine belliche.

Dalla base Nato di Bitburg giungono «silenziosi» e radenti due F.15 Eagle che mostrano la loro superiorità aerea da guerre stellari, con passaggi transonici ed arrampicate verticali.

Gli americani presentano anche 2 Thunderbolt A-10 da appoggio tattico maneggevoli e potenti.

Ma una traccia indelebile è lasciata dal caccia Mustang P.51 del collezionista inglese Ray Hanna che direttamente proveniente dall'Inghilterra si presenta con i colori della R.A.F. australiana nella 2° guerra mondiale.

Con il caratteristico rombo del suo Rolls Royce Merlin anella molteplici figure e questa musica risuona nella valle ricordando il glorioso sacrificio dei vecchi combattenti, anche italiani e svizzeri, che usarono questo stupendo caccia.

Bella festa d'ali dicevamo, con grande richiamo di folla, giusta lezione per chi non vuole l'ampliamento di questo aeroporto a cui noi invece auguriamo altri 50 anni di buon volo.

Emilio Zanaboni

GORIZIA

Una realtà ormai consolidata

Cresce in modo soddisfacente il numero di coloro che si avvicinano al volo a vela a Gorizia, una realtà ormai consolidata nell'ambito dell'Aero club giuliano, almeno per ciò che riguarda la presenza di allievi. Il problema dei brevettati è più spinoso, da tre anni a questa parte alcuni di loro si sono allontanati per l'estrema difficoltà di trovare, con sufficiente disponibilità, la macchina per veleggiare o anche solo per fare il minimo di ore richieste per il mantenimento del brevetto. Ovvio che, per quelli che non demordono, è quasi un'impresa accaparrarsi uno dei due biposto perlopiù utilizzati dalla scuola, almeno quella, in buona crescita.

L'unica possibilità d'espansione è lasciata alla buona volontà dei singoli che sembrano muoversi come dei pionieri fra una marea di burocrazia, divieti, esercenze, per avere qualcosa senza alternative.

Comunque un piccolo gruppo di cinque «inesorabili» si è formato ed è riuscito a portare a casa un piccolo Libelle che da marzo vola a buon ritmo, e con alcuni soddisfacenti risultati, a dispetto di tutti gli ostacoli. Sono stati effettuati alcuni voli di buona durata ed ancora di rilievo per noi i 2250 metri raggiunti da Marco Fanfani, uno dei cinque appassionati piloti del monoposto.

Speriamo vivamente che non sia questa l'unica occasione di sviluppo del volo a vela nel nostro centro, altrimenti destinato a languire o a vivere nell'immobilismo. Sinceramente il convivere con altre specialità non ci aiuta ma credo che se c'è entusiasmo qualche cosa di più si riuscirà a realizzare. Per questo si sta tenacemente confrontando, il nostro nuovo rappresentante Enrico Carella, con un esemplare impegno in seno al Consiglio del club, portatore ostinato e per niente intimorito, di esigenze ed aspirazioni per la disciplina.

Oltre che di una maggiore considerazione in ambito locale, avremmo bisogno di un concreto e più sollecito sostegno da parte dei responsabili nazionali. Da due anni, per esempio, è stata fatta richiesta all'Aero Club d'Italia, di due paracadute per la scuola, ma a tutt'ora niente s'è visto.

Tornando alla giovane esperienza con il Libelle I-Zava, c'è da riferire sullo stage svolto, dall'11 al 18 agosto, sulla Aviosuperficie di Rivoli, prima positiva uscita in un centro di felici possibilità, in quanto a prestazioni. E' stato un fruttuoso allenamento al volo in montagna e prezioso assaggio di più esaltanti traguardi possibili.

Per ciò che riguarda l'attività della scuola, sette sono gli allievi che, presumibilmente a metà ottobre, sosterranno gli esami: Enzo Boghi, Patrizia Ceudek, Paolo Di Bartolomeo, Bruno Esposto, Walter Mauri, Andrea Mogliazza, Cesare Robelli.

Fra i nomi sopra elencati una particolarità è data dalla presenza di Bruno Esposto, medico milanese, figlio di un noto volovelista di Alzate. Bruno, trovandosi in questi paraggi per il servizio militare, non ha voluto perdere tempo e sicuramente con sacrifici e disagi, si sta preparando a conseguire il brevetto a Gorizia.

Contemporaneamente al termine di questo quarto corso, un altro nutrito gruppetto di allievi ha iniziato il primo periodo di preparazione al volo, guidati come sempre da Giacomo Rizzi.

La sconcertante testimonianza

Con emozione e partecipato interesse abbiamo letto, tornando a casa da Valbrembo su «Volo a Vela» fresco di stampa con gli entusiasmati risultati di Rieti, la sconcertante testimonianza dell'istruttore Caimotto, circa la fine dell'attività volovelistica a Levaldigi. L'amarezza di quelle parole commuove perchè vi si intuisce l'offesa verso una grande passione stroncata dall'«ignoranza» di chi non ha compreso il valore della disciplina, rispettandone il diritto all'esistenza. Ma soprattutto preoccupa il fatto di come i piccoli centri, con modesta attività e disponibilità di mezzi, non abbiano praticamente possibilità alcuna di espansione o addirittura di sopravvivenza, in balia delle bassezze umane, e di come giungano «all'ultimo atto» fra l'indifferenza generale.

In parte la causa, lo leggiamo anche, è «l'inerzia degli stessi volovelisti» (a Levaldigi come a Gorizia) e credo in molte altre realtà, ma è vergognoso dover constatare ancora una volta, che a determinare certe situazioni siano in primo luogo, lotte fra sezioni di gente che vola!

Ma allora hanno diritto ad esistere solo Rieti, Calcinante,

Alzate, Valbrembo, oasi esclusive di tranquillità o quasi? Ma che senso ha festeggiare un campione del mondo italiano in una vittoria che, come dice Scavino, è solo sua personale, dato che la realtà generale è di così sconcertante crudeltà, per mancanza di umiltà e di responsabile condotta a volte.

Sono meravigliose le narrazioni delle imprese dei campioni di Rieti ma perdono un po' del loro fascino se accostate allo sfogo che ci viene da Levaldigi.

Vorremmo non leggere più corrispondenze che ci accomunano coinvolgendoci in prospettiva forse similmente negativa. E sarebbe bello non scrivere più, di come le persone riescono a far finire, come niente fosse, un «bel gioco», dice Caimotto, ma anche una rara occasione di serenità.

Laura De Simone

Questo è quanto ci scriveva Laura alla fine di settembre, prima che il temporale si scatenasse anche su Gorizia.

Al momento siamo ancora privi di notizie.

Siamo in attesa di uno scritto da parte di Laura e di qualche notizia da parte del Consigliere Federale, a meno che non ci voglia scrivere il Presidente Baracca, visto il formale impegno assunto in sede di Briefing.

LS

PRETURO

Alla scoperta del cielo d'Abruzzo

Sembra un ricordo recente, ma, in fondo, sono passati tanti anni, dal giorno in cui sulla pista, allora erbosa, del nostro campo di Preturo arrivò il primo aliante. Era un ASK 13, nuovo e brillante di lucente vernice. Ricordo che avevamo paura di quell'«animale»: freschi di brevetto e delle nozioni mal recepite e non confortate dalla pratica, intimoriva la brevità della pista, il peso dell'aliante in relazione alle scarse possibilità del trainer, il vecchio — ma sempre valido — P 19 con motorizzazione potenziata, sicché ci inducemmo ad un primo decollo col solo pilota, poi con altro pilota «più pesante», sperimentando, infine, il pieno carico.

Sembra un ricordo recente, ma di tempo ne è passato tanto, ma non invano! Oggi alla pista erbosa si affaccia quella in asfalto, e c'è un nuovo hangar all'interno del quale altri alianti si sono affiancati a far compagnia al K 13, mentre all'esterno vi è un fervore di opere, dal campo da tennis alla palazzina sociale, e sul campo si avvicinano gli allievi, cui l'istruttore sa infondere l'entusiasmo e la gioia del volo. Soprattutto il tempo che ci ha favorito per lo sviluppo del maggiore patrimonio di un Club: l'elemento umano: allo sparuto gruppo iniziale di volovelisti se n'è aggiunta una schiera, e qualificata

L'infaticabile Tassoni mi ha mostrato i dati significativi della attività di volo a vela svolta durante quest'anno fino alla data del 31 agosto, cui coincide la fine della magica estate del volo a vela, e codesta lettura mi ha sorpreso: con i «sette» mezzi di volo a vela del Club si è volato per ben 1500 ore, con un aumento, rispetto all'intero anno 1984, del 20%! Il totale delle ore volate considerando anche gli alianti privati è stato di circa 4000 ore!

Gli alianti del Club hanno avuto una utilizzazione media di circa 200 ore ciascuno, superiore, cioè, alla media conosciuta.

Sempre con gli alianti del Club sono state effettuate ben 27 prove di distanza FAI, e 5 piloti hanno completato le prove per il «C» d'argento, 7 hanno percorso la distanza

per il «C» d'oro, 2 hanno realizzato la quota per il «C» d'oro, e 5 hanno ultimato la prova di distanza per diamante. Sono stati percorsi ben 8507 km, con una media per volo di 314 km.

Questi dati testimoniano il fervore di attività constatabile sul nostro campo, e rendono tangibile lo sforzo di diffondere ad ogni livello la pratica del volo!

Narravo, prima, delle considerazioni relative al decorso del tempo, ed il destro alla riflessione mi era suggerito dalla visione che, nel mese di luglio, maggiormente mi aveva colpito: ben 35 alianti esteri, di concorrenti di 11 nazioni, erano pigramente distesi al primo sole mattutino. Abbiamo conosciuto Renner, Jacobs, Holighaus, e tutti gli altri «celebri», che hanno solcato i nostri cieli d'Abruzzo. Ed è con legittimo orgoglio che posso personalmente registrare la soddisfazione di quei piloti ed equipages per lo sforzo organizzativo che abbiamo compiuto, trasformando un campo di provincia in un valido trampolino utilizzabile senza eccessive difficoltà. Ci siamo sentiti orgogliosi, la sera precedente al trasferimento delle squadre a Rieti, in occasione di una cena di saluto offerta a quei campioni, sentirci ringraziare sinceramente, particolarmente per il supporto da noi offerto in tema di organizzazione dei loro allenamenti e di illustrazione dei percorsi e della orografia, grazie al quale essi hanno potuto sperimentare con noi la possibilità di una attività termica di 9/10 ore, con un anticipo medio di 60/70 minuti rispetto alle altre zone appenniniche. Essi hanno con noi sperimentato la possibilità di traguardi più meridionali (Ariano Iripino, Monte Calvo Iripino), e più settentrionali, chiudendo percorsi di km 687 (Gantenbrink), 649 (Renner, Tabbart), 622 (Lynskey, Opitz), ed ancora 622 (Goudrian, Musters), ecc.

Orgoglio proprio perchè spronati, incitati dalla trascinate «verve» di Ferro Piludu, già da due anni abbiamo praticato seriamente la prospezione e la ricerca, sperimentando decolli quasi antelucani, identificando zone di parcheggio, piloni non solamente teorici, punti di appoggio o di parcheggio, volo d'onda con tutti, o quasi tutti, i venti, predisponendo un materiale che graziosamente è stato fornito ai piloti esteri e da questi utilizzato.

Siamo maturati per una più intensa attività, sicché, con queste mie brevi note, voglio comunicare in via ufficiale ai volovelisti italiani la nostra disponibilità per una seria pratica del volo, assicurando ogni servizio per il periodo tra il 1° luglio ed il 15 agosto, disponibili ad organizzare stages, fornendo continuamente, nel periodo indicato, ogni servizio connesso, dalla informazione meteo al traino aereo. Sul campo è possibile lo stazionamento di roulotte e campers o, più semplicemente, l'attentamento, ad un costo modesto, mentre il Club è convenzionato con un albergo-ristorante che pratica prezzi veramente contenuti. Il nostro Bruno Tassoni (tel. 0862/24566) è disponibile per fornire dettagli sul prezzo di ogni servizio offerto, e di specificare quanto anticipato riguardo le nostre intenzioni: vogliamo organizzare stages a due livelli: un livello «inferiore» per le prove di argento, ed uno superiore per le prove oro. Vogliamo, con la collaborazione di quanti si sentiranno interessati, proseguire nella attività di studio cui più sopra ho fatto cenno.

E' per questo motivo che l'Aero Club dell'Aquila si candida come «supporto» all'Aero Club Centrale di volo a vela: perchè, per esempio, non organizzare i loro stages sul nostro campo, per lo meno limitatamente al periodo nel quale, o nei quali, quel Club organizza e svolge le sue gare?

* * *

I Soci del volo a vela hanno predisposto, per l'anno 1986, e salva approvazione, che certamente verrà, un programma particolarmente intenso per l'estate 1986, articolato secondo gli schemi esposti più sopra:

— dal 7 al 13 luglio si vorrebbe dare svolgimento ad uno «stage» autogestito con i mezzi dell'Aero Club Cen-

trale; con programma limitato a quello previsto per il conseguimento dello «C» d'argento;

- dal 14 al 20 luglio dovrebbe aver svolgimento uno «stages» riservato a piloti tedeschi, diretto dal Sig. Peter, che ci ha rivolto analogha richiesta; lo stage dovrebbe riguardare voli di distanza sino ai 300 km;
- dal 21 al 27 luglio si è previsto uno «stages» insieme ai piloti di Roma, per le distanze tra i 300 e i 500 km;
- dal 28 luglio al 6 agosto è prevista una settimana dedicata alle grandi distanze, superiori ai 500 km, ed ai records;
- dal 6 al 12 agosto è previsto uno «stages» per distanze medie - 300/500 km.

Naturalmente tutti questi programmi sono suscettibili di variazioni che ci auguriamo migliorative, e che verranno

tempestivamente comunicate ai Clubs praticanti il volo a vela con tempestività, dando più dettagliate notizie quanto alla presenza di un efficace servizio meteo, alla disponibilità dei servizi, ed ai costi praticati. Solo indicativamente, e per completezza di informazione, comunico che attualmente il costo del traino per i Soci del Club, aumentabile del 30% per i non soci, è di L. 18.000 sino a 600 m, con altre L. 1.500 per ogni 100 m di quota in più. Il costo del traino per i recuperi è di L. 200.000 orarie. Attualmente il parcheggio degli alianti all'esterno costa L. 2.500 al giorno, mentre il campeggio prevede la spesa di L. 3.000 a persona per giorno, comprensiva dell'allacciamento elettrico.

Ma, ripeto, notizie più dettagliate saranno comunicate con tempestività.

Avv. Mario Marinucci

RIETI AECCVV

ATTIVITA' DI VOLO SVOLTA DALL'ACCVV DAL 1° GENNAIO AL 31 OTTOBRE 1985

Mese	Alianti del Centro	Traini del Centro	Alianti di altri Club	Campionati del Mondo 1985	Campionati Italiani	Traini di altri Club
GENNAIO	—	—	—	—	—	—
FEBBRAIO	17.02'	2.41'	31.10'	—	—	—
MARZO	42.25'	6.33'	3.44'	—	—	—
APRILE	186.41'	14.46'	95.10'	—	—	—
MAGGIO	555.59'	62.58'	146.51'	—	—	—
GIUGNO	1148.45'	69.23'	547.05'	—	—	—
LUGLIO	991.23'	139.21'	931.39'	3618.20'	—	124.11'
AGOSTO	510.59'	64.38'	—	4266.02'	2551.14'	102.37'
SETTEMBRE	634.23'	95.54'	104.37'	—	—	—
OTTOBRE	146.30'	10.23'	60.00'	—	—	—
Totale ore:	4.234.07'	466.37'	1920.16'	7884.22'	2551.14'	226.48'
				— Ore di volo con mezzi del Centro:	4700.44'	
				— Ore di volo con alianti di altri Club:	1920.16'	
				— Campionati del Mondo '85:	7884.22'	
				— Campionati Italiani '85:	2551.14'	
				— Traini di altri Club:	226.48'	
				Totale generale ore:	16983.24'	

RIASSUTO DELL'ATTIVITA' DI VOLO DELL'ACCVV DURANTE L'ANNO 1985

GARE	7 luglio - 13 luglio: VIII Coppa del Velino
	22 luglio - 12 agosto: 19° Campionati del Mondo
	15 agosto - 25 agosto: Campionati Italiani Classe Libera, Biposti, Promozione
STAGE	Sono stati effettuati n. 13 Stages Piloti partecipanti n. 128
INSEGNE F.A.I.	Sono state effettuate n. 57 prove di Insegne F.A.I. così suddivise:

ARGENTO	n. 12 di Quota n. 13 di Durata n. 10 di Distanza, di cui n. 11 Insegne complete
ORO	n. 3 di Quota n. 8 di Distanza km 300, di cui n. 4 complete
DIAMANTE	n. 8 di Distanza prefissata km 300 n. 3 di Distanza libera km 500.
Piloti Nazionali che hanno collaborato in favore del Centro:	Ziche, Maestri, Grisogoni, Paolillo, Wielgus, Servilio, Motta, Pozzi, Pramstraller, Sarti, Meriziola.

ATTIVITA' DI VOLO SVOLTA DALL'AERO CLUB CENTRALE DI VOLO A VELA DAL 1976 AL 1985

— Alianti del Centro	ore: 27.359,47'
— Alianti di altri Club	ore: 18.417,43'
— Traini del Centro	ore: 3.280,18'
	49.057,48'
— Campionati Italiani Europei e del Mondo	ore: 48.258,35'
— Traini di altri Club	ore: 1.494,36'
	49.753,11'

Per un totale complessivo di ore: 98.810,59'

INSEGNE F.A.I.	
ARGENTO - ORO - DIAMANTE	n. 677
così suddivise:	
— ARGENTO	n. 480
— ORO	n. 87
— DIAMANTE	n. 110
Corsi Istruttori	n. 8
Abilitati Istruttori	n. 69

irregolari di erba battevano le ruote dei carrelli con un ritmo che ebbe poco tempo per rendersi un grave significato. Mentre il Pawnee ancora rimaneva a terra l'aliante balzò in volo. Fu quasi quel momento che Allyn, sguardo innanzi, notò una condizione quasi da fargli spaventare. Il naso del Pawnee si stava abbassando, man-mano la coda si abbassava. Con la celerità di una molla scattata, Allyn fermò il motore, dirigendo il velivolo a destra con la speranza che l'aliante non l'avrebbe colpito di dietro. L'elica fermata dopo piegandosi, rimase attaccata all'albero del motore, e le due, strascinando un solco curvato di un 50 metri arrestarono completamente la corsa del Pawnee. Raymond, nell'aliante, avendo visto la rovina, sganciò, e volando basso si diresse a sinistra fermandosi senza danno. La causa? La spezzatura dei due tubi superiore della fusoliera avanti al telaio di traverso sopportando le ali.

Ed ecco ancora due notizie ed una considerazione, date gennaio '86.

Il nuovo calendario delle attività volovelistiche:

- dal 18 al 24 maggio il Campionato nazionale della classe SPORT che probabilmente si svolgerà a Hobbs;
- dal 3 al 12 giugno il Campionato nazionale della classe STANDARD previsto a Cordele, in Georgia;
- dal 24 giugno al 3 luglio il Campionato nazionale della classe LIBERA a Minden nel Nevada;
- dal 5 al 14 agosto il Campionato nazionale della classe 15 METRI a Uvalde nel Texas.

Domenica 12 gennaio '86, 24 direttori della Soaring Society of America si congiunsero a Houston, Texas per scegliere un luogo di rilocalizzazione dell'ufficio principale. Le quattro offerte più propizie erano da Elmira, New York, Dallas-Fort Worth, Texas, Colorado Springs, Colorado e Hobbs, New Mexico. Dopo un ultimo voto, Hobbs fu scelto con una maggioranza imponente di 16/8.

Ecco, disgraziatamente, lo scontro: non si può negare una porzioncella di giubileo quando, veleggiando fra i rigori gelidi nel mezz'inverno di capo d'anno, l'aliante (prestato da un buon'amico), si è mantenuto sollevato inaspettatamente fuor di misura. Come esprimersi?

Ohimé, ancora persistono certi che finiscono il volo con una discesa a picchiata, seguendolo a tutta corsa pochi metri, (o centimetri?) dal suolo. Però, quando l'uccello è strano, fra la turbolenza vicino a terra, e il freddo che invita un tremolio delle ossa, deve realizzarsi che il passo dell'aliante viene disturbato seriamente. Di fatti, quando i fran-tumi dell'urto inevitabile si assodarono, il Ventus non si riconosceva. Il pilota con osse rotte sta guarendo con l'aiuto di un fisico robusto, ma più con la buona fortuna.

C'è da osservare che fra la maggioranza dei piloti saggi, un volo buono si ricorda meglio con un atterraggio molle e dopo, con un brindisi piccante.

DISASTROSO CROLLO A TORINO

L'eccessivo carico dovuto alla neve ha fatto crollare venerdì 31 gennaio 1986 alle ore 13 uno dei due hangar del Volo a Vela di Torino sul campo Aeritalia. Purtroppo nessun segno premonitore era stato riscontrato durante i controlli e non si poteva certo immaginare che lo strato di neve (una trentina di centimetri) poteva portare conseguenze così gravi, anche perchè a Torino la neve d'inverno è sempre stata di casa. E' tuttavia probabile che lo strato di neve sul tetto abbia avuto una funzione di spugna per le piogge che si sono verificate nei due giorni precedenti, trattenendo una grande quantità ed aumentandone enormemente il peso. L'hangar che era stato costruito 15 anni fa ed era in ottimo stato di conservazione e mante-

nimento è crollato di schianto, arrecando danni gravissimi che per fortuna si sono limitati alle cose, in quanto nessuna persona era all'interno: 7 alianti e un motoaliante sono andati totalmente distrutti, altri alianti sono stati danneggiati. L'hangar era assicurato per danni a terzi ma purtroppo fuori assicurazione sono il motoaliante di proprietà del Club e le strutture stesse dell'hangar, andate totalmente distrutte. Questo serio inconveniente arriva in un momento molto delicato della vita del Club, ma i volovelisti Torinesi sono abituati da decenni ad affrontare e superare tutti i problemi ed ostacoli che continuamente trovano sulla loro strada. Non sarà quindi questo seppure gravissimo problema ad interrompere la volontà e la capacità di sacrificio per continuare.

Queste le brutte notizie appena pervenuteci da Torino. Mitigate solo dalla riaffermata volontà di risorgere e continuare. E noi crediamo in questa volontà in quanto sappiamo per esperienza che i volovelisti torinesi (che più volte abbiamo sollecitato alla ribalta) di fronte alle avversità sanno catalizzarsi e reagire.

Come sempre le pagine di VOLO A VELA sono a loro disposizione, ma ci auguriamo che qualche cosa di più concreto possa esser fatto dall'Aero Club d'Italia, direttamente sul piano finanziario ed indirettamente attraverso la flotta dell'AeCCVV.

Poichè da ogni evento si può e si deve trarre delle esperienze, confidiamo di poter tornare in argomento per quanto potrà essere utile far conoscere agli altri Aeroclubs.

Anche se potrà sembrare banale ci diciamo vicini a voi che certamente vi siete già rimboccate le maniche. Buon lavoro.

LS

AUSTRAGLIDE '86

Dal 16 gennaio al 1° febbraio si sono svolti a Benalla (Australia) i premondiali dell'87 che hanno visto la partecipazione di oltre 70 piloti provenienti da almeno 16 nazioni, Cina compresa.

Per l'Italia hanno partecipato Roberto Manzoni e Giorgio Galetto che non mancheranno di relazionarci più dettagliatamente nel prossimo numero di VOLO A VELA.

Appena rientrato, abbiamo «carpito» al Roberto (che ha combattuto con una Jantar contro i Nimbus in Libera) queste impressioni che — grazie ai nostri abituali ritardi — possiamo includere in questo numero del dicembre 1985 (!) che stiamo chiudendo.



- Il tempo è stato il peggiore possibile per l'Australia, se si eccettua la pioggia, plafond bassi 3/4000 ft e ascendenze da 1-2 m.sec. con temi spesso inattuabili.
- Hanno stravinto gli specialisti della pianura: Renner nella Libera, Musters e Petterson nella 15 metri, Brockhoss seguito da tre tedeschi nella Standard.
- Le classifiche finali vedono tre Discus ai primi tre posti della Standard, due Ventus ed un LS3 nella 15 metri e due Nimbus 3 nella Libera. Galetto, che volava con un Mosquito, ha vinto una prova e si è piazzato al 10° posto. L'esperienza è stata notevole, sarà indispensabile un adeguato periodo di allenamento, soprattutto per adattarsi alla grande visibilità che può giocare (ed ha giocato, purtroppo) brutti scherzi.

Ecco le classifiche finali delle 11 prove:

STANDARD:	1. Brockhoff	Discus	p. 9024
	2. Gantenbrink	Discus	8765
	3. Schranne	Discus	8632
	4. Lindemann	LS 4	8593
	5. Anderson	DG 300	8182
15 METRI:	1. Musters	Ventus	p. 8662
	2. Petterson	LS 3	7571
	3. Kursten	Ventus B	7566
	4. Sanders	ASW20B	7126
	5. Watt	MiniNimbus	6722
	10. Galetto	Mosquito	6185
LIBERA:	1. Renner	Nimbus 3	p. 8262
	2. Grosskinsky	Nimbus 3	6961
	6. Manzoni	Jantar 19	3291

OCCASIONISSIMA!

DG 101 G

costr. giugno '84
ore volate: 150
strumentazione standard
c.n. a nuovo
volabile

opportunità forse unica per occasione
stessa, prezzo e condizioni

telefonate a: De Marco Paolo
0432 - 755045

PRATICAMENTE NUOVO AVIONIC DITTEL LX 1000

vario-computer digitale multifunzione:
mediometro, vario, sollfahrt visivi, vario
e sollfahrt acustici; taratura sulla polare
propria, inserimento valore carico alare
e McCready; temperatura esterna e
tens. batteria; molte altre funzioni

GARANZIA!

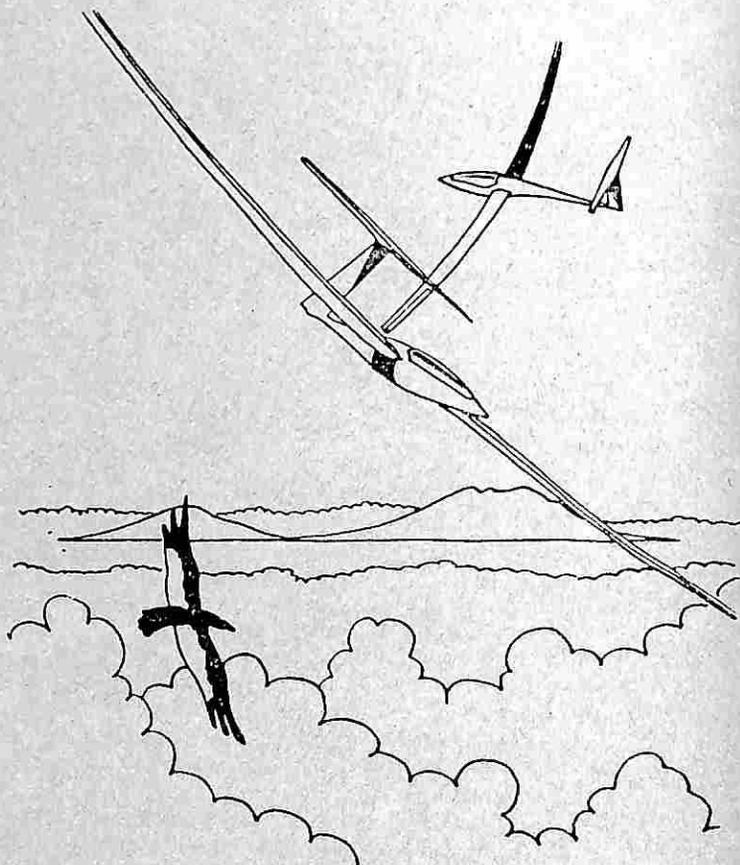
vendesi a prezzo interessante:
telefonate a: De Marco Paolo
0432 - 755045

1985/86



Lufthansa

**TASCHENBUCH
DER
LUFT-UND
RAUMFAHRT-
PRESSE**





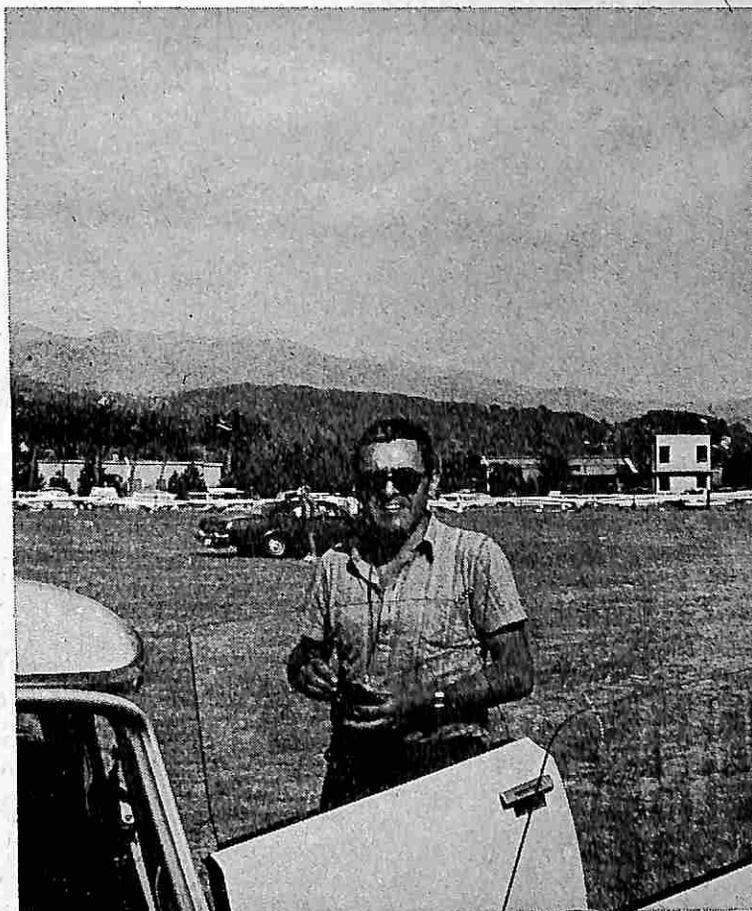
V. I. P. - International Gliding Club

Per riparlare del concetto di "Rotta energetica"

di ATTILIO PRONZATI

Il desiderio costante del Direttore di Volo a Vela è di riportare nella pubblicazione ogni discussione che possa avere interesse comune per i volovelisti. Per questa ragione riprendo l'argomento — rinnovando l'invito a chi lo volesse accettare di partecipare con le proprie idee o le osservazioni a questo appassionante tema — dopo che a Rieti abbiamo potuto assistere ad una dilatazione di temi di gara e a medie orarie sui temi in forte incremento. Dobbiamo dirlo: il 1985 ci ha dato una stagione reatina ricca di contenuti sportivi (leggi i mondiali ma anche un campionato di libera in agosto avanzato con 9 prove con una media di percorso pari ad oltre 500 km) e con una meteorologia incredibilmente generosa. Lo è stata per molti e lo dimostra il risultato ottenuto nella classe di promozione e biposto.

Imparare a sfruttare al meglio ogni situazione meteo che si presenti: questo l'obiettivo comune di ogni pilota che desideri riuscire in voli che poi gli possano servire, per-



Once again on the maximum energy route concept

by ATTILIO PRONZATI

The constant wish of the Editor of «Volo a Vela» is to publish in the magazine articles on any topic that may be of interest to the members of the gliding community. For this reason, I take up this subject again after having seen at Rieti a lengthening of the tasks and a remarkable increase of the hourly average speeds. Meanwhile I renew the invitation to all who are ready to accept it, to contribute with their opinions and remarks to the discussion on this very interesting subject.

We have to stress that 1985 offered us a season at Rieti full of sporting contents (the Worlds of course, but also an Italian Open Class Championship during which nine contest days were flown in late August with an average length of the tasks of over 500 km), with incredibly favourable meteorological conditions. And this season has been generous with many pilots, as demonstrated by the results obtained in the two-seater and promotion classes.

To learn how to exploit in the best way and to the maximum extent every meteo situation that occurs: is this the goal of every pilot who wants to accomplish flights that he will like to recall and dream of (why not) when inevitably the time for this comes?

We deal again with this subject in a fairly hasty way. It has already been said that three different types of route can be flown when soaring, considering a route as the path a sailplane follows to go from point A to point B.

The GREAT CIRCLE route in gliding is flown nearly exclusively when the pilot is on his final glide, that is when he has enough height to reach his destination airfield.

The OROGRAPHIC route is a high energy route; it was also termed «lifting route» as orography nearly almost generates a high energy path.

The MAXIMUM ENERGY route is the one which contemplates the possibility of covering a preset course at the maximum average speed.

The main difference between the great circle route and the maximum energy route lies in the fact that the first one is plotted in a two-dimensional space, the objective being to minimize a distance, whilst the maximum energy route is sought — and possibly found — in a three-dimensional space (it takes in fact into the utmost consideration the flight levels

chè no, per sognare o ricordare quando fatalmente verrà l'ora per farlo?

Riprendiamo per sommi capi l'argomento. S'è già detto che nella pratica del volo a vela si possono individuare tre tipi di rotta, inteso questo termine come percorso che l'aliante può compiere per trasterirsi dal punto A al punto B.

Rotta ORTODROMICA, nel volo a vela si pratica quasi esclusivamente quando il pilota è in planata finale, ossia possiede la quota più che sufficiente per raggiungere l'aeroporto di arrivo.

Rotta OROGRAFICA è una rotta «energetica» la si chiamava rotta «portante» perchè l'orografia è quasi sempre anche una rotta energetica.

Rotta ENERGETICA quella che teorizza la possibilità di realizzare la «massima velocità media» su di un percorso prestabilito.

La principale differenza fra rotta ortodromica e rotta energetica ricorre nel fatto che la prima viene tracciata in uno spazio a due dimensioni con l'obiettivo di «minimizzare» geometricamente una distanza mentre, quella energetica, viene ricercata — e possibilmente individuata — soprattutto in uno spazio a tre dimensioni (poichè tiene in grande considerazione i «livelli di volo» dove più elevata è la componente di velocità verticale dell'aria) e con obiettivo la «massimizzazione» della velocità media sul percorso stabilito.

Il concetto di rotta energetica deve quindi mirare alla soluzione del problema di come il pilota possa procedere per disporre, ottenere o raccogliere tutte le informazioni che gli sono necessarie per sfruttare al meglio «l'energia» volovelistica disponibile nel mentre compie il suo volo. Il pilota deve riuscire a «razionalizzare» il problema per cercare di risolvere una assai complessa equazione a molte variabili, difficilmente quantificabili.

Una parte dei dati necessari può essere ottenuta dall'informazione meteo, prima della partenza, con una pianificazione di massima nella quale «ipotizzare» quale possa essere la rotta — percorso e livelli — lungo la quale egli possa «cacciare» la maggior quantità nel più breve tempo possibile di «energia volovelistica» utile a rendere il più rapido possibile il suo volo. Ma è altrettanto evidente che allo stato attuale della tecnica volovelistica egli debba possedere delle precise capacità personali per:

- verificare l'esattezza dell'evoluzione meteo prevista;
- valutare i fenomeni che si manifestano non previsti;
- individuare a mezzo dei sintomi che sa raccogliere ed interpretare correttamente quale sia la miglior tattica di volo da attuare.

Un modello matematico che sappia integrare in tempo reale tutte le variabili che intervengono in questo problema non si può escludere possa prima o poi essere realizzato. Da questo sarebbe anche facile passare alla sua computerizzazione; rimarrebbe il problema di come raccogliere i dati relativi all'energia presente nel microclima che interessa l'area del percorso. In ogni caso sembra certo che, per il momento, nessun calcolatore possa impossessarsi del problema distruggendo tutto il fascino di ricercare — per ogni volo — la miglior soluzione.

I mondiali a Rieti hanno evidenziato — una volta di più — come per alcuni piloti vincere prove con estrema autorevolezza ed affermarsi in classifica generale con cospicui scarti sia quasi ricorrente. I commenti che si possono raccogliere sui loro voli evidenziano soprattutto una continuità di traslazione a qualsiasi livello si trovino a volare. Va aggiunto, sottolineandolo, senza alcun eccesso di strumentazione sui loro cruscotti.

Cosa vuol significare, per esempio, volare lungo rilievi orografici in molti casi non sopra la linea di cresta bensì a mezza costa? Per alcuni l'interpretazione può essere quella di rischiare, ma alla luce di certe altre analisi può voler dire volare dove la componente verticale dell'aria è più

where the air vertical velocity is the highest); its goal is to maximize the average speed over the preset course.

The maximum energy concept should thus aim at solving the problem asking how the pilot must act to have, obtain or collect all the information he needs to take the largest possible advantage of the soaring energy available to him during his flight.

The pilot has to succeed in rationalizing the problem in order to try to solve a very complex equation including many variables that are hardly quantifiable.

Some of the required data may be obtained from the meteo forecasts before takeoff. On this basis, the pilot will outline the plan of his flight, making a hypothesis as to what could be the course — flight path and levels — along which he should be able to «chase» in the shortest possible time the largest quantity of «soaring energy» capable of rendering his flight the fastest possible one. On the other hand, it is clear that, given the present situation of soaring techniques, he must also possess peculiar personal capabilities to:

- verify the exactness of the forecast weather evolution;
- evaluate the unexpected phenomena that should come off;
- find out by using the signs that he is able to spot and construe correctly, which is the best flying tactic to be adopted.

It cannot be excluded that a mathematical model capable of integrating in real time all the variables included in this problem be realized sooner or later. Its computer processing would then be reasonably easily obtained. However the problem would persist of how to collect the data concerning the energy existing in the microclime of the area in which the flight develops. It seems at any rate clear that at present no computer is capable of taking over the problem and so destroy the allure bound with the research of the best solution for every flight.

The World Championships held at Rieti highlighted — once again — that some pilots are able to win some contest days with extreme ease and to get the highest placing in the list with ample score margins in an almost recurrent way. The comments gathered on their flights stress the fact that translation is continuous in every flight level they fly. It is worth pointing out and underscoring that they do not overburden their panels with instruments.

For instance what does it mean to fly along orographic reliefs not above the top line but along the mountain sides at medium height? For some people the explanation for this is that a risk is taken in such cases, but in the light of other analyses this may mean to fly where the air vertical velocity is greatest, thus to move forward more rapidly. It is true that some pilots have the innate capability of putting together the many pieces of information they collect and select by synthetizing them; probably they are also provided with quite a deal of intuition which makes them very similar to the large soaring birds. To the advantage of these pilots, there plays a favourable role a multi-faceted weather — as that of this year — rather than a well defined meteo situation which is, so to say, obvious.

elevata, quindi avanzare più veloci. E' vero che alcuni piloti hanno la capacità di «integrare» sintetizzando le molte «informazioni» che raccolgono e selezionano; probabilmente possiedono anche in misura elevata un senso intuitivo che li rende molto simili ai grandi uccelli veleggiatori. A favore di questi piloti giova una meteo ricca di alternative — come quest'anno lo è stato — piuttosto che situazioni meteo di tipo ben preciso, si potrebbe dire, scontato.

I temi di gara dei mondiali dovevano essere disegnati in uno spazio all'incirca rettangolare, relativamente stretto dove le rotte, sia verso sud che a nord, nei sensi di andata e di ritorno non potevano essere molto discoste fra di loro.

Alcuni hanno saputo sfruttare con estrema abilità ed intuito situazioni di vento sinottico e di fonti di brezza di mare lungo i percorsi di gara in maniera eccellente e con risultati costanti. Da alcuni resoconti e da mie esperienze personali balza evidente come anche il fronte di brezza marina debba essere utilizzato — abbandonando quindi qualche volta la rotta orografica — al corretto «livello» là dove più grande è la componente verticale delle correnti.

Queste note e commenti vogliono mettere in evidenza come il concetto di «rotta energetica» prenda corpo con le osservazioni a cui ritengo molti possano partecipare. Plinio Rovesti ha raccolto molto materiale sui fenomeni dei fronti di brezza di mare e la loro interpretazione scientifica sarà di estrema utilità per noi. Voleremo in un prossimo futuro assai più liberi da certi schemi ed idee preconcepite affastellate negli anni.

Il territorio volovelistico italiano ci sta rivelando la sua potenziale capacità di offrirci più d'una opzione per il volo dei «mille km». C'erano le Alpi, ora ci sono anche gli Appennini e addirittura la possibilità di volare per questa lunghezza parte nelle Alpi e parte negli Appennini. Nessun pilota italiano ha realizzato questa misura ma la esperienza mi sta insegnando che la chiave risolutiva per raggiungere questo obiettivo è legata alla maturazione ed alla applicazione di questi concetti che soli possono rendere i nostri voli più veloci.

The tasks during the World Championships had to be set in a nearly rectangular area which was relatively narrow and in which both the inbound and outbound courses, to the North and to the South, could not be much spaced apart.

Some pilots were able to exploit synoptic winds and sea breeze fronts along the contest tasks in an excellent way, with enormous skill and insight, and with constantly good results. From some reports and from my personal experience it follows also that the sea breeze front must be utilized — thus sometimes leaving the orographic route — at the correct level, viz. where the vertical component of the upcurrents is the greatest.

These notes and comments seek to highlight the fact that the concept of the maximum energy route ripens with the accrual of observations, and I believe that many people may take part in this process. Plinio Rovesti has gathered a lot of material on the phenomena connected with the sea breeze fronts and their scientific interpretation will be extremely useful for us. In the next future we will fly much freer from given schemes and preconceived ideas accumulated over the years.

From the soaring point of view, the Italian territory is revealing its potential to offer us more than one option for the 1000 km flight. Before there were the Alps, now there are the Appennines and even the possibility of flying this distance partly over the Alps and partly over the Appennines. No Italian pilot has so far reached this goal, but experience is teaching me that the key to attain this objective is bound to the maturation and application of these concepts, as they are the only ones that may make our flights faster.

A.P. Translation into English by R. Fischer

Le competizioni 1986 nel cielo di Rieti

Per non lasciare senza notizie i nostri amici volovelisti stranieri — che già stanno predisponendo i loro programmi di attività — riportiamo nella pagina che segue un calendario molto ufficiale che dovrebbe permettere la più ampia partecipazione di volovelisti italiani e stranieri.

Per la classe LIBERA la partecipazione alla COPPA INTERNAZIONALE DEL MEDITERRANEO rivestirà anche un particolare significato agonistico in quanto — per quelle nazioni nelle quali non viene più disputato il campionato nazionale — il confronto internazionale potrebbe essere valido per l'assegnazione del rispettivo titolo nazionale. Dell'unica classifica potrebbero essere considerate valide le prestazioni fino ad una certa percentuale rispetto al primo.

Considerato il carattere internazionale della COPPA DEL MEDITERRANEO — che diverrà un tradizionale incontro d'estate nel fantastico cielo di Rieti — saranno posti in palio prestigiosi Trofei per ogni classe, unitamente a molti altri premi.

VOLO A VELA

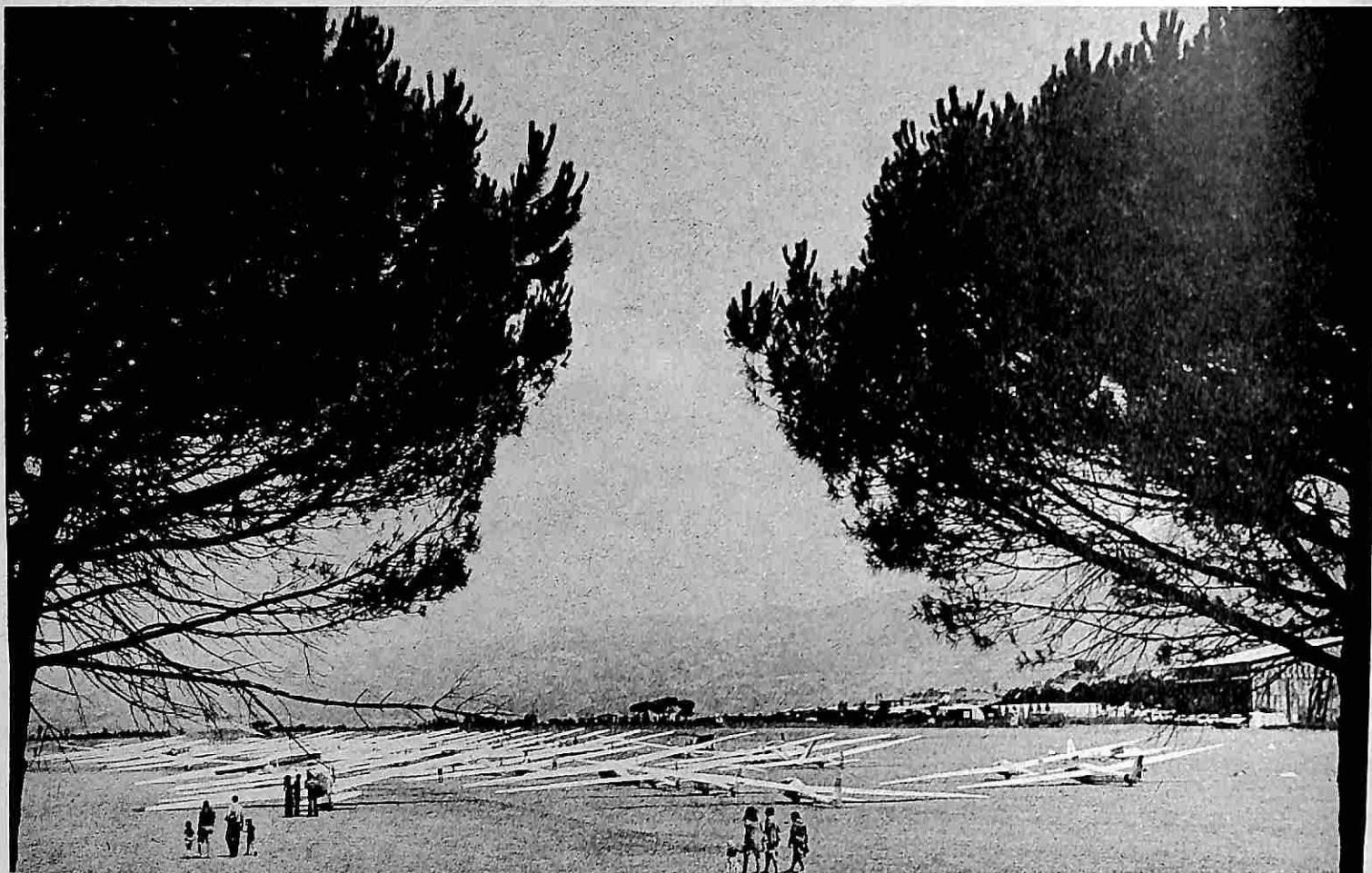
Competitions at Rieti 1986

In order not to deprive of any information our foreign friends — who are already fixing their schedule for this year — we give hereafter a very unofficial calendar of such activities, with the aim of encouraging the widest participation in the event.

As far as the open class is concerned, taking part in the Cup of the Mediterraneo might have a special meaning since this contest could be considered valid for the assignment of the national title for those countries where the national open class championship is not flown. Of the overall score, placings obtained with a number of points equal or higher than a certain percentage of the leader's points could be considered.

In view of the international standing of the Cup of the Mediterraneo, which is to become a traditional summer-time meeting in the wonderful sky of Rieti, prestigious trophies will be awarded to the best placed in this competition, along with many other prizes.

VOLO A VELA



RIETI: AERO CLUB CENTRALE DI VOLO A VELA

24/05 - 01/06 - GARA DI PENTECOSTE, aperta a tutti con classifica unica ed handicaps
(open participation, single score with handicaps)

02/07 - 12/07 - COPPA DEL VELINO, aperta a tutti con classifica unica ed handicaps
(open participation, single score with handicaps)
CAMPIONATO EUROPEO CLASSE CLUB
(European Club Class Championship)

02/08 - 14/08 - **COPPA INTERNAZIONALE DEL MEDITERRANEO,**
aperta a tutti, classifiche delle tre classi FAI
(International Cup of the Mediterraneo, open participation,
score for the three FAI Classes)
COPPA EUROPA per la classe Libera
(Europe Cup for the Open Class)

15/08 - 24/08 - **CAMPIONATI ITALIANI per la Classe Biposti**
e per la Categoria Promozione
(Italian Championships Two-Seater and Promotion Classes)
TROFEO «CITTA' DI RIETI» aperto a tutti i piloti stranieri e
italiani di Categoria Nazionale con qualsiasi tipo di aliante.
(«Città di Rieti» Trophy, open to foreign pilots and italian
pilots of national Rank. Any type of Glider).

GERMANIA

Anche Luftsport sospende le pubblicazioni

Dopo una ventina d'anni con il numero di dicembre finisce anche Luftsport International.

E se la relativamente recente scomparsa di Gliding International e di Segelfliegen può non sorprendere, data la facilità con cui queste pubblicazioni possono cadere vittime della avversità della prima infanzia, stupore e dispiacere ci derivano dalla resa di una testata così prestigiosa ed affermata e dalle ragioni che l'hanno provocata.

Per chi non la conoscesse, Luftsport usciva mensilmente con una trentina di pagine nella forma dei nostri giornali (a 2,50 DM) e si occupava solamente degli sport dell'aria, con esclusione quindi dell'aviazione commerciale e militare. Per quanto riguarda il volo a vela, era, insieme con Aerokurier, la fonte più informata e completa, ed una tribuna aperta di scambio di notizie ed opinioni.

La cessazione delle pubblicazioni è dovuta al fatto che i soci degli aero club del Nordrhein-Westfalen hanno votato per la sospensione del contributo individuale annuale di 2,50 DM in favore della rivista. Dal loro punto di vista possono forse avere avuto delle buone ragioni, ma certamente hanno privato un gran numero di appassionati in Germania e nel mondo di una pubblicazione di cui tutti i lettori aspettavano ogni mese con impazienza l'arrivo.

A Hans Graewe, che per tanti anni ha diretto Luftsport International, tutta la nostra simpatia e solidarietà, con la speranza che l'ultima parola non sia detta e che si trovi il modo, con qualche nuovo assetto, di far sopravvivere questa importante fonte di notizie.

Campionati tedeschi di distanza

Quasi duemila piloti hanno partecipato al campionato tedesco decentrato di distanza, con un totale di voli dichiarati per oltre 1,4 milioni di chilometri.

Klaus Holighaus ha vinto nella classe libera individuale e, insieme con il figlio Ralph e Treiber, in quella a squadre. Da parte sua anche la moglie Brigitte non è stata da meno, vincendo la categoria femminile.

Le classi 15 m, standard e club, che prevedono anche classifiche a parte per gli juniores, sono state vinte rispettivamente da Artur Steiner, Erwin Sommer e Reiner Ruhl.

Pronto il primo ASW 22B

A proposito di biposti

Nella guerra commerciale delle superorchidee i colpi si succedono a ritmo accelerato: all'ASW 22 di Schleicher Holighaus aveva risposto con il Nimbus 3, alla versione biposto ASH 25 sta rispondendo con il biposto Nimbus 3D.

Ed ecco la nuova mossa di Schleicher: è pronto il primo esemplare dell'ASW 22B con apertura alare di 25 m e caratteristiche ovviamente migliorate (efficienza vicina a 60). Il profilo dell'ala esterna è stato modificato in base a recenti ricerche aerodinamiche. Questo primo esemplare è di Hans Werner Grosse, che dovrebbe adoperarlo nella solita caccia ai primati di dicembre-gennaio in Australia (ma durante i mondiali a Rieti ci aveva detto che ci sarebbe andato col nuovo biposto ASH 25).

La scelta del tipo di turbolatori, soffianti o del nuovo tipo a nastro 3-D, avverrà in base a prove pratiche.

A proposito dei biposti di cui abbiamo parlato sopra, è da rilevare che essi si prospettavano come concorrenti interessanti e competitivi nella gara di classe libera ai prossimi mondiali, particolarmente se con due piloti a bordo. A questo punto sembra si sia svegliata la CIVV nella cui riunione di marzo verrà presentata una proposta di modifica del regolamento che impedirà la partecipazione a equipaggi di due persone.

Se riteniamo che la proposta sia equa, in quanto per biposti di prestazioni analoghe a quelle dei monoposti il volare in due costituisce certamente un vantaggio, essa ci sembra peraltro un po' tardiva.

Visite mediche

La commissione tedesca per il volo a vela ritiene eccessivo che i piloti di volo a vela siano obbligati alla visita medica ogni due anni (visita che in Germania si effettua presso medici autorizzati).

La commissione propone che, analogamente a quanto si fa in Svizzera, sia responsabilità del pilota il volare in condizioni fisiche adeguate dopo una prima visita e fino ai quarant'anni. Dai quaranta ai sessant'anni i volovelisti dovrebbero sottoporsi ad una visita ogni quattro anni; oltre i sessant'anni la visita diverrebbe biennale.

Molta attenzione alla sicurezza

Al recente briefing annuale dei volovelisti tedeschi a Braunschweig molto tempo è stato dedicato alla sicurezza, ed in particolare al problema delle collisioni in volo.

E' da rilevare che a questi fini già era stato deciso che ai campionati tedeschi di quest'anno si sarebbe adottata la partenza allo sgancio.

Al briefing la discussione si è incentrata sul fatto che i paracadute individuali non sempre consentono ai piloti di salvarsi in caso di collisione.

Dall'Akaflieg Braunschweig è stato proposto un sistema, da applicare sull'SB-13, di paracadute destinato a salvare tutto l'aliante.

Il noto pilota Kiffmeyer ha invece proposto un sistema, applicabile su qualunque aliante, che freni la caduta dell'aliante dando tempo al pilota di liberarsi della capottina, di sganciare le cinture e di lanciarsi con il paracadute personale.

Oltre a questi sono stati discussi diversi altri sistemi di salvataggio.

Ci si augura che a questo punto i costruttori o le Akaflieg passino alla fase di realizzazione.

COPPA BARRON HILTON 1985

Le gare dell'85 sono state molto combattute: nella classe standard Peter Fischer ha battuto di soli due punti Erwin Sommer, vincitore del campionato tedesco di distanza. Nella classe libera M. Schiffner ha preceduto di nove punti K. Weidekind e W. Neubert. Le classi club e biposti sono state vinte rispettivamente da G. Kunerth e da A. Rossel/P. Krebs.

Da rilevare che in questa edizione tutti i vincitori sono tedeschi.

Alla tradizionale settimana premio nel ranch di Hilton nel Nevada parteciperà alla fine dell'estate ventura con gli altri vincitori dei mondiali anche il nostro Leonardo Bri-gliadori.

CAMPIONATI DEI PAESI SOCIALISTI

Nella seconda metà di giugno si sono svolti a Leszno con la partecipazione di 48 piloti (tra i quali 16 donne) di 7 paesi i campionati dei Paesi Socialisti.

Le condizioni meteorologiche pessime hanno consentito solo 4 prove piuttosto brevi (triangoli tra i 239 ed i 125 km). La standard maschile è stata vinta da Centka davanti a Zientek e Kepka, tutti e tre su Brawo; quarto il cecoslovacco Vavra su ASW 15.

La standard femminile è stata vinta dalla Pazyk, terza la nota Dankowska, entrambe su Jantar Std. 3.

Non c'è stata gara per la 15 m. Nella libera ha vinto il cecoslovacco Matousek su Nimbus 2B, precedendo Kluk, Jaworski e Trzeciak, su Jantar 2B, e il russo Morozow sull'aliante sovietico LAK-12.

Nella classifica a squadre due compagini polacche precedono la Cecoslovacchia, la Germania Orientale e l'URSS.

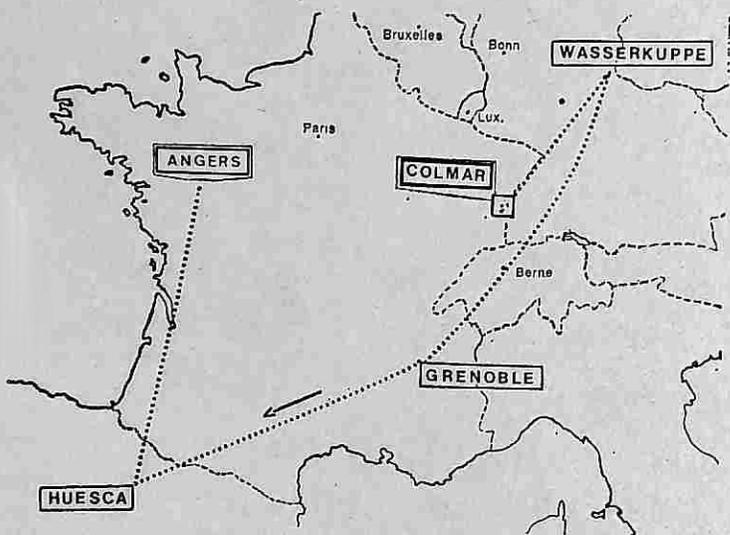
(a cura di Smilian Cibic)

LA TRANSEUROPEA 1986

L'ormai tradizionale competizione francese, curata da Jean Claude Penaud, che quest'anno è giunta alla 9ª edizione, si svolgerà dal 29 giugno al 13 luglio lungo il percorso indicato dalla cartina.

Possono partecipare aliante e motoaliante di tutti i tipi.

La partenza è simultanea e le tappe — ad eccezione dei punti di virata dove l'atterraggio è obbligatorio — sono lasciate all'iniziativa dei singoli piloti.



Le iscrizioni si chiudono il 15 aprile.

Ulteriori informazioni possono essere richieste a:
ASSOCIATION VELIVOLE ANJOU TRANSEUROPEEN
10, Avenue de la Grand Grée
F - 49240 AVRILLE (tel. 41.34.59.86)

N.B. - Eventuali concorrenti italiani sono pregati di segnalare la loro partecipazione a VOLO A VELA.

LA PREMATURA SCOMPARSA DI NORBERT GERBIER

A soli 64 anni, dopo una breve malattia, è morto Norbert

Gerbier, eminente meteorologo che tanto ha dato al volo a vela francese, e non solo francese.

Oltre aver preso parte allo studio dei fenomeni aerologici interessanti il volo a vela, Norbert Gerbier ha notevolmente contribuito ad una miglior formazione meteorologica dei volovelisti francesi attraverso numerosi corsi tenuti agli aspiranti istruttori. Ha inoltre curato, in seno al servizio meteorologico nazionale, l'incremento dei previsionisti in campo volovelistico, assicurando un'efficace assistenza nelle competizioni.

Presidente della Commissione Meteo in seno alla Federazione Francese di Volo a Vela, Norbert Gerbier aveva anche diretto il servizio meteo ai Campionati Mondiali di Chateauroux nel 1978.

DAL TACCUINO DI ALCIDE SANTILLI «Quae nocent, docent!»

Sapevamo di aver strappato una promessa solo dopo una tranquilla cena in quel di Villa Tizzi e pertanto avevamo qualche perplessità che fortunatamente sono state fugate da una prima e da una seconda corrispondenza.

Ed eccoci a riservargli l'angolo intorno al fuoco per poter anche apprezzare la sua impareggiabile prosa.

Avendomi introdotto inaspettatamente nei tuoi «incontri», realizzo con trepidanza che la mia prima contribuzione è antitetica con i dettagli di uno «scontro». Spero che questo non fa inferire che tutte le occorrenze notevole dagli Stati Uniti siano di casi negativi. Anzi, i riusciti favorevoli per l'aviazione in generale, o in Italia, o qui fruiscono quando il lettore serio pilota, per mezzo di conoscere i scontri possibile, ciò guiderà le sue avventure in modo da non diventare «sventure».

Ed ecco riassunta l'occorrenza di luglio '85.

Un decollo da una pista 6500 piedi d'altezza ha già problemi da considerarsi per gli altipiani del New Mexico. Il Piper «Pawnee», procurato usato, era nel primo giorno di servizio su una pista di erba grezza. I biposti Schweizer e Grob erano stati rimorchiati a 700 metri facilmente con la potenza in oltre 250 cavalli. Il pilota Dave Allyn, volando per più di 35 anni e con migliaia di ore in alto, aveva fatto il suo pre-volo meticolosamente quella mattina d'estate. Ora si accoppiò un aliante leggiero a posto singolare, guidato da un altro veterano di un 40 anni volando, Raymond Zinkowski. Allyn, come era il suo solito, aprì la valvola di immissione lisciamente, godendosi quella spinta ben conosciuta che dà anima alla coppia. Il passo si svelti. I cespi



(Il pilota trainatore Dave Allyn indica il punto di rottura).

Gli stages di alta performance

Ogni anno si tengono a Rieti gli stages «di alta performance» che dovrebbero, come da stessa dizione, mettere in grado i piloti che li frequentano di migliorare la propria tecnica fino ad ottenere alte prestazioni nel volo a vela.

Sul termine «alte prestazioni» ritengo ci sia qualcosa da dire: i campionati del mondo a Rieti e le successive gare hanno dimostrato che oggi, in Italia, con gli alianti di plastica disponibili, si può parlare di alte prestazioni quando si effettuano molte centinaia di chilometri e velocità notevoli.

Basta ricordare che nella classe promozione 1985 la media delle distanze percorse è stata, se non erro, superiore ai 300 km, e gli iscritti non erano certamente tutti dei Renner in erba.

Come è allora possibile che durante gli stages ci siano molti che ancora faticano a fare il «C» d'argento su macchine di almeno 35 di efficienza?

Non sarà che molti degli iscritti vanno a questi corsi non tanto per fare della vera performance ma per fare una vacanza volativa?

Tale sospetto sorge spontaneo quando immancabilmente ogni anno si sentono per radio frasi come queste: «sono a Poggio Bustone a 2000 metri, posso andare avanti?», oppure il capo gruppo (spesso lo chiamerei capo branco) che intima a qualcuno: «segui me e non ti allontanare» o ancora: «torna immediatamente indietro, sei troppo basso», ecc.

Sento già l'obiezione che molti lettori faranno a questo punto: ma non tutti sono aquile e tutti hanno il diritto di volare e di imparare.

Certo, tutti hanno questo diritto, ma allora non parliamo di «alta performance» ma di corsi post-brevetto.

L'alta performance è un'altra cosa.

Secondo me l'intera istituzione andrebbe profondamente riformata.

Si potrebbe innanzi tutto selezionare i piloti in due gruppi: quelli che non sono in grado di andare in giro da soli e quelli che, essendo in grado di farlo, vogliono aumentare le proprie distanze e la loro velocità.

Nel primo gruppo dovrebbero restare, indipendentemente dall'insegna in possesso, tutti quelli che, a giudizio dell'istruttore, non sono in grado di affrontare con sicurezza un fuori campo o che abbiano problemi di volo o psicologici.

Questo primo gruppo, che dovrebbe restare in valle, avrebbe bisogno dell'istruttore appunto per imparare la tecnica del fuori campo ed i principi di navigazione.

Non necessariamente la frequenza ad uno o più stages di primo gruppo dovrebbe comportare l'automatica ammissione al secondo gruppo.

In altre parole ritengo inutile e pericoloso portare forzatamente in giro gente che non sa volare e che non impara.

Nel secondo gruppo metterei quelli che, non avendo più problemi del genere, sono in grado di migliorare se stessi e tendono a prestazioni degne di questo nome.

Ai piloti di questo secondo gruppo, che non necessiterebbero di capo stage, si dovrebbe assegnare ogni giorno, a turno, sostanziosi temi adeguati alla giornata, da farsi da soli e, alla fine dello stage, premiare i migliori con sconti sulle tariffe.

Forse questo sarebbe un modo per alzare il livello medio, far emergere i migliori e aprire nuove vie.

Demetrio Salvo

Caro Demetrio,

non tutti i ritardi....

Come avrai già appreso il Consiglio Direttivo dell'Ae CCVV ha già provveduto affinché non si ripetano gli inconvenienti che lamenti, ed io pubblico la tua lettera affinché non dicano che faccio il censore! Ciao,

Renzo Scavino

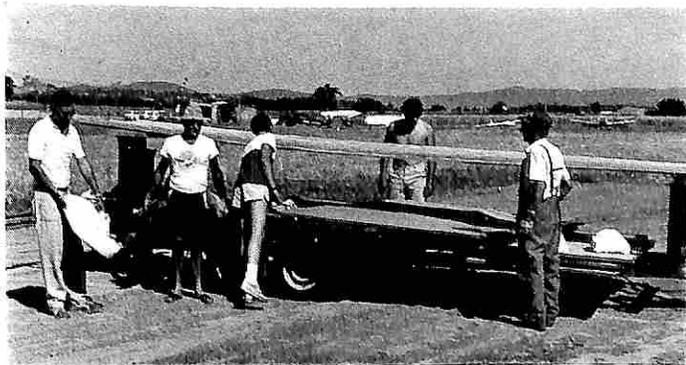
VITERBO TORRE ALFINA

Una fiaba vissuta davvero

Lunedì 22 e martedì 23 luglio, un certo numero di allievi piloti di volo a vela dell'Aeroclub di Viterbo ha sostenuto l'esame e conseguito il brevetto. Tutti promossi. Niente di speciale in questo, almeno finché non si dice dove si è svolta questa attività di volo. Non su un aeroporto, ma su una aviosuperficie, un campo, immerso nella campagna circostante. Il luogo si trova tra Torre Alfina e Castel Viscardo, a 16 km da Orvieto, a circa 600 metri sul livello del mare, sull'orlo di una specie di altopiano che domina la vallata del Tevere. Durante la guerra, mezzo chilometro più a Est c'era un grande aeroporto di cui ancora è possibile vedere i resti degli hangar. L'aviosuperficie, denominata «Alfina», è splendida, pista larga, lunga 800 metri, ingressi a zero. Su due lati del campo passa la strada. Bellissima anche la zona, sia dal punto di vista panoramico che da quello volovelistico. Certo, rilievi orografici vicini idonei allo sfruttamento di correnti dinamiche o termodinamiche non ci sono, però l'attività termoconvettiva è veramente notevole. Non mancano termiche da 5 o 6 metri al secondo. Alcuni allievi solisti hanno superato le tre ore di volo e raggiunto quote superiori ai 3000 m. Un pilota già brevettato, a vela e a motore, Marcello Pasquali ha più volte raggiunto i 4000 metri con un motoalante Falke 80, ovviamente senza motore. Da notare il fatto che in tutta l'estate gli sganci superiori ai 400 metri sono stati pochissimi, tanto che si sta pensando all'acquisto di un buon verri-cello.

I corsi erano iniziati sull'aeroporto di Viterbo, sede dell'omonimo aeroclub, e gli allievi avevano già effettuato 5 ore di motoalante. Poi sono passati su aliante scuola Ask 13 e C.V.V.8.

Dopo il trasferimento sull'aviosuperficie è stato acquistato un M100S. L'aeroclub dispone anche di un Uribel e un socio ha un «Libelle» privato. Inoltre in futuro sarà acquistata qualche altra macchina. Essendo il primo corso del genere su aviosuperficie, è chiaro che ci sono stati da risolvere non pochi problemi. Uno di questi era l'alloggio. Qualcuno ha portato il camper, molti la tenda, si è approfittato della presenza di una casetta di mattoni. C'è stato chi ha dormito in macchina e chi addirittura sotto il cielo stellato. Ma nessuno ha lamentato disagi. Anzi, l'esperienza più bella è stata proprio questa vita all'aperto. Durante il giorno i voli, la sera lezione di teoria alla luce di una lampadina. Il famoso motto «tutti per uno, uno per tutti» è stato applicato alla lettera. Il volo a vela è uno sport di gruppo e tutti hanno dato il massimo, senza distinzioni di



età né di sesso. Anche le allieve hanno partecipato a questa vita, alla pari, con gli stessi sacrifici e le stesse soddisfazioni. L'attività di volo cominciava la mattina ai primi chiarori dell'alba. Dopo la colazione in un bellissimo bar di Castel Viscardo, iniziavano gli allievi. Poi, man mano che le condizioni meteo miglioravano e si cominciava a veleggiare, andavano gli altri, solisti e piloti. Tra gli allievi solisti si sono accese accanite competizioni, gare di durata e di guadagno di quota, con il record del giorno e il record assoluto allievi. Il premio in palio era a volte un pranzo o una cena.

Gli automobilisti di passaggio e gli abitanti dei paesi limitrofi sono stati spesso stupiti spettatori di questi voli. Molti hanno chiesto di volare e sono stati accontentati sempre. Da questi voli promozionali sono anche scaturiti degli iscritti, ed ora sono ottimi allievi, prossimi piloti.

La sera, con l'aria calma e fresca, per chi era pronto, l'agognato decollo, finalmente da solo. Il pinguino ha messo le ali. Mai mancata la prescritta secchiata d'acqua, subito dopo l'atterraggio e poi testa, tutti con lui tra bibite e pastarelle perché come ben si sa «decollo non bagnato... ecc.». Ogni giorno, ma specialmente il sabato e la domenica, molti visitatori venivano a vedere gli alianti e gli aerei, portando i bambini. Alle soglie del 2000 troppi commenti colti al volo tra la gente esprimevano la meraviglia che un aereo senza motore potesse volare. E dopo lo sgancio potesse proseguire per proprio conto e addirittura tornare al campo. Ma ognuno se ne andava via portando con sé un po' più di cultura aeronautica.

Piloti in tenda, dunque, sull'aviosuperficie Alfina. E vita di gruppo. L'Aeroclub di Viterbo non è nuovo a queste soluzioni. Già nel 1973 sull'aeroporto sede del club si svolsero i corsi per il conseguimento del brevetto di 1° e 2° grado. Per ospitare gli allievi furono utilizzati tendoni militari gentilmente prestati dall'Esercito Italiano. Fu una cosa bellissima. Indimenticabile. Chi scrive era uno di quegli allievi. Si viveva a contatto diretto con l'ambiente aeronautico e ognuno poteva far tesoro anche dell'esperienza degli altri. L'istruttore era, allora come oggi, Poli Valentino, le cui capacità e qualità ne hanno fatto poi un idolo per tutti. I suoi allievi, compreso il sottoscritto, sperano e credono di avere acquisito un po' delle sue qualità, perché sono «nati» da lui. La figura dell'istruttore è importantissima per la buona riuscita di un allievo. La sezione volo a vela dell'Alfina ne ha uno eccelso: Pietro Filippini, persona poliedrica, di notevole cultura sia scientifica che umanistica, grande sportivo e ottimo psicologo. Ha fatto il suo lavoro con il massimo impegno, senza risparmiarsi, vivendo sul campo col suo gruppo di allievi, dividendo tutto con tutti, amico fra gli amici. In cambio ha ricevuto la massima soddisfazione e la riconoscenza e l'affetto di tutti.

Ormai la lunga estate è finita. Presto, senza preavviso, verrà l'inverno. Sull'aviosuperficie Alfina la neve coprirà le tracce di un'estate da favola. Polvere, solchi di mille atterraggi e decolli, sudore, fatica, gioia, amicizia, tutto sarà coperto poco dopo che l'ultimo aliante sarà stato trainato via. Una fiaba vissuta davvero, ma senza la parola «fine». Al posto di questa, due parole: «grazie Pietro». Grazie di cuore perché hai insegnato ai tuoi allievi a giocare con le nuvole, col vento, a salire nel cielo rapiti dal suo fascino mutevole, a volare sul mondo guardandosi le ali.

Torneremo qui a primavera, quando la neve si sarà sciolta e la pista si sarà coperta di erba e di fiori. Perché la fiaba continui.

Evandro Aldo Detti

Anche sotto l'albero natalizio di VOLO A VELA è stato deposto un gradito dono: queste notizie dell'aviosuperficie «Alfina». Un dono che ci offre un motivo di

più per continuare, per insistere e perseverare, anche quando non mancano i motivi di scoramento.

E penso che il «dono» possa valere anche per altri volovelisti, per incitarli ad intraprendere le strade delle aviosuperfici, dei verricelli, dei biposti economici. Il tutto con un rinnovato entusiasmo che porti spazio ed ossigeno alle possibilità di sviluppo del volo a vela italiano.

Auguri amici e scriveteci ancora.

LS

N.B. - Ulteriori notizie circa l'attività che si può svolgere sull'aviosuperficie possono essere richieste al Sig. Detti Evandro Aldo, via Tuscolana 695, 00174 Roma, telefono 06/7666113. Oppure al Sig. Marcello Pasquali dell'Aero Club di Viterbo, telefono 0761/250510.

VALBREMBO

L'attività del 1985 si è chiusa con buoni risultati che riassumiamo brevemente:

- ore di volo alianti 5600 - ore per traino 477
- di cui 540 per scuola
- Allievi Brevettati n. 8
- Allievi in corso n. 20

I nostri Sportivi da marzo a luglio con partenza da Valbrembo (in 96 voli 26 piloti) hanno percorso 31.616 km. Così suddivisi:

- n. 1 oltre 1000 km
- n. 4 oltre 800 km
- n. 4 oltre 700 km
- n. 2 oltre 600 km
- n. 9 oltre 500 km
- n. 7 oltre 400 km
- n. 16 oltre 300 km
- n. 24 oltre 200 km
- n. 13 oltre 100 km
- media per pilota km 510
- media per volo km 330

I piloti di Valbrembo hanno partecipato con buoni risultati:

- al Campionato Mondiale libera (n. 1)
- al Campionato Italiano 15 m e standard (n. 4)
- al Campionato Italiano promozione (n. 2)
- alla Coppa del Velino (n. 2)
- alla Coppa del Mondo di Vinon (n. 1)
- Stage a L'Aquila (5 alianti 8 piloti)

CALCINATE

Notizie di fine anno

Una stagione tranquilla, grande assente il vento, ha chiuso l'85 di Calcinate.

Risultati d'annata per il Club, con Attilio Pronzati bicampione Italiano nella «Libera» e nella «15 metri», Jens Kroeger vincitore del Campionato promozione, Marco Gavazzi vicecampione della «Standard», ottimamente piazzato ai Mondiali e che ha avuto omologati, nell'85 ben tre record italiani: i triangoli di 750 e 500 km e l'A.R. dei 300.

Pur nell'anno del grande avvenimento di Rieti, il Club lascia un segno negli annali del Volo a Vela italiano con l'organizzazione, ottimamente riuscita, dei Campionati nazionali della «15 metri».

Anche la Scuola, diretta da Giuseppe Gandolfi, istruttore Brogginì e con la collaborazione di Cassinelli, Pugnetti, Stucchi, ha continuato nella consueta produzione di piloti. La sessione autunnale ha laureato 11 allievi, che si aggiungono alla decina di primavera. Eccone l'elenco:

Mario Ambrosetti, Riccardo Bonini, Mauro Galazzetti, Aldo Maggi, Roberto Montalbetti, Lorenzo Monti, Roberto Notarangelo, Alessandro Re, G. Carlo Seghizzi, Alberto Righini, Franco Zuliani.

Con la tradizionale cena di S. Ambrogio, il Club ha concluso il proprio 25° anno di vita. Oltre 120 i presenti, con la partecipazione del dr. Pignatelli e Signora, delle Signore Biddau e Musumeci della DCA Malpensa, del Com. Barberi di Civilavia, del Presidente Gabrielli dell'AVM.

Nella simpatica serata sono stati consegnati riconoscimenti al Presidente Caraffini, ad Attilio Pronzati, a Jens Kroeger, oltre a ciondoli «bonheur» a Walter e Luciano.

Nella serata viene ufficialmente costituito il Primo Stormo «La Peppa», con la consegna delle insegne ufficiali al Vice Presidente Bob Monti, che assume il comando dello stormo stesso. Il Bob raggiunge così, finalmente, un prestigioso traguardo nel Volo a Vela nazionale.

In chiusura, viene data notizia dell'istituzione del trofeo «Francesco Gavazzi», a ricordo del caro amico, riservato ai piloti del Club e di cui si danno delucidazioni in questo stesso numero.

Auguri a tutti.

Attilio Pronzati ringrazia tutti gli amici volovelisti che con scritti e parole hanno partecipato al cordoglio per la morte di suo Padre.

Trofeo "Francesco Gavazzi"

Il Centro Studi del Volo a Vela Alpino, in collaborazione con l'Aeroclub Volovelistico Alta Lombardia, ha varato il Trofeo «Francesco Gavazzi», ciò nell'intento di meglio qualificare l'attività che viene svolta a Calcinate durante l'anno e nel contempo onorare la memoria di un giovanissimo pieno di entusiasmo che troppo presto ci ha lasciati.

Al Trofeo possono partecipare tutti i piloti, anche stranieri, purchè il volo prenda l'avvio da Calcinate.

Per rendere più ampia possibile la partecipazione, il Regolamento prevede una serie di fattori correttivi che avranno riguardo all'aliante, al pilota ed alla sua esperienza, nonché al volo ed alle sue caratteristiche.

Alla C.S.O. non mancherà certamente il lavoro, ma l'intenzione è anche quella di trarne poi un'esperienza per poter eventualmente estendere, in un secondo tempo, la competizione in campo nazionale. Proprio per questo il Regolamento lascia un ampio margine discrezionale alla C.S.O. che stilerà anche delle classifiche periodiche.

Tutti i voli di percorso superiore ai 40 km possono essere validi per la partecipazione, purchè il pilota compili e consegni la scheda-volo che dovrà essere convalidata da persona autorizzata.

Numerosi e prestigiosi premi sono previsti, sia per le diverse classifiche periodiche che per la classifica finale.

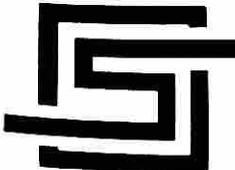
Omaggio alle donne calcinate

In occasione del tradizionale incontro di fine stagione, dopo aver tirato alcuni... sassi in piccionaia per incitare la scuola dell'AVAL a portare la sua attività fino al conseguimento del «C» d'argento, il Centro Studi del Volo a Vela Alpino ha voluto rendere omaggio alle «donne calcinate» che quest'anno sono state rappresentate da: Adele, Eugenia, Franca, Liliana, Mina, Pupa, Chantal, Paola, Roberta, Costanza e Marisa.

VENDESI ASW 15b

revisionato a zero ore

ALIVERTI: tel. 031/27.73.80 - 55.21.08

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.

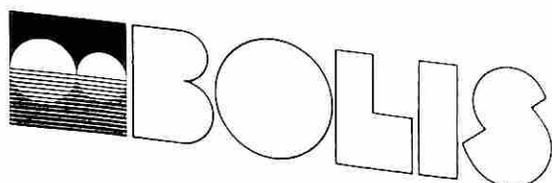
Jacqueline

E' il nome della nuova
etichetta tessuta Jacquard
prodotta dalla Bolis.

Un classico per i confe-
zionisti, finalmente
realizzabile con moderni
mezzi industriali.

JACQUELINE

Etichetta d'autore a prezzi commerciali

 **BOLIS**

NASTRIFICIO ANGELO BOLIS s.p.A.
Telef.: 035/61.10.53 - Telex: 300145 BOLIS I
24036 Ponte S. Pietro (Bergamo - Italia)

BRIEFING "DUE TORRI"

Salviamo il nostro Briefing .

Tra le molte cose da salvare, vista la moda, vogliamo includere anche il nostro Briefing delle Due Torri, in quanto pensiamo afflitto da un male sottile, o meglio da un mare.

Un mare di parole che tolgono, forse inconsapevolmente, ossigeno, tempo e spazio a quelli che dovrebbero essere i veri protagonisti di questo avvenimento: i volovelisti. Quelli che da sempre formano la base del volo a vela italiano.

E' vero che da qualche anno possono sembrare un po' apatici, ma è solo un'impressione. Tutto dipende dal fatto che la loro reattività è in gran parte assorbita dai problemi del quotidiano, e loro vorrebbero tanto che il tempo libero non avesse problemi!

Invece i problemi ci sono e non tutti si possono, ne si devono, demandare. Qualcuno va affrontato, se non si vogliono cancellare le prerogative che la consuetudine, ribadita dalla Magna Charta, ha demandato alla base del volo a vela e quindi al Briefing.

Briefing che va riveduto e corretto in quanto i problemi non sono più quelli di trent'anni fa.

Quelli attuali sono più complessi, più farraginosi ed occorre dedicare loro più spazio e più tempo. Come fare? Ecco qualche considerazione ed una ipotesi da meditare:

- il Briefing è l'unica sede nella quale il volo a vela italiano e la sua base possono dibattere i problemi che li riguardano;*
- è impensabile che un Briefing di tre giorni veda la reale e massiccia partecipazione della base;*
- per raccogliere opinioni attorno ad un tema di interesse generale è necessaria un'informazione specifica e rapida;*
- per un'informazione del genere occorre creare dei «portavoce» della base (due o tre volovelisti per ogni centro di attività) che facciano giungere agli organizzatori del Briefing le istanze e gli argomenti da dibattere;*
- gli organizzatori del Briefing informano, attraverso circolari (che VOLO A VELA può assumere l'incarico di distribuire), i «portavoce» che, sentito il parere dei loro rappresentati, possono arrivare alla stesura di una relazione scritta che può essere diffusa con buon anticipo sulla data di convocazione del Briefing.*

Il tutto può sembrare molto utopistico.

E' però senz'altro vero che il tempo delle torte in faccia è finito, e solo l'impegno più concreto di tutta la base volovelistica può rendere costruttivo e quindi salvare questo nostro Briefing.

Lorenzo Scavino

10 Novembre 1985: Briefing "DUE TORRI"

Arriviamo prima del solito ma ugualmente troviamo Mela ad accoglierci. E' un'istituzione.

Anche il Briefing, pur nelle sue metamorfosi, è un'istituzione. Il tempo di stendere un filo, piazzare un microfono e la sala è già affollata.

Il Briefing si apre con il saluto del Presidente dell'Ae.C. Bologna, seguito da Serra che assolve l'ingrato compito di ricordare gli amici che ci hanno lasciato.

Dopo aver citato presenti ed assenti invita a parlare Piero Morelli, Presidente della Commissione di Specialità.

PIERO MORELLI - Questo tradizionale Briefing è diventata una sede un po' stretta, soprattutto per i limiti di tempo imposti dalla disponibilità di una sola giornata, nella quale deve aver luogo anche il viaggio di andata e ritorno. Ma quanti parteciperebbero se i giorni fossero due o tre o più? Forse pochi e questo sarebbe un segno ulteriore dell'esigenza che il volo a vela italiano ha bisogno di crescere.

Questa mia relazione, che si sforzerà di essere breve, toccherà alcuni punti che richiederebbero ben altro approfondimento. L'anno che è trascorso è stato dominato dai Campionati Mondiali che nel complesso sono stati un notevole successo. Successo

di prestigio per il nostro volo a vela e per il nostro Paese per il titolo di campione conquistato dal nostro Leonardo Briigliadori.

E' stato anche un successo della squadra italiana capeggiata da Luciano Avanzini, in cui hanno operato con molta efficienza Angelo Zoli, Commissario Tecnico, e Roberto Monti nella veste di Direttore Sportivo.

E' stato anche un successo di partecipazione e di organizzazione per il contenuto sportivo di altissimo livello e per due invidiabili primati: nessun danno alle persone fisiche, nessun reclamo da parte dei concorrenti.

Mi sembra doveroso ricordare che tutti hanno lavorato con grande impegno e sacrificio personale e prego di rivolgere a loro il vostro applauso. Subito dopo i C.M. il Direttore Generale di Civilavia ha inviato al nostro Presidente un telegramma che si conclude con queste parole: «auspicio rilancio volo a vela con impegno esaminare proposte operative». Un simile invito non poteva essere lasciato senza risposta.

Tre settimane fa il Presidente Baracca, accompagnato da Carlo Marchetti e da me, è stato ricevuto dall'Ing. Majone cui è stata fatta una sintetica esposizione sulla situazione del v.v. italiano e sulle sue necessità.

Il sottoscritto, a nome della Commissione, ha illustrato un promemoria che il Presidente Baracca ha poi consegnato personalmente all'Ing. Majone. Questo promemoria riassume quello che la C. di Specialità ha individuato, anche attraverso l'annuale confronto con la base a questi Briefing - essere la linea di sviluppo del nostro v.v. e ve ne dò lettura:

1) il felice esito dei 19 mi C.M. non deve ingannare sulla reale consistenza del v.v. italiano: meno di 40 clubs, circa 1500 piloti attivi, 300 alianti. Nella Germania Occ. queste cifre sono almeno 20 volte. Ma anche nelle piccole e confinanti Svizzera e Austria le cifre suddette sono triple o quadruple delle nostre.

2) Può apparire sorprendente che un v.v. di così scarsa consistenza quantitativa abbia potuto esprimere un Campione Mondiale. Ciò è dovuto da un lato alla politica attuata negli ultimi lustri in sede nazionale, tesa soprattutto a promuovere l'attività agonistica, dall'altro alla forte spinta esistente all'interno di alcuni nostri clubs verso l'alta performance, per l'iniziativa costante dei piloti più impegnati. Grazie a questi orientamenti l'Italia dispone oggi di un manipolo di piloti di livello internazionale. Una piramide con il vertice alto ma con la base assai ristretta. Coi C.M. alle spalle, ciò che serve al v.v. italiano è un allargamento della base, ma non per un generico anelito di crescita bensì per il fondamentale motivo che finché non si raggiunge una massa critica certe reazioni non si innescano. E le reazioni che occorre innescare per il v.v. italiano sono reazioni a catena nel senso che un incremento e contemporaneo ringiovanimento del numero dei praticanti porta come effetto una migliore ristrutturazione delle scuole maggiore vitalità dei clubs nonché incremento del loro numero, disponibilità di maggiori e più fresche energie per lo svolgimento di compiti organizzativi, possibilità di attivare funzioni ed iniziative a favore della didattica, della sicurezza, del progresso culturale, tecnico e scientifico. Tutte cose che oggi restano a livello di intenzioni essendo le risorse umane disponibili a questi fini troppo limitate.

I maggiori ostacoli che si frappongono all'accrescimento della base sono:

A - gli elevati costi per il conseguimento del brevetto e per una congrua iniziale attività di volo, per l'acquisizione di aeromobili e infrastrutture;

B - gli ostacoli burocratici: procedura d'esami, visita medica, rinnovi periodici, pratiche per aprire nuovi aeroporti o aviosuperfici, limitazioni per la qualifica di istruttore;

C - mancanza di un'adeguata e mirata attività promozionale.

Costi elevati. Per rendere il brevetto e la prima attività volativa accessibile alla gran parte dei giovani è necessario un contributo adeguato, almeno un milione e mezzo ed un contributo di mezzo milione per ciascuno dei due anni successivi. Per un obiettivo di 100 giovani all'anno, l'onere corrispondente è di 600 milioni in tre anni.

Aeromobili. Al di là del piano rinnovo flotta la necessità in tre anni è di:

- 9 velivoli trainatori a 120 mil.
- 9 alianti biposto a 65 mil.
- 1 vericello sperimentale, 30 mil.
- 5 aviorimesse a 50 mil. cad.

Oneri burocratici. E' ampiamente dimostrato da un'esperienza pluridecennale che molti giovani desistono per una serie di difficoltà che sono anche di ordine burocratico. Quel che occorre non è ovviamente l'eliminazione degli esami o dei vari adempimenti bensì uno snellimento.

Una facilitazione che fatta salva la sostanza riduca i dispendi di tempo i ritardi ed i costi. Dal dicembre del 1983 è già attiva una sottocommissione mista Civilavia-Comm. VV dell'AeCI per l'individuazione di possibili interventi sulla normativa. E' forse opportuno che il suo lavoro venga incentivato.

Attività promozionale. Premesso che il v.v. non può diventare uno sport di massa, perché non ne ha le caratteristiche, si deve puntare al raggiungimento di quella massa critica con il che molti problemi si avvierebbero spontaneamente a soluzione. Si ritiene necessaria un'attività promozionale mirata a questi scopi:

- far conoscere il v.v. in tutti i suoi aspetti;
- attivare iniziative ad incremento della sicurezza.

Attività agonistica e di alta performance. Sarebbe un errore trascurare l'organizzazione e la partecipazione a competizioni di alto livello. Abbiamo espresso un campione mondiale. Le iniziative devono essere mantenute e sviluppate per mantenere questo livello. Non possiamo vivere sugli allori. Se è vero che ora è tempo di indirizzare gli sforzi verso l'allargamento della base è anche vero che l'effetto trainante, propagandistico e promozionale dell'attività agonistica non va abbandonato.

I C.M. hanno notevolmente potenziato le infrastrutture ed i

mezzi disponibili sull'aeroporto di Rieti. Esistono già dunque i presupposti per lo svolgimento a Rieti di gare e stages con larga partecipazione internazionale, sfruttando anche la notorietà che Rieti si è guadagnata nell'ambito volovelistico mondiale. L'attività dell'AeCCVV rivolta all'addestramento all'alta performance è opportuno sia rilanciata e potenziata. Ieri Attilio Pronzati ha fatto una relazione sul magnifico programma predisposto.

Conclusioni. Potenziamento dell'attività didattica, mantenimento del livello raggiunto nell'attività agonistica, miglioramento della normativa, attività promozionale, con un onere di 2.545 milioni in tre anni.

Dalle cifre esposte risulta che con poco si potrebbe ottenere molto. Ma quali sono le possibilità concrete?

L'Ing. Majone non si è sbilanciato. Comprensibilmente.

L'Aero Club d'Italia ha sette specialità.

Quali prospettive reali esistono?

Lo dirà penso il Presidente Baracca dal quale tuttavia mi aspetto di sentir dire che i contributi del CONI sono in diminuzione, che il contributo di Civilavia è ormai invariato da diversi anni, che le spese per il funzionamento dell'ente sono in aumento e che ci sono valide ragioni per questo. Comprendiamo tutto. Sar necessario tentare altre vie.

Per esempio, per l'Aeronautica Militare — che è stata così generosamente e signorilmente operativa per i C.M. — cosa sono 850 milioni all'anno di fronte ad un solo caccia che ne costa 38 mila di milioni? Quanto costano i corsi di Cultura Aeronautica di così discutibile efficacia?

Non vogliamo tormentare il Presidente Baracca. D'altro canto questi sono i ruoli. Tocca a noi individuare le necessità e formulare le richieste.

Al Consiglio Federale ed al Presidente il compito di verificare, chiedere e... ottenere.

La Commissione, dal briefing precedente, si è riunita nove volte. Oltre all'evento straordinario dei C.M. la Commissione si è occupata di una quantità di altri problemi. Si è occupata dell'AeCCVV, dei Campionati decentrati che hanno avuto luogo con successo. Un plauso all'AVAL, all'AVM e all'AeCCVV che ne hanno curato lo svolgimento. E' stato aiutato l'addestramento di Leonardo Brigladori in Australia, terreno dei prossimi mondiali. E' stato messo a punto il criterio di formazione della graduatoria nazionale. E' stato fatto un rilevamento delle necessità dei clubs in vista di un possibile eventuale nuovo piano di rinnovo flotta.

La Commissione ha cercato di attivare una Sottocommissione di sicurezza, strettamente afferente la Commissione di Specialità, ottenendo l'adesione di Guido Bergomi, oltre che del Com.te Barberi che fa già parte della Commissione Sicurezza Volo dell'AeCI.

E' stato attivato un rapporto di reciprocità con la Polonia per uno scambio di piloti. La Commissione ha avuto rapporti con l'Assivolo.

Che cosa propone la Commissione per il 1986 nel quadro di un bilancio ordinario ancor più striminzito.

Per lo sviluppo dell'attività didattica — in assenza di un finanziamento ad hoc — gli interventi possibili sono sulla normativa e sulla sicurezza. Questo si può fare senza soldi o con pochissimi soldi.

Ma per i velivoli trainatori, per gli alianti biposto scuola, per i motoalianti, per le aviorimesse, occorrono interventi dell'ordine di miliardi e non delle centinaia di milioni.

Noi abbiamo sul Cap. 41 attività sportiva una disponibilità di poco più di 200 milioni. Si può fare qualcosa per l'attività sportiva ma cosa si può fare per lo sviluppo dell'attività didattica?

Qui si parla subito di miliardi. E' questo il salto che ci occorre se si vuole lo sviluppo, altrimenti le dimensioni restano quelle che sono oppure diminuiscono.

Per l'attività sportiva, così brillante e che va mantenuta, si richiederanno maggiori sacrifici personali ed ai clubs. Si aiuterà la partecipazione di uno o due piloti ai prossimi premondiali in Australia.

Si propone la partecipazione ai Campionati Europei in Germania. Si propone l'organizzazione dei Campionati Italiani, in parte decentrati in parte a Rieti. Esiste già un'offerta dell'AeC Torino per il Campionato Biposti più una classe che può essere la

15 metri o la Standard. Altre offerte forse arriveranno. La disponibilità di Rieti è totale.

L'AeCCVV sta cercando di ottenere a Rieti gli Europei della classe Club, in modo poco costoso. Saranno rilanciati i premi per le insegne ed i voli sportivi di particolare valore.

Su queste proposte vorremmo il parere attraverso gli interventi nel dibattito che seguirà.

GUIDO BARACCA - I C.M. — brillanti sotto l'aspetto sportivo ed organizzativo — non sono stati un traguardo ma un punto di partenza. Perché un punto di partenza? Perché ci siamo accorti e spero anche il CONI, Civilavia e l'AeCI stesso, che il volo a vela in Italia è un fatto molto importante. Purtroppo però non è il momento migliore per gestire questa attività. Inoltre abbiamo problemi all'AeCI di ordine strutturale e notevoli problemi per la sede.

Ringrazio Briigliadori per il prestigio che ha dato al volo a vela italiano, tutti i componenti la squadra e tutti coloro che hanno lavorato per i C.M. Il piano di rinnovamento flotta è legato anche al futuro dell'ATL per il quale esiste una Commissione tecnica per indicarne le caratteristiche. E' ovvio che per lo sviluppo del volo a vela è necessaria una volontà politica che coinvolga l'Aeronautica Militare ed anche gli Enti pubblici di Rieti. Gli ostacoli burocratici non mancano ma una nuova normativa porterà notevoli miglioramenti in quanto sono previste tante forme di snellimento burocratico. Mi è parso di capire che l'Ing. Majone è veramente interessato e disponibile.

Circa la sponsorizzazione il CONI è d'accordo. Occorre però la formazione di un comitato per superare i problemi che noi abbiamo come Ente pubblico, perché le sponsorizzazioni comportano degli impegni che non sappiamo come garantire.

CARLO MARCHETTI - Vorrei dividere questo mio intervento in due parti: la prima con delle considerazioni sul volo a vela italiano, la seconda con delle comunicazioni e proposte.

Come si può sintetizzare questo 1985? Come l'AeCI con un manipolo di volovelisti, coinvolgendo mezza Italia, ha messo in scena un C.M. di successo. Ma di fronte a questo palcoscenico c'è tutta la mesta realtà del volo a vela italiano. Stiamo diventando una razza a rischio d'estinzione. Non ci si diverte più. Tutto ha dei costi inaffrontabili per la maggior parte. Alcuni Aeroclubs stanno lanciando SOS. Alcuni per difficoltà burocratiche, altri per mancanza di collaboratori, altri infine sopraffatti da una maggioranza di volo a motore che impera.

Io credo che il v.v. italiano stia divergendo dall'immagine che si era dato agli albori, un'immagine di attività semplice ed immediata, irrigidendosi intorno ad un binomio: super-pilota/super-aliante.

Nel lontano 1982 il v.v. italiano aveva ribadito la validità della MAGNA CHARTA. Rileggiamola un attimo insieme, ritengo che lì siano indicati mali, pericoli, rimedi, difficoltà e prospettive. La definizione degli obiettivi per raggiungere il futuro prescelto. Diminuire il costo sociale ed economico del volo a vela. Rivedere le normative per istruttori, scuole e aviosuperfici. Definire le caratteristiche e promuovere la costruzione di un aliante economico.

Sorge a questo punto spontanea la domanda: chi ci ha impedito di raggiungere apprezzabili risultati? Probabilmente qualche anello della catena: base volovelistica-commissione-consiglieri-aeroclub d'Italia-Civilavia.

Si è detto e ripetuto: stringiamo i denti e proseguiamo, dopo il mondiale ripartiremo da zero. Siamo dopo il mondiale, vogliamo ripartire da zero o... no?

Stanziamenti per il v.v. italiano nel 1986, con riferimento agli anni precedenti, si articolano su otto differenti voci. Nell'82 tutte le voci avevano uno stanziamento, per complessivi 511 milioni, nell'86 quattro voci sono state soppresse e le restanti quattro hanno uno stanziamento di 370 milioni ed è solo grazie all'interessamento del Presidente Baracca se negli anni passati siamo riusciti a portare a termine grosse operazioni fuori bilancio di previsione.

Un accenno alla possibile ristrutturazione del Briefing: che dovrebbe articolarsi su due giornate e mezzo di lavoro con la partecipazione di tutti i rappresentanti degli Aeroclub volovelistici, per poter meglio predisporre i programmi per il prossimo quadriennio.

Ho ricevuto la Mozione n. 1 con 113 firmatari nella quale si chiede l'istituzione di incentivi per i vericelli, un'adeguata pres-

sione verso le autorità per l'attività didattica sulle aviosuperfici, l'accantonamento di mezzi finanziari per lo studio e la realizzazione di un aliante monotipo, la preparazione di un regolamento per un campionato nazionale aperto e la disponibilità di risorse economiche da indirizzare all'incremento della base volovelistica. Vorrei riallacciarmi a questa mozione proponendone una seconda per ottenere almeno due risultati immediati:

- accesso ai corsi istruttori col solo brevetto di volo a vela;
- uso delle aviosuperfici per attività aerodidattica con vericello e aerotraino.

Infine vorrei parlare del rapporto nuovo ma un po' tormentato con lo sponsor. Siamo partiti con uno sponsor di tutto rispetto che ha stabilito un accordo con il comitato organizzatore e ritengo che sia importante mantenere gli impegni assunti.

ATTILIO PRONZATI - L'Aero Club Centrale di Volo a Vela ha compiuto i primi 10 anni di attività che si possono riassumere in 100 mila ore di volo, 50% per stages ed allenamenti, 50% per attività agonistica.

677 insegne FAI: 480 d'argento, 87 d'oro e 110 diamanti.

Dopo i mondiali, quale attività l'AeCCVV può svolgere? Evidentemente l'infrastruttura che è stata creata esige un'accurata analisi di gestione operativa che dovrà basarsi su tre concetti: la stagionalità, la qualificazione ed il decentramento, restando fondamentale la necessità di richiamare a Rieti volovelisti da tutte le parti del mondo.

L'attività agonistica, oltre a quella nazionale, vedrà l'organizzazione di una gara denominata Coppa del Mediterraneo a carattere internazionale per prolungare la risonanza del successo che i mondiali hanno dato.

SMILIAN CIBIC - Ringrazia tutti coloro che hanno contribuito al successo dei mondiali, in particolare gli enti locali con i quali sarà opportuno un collegamento stabile. Circa la stampa è da notare che quella italiana non ne ha parlato mentre quella straniera ne ha parlato moltissimo.

I mondiali sono costati circa 600 milioni così distribuiti: 150 AeCI, 100 CONI, 170 iscrizioni e proventi vari, 180 dagli sponsor.

Non vorrei aggiungere altro sui mondiali, ma accennare ad alcuni argomenti: l'attività dell'AM nel campo del volo a vela, in Inghilterra l'aeronautica militare ha 150 alianti per i cadetti dell'aeronautica ed altri 80 alianti per il «dopo lavoro». Gli Stati Uniti hanno addestrato 2200 cadetti nel solo 1984. La Francia ha una forte sezione militare: Lern è campione europeo e vola su un Nimbus 3 con la coccarda tricolore.

Un'altra cosa dove non capiscono niente gli altri o non abbiamo capito niente noi è la questione del vericello. In Germania si è passati dal 65% all'85% di lanci con il vericello, in Inghilterra il 95% dei lanci vengono effettuati con questo sistema; in Olanda praticamente il traino non esiste, gli olandesi hanno creato il vericello a 6 tamburi!

Noi ne abbiamo due in tutta Italia: Vipiteno e Asiago.

Ultimo argomento l'aliante leggero, economico. Ne abbiamo parlato a Valbrembo, con i costi attuali la strada da battere è quella, forse non siamo ancora pronti ma dobbiamo insistere. Se avremo dei leasing dovremo pensarci bene prima di comprare dei traini a 120/130 milioni, dei biposti che costano 70/80 milioni più 8 o 10 milioni di assicurazione, «gli assicuratori ingrassano, ma noi no»; dobbiamo andare verso mezzi molto più economici e magari non assicurati!

NICOLA RAVAIOLI - Grazie per avermi invitato a questa riunione.

I Mondiali hanno dimostrato che gli enti locali reatini sono disponibili ad un rapporto continuativo verso il volo a vela italiano. L'afflusso di volovelisti stranieri è stato osservato con interesse in quanto non si è limitato al solo periodo dei mondiali e gli enti locali intendono potenziare le strutture ricettive e favorire il turismo, l'agriturismo e l'artigianato coinvolgendo anche l'aeroporto reatino. Ovviamente mi rendo conto dai vostri discorsi che Rieti non può essere un'isola felice nel contesto del volo a vela italiano. Siamo disponibili a dare una mano ma è ovvio che se non cresce contemporaneamente il volo a vela su tutto il territorio italiano ben presto anche Rieti non avrebbe più alcuna funzione, se non quella di aprire una volta all'anno per qualche campionato. Ed è anche per questo che ritengo che gli istituti bancari e gli enti reatini siano disponibili a creare borse di studio per corsi di perfezionamento.

PIERO PUGNETTI - Programmi per Rieti se ne possono fare tanti e tutti ricchi ed ambiziosi. Non vorrei però che fossero dettati dal criterio dell'armiamoci e... partite. Ho scoperto quest'anno che dirigere o partecipare ad una gara costa quasi la stessa fatica, la stessa spesa e richiede lo stesso entusiasmo, il fatto è che partecipare è molto più divertente.

A grandi linee si può affermare che l'organizzazione di una gara comporta una spesa che per due terzi viene rimborsata dal pilota ed un terzo rimane a carico dell'organizzazione, purchè ci sia qualcuno disposto a lavorare per niente. Il discorso vale anche per gli stages. A proposito di questi ultimi — e se n'è parlato anche all'assemblea dell'AeCCVV — devo ricordare che tutti i piloti di rango devono sentirsi impegnati e nei loro programmi di attività devono includere qualche giorno a Rieti per insegnare agli altri. E questo impegno sarà vitale per il futuro dell'AeCCVV.

LORENZO SCAVINO - Gli amici di Gorizia mi hanno annunciato poco fa che la loro attività volovelistica è costretta a cessare, vi leggo quanto mi hanno scritto invitandovi a volerli capire. Capitolo magari attraverso le parole di Ravaioli. *(La lettera di Gorizia è stata pubblicata nel numero precedente di VOLO A VELA. NdR).*

— un breve passo indietro.

La mozione numero uno presentata al Briefing dello scorso anno è stata trasmessa all'Aero Club d'Italia a mezzo del Consigliere di specialità Carlo Marchetti.

Non so se il C.F. vorrà degnare di una risposta gli oltre cento sottoscrittori della mozione.

Per il momento posso solo anticiparvi che l'AeCI ha ridotto da oltre 300 a 70 gli abbonamenti a VOLO A VELA, cancellando — proprio nell'anno dei mondiali — tutti gli abbonamenti agli enti turistici ed alle rappresentanze regionali e provinciali del CONI (l'unico ente che passa un sostanziale contributo).

Questo è uno dei diversi «costi» che VOLO A VELA sopporta pur di poter continuare ad operare e criticare in piena libertà. VOLO A VELA ha comunque deciso di continuare ad inviare la rivista agli indirizzi annullati, anche perchè diminuire la già modesta tiratura significa aumentare i costi.

— andiamo avanti.

Ho detto e scritto dell'importanza che da tutti i centri di attività giungano notizie, perchè queste stanno ad indicare, nel bene e nel male, la nostra situazione reale. Siete tutti corrispondenti!

Così come è importante scrivere, è anche importante rivedere l'organizzazione di questo Briefing per aggiornarlo alle attuali necessità.

Necessità ed impegni che richiedono una maggior partecipazione della base.

Sappiamo che il Briefing non ha alcun riconoscimento ufficiale, sappiamo anche che le modifiche allo Statuto non sono attuabili celermente.

E' quindi opportuno prendere qui delle iniziative che possano almeno garantire e migliorare le reciproche informazioni.

VOLO A VELA è a vostra disposizione per un servizio informativo attraverso circolari da distribuire ai rappresentanti della base, indipendentemente dagli incarichi ufficiali o non.

Attraverso le stesse circolari si potrebbe predisporre con il dovuto anticipo i principali argomenti da porre in discussione nel Briefing successivo, in modo da arrivare più informati e quindi più preparati.

— la rivolta di Abele!

E' in vostre mani l'inserito al n. 172 di VOLO A VELA.

L'invito è quello di sempre: collaborate segnalandoci tutti gli ostacoli e le incongruenze che ci affliggono e dateci i suggerimenti a vostro parere più opportuni.

— quarant'anni.

Nell'ormai prossimo 1986 VOLO A VELA compirà QUARANT'ANNI! Cercheremo di vivere questo anniversario... «all'altezza dei nostri sogni», come il titolo della poesia di Mario Bernardi pubblicata alla pagine 200 del n. 171.

Voi però dovete darci una mano, per la buona riuscita del nostro lavoro e per ridurre il nostro perenne disavanzo. Potete farlo attraverso inserzioni pubblicitarie o con abbonamenti sostenitori. Proprio in merito a questi ultimi vi confido un segreto ed una curiosità: ne abbiamo ricevuto uno, è l'unico, ma viene dal Perù!

— una precisazione.

Un'ultima doverosa precisazione.

VOLO A VELA sta cercando di ampliare il più possibile il contatto con i volovelisti stranieri.

Al termine dei mondiali abbiamo sollecitato pareri a tutti i partecipanti e, come sempre, nella più ampia libertà di opinioni. Il capo squadra svedese ha criticato tutto ed in modo particolare le previsioni meteo del nostro Plinio.

Eravamo e siamo convinti che sarebbe stato ingiusto sacrificare la libertà d'opinione. Così come siamo convinti che, in questo caso, un parere negativo non fa che esaltare la massa dei pareri positivi.

Nessuno ha cambiato il proprio giudizio sul nostro Plinio nazionale dopo aver letto quanto scritto, con evidente leggerezza, dal caposquadra svedese.

Ci vuol altro per intaccare i meriti del Plinio ed i brillanti risultati di questo campionato mondiale, che rimarrà per lungo tempo insuperabile.

RENATO CARMASSI - Alcune notizie sulla nostra attività. La prima gara di volo a vela in Toscana è la novità di quest'anno. L'abbiamo propagandata attraverso VOLO A VELA ma non è venuto nessuno! Forse i C.M. hanno polarizzato l'attenzione e l'afflusso di volovelisti a L'Aquila ed a Foligno ne è la prova.

Volevamo una gara più vicina allo standard dei piloti nuovi o poco incentivati all'agonismo, una gara che sollecitasse l'attenzione interna ed esterna al nostro Club e sotto questi aspetti è andata bene.

L'attività generale del Club è stata buona: 800 ore nell'85 contro le 600 dell'84. 26 piloti quest'anno contro i 38 dello scorso anno e meno traini. E' comunque una conferma che è sempre più indispensabile promuovere l'attività didattica e cercare di contenerne i costi e, per continuare a ripetermi tutti gli anni, la possibilità di operare sulle aviosuperfici.

N. MARINUCCI - Oggi abbiamo affrontato argomenti di grande interesse e ritengo con grande soddisfazione da parte di tutti. Anche noi all'Aquila — dopo una stagione intensa che ha visto l'incremento di tutti i nostri settori di attività ed in particolare le squadre straniere che si sono allenate a Preturo prima di trasferirsi sul campo di gara di Rieti - ci proponiamo di meglio organizzare la nostra attività e confidiamo di poter prendere accordi con l'AeCCVV per un programma di collaborazione che consenta un ulteriore miglioramento dei risultati. *(Ved. notizie nella rubrica Campi di Volo. NdR).*

GUIDO BARACCA - Rispondendo a Scavino tengo a precisare che ho sempre insistito affinché nei clubs trovassero spazio tutte le specialità. Manderò senz'altro qualcuno a Gorizia a verificare la situazione. Voi sapete che ho favorito anche la nascita di club volovelistici, ma questo soltanto dove la convivenza con altre attività non poteva esistere.

Ho sempre letto VOLO A VELA e mi sono battuto perchè diventasse più importante anche per l'AeCI. Purtroppo le condizioni economiche ci hanno costretto ad un drastico taglio degli abbonamenti. Mi è dispiaciuto che questo sia avvenuto in concomitanza con i C.M. Ma io non demordo, abbiamo una Commissione promozione e propaganda che funziona molto bene e che ha appunto il compito di selezionare gli abbonamenti alle varie riviste. Rimane il problema della radio e delle frequenze. E' un grosso problema che dovrà essere affrontato in quanto ci sono delle richieste assurde: un milione per ogni frequenza che dovrebbero usare le «bighe» per migliorare la sicurezza dell'attività di volo.

PLINIO ROVESTI

I volovelisti italiani presenti a Bologna hanno sommerso le sue parole con un generale lungo applauso che ha manifestato ancora una volta quanto sia apprezzata la sua opera e che non volevano sentir parlare di... abbandoni!

La pausa per poter stendere le tovaglie consente di dedicare più attenzione alle foto del concorso «Nubi ed ali silenziose N. 2». Le opere pervenute sono poche ma belle, alcune molto interessanti. La Giuria indica la classifica. VOLO A VELA prende

ufficialmente impegno che l'eventuale prossimo concorso sarà impostato e condotto molto più professionalmente. Calmati i morsi della fame ma non assopita l'animosità degli spiriti, si riprende con una nuova serie di interventi.

FRANCESCO PACE - Tre argomenti, e precisamente:

Sono stati investiti due miliardi e mezzo per le infrastrutture dell'aeroporto che vengono utilizzate troppo poco durante l'anno.

Sono favorevole agli stages decentrati, perciò non solo a Rieti.

Solo due gare dovrebbero rimanere a Rieti: la biposto intesa come la gara di un esperto che si porta dietro uno che vuol imparare; la Promozione perchè è il campionato che promuove alle gare superiori.

Deregolazione: è mancato il decentramento alle regioni di tutte le leggi e le normative che ci riguardano.

La frequenza radio di 123,375 è solo una delle tante incongruenze che apportano maggiori costi alla nostra attività. Come la scadenza contemporanea di tutti i disciplinari di scuola. Come il fatto assurdo che occorra un decreto ministeriale per nominare una Commissione d'esami. Solo il decentramento regionale può rendere meno soffocante la giungla burocratica che ci circonda.

ROBERTO MONTI - Tutti gli anni giungiamo a Bologna per sentire belle relazioni che focalizzano i soliti problemi che rimangono irrisolti. Così come per i campionati decentrati, per i quali giungiamo a Bologna senza che sia stato diramato un bando di partecipazione perchè pare che solo qualche club possa candidarsi. Dopo l'esperienza fatta ritengo che tutti i clubs possano organizzare un campionato monoclasse. Anche l'aviosuperficie di Borgo San Lorenzo.

Per i non risultati ci si continua a richiamare all'esigenza di raggiungere la «massa critica» e da tre anni abbiamo forse raggiunta la sola «massa stitica». Manca la fantasia! E si continua a trascurare il primario problema rappresentato dal monotipo economico.

Al convegno di Valbrembo, considerato il fatto che il nostro volo a vela è abbastanza atipico, si è discusso di questo e si è convenuto che il monotipo economico sarebbe il miglior mezzo per portare a livello europeo il nostro volo a vela, dopodichè molti problemi connessi troverebbero automatica risoluzione.

MORIONDO DELL'AE.C. TORINO (*registrazione difettosa incomprendibile n.d.r.*) - Ae.C. Torino è stato inquisito per otto mesi; 26 agenti in aeroporto più sei nella notte dal Presidente!

Una sottocommissione lavora da due anni per le modifiche allo Statuto dell'Ae.C.I.! Forse possono bastare due settimane.

RICCARDO BRIGLIADORI - Ecco una serie di considerazioni che sottopongo all'attenzione dei presenti per una necessaria meditazione:

— il volo a vela è arrivato in ritardo in seno agli aeroclubs rispetto al volo a motore, quindi la genesi che ha provocato una struttura con dei dipendenti deriva da un'attività che non ha niente di dilettantistico; pertanto le strutture degli aeroclubs sono state costrette ad avere un qualche cosa che fiscalmente è aggredibile. La soluzione è quella degli anni iniziali, un'attività dilettantistica che faccia affidamento sul volontariato.

— Campionati Mondiali: mi è sembrato di capire che è stato un generosissimo giubileo, ma non dobbiamo pensare che il tutto sia finito, non dobbiamo sederci, non dobbiamo fermarci, dobbiamo continuare a combattere per lo sviluppo dei nostri settori di crescita.

— Il Briefing: alle origini c'era una specie di assemblea costituente dei volovelisti, del tutto ufficiosa, nella quale a stento potevano parlare i tutori della disciplina, quindi la commissione di allora era in continua posizione d'attacco, mentre oggi il Briefing si è così costituzionalizzato che deve ascoltare tutta una relazione che potrebbe essere fatta anche in altra sede, mentre si dovrebbe dare spazio alle difficoltà che si incontrano affinché possa nascere una risposta alle difficoltà.

— La rivista: in questo momento la rivista VOLO A VELA è sicuramente il leader delle riviste nel mondo, surclassando tutte le altre perchè c'è stata una grossa palestra di opinioni. E devo dare atto che anche l'inserito della Rivolta di Abele mi trova pienamente d'accordo. Se poi ci saranno possibilità d'inserito per i vari Aero Club volovelistici e per le loro notizie anche gli abbonamenti dovrebbero aumentare. (*Fortunatamente il registratore non si è inceppato! n.d.r.*)

— Monotipo economico. Mi associo a quello che è stato detto a Valbrembo e se ci saranno dei finanziamenti dovranno andare in quella direzione. E' indispensabile che l'Ae.C.I. attraverso la FAI sostenga la necessità di una nuova categoria economica. Dobbiamo ridurre i costi attuali di almeno il 50% per avvicinarci al serbatoio di energie nuove che è quello dei deltaplanisti. Ed occorre che questa categoria abbia le sue competizioni, altrimenti muore.

— Premi di brevetto: ho sentito una cosa che ha un grosso errore d'impostazione. Il premio di brevetto va dato alle scuole per abbassare il costo di tutti i brevetti. E l'Ae.C.I. dovrebbe essere più sollecito in proposito.

— Vericello: fortunatamente con l'aliante ed il motoaliante possiamo liberamente atterrare fuori campo. Conseguentemente con il vericello devo poter atterrare e decollare da qualsiasi parte e non necessariamente da un'aviosuperficie. Noi ci accingiamo a portare il volo a vela in tutti i punti dove operano gli ultraleggeri a motore che possono decollare liberamente e conseguentemente anche noi possiamo decollare usando il vericello (non l'aerotraining) che richiede un ancor minore spazio di decollo. E spero proprio che gli addetti non inventino qualche novità. L'acqua calda mi indurrebbe alla clandestinità!

SPARTACO TREVISAN - Ho sentito parlare di aereo ancor più piccolo del 15 metri. Occorre tener presente i pesi: 210 di aliante, 90 di pilota, arriviamo a carichi alari troppo alti. E' forse meglio migliorare ulteriormente il 15 metri.

SANDRO SERRA - Anche quest'anno la libera palestra del Briefing ha assolto il suo compito. Il Briefing non ha mai avuto uno schema fisso, tutti possono partecipare, tutti possono parlare, ovviamente nei limiti di tempo che la giornata ci concede. Siamo comunque disponibilissimi ad apportare tutte quelle modifiche che la base stessa dei volovelisti ci suggerirà.

Grazie alle Signore, che ci sopportano, e arrivederci all'anno prossimo.

E' seguita la proiezione del film sui Campionati Mondiali realizzato da Carlo Marchetti, al quale gli interessati possano rivolgersi per avere informazioni in merito alla disponibilità dello stesso.

Un congresso: perchè no?

Ritrovarsi a Bologna ogni anno fa bene: ci si rivede quasi tutti, si scambiano impressioni, si captano messaggi, si discute, si mangia in compagnia e si finge di decidere.

In realtà, il Briefing delle due Torri non è legittimato, come dicono i politici, a fornire decisioni. Né potrebbe esserlo, trattandosi di assemblea di tipo plenario.

Mi sembra, infatti, che i capitoli dello Statuto dell'AeCI che riguardano il Volo a Vela non prevedano istituzioni di tipo assembleare, quanto, piuttosto, una gestione più simile ad un «centralismo democratico».

Va da sè che, chi si sente escluso borbotta il proprio disappunto.

Credo che il Volo a Vela italiano sia abbastanza cresciuto per gestirsi in modo più aperto.

Perchè non trasformare, ogni due anni, il briefing di Bologna in un vero «Congresso del Volo a Vela» con tanto di delegati a votare i programmi e gli organi dirigenti?

L'assemblea degli anni alterni potrebbe essere di verifica degli impegni congressuali e di stimolo ai dirigenti.

I delegati al Congresso dovrebbero essere rappresentativi sia di tutti gli Aeroclub che del «peso» di ciascuno di essi.

Difficile? Direi di no. L'assemblea per l'approvazione del bilancio preventivo, che ogni Aeroclub tiene di questi tempi, può funzionare anche per la nomina dei delegati al Congresso.

Inopportuno?

Allora basta nominare una apposita commissione, se già non c'è.

Piero Pugnetti

Le cose che non si sono dette a Bologna

Il briefing di Bologna ha messo in evidenza il punto critico (la... massa, invece, come si sa è stata definita «stittica»): siamo pochi, invecchiamo e non cresciamo! Questa verità fondamentale però viene «drogata» dal fatto che sul piano sportivo il volo a vela italiano è riuscito ad esprimere un campione mondiale.

La strategia di quella che dovrebbe essere una politica per il volo a vela nazionale non dovrebbe pertanto essere altra che quella mirante a facilitare la pratica e la divulgazione di questo sport fra giovani e non più giovani. Come? Soprattutto sciogliendo «lacci e laccioli» burocratici ed amministrativi che soffocano e condizionano sproporzionatamente questa attività sportiva. Riducendo i costi: vedasi attività a verricello, istruttori di v. a v. senza brevetto a motore, attività su aviosuperfici e, soprattutto, la ricerca, non solo a parole, di materiale di volo per la scuola e per la prima attività sportiva su alianti meno costosi.

Molto lavoro; da farsi concretamente, con grande determinazione e coerenza, da gestire con mentalità operativa ed autorità. Ha il v. a v. italiano la possibilità di attuare una fase operativa di questo respiro?

La dovrebbe avere, il momento è favorevole, sull'onda del risultato complessivo dei mondiali di Rieti si dovrebbe poter coagulare sufficienti energie attorno a questo progetto di rilancio. L'Avv. Baracca è stato generoso ed esplicito nel riconoscere al volo a vela italiano successi sportivi ed organizzativi che contribuiscono ad illustrare l'immagine delle attività aeronautiche nazionali. Non dovremmo lasciarci sfuggire questo momento magico.

Ma se l'assemblea ha dato chiaro consenso a questa analisi e fornito — con l'approvazione delle mozioni — supporto ad una azione di concrete richieste a Civilavia, per quanto concerne la gestione dell'altra attività, quella di cui si anima e si manifesta il volo a vela italiano, ben poco si è detto. Voglio dire di quella sportiva.

Come si gestisce il calendario delle gare?

Bob Monti ha fatto un corretto intervento su questo punto: il calendario competizioni — leggasi campionati decentrati — deve essere gestito in maniera del tutto trasparente.

Ed un risultato sul campo, immediato, è stato ottenuto con la decisione di rinviare di 15 giorni la determinazione delle località ove gestire i «decentrati».

Personalmente mi sono ripetuto su di un argomento che da anni mi sta a cuore: ho chiesto la «non gestione» dei cosiddetti «criteri di selezione» che la commissione vuole per conservare un potere «discrezionale nella scelta dei piloti» che non può né si deve permettere sia ad essa lasciato. E per delle specifiche ragioni:

a) i criteri che vogliono classificare i piloti italiani di pianura o di montagna non esistono o quasi per la ragione che il territorio italiano è quello che è e i piloti si qualificano sportivamente soprattutto a Rieti.

b) i criteri che vogliono privilegiare «coppie e trii» danno la esatta misura di quanto la commissione sia alquanto «out» dalla materia. Dico delle tattiche di gara moderne.

c) ho invece definito «abberrazione» il criterio di voler stabilire una classifica piloti in base a non ben definite «qualità morali». La pretesa di accordare a volovelisti (la commissione) la facoltà di «giudicare» la moralità di altri volovelisti — mi ripeto — è pura abberrazione. Il Prof. Morelli in briefing ha risposto solo su questo punto cercando di far credere che la mia interpretazione è sbagliata... (?)

d) la commissione — a mio modo di vedere — dovrebbe gestire solo il criterio della «disponibilità» data dai piloti per la partecipazione alle competizioni una volta determinata la loro «classifica» per risultati sportivi.

E' stata fatta anche l'osservazione che il sistema di classifica nazionale per punti ottenuti con l'algoritmo costituisce una specie di «coperchio» difficile da perforare dal basso per piloti emergenti. Posto che «l'incentivazione» è un punto assai importante diventa opportuna la ricerca di un criterio moderatore

(tenere conto dei punti acquisiti negli ultimi due anni anziché tre?).

Un'altra carenza è rappresentata dalla mancanza di programmazione. Se il volo a vela italiano ha saputo esprimere un campione mondiale questo è avvenuto soprattutto per le qualità umane e sportive di Leo Brigliadori.

Se un contributo collaborativo a Leo è stato dato in sede di competizione, questo è avvenuto per frutto dell'improvvisazione.

E la stessa carenza si sta già ripetendo: fra poco meno di sei mesi ci saranno gli Europei e cosa sta avvenendo? Nulla, assolutamente nulla. Silenzio!

Abbiamo una mente pensante ed operativa su questo aspetto del volo a vela italiano?

Certo, tutti siamo d'accordo nel ritenere che per l'avvenire occorre pensare assai di più alla formazione di una base velistica, ma chi gestisce l'aspetto sportivo del nostro volo a vela che pur rimane — per ora — la sola parte vitale?

Attilio Pronzati

Sei anche tu un pilota con la segreta passione della musica?

Ti piacerebbe un pianoforte d'occasione con garanzia ed assistenza?

Telefonami:

ROBERTO RICCI

Accordatore, riparatore, permuta e trasporto pianoforti

Telefono: 02 - 2716238 (ore pomeridiane)

CERCO

aliante monoposto economico preferibilmente classe Standard telefonare a Franco 02/6886816 ore pasti

VENDO MINIPIROL CPT 40

Sollfahrt - Mediometro - Vario a 3 scale Compensato elettronicamente Giorgio Galetto

Tel. 0461/723170 dopo le 20
38052 CALDONAZZO - TN

VENDO NIMBUS 2

ottimo stato, massima strumentazione disponibile - carrello chiuso nuovo disponibile subito, per informazioni e prove in volo telefonare a:

J.M. Clement 02/4693441

W. Vergani 02/2137235

INTRODUZIONE

Jean-Pierre Hirtz aveva già esposto qui l'anno scorso (in marzo) il principio di questa nuova competizione originale, della quale è l'inventore e che egli sperava vedersi svolgersi nell'estate successivo; ma il progetto non era ancora maturo, non abbastanza in ogni caso per vincere l'inerzia e lo scetticismo che, nel domani sportivo come in ben altro frenano immancabilmente tutte le iniziative che si allontanano dai sentieri battuti. Questa volta ci siamo! Sicuri del gradimento della Federazione, della disponibilità dei due aeroporti necessari, l'uno in pianura, l'altro in montagna, e dalla collaborazione dei due Club locali, si può ora cominciare ufficialmente l'organizzazione di questa «premier» Plaimont, della quale presentiamo qui il programma, sottolineando i particolari più significativi del Regolamento.

* * *

La «Plaimont» è una manifestazione sportiva internazionale di volo a vela, organizzata congiuntamente nel 1986 dalla Associazione Aeronautica Verdon-Alpilles (Vinson-sur-Verdon) e il Centro di Volo a Vela di Saön-et-Loire (Paray-le-Monial), associazioni affiliate alla F.F.V.V.

La competizione è aperta a tutte le classi di alianti, ivi compresi i biposti. Essa comporta, in raffronto ai concorsi tradizionali, le innovazioni seguenti:

1 - Svolgimento su due aeroporti differenti, l'uno in pianura e l'altro in montagna, con una giornata dedicata al trasferimento da un aeroporto all'altro. Nel 1986 la gara inizierà a Vinon per la montagna: arrivi dei concorrenti il sabato 28 giugno (prima delle ore 18.00), prove da domenica 29 giugno a venerdì 4 luglio incluso. Sabato 5 luglio, trasferimento degli equipaggi a Saint-Yan per le prove di pianura, che inizieranno domenica 6 luglio e continueranno fino al sabato 12 luglio incluso; premiazione domenica 13 luglio in mattinata.

Aggiungiamo che la «Plaimont» servirà da selezione per il Campionato Francese per l'anno seguente (87) per tutte le classi, alla stessa stregua dei Campionati Federali.

2 - Partecipazione dei biposti - questa competizione permetterà a un pilota, quale capo equipaggio su biposto moderno, di selezionarsi ugualmente per partecipare l'anno seguente al Campionato di Francia su monoposto.

Questa è una grossa novità. La Commissione Sportiva della F.F.V.V. avendo dibattuto questo problema nei suoi lavori invernali, ha accettato che un pilota designato quale capo equipaggio prima dell'inizio della prima prova della «Plaimont» possa giocarsi la sua selezione per il Campionato di Francia 1987, esattamente come se partecipasse, a questo fine, in un'altra classe.

In ogni caso ciò implica di rispettare il regolamento delle competizioni Federali che precisa: «una competizione è realizzata se una prova è valida e se almeno 10 piloti (capo equipaggio) vi hanno partecipato o, quando il concorso è selettivo, hanno disputato la selezione».

3 - Soppressione della più cattiva prova di ciascun concorrente, sull'intera gara (dopo tre prove valide). Ciascun pilota potrà così essere «sfortunato» una volta e nonostante ciò non perdere la speranza di ben figurare in classifica. Il morale e il sorriso non spariranno, l'ambiente generale della competizione sarà migliore; tutti, e soprattutto il volo a vela ne guadagnerà. Le squadre di recupero (sovente i famigliari) non dovranno più sopportare il cattivo umore del loro pilota; e poi bisogna pensare ad una indisposizione passeggera, una piccola scassata, un problema famigliare o professionale. I voli in «roccolo» in condizioni me-

teo difficili, soprattutto in termica secca, potrebbero essere meno frequenti perchè ciascun pilota potrà scegliere la sua tattica di volo, sapendo che un errore non sarà più definitivamente penalizzante.

GLI AEROPORTI:

— **in montagna:** Vinon - Ben conosciuto dai volovelisti di tutto il mondo per la reputazione delle sue condizioni aerologiche di volo in montagna e il dinamismo della Associazione Aeronautica Verdon-Alpilles. Le possibilità di buona sistemazione logistica sono conosciute e il bel tempo garantito.

— **in pianura:** Saint-Yan - Questo aeroporto, situato a sud-est di Moulins e a nord di Roanna è, come tutti sanno, un Centro Scuola del SFACT, utilizzato tutto l'anno per la formazione dei piloti di linea delle compagnie di trasporto francesi e straniere. Vi si sono svolti i Campionati di Francia del 1954 e del Mondo del 1956. E' generosamente messo a nostra disposizione dalle autorità di tutela per la durata delle prove.

E' previsto uno spazioso camping per tende e roulotte con servizi igienici; saranno anche disponibili camere con lavabo. Per interessare gli aiutanti e i visitatori nel corso delle prove, gli alianti equipaggiati con il trasponder saranno localizzati e seguiti dal radar locale. Anche questa è una cosa nuova.

* * *

Dobbiamo segnalare che la scelta dei temi in montagna terrà conto dell'esperienza della maggioranza dei concorrenti (Alpi del nord escluse) soprattutto in classe biposto, in modo di incoraggiare la partecipazione di volovelisti poco esperti in questo genere di volo.

* * *

Cari amici volovelisti, noi aspettiamo la vostra partecipazione a questa «premier» di volo a vela di montagna e di pianura. Per informazioni e iscrizioni, contattare il Centro di Volo a Vela, Aerodrome «La Forêt», 71600 Paray-le-Monial (tel. 85-81-08-19), oppure Jean-Pierre Hirtz, 45 rue Jean-Philippe Rameau, 71600 - Paray-le-Monial, telefono 85-81-21-14.

Chiusura delle iscrizioni il 25 maggio 1986.

Ho ritenuto di far pubblicare da Volo a Vela questo articolo in quanto probabilmente non tutti i volovelisti italiani lo avrebbero letto. A mio parere ci sono delle cose interessanti; la prima è che anche in Italia si dovrebbe assumere il principio in esso contenuto che un pilota possa partecipare alle competizioni con aliante biposto a pieno titolo, essendo spesso difficile mettere insieme 10 alianti in una classe.

E' valido ad esempio quanto è avvenuto a Rieti nell'85 (Bob Monti in biposto in libera). Pertanto si potrebbe mettere assieme, per il futuro, in caso di necessità e/o volontà, biposti e libera con adatti fattori correttivi.

Come secondo rilievo molto interessante direi che si potrebbe «provare» anche da noi a fare una competizione togliendo la prova più scadente. L'articolo ne spiega le ragioni; aggiungo io, ne guadagnerebbe anche la sicurezza del volo.

Raccomando quindi agli interessati di porre in atto, almeno in una gara, il suddetto sistema.

NAVIGAZIONE AEREA

Manuale Giuridico Amministrativo

**Recensione del
Com.te Leone Barberi**

A completamento del suo primo volume (Manuale teorico pratico sulle infrazioni alle norme della navigazione aerea) il Direttore di Aeroporto Dott. Giorgio De Stefani pubblica ora una nuova esauriente ed utile opera sulla complessa materia.

Questo nuovo Manuale (Navigazione Aerea — Manuale Giuridico Amministrativo - pag. 410 - Edizioni Istituto Poligrafico dello Stato - L. 20.000).

IL MANUALE è suddiviso in quattro parti:

- 1) **CIRCOLARI** - che comprende la normativa in tema di brevetti e abilitazioni, i limiti dell'attività di volo dei piloti, i servizi di assistenza aeroportuale, le abilitazioni per operare ai minimi di II e III categoria, la normativa integrale sui servizi aerei non di linea, scuole di pilotaggio e lavoro aereo, manifestazioni aeree, Piloti 3 Membri C.M.3, similarità aa/mm, libretto di istruzioni di impiego dell'a/m, abilitazione al pilotaggio di aa/mm, nominativi in codice dei principali aeroporti Europei e del bacino del Mediterraneo.
- 2) **DISPOSIZIONI ED INFORMAZIONI DI PUBBLICO INTERESSE**:
Disposizioni valutarie, informazioni sul bagaglio, disposizioni sanitarie e veterinarie, armi e munizioni, diritti e tasse aeroportuali.
- 3) **GIURISPRUDENZA** - una panoramica della giurisprudenza penale, sono riportate le sentenze che hanno allarmato l'opinione pubblica ed inoltre interessanti sentenze sul sorvolo dei centri abitati, sui rumori derivanti da attività di addestramento al pilotaggio di aerei, sull'atterraggio in un aeroporto alternato, sul diritto di sciopero sui servizi pubblici.
- 4) **LEGGI E DECRETI** - dal dicembre 1980 in poi: Modifiche al codice della navigazione, il servizio anti-incendio sugli Aeroporti, l'assistenza sanitaria al personale navigante e fissazione dei livelli delle prestazioni sanitarie all'estero, modalità per la assunzione di Ispettori di volo da utilizzare presso la Direzione Generale dell'Aviazione Civile, l'accordo sul transito dei servizi internazionali, la revisione della misura dei diritti aeroportuali, la disciplina del volo da diporto e sportivo, ecc.

La consultazione del complesso di norme riunite in un volume maneggevole e di facile consultazione è facilitata dagli indici - generale ed analitico.

Molti i temi trattati nel primo volume del Dott. De Stefani (Manuale teorico pratico sulle infrazioni alle norme della navigazione aerea) edito nel 1980. Le funzioni del Direttore di Aeroporto, miscellanea di giurisprudenza, i doveri del Com.te e del Direttore di Aeroporto in occasione di eventi straordinari o di incidenti, le aviosuperfici, Alianti e Delta-plani, attività acrobatica ecc.

I due volumi sono indispensabili per operatori del Diritto (Circolari, Leggi e Giurisprudenza) - Piloti e Assistenti di Volo (Brevetti, Abilitazioni, Assistenza sanitaria) - Operatori Aeroportuali - Paracadutisti.

Contiene anche le normative per: Aeroclubs - Alianti - Deltaplano.

I due volumi sono disponibili presso i negozi fiduciari del Poligrafico dello Stato:

— ROMA - P.zza Verdi, 10 - Rizzoli, Galleria Piazza Colonna - Libreria di Via del Tritone - Orologio, Via del Governo Vecchio.

— TORINO - Bancarella Aeronautica, Via Pescchiera, 146.

— MILANO - Libreria Poligrafico, Galleria Vitt. Emanuele III.

— PALERMO - Libreria Flaccovio, Via Ruggero Settimo, 37.

VENDO ASW 15

strumentazione completa
rimorchio chiuso
paracadute, ossigeno, ballast
doppie copertine
perfetta efficienza
2° class. Camp. Promozione 1985

telefonare:

ore serali 06/3665557

ore ufficio 06/5174254

G. GIUSTI

21013 GALLARATE (Va)

Via Torino, 8 - Telefono (0331) 781.368

CONCESSIONARIO:

Batterie dryfit



Sonnenschein

COMPONENTI ELETTRONICI



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. 33

Bologna, 9 novembre 1985 - ore 10

Presenti con voto deliberativo:

Smilian CIBIC, membro
Egidio GALLI, membro
Gianfranco MARTEN PEROLINO, membro
Piero MORELLI, presidente
Walter VERGANI, membro (dalle ore 13)

Presenti con voto consultivo:

Iginio GUAGNELLINI, Presidente CSC
Carlo MARCHETTI, Consigliere Federale V.V. (dalle ore 12.30)

Presenti su invito:

Angelo ZOLI, Commissario tecnico squadre nazionali
Attilio PRONZATI, Presidente AeCCVV

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 **Incontro con Direttore Civilavia** (Roma 18.10): Morelli riferisce sull'incontro che il Presidente AeCI, il Consigliere Marchetti ed egli stesso, in rappresentanza della Commissione, ha avuto con l'Ing. Majone, in risposta alla dichiarazione di disponibilità fatta dallo stesso ad esaminare proposte per un rilancio dell'attività volovelistica in un telex di plauso per il successo dei Mondiali di volo a vela indirizzato al Presidente AeCI. La Commissione esprime la sua approvazione per l'azione svolta dalla suddetta delegazione AeCI, e prende atto dell'impegno espresso dal Direttore Majone ad esaminare approfonditamente le varie proposte presentate sia in merito alla normativa che al fine di un incremento della base volovelistica.

Il pro-memoria consegnato all'Ing. Majone durante l'incontro è allegato al presente verbale, di cui forma parte integrante.

2. PROVVEDIMENTI PER LO SVILUPPO DELL'ATTIVITA'

2.1 **Premi di brevetto:** con riferimento al foglio AeCI VM/MLD/sm 12456 del 10.10.85, la Commissione, dopo breve discussione, conferma i pareri preliminari già espressi in precedenti riunioni, e contenuti in:

— verbale n. 26, 2.2.85, punto 3.2;

— pro-memoria per il Direttore di Civilavia, allegato al presente verbale, punto 5 (primi tre capoversi), tenendo presente la precisazione di cui al punto 7 (a).

Proposta: che l'AeCI trasmetta alla Commissione «ad hoc», denominata «Commissione Tecnica Temporanea per lo studio dei Termini Contributivi per promuovere nei giovani l'interesse per le discipline aeronautiche (IDAC)», i documenti sopra citati.

3. ATTIVITA' SPORTIVA

3.1 **Partecipazione AeCI ai Mondiali 1985:** La Commissione unanimemente precisa che le spese per gli allenamenti, e in particolare quelle logistiche relative alla partecipazione della squadra alla Coppa del Velino, sono da considerare pertinenti alla partecipazione ai Mondiali 1985.

Proposta: che l'AeCI disponga la liquidazione anche delle spese predette, entro i limiti del preventivo specifico, già approvato.

3.2 **Australia 1986** (Pre-mondiali): la Commissione conferma l'importanza che i piloti della «rosa nazionale», indicati dal c.t. Zoli, partecipino a questa competizione anche in considerazione dell'impegno contrattuale assunto con lo Sponsor della Squadra Nazionale. Poichè i piloti finora interpellati si sono dichiarati indisponibili in relazione al costo troppo elevato a loro carico, anche

col contributo AeCI maggiorato di cui al verbale n. 32, punto 3.1, la Commissione è del parere che ogni possibile sforzo debba essere fatto, soprattutto allo scopo di evitare inadempienze contrattuali nei confronti dello Sponsor.

Proposta: che il C.F. venga incontro alle proposte che saranno presentate dal Consigliere Marchetti, cui la Commissione dà ampio mandato sia in relazione alle disponibilità residue 1985 che a quelle stanziare per il 1986.

3.3 **Ente Squadra Nazionale:** la Commissione ravvisa la necessità e l'urgenza della costituzione di una «libera associazione non riconosciuta» che curi i rapporti tra gli Sponsor e la Squadra Nazionale.

Proposta: che il C.F., constatata l'effettiva esigenza, prenda atto. La Commissione riconosce valide le indicazioni fornite da Roberto Manzoni al riguardo e gli dà l'incarico di proseguire sulla strada da lui stesso indicata. E' allegato al presente verbale il documento stilato da Manzoni su questo argomento.

Proposta: che l'AeCI prenda visione del documento per opportuna informazione.

Nel quadro dell'attività di questo Ente, la Commissione ritiene che si inserisca utilmente una conferenza stampa e la presentazione ufficiale del film sui Mondiali.

Proposta: che l'AeCI agevoli questa iniziativa.

3.4 **Europei 3FAI 1986** (Mengen, Germania, 9-29.6.86): la Commissione propone che l'iscrizione preliminare sia fatta per n. 5 piloti, che ulteriori 10 persone compongano la Squadra, e che sia altresì dichiarata l'intenzione di iscrivere un sesto pilota, se sarà consentito.

Proposta: che il modulo di iscrizione preliminare, compilato secondo le indicazioni di Marchetti, sia inoltrato entro il 15.12.85, come richiesto dagli organizzatori.

3.5 **Campionati Italiani 1986:** proposte di organizzare Campionati Italiani sono state avanzate dall'AeC Torino (Biposti + Standard o 15 m) e dall'AVAL. L'AeCCVV è disponibile per organizzare Campionati a Rieti, se richiesto, altrimenti ha già un nutrito programma di altre gare (ved. 4.1).

La Commissione presenterà proposte circostanziate nella prossima seduta.

Proposta: prendere atto.

3.6 **Europei Classe Club 1986:** per il tramite del tedesco Signor Kiffmeyer, che sarà proposto, nella prossima riunione CIVV, presidente della sottocommissione Classe Club della CIVV stessa, la Commissione ha ricevuto una proposta di organizzazione di questi Campionati da parte dell'AeCI a Rieti. Trattandosi di una gara a classe unica con «handicap», assai semplificata, finalizzata alla valorizzazione di allianti non più competitivi per la partecipazione ai Mondiali e Continentali 3FAI, peraltro con partecipazione a Squadre prevedibile in circa 40 piloti complessivamente; considerato che l'AeCCVV sarebbe disposto ad organizzarla (nel mese di luglio) reperendo in gran parte autonomamente i fondi necessari e chiedendo un contributo non superiore a 40 milioni, la Commissione è favorevole ad accogliere la richiesta.

Proposta: che l'AeCI esprima parere favorevole alla presentazione della candidatura italiana alla FAI-CIVV.

3.7 **Graduatoria Nazionale:** la Commissione chiarisce che una precisazione è stata omessa nel testo integrale che è stato diffuso a tutti i Club nel luglio scorso come allegato al bollettino «La Commissione Volo a Vela ai Volovelisti». In esso va inserita, come aggiunta al punto 4.1, la norma seguente:

«Riguardo al Campionato Italiano Biposti, il punteggio per la Graduatoria verrà attribuito solo al pilota titolare dell'iscrizione».

già specificata nel verbale n. 26, 2.2.85, 4.2.

Proposta: che la CSC prenda atto.

4. VARIE & EVENTUALI

4.1 AeCCVV:

4.1.1 **Rendiconti:** il Presidente distribuisce copie dei rendiconti 1984 (Situazione Patrimoniale, Conto Economico, Rendiconto Finanziario) trasmessi dall'AeCCVV con lettera 29.10.85. Tali documenti tuttavia, insufficientemente dettagliati, non consentono un'analisi della situazione. Il Presidente AeCCVV Pronzati assicura che fornirà le necessarie chiarificazioni nonchè i dati, in proiezione, relativi all'anno corrente e il Bilancio Preventivo 1986. In attesa di tali dati, la Commissione aggiorna l'argomento ad una prossima seduta cui il Dott. Pronzati sarà nuovamente invitato.

4.1.2 **Programma 1986:** Pronzati illustra il programma che si prefigge l'utilizzo delle infrastrutture e del materiale disponibile a Rieti attraverso la partecipazione di piloti stranieri a stages e gare.

Programma di Gare:

- 24.5-1.6 Gara di Pentecoste (o Camp. Ital.)
- 5.7-13.7 Coppa del Velino (o Camp. Ital.)
in alternativa: Camp. Europeo Classe Club
(5.7-8.7 allenamenti - 9.7-19.7 gara)
- 2.8-14.8 Coppa del Mediterraneo.

Quest'ultima gara è prevista ad alto livello e con larga partecipazione di piloti stranieri.

La Commissione resta in attesa di conoscere il calendario degli stages (e norme relative) e il tariffario 1986.

Proposta: prendere atto.

4.2 **Frequenza Radio:** con riferimento alla circolare AeCI 12177/TO/AV del 2.10.85, la Commissione esprime parere sfavorevole all'accettazione della frequenza 123.375 MHz. Essa infatti renderebbe inutilizzabile un patrimonio di alcune centinaia di apparati radio non sintonizzabili con spaziature 25 kHz.

Proposta: esporre la situazione a Civilavia e caldeggiare l'assegnazione di una frequenza con due decimali significativi in MHz.

4.3 **AeC Sabina:** con lettera 4.11.85 richiede che l'AeCCVV gli lasci la disponibilità dell'intera palazzina, attualmente condivisa. La Commissione riconosce giuste le esigenze prospettate dall'AeC Sabina e invita i due Enti a prendere contatto al fine di concordare una soluzione di comune soddisfazione.

L'AeC Sabina chiede altresì un secondo trainatore, un motoalante e/o un aliante biposto scuola, auspicando una soluzione tipo «leasing».

La Commissione prende buona nota delle richieste, auspicando che un piano rinnovo flotta possa essere presto rilanciato dall'AeCI.

Proposta: prendere atto.

4.4 **AeC Gorizia:** Galli informa la Commissione della grave decisione del C.D. dell'AeC Gorizia di sospendere la Scuola di V.V.

Proposta: che l'AeCI intervenga per appurare le motivazioni della decisione e metta in atto quanto in suo potere per far revocare il provvedimento che va a colpire un'attività volovelistica in pieno sviluppo, efficiente e particolarmente promettente.

5. DATA, LUOGO, ODG DELLA PROSSIMA RIUNIONE

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

Sabato, 14 dicembre 1985

alle ore 10 presso l'Aero Club Volovelistico Milanese, aeroporto di Alzate Brianza (CO) col seguente ordine del giorno: 1. Comunicazioni - 2. Provvedimenti per lo sviluppo dell'attività - 3. Attività sportiva - 4. Ente Squadre Nazionali - 5. Varie ed eventuali - 6. Data, luogo, OdG prossima riunione.

La riunione ha termine alle ore 20,30.

per la Commissione: il Presidente:

Piero Morelli

VERBALE N. 34

Alzate Brianza, 14 dicembre 1985 - ore 10

Presenti con voto deliberativo:

- Smilian CIBIC, membro
- Egidio GALLI, membro
- Piero MORELLI, presidente
- Walter VERGANI, membro

Presenti con voto consultivo:

Carlo MARCHETTI, Consigliere Federale V.V.

Assenti giustificati:

Gianfranco MARTEN PEROLINO, membro
Iginio GUAGNELLINI, Presidente CSC

Presenti su invito:

Roberto MANZONI
Attilio PRONZATI, Presidente AeCCVV

Ordine del giorno:

1. Comunicazioni - 2. Provvedimenti per lo sviluppo dell'attività - 3. Attività sportiva - 4. Ente Squadre Nazionali - 5. Varie ed eventuali - 6. Data, luogo, OdG prossima riunione.

1. COMUNICAZIONI

1.1 **Contributi agli AeC Centrali:** il Consigliere Marchetti comunica che l'AeCI si farà carico, a partire dal 1986, dei costi delle revisioni cellule e motori degli a/m eserciti dagli AeC centrali, ivi compreso quindi l'AeCCVV.

2. PROVVEDIMENTI PER LO SVILUPPO DELL'ATTIVITA'

2.1 **Premi brevetto:** in vista della riunione della Commissione IDAC del 19.12 p.v., su richiesta specifica avanzata dal suo Presidente Ing. Guagnellini tramite Morelli, la Commissione esprime quanto segue:

a) E' confermato al riguardo il contenuto del verbale n. 33, 9.11.85, 2.1.

b) E' importante che i premi siano visti come un aiuto finanziario di cui il destinatario sappia «a priori» di poter disporre. Infatti, se il premio viene attribuito «a posteriori», esso si configura come un omaggio, certamente gradito, a persone che ormai hanno pagato il costo intero. Non si ottiene pertanto l'effetto di portare al brevetto giovani che non sono in grado di sostenere il costo intero.

c) L'esiguità delle somme disponibili scoraggia la Commissione dall'approfondire ulteriormente il problema. Come è stato già messo in evidenza (verbali n. 32, 27.9.85, 2.2.2; n. 33, 9.11.85, 2.1), interventi tesi all'obiettivo pur minimale di reclutare un centinaio di giovani all'anno, richiedono stanziamenti dell'ordine di 200 milioni annui per il solo volo a vela.

Proposta: che quanto sopra sia portato a conoscenza della Commissione IDAC.

2.2 **Gestioni autonome e Aero Club Volovelistici:** raccogliendo istanze che provengono dalla base volovelistica, la Commissione segnala le seguenti esigenze, il cui accoglimento ritiene di estrema importanza per lo sviluppo dell'attività:

a) Consentire, ove richiesto, la gestione autonoma delle sezioni di volo a vela in seno agli AeC locali.

b) Facilitare la costituzione di Aero Club Volovelistici, modificando all'uopo, ove necessario, lo Statuto AeCI (art. 7).

Proposta: che venga avviato lo studio di una normativa, o della modifica di normativa esistente, al fine di realizzare i due obiettivi sopra indicati, tenendo presente che la Commissione è in grado di esprimere pareri al riguardo.

2.3 **Scambi internazionali:** l'istruttore Gilberto Volpi dell'AeC Foligno con lettera 18.11.85 indirizzata a Morelli e all'AeCI, chiede alla Commissione di indicargli quali iniziative attuare al fine di un «aggiornamento e ampliamento culturale sui metodi di istruzione al pilotaggio», di cui sente l'esigenza.

In considerazione dell'attività didattica itinerante, altamente meritoria, svolta dall'AeC Foligno con la collaborazione del Com.te Volpi (che ha svolto e diretto i corsi) a Rieti, Pescara, Firenze, Salerno e Asiago, che ha portato al conseguimento di ben 74 brevetti nel periodo 1980/1984, la Commissione ritiene che sarebbe utile uno stage del Com.te Volpi presso una scuola tedesca o francese altamente qualificata, nel quadro degli Scambi Internazionali promossi dal CONI. Dà pertanto mandato a Galli e Morelli di esaminare più in dettaglio questa possibilità e di presentare proposte concrete.

Proposta: che l'AeCI dia un benestare di massima e resti in attesa di proposte concrete.

3. ATTIVITA' SPORTIVA

3.1 **Campionati Italiani decentrati 1985:** il Consigliere Marchetti comunica che la disponibilità di residui sul Cap. 41 ha consentito

del motore dell'unico a/m disponibile, e sulla richiesta dello stesso di disporre temporaneamente di un Robin dell'AeCCVV.

La Commissione invita l'AeCCVV a venire incontro all'esigenza dell'AeC Trento e a prendere contatti diretti per definire le modalità della cessione.

Proposta: prendere atto.

6. DATA, LUOGO, OdG DELLA PROSSIMA RIUNIONE

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

Sabato, 11 gennaio 1986

alle ore 10 a Milano, presso l'abitazione del Sig. Vergani, col seguente OdG: 1. Comunicazioni - 2. Provvedimenti per lo sviluppo dell'attività - 3. Attività sportiva (in particolare: Comitato Organizzatore Partecipazione Mondiali 1987; Graduatoria Nazionale) - 4. Varie in particolare: rendiconti AeCCVV) - 5. Data, luogo, OdG prossima riunione.

La riunione ha termine alle ore 20.30.

per la Commissione: il Presidente:

Piero Morelli

VENDO RADIO 720 CANALI

Avionic Dittel ATR 720
completa di cestello per cruscotto e documenti per omologazione

Lire 1.200.000

VILLA ALESSANDRO

tel.: 02/3563910 ab. - 02/2536441 uff.

VUOI IL CIELO IN UNA STANZA?
UN BOSCO INCANTATO?
IL FASCINO DELLE MALDIVE?

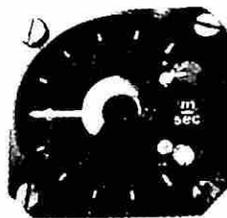
dipingo murales

TELEFONA A RITA: 02/572878

Der Segelflugcomputer von Westerboer



Sichtbar das beste Konzept



- Einfach zu bedienen
- Nur eine 80 mm x 7 und eine 57 mm \square Öffnung im Cockpit erforderlich

- Zukunftssicher
- Günstiges Preis-Leistungsverhältnis
- Gut abzulesen
- Elektronisch kompensiert

Fordern Sie einen ausführlichen Prospekt an!

Dr. rer. nat. Westerboer, Hofhansel & Cie. GmbH, Wörthstraße 1, 8480 WEIDEN
Telefon 09 61 - 4 28 44 - FS 063 973

ELAN

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

DG 101 G ELAN:

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

DG 300 ELAN:

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

ELAN

Tecnologia d'avanguardia
e grande serietà!

Contattate:

DE MARCO PAOLO

33044 MANZANO (UD)

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

Oltre cinquant'anni di volo a vela



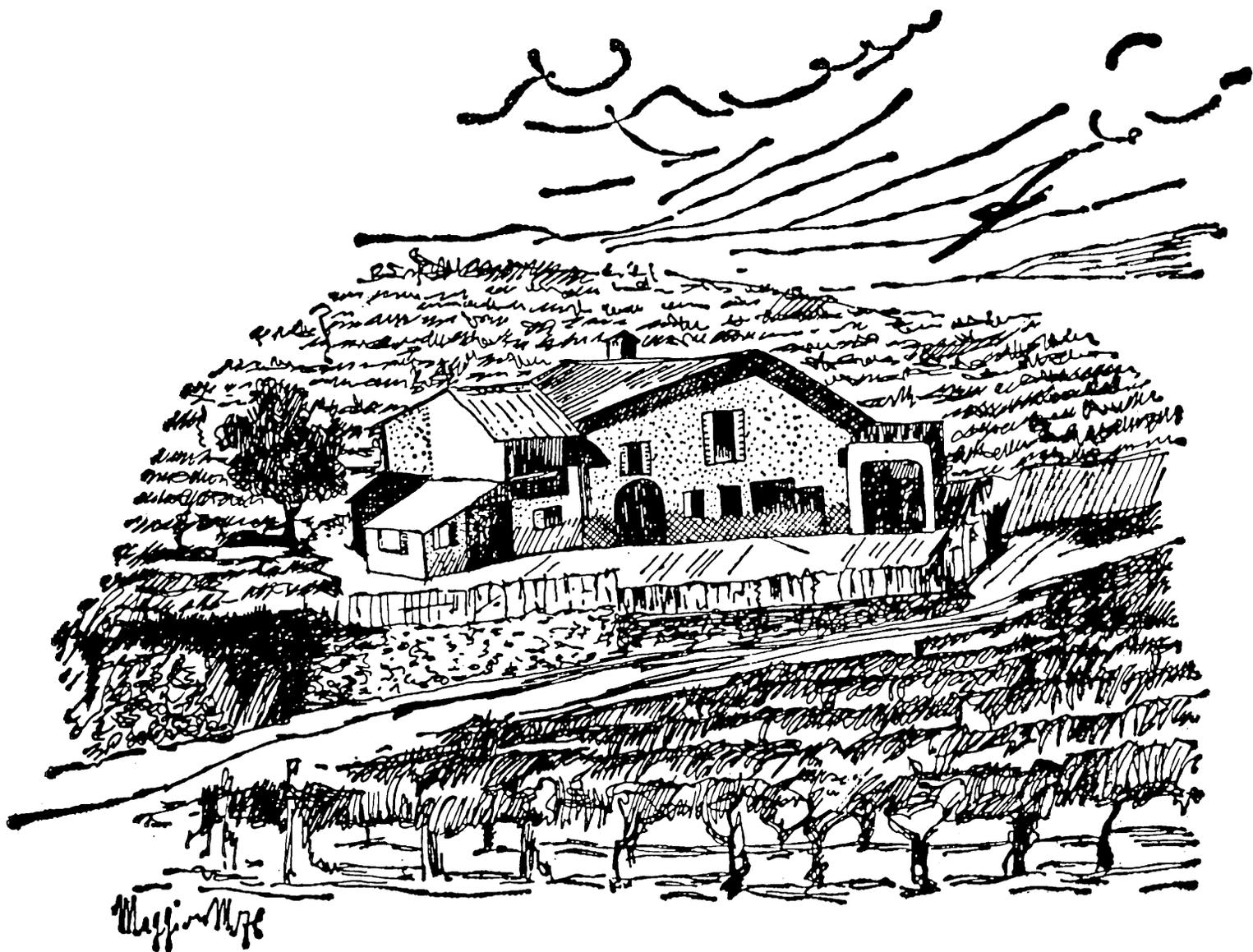
A.V.A.L.

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

AZIENDA VITIVINICOLA

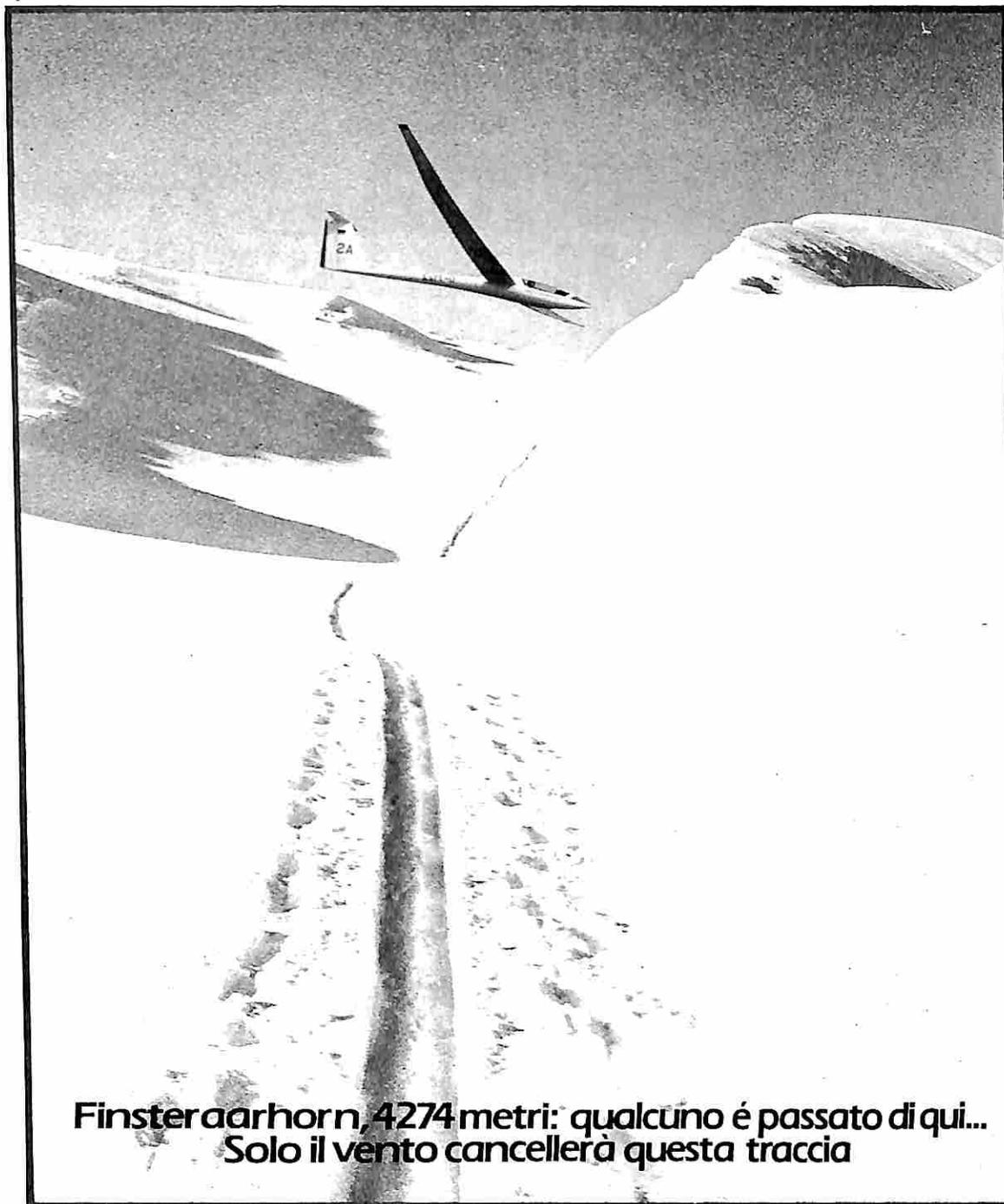
« Sit del Toni »

di Mussio Antonio

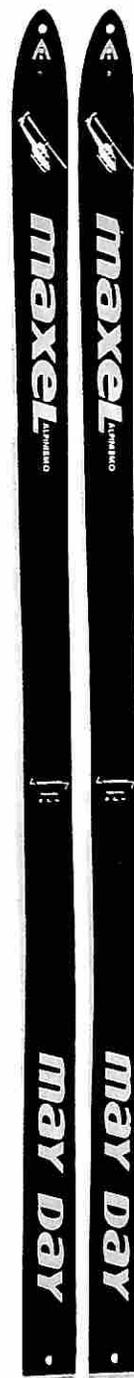


via Borgo Sparse, 28 - ERBUSCO (BS) - Italia

Tel. 030/726596-722422



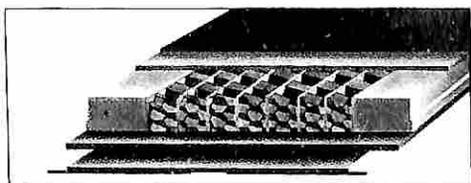
**Finsteraarhorn, 4274 metri: qualcuno è passato di qui...
Solo il vento cancellerà questa traccia**



May Day. Lo sci per chi sta sempre molto in alto.

Solo i veri appassionati di sci-alpinismo possono apprezzare questi nuovi sci Maxel.

I May Day sono infatti il risultato di un approfondito studio tecnologico: una nuovissima struttura a "sandwich" con anima portante a canali alveolari che assicura massima sicurezza con minor peso.



Ne deriva una grande versatilità su tutte le

nevi e prestazioni sorprendenti come la capacità di galleggiamento, la stabilità su ghiaccio e la facilità di manovra.

Nuovi May Day Maxel, per chi pratica lo sci-alpinismo e vuole il meglio in fatto di prestazioni e affidabilità.


conosce tutte le nevi

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 Sistema di registrazione CMC, 1 Sistema 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 è "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 - SCHEMPP/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.

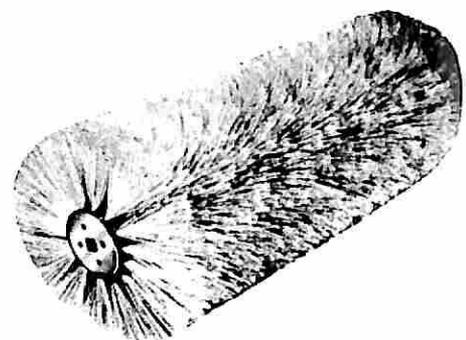
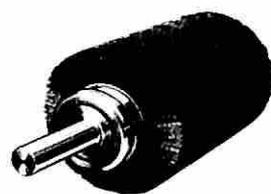
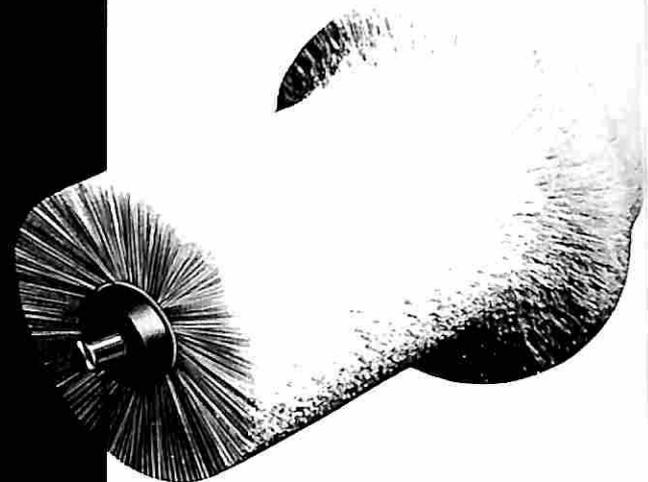
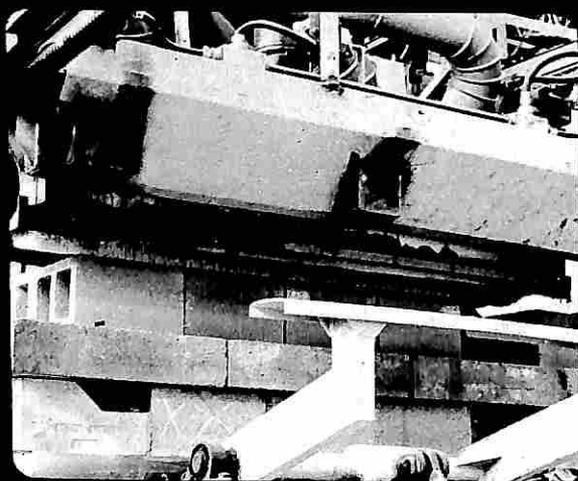
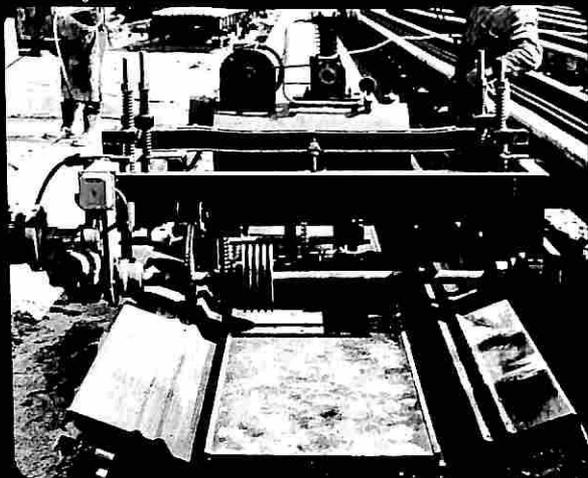
la spazzola

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 dispilatura*



***una soluzione
moderna
per i problemi
dell'edilizia moderna***

fit | società
italiana
tecnospazzole

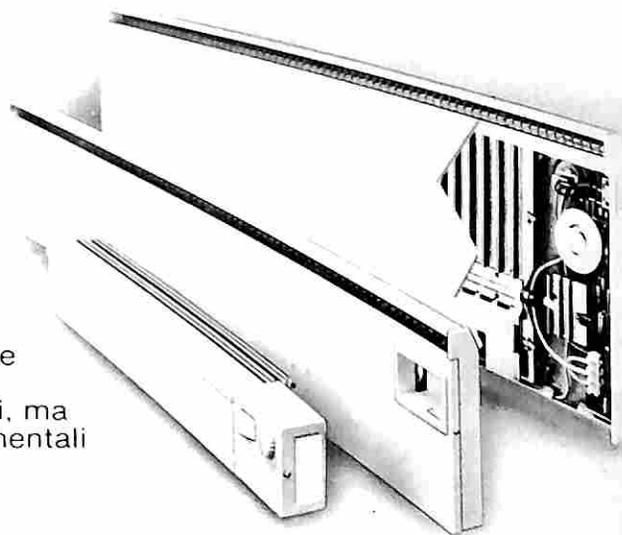
40033 CASALECCHIO di RENO (BO)
tel. 051-571201-13
telex: 212841 SITECN-I

CONTRO LA CRISI ENERGETICA

glamox

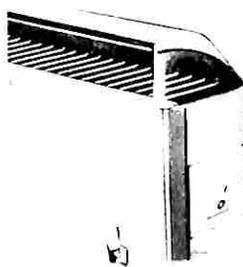
il pannello elettrico

con l'anima in alluminio e il cervello elettronico

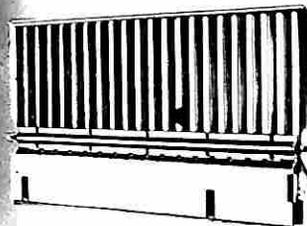


Tutti i pannelli Glamox sono garantiti 5 anni, e alcuni possono essere montati su ruote. Consumo medio L. 15 l'ora. I motivi che inducono un buon tecnico a scegliere Glamox sono molti, ma tre sono gli elementi fondamentali ed ineguagliabili:

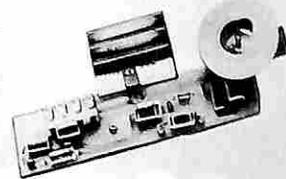
1 Riflettore in alluminio Glamox. Favorisce la fuoriuscita dell'aria calda convogliandola verso il basso. Riflette i raggi infrarossi. Procura una intercapedine con il rivestimento esterno evitando scottature alle persone.



2 Diffusore in alluminio (brevettato Glamox) aumenta la superficie di contatto con l'aria. Abbassa la temperatura della resistenza per non bruciare ossigeno. La forma del diffusore in alluminio aumenta la convezione naturale dell'aria fungendo anche da volano termico. Resistenza corazzata nel manganese.



3 Termostato elettronico con economizzatore Glamox. Permette un più preciso controllo della temperatura mantenendo l'ambiente a temperatura costante. L'economizzatore è programmato con un circuito integrato a cicli di trenta secondi, permettendo un risparmio di energia elettrica variabile dal 10% all'80%.



RIVENDITORI DI FIDUCIA ABRUZZO - MOLISE - Sambuceto - A.P.E.L. Via Ippurina 39 - Tel. (085) 20.66.68 - BASILICATA - CALABRIA - S. Maria di Catanzaro - IVO PISCICCIERI - Viale Emilia - Loc. Aguglia - Tel. (0961) 61.952 - 61.297 - Gioiosa Jonica - Via 1° Campanella 7 - Tel. (0964) 51.251 - CAMPANIA - Casoria CENTRO JOSSA e JOSSA FASANO - Via Nazionale delle Puglie - Contrada Cimigliaro - Tel. (081) 759.91.33-759.90.94 - EMILIA - ROMAGNA - Bologna - COMET - Via Ranzani 7/2 - Tel. (051) 234.942 - Modena - FABBRI ROLANDO di Villa & C. - Via Cesari 40 - Tel. (059) 332.475-332.257 - Parma - LA BOIARDO dei F.lli MELLEI - Via Petrarca, 11 - Tel. (0521) 33.995 - Reggio Emilia - EMILIANA ELETTRODOMESTICI - Via Dell'Industria 33 - Tel. (0522) 54.126.54.486 - Reggio Emilia - SIMONAZZI Geom. LUIGI & C. - Via G. Davoli, 5 - Tel. (0522) 26.641 - Reggio Emilia - F.lli CACCIAVILLANI - Via Majakowsky 2 - Tel. (0522) 74.741 - Rimini - ELETTROCOMET - V. Nuova Circonvallazione 82 - Tel. (0541) 77.54.50-77.12.36 - Vignola - FRANCHINI LAMBERTO & C. - Via Del Commercio, 72 - Tel. (059) 771.304 - LAZIO - Roma - BORGHINI ILLUMINOTECNICA - Via Beisiana, 87/89 - Tel. (06) 6790629-6784941 - ELETTROFORNITURE BORGHINI - Via Assisi, 28/28 A - Tel. (06) 794.13.48-785.38.41 - Roma - ELETTROCA POZZI - Via Vulci, 5 - Tel. (06) 752.741 - Latina - UNORATI S.p.A. - Via Nascosa, 1 - Tel. (0773) 411.056.57 - Trivoli - CURTI PIERINA - Viale Trieste, 101 - Tel. (0774) 20.184 - Velletri - MASTROGIROLAMO UGO - Via Oberdan, 118 - Tel. (06) 963.55.61 - Viterbo - VITERIAMP - Via Monte Nevoso, 10 - Tel. (0761) 35.622.36.061 - LIGURIA - Genova - ACERBI di NADALE & C. - Via C. Targa, 4/6 - Tel. (010) 208.931 - Genova - BETA ELETTROCA - Via degli Albanesi, 41 - Tel. (010) 393.771 - Albenga - SAFE - Via Tiziano, 17 - Tel. (0182) 50.514 - Sanremo - EME di RABAGLIATI ALFREDO - Via P. Agosti, 102 - Tel. (0184) 84.277 - S. Salvatore di Gogorno - MAEL di SILVANA BAGGIOLUPO - Corso IV Novembre, 121 - Tel. (0185) 380.325 - Savona - SMAES - Via Garroli, 11 B - Tel. (019) 386.738 - LOMBARDIA - Milano - NORD ELETTROCA - Via Agordat, 13 - Tel. (02) 28.40.455-28.40.666 - Milano - D.M.E. - V.le Cassala, 53 - Tel. (02) 83.51.582-83.77.806 - Milano - LA COMMERCIALE ELETTROCA - Via P. Sottorcorona, 13 - Tel. (02) 701.451 - Bergamo - RINALDI - Via C. Correnti, 33 - Tel. (035) 341.555 - Busto Arsizio - BERNASCONI MARIO - Via Marconi 15/ter - Tel. (0331) 636.992 - Cantù - CASATI BRUNO & C. - Via Kennedy, 4 - Tel. (031) 706.058 - Castione Andevenno - RIFA - Via Nazionale - Tel. (0342) 358.160 - Collebatone - ZANI & RANZENIGO - Via Roma, 53 - Tel. (030) 274.12.02-274.15.57 - Cremona - VIEMME DUE - Via Massarotti, 60 A - Tel. (0372) 34.877 - Lecco - GALLI EZIO - Via Gaduti Lecchessi a Fossoli, 21 - Tel. (0341) 373.411 - Mantova - ZENI Laura - via Cavour, 90 - Tel. (0376) 322.309 - Pavia - SACCAR di SACCHI CARLO - V.le Canton Ticino, 14 - Tel. (0382) 463.218-463.246 - Varese - AGO-GAS - V.le Borri, 162 - Tel. (0332) 261.157 - BERNASCONI MARIO - Via A. Saffi, 88 - Tel. (0332) 229.186 - Vimercate - LA COMMERCIALE ELETTROCA - Via Marzabotto - Tel. (039) 661.691.2.3.4 - MARCHE - Ancona - SVENSK ELVARME - Via Cardeto 60/A - Tel. (071) 55.093 - PIEMONTE - Torino - PERUCCA Sergio - Corso Verona, 26 - Tel. (011) 858.542 - Torino - MANNA - corso Sebastopoli, 45/A - Tel. (011) 635.052-636.896 - Asti - MINOLA geom. SILVANO - C.so Alla Vittoria, 75 - Tel. (0141) 50.647 - Cuneo - L'ELETTROCA - Via A. Bassignano 11 - Tel. (0171) 61.577 - Novara - RIFA Reg. Industriale S. Stefano - Tel. (0321) 399.616 - Vercelli - WILSON ELETTROCA - Via Petrarca, 3 - Tel. (0161) 61.491 - Vigliano Biellese - ELETTRO R.D.M. - Via Marconi, 2/6 - Tel. (015) 512.096 - PUGLIA - Bari - RO GIUSEPPE - Via Quarto, 25 - Tel. (080) 278.696 - Brindisi - LA RITONDA MERLCHIORRE - Via S. G. Bosco, 15 - Tel. (0831) 86.998 - Campi Salentina - TAURINO MARIO - Via U. Foscolo, 10 - Tel. (0832) 761.094 - NARCA - SARRA - Via Tasso, Tel. (0833) 812.618 - Taranto - VIMET - Via Lago Ampolino, 19 - Tel. (099) 311.681 - SARDEGNA - Cagliari - RENO RICCI - Via Dei Carroz - Circonvall. Quadrifoglio, 8 - Tel. (070) 502.601 - Sassari - RENO RICCI - Filiale Ditta Reno Ricci c/o Cossu Pietrino - Via Napoli, 131 - Tel. (079) 271.178 - SICILIA - Palermo - MIGLIORE - Via D. Costantino, 37 - Tel. (091) 291.540 - Via U. Giordano, 172 - Tel. (091) 572.211 - Palermo - SPEDALE GIUSEPPE - Piazza S. Francesco da Paola, 12 - Tel. (091) 583.718 - Alicata - TUTTUFFICIO di MILAZZO FRANCESCA - Via Delle Falde, 15 - Tel. (0924) 22.151 - Canicattì - FIM - Viale della Vittoria, 142 - Tel. (0923) 851.847-855.666 - Catania - ELCO - Via G. Leopardi, 52 - Tel. (095) 383.794 - Favara - AVENIA ROSA - Via Francesco Crispi, 17 - Tel. (0932) 941.224-944.024 - TOSCANA - Firenze - COMED di GHERARDINI RENZO - Messina PASQUANUCCI GIUSEPPE - Via L. Manara, 62 - Tel. (090) 710.816 - Modica - BELLAERA CARMELA di PITINO - Via Gerratana, 180 - Tel. (0471) 47.465 - Merano - PLANT ANTON - Portici 30/32 - Tel. (0473) 26.172 - Monteriggioni (OLINI & SACCOCCI) - Loc. Badesse - Tel. (0577) 59.103 - TRENTO - ALTO ADIGE - Bolzano - ELECTRONIA - Via Pacinotti, 11 - Tel. (0471) 47.465 - Udine - FIAME - Viale Ledra, 56 - Tel. (0432) 33.421-34.422 - Verona - CUMMEL PETERLIN - Via Basso Aquaro, 28 - Tel. (045) 32.740.1.2 - VICENZA - CIME di SERGIO PULLIN - Viale Verona, 114 - Tel. (0444) 563.822



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

**HOTEL CAVOUR (sul Velino)
 interamente rinnovato**

Amm.ri Sigg. Torda
 Tel. 0746/485252

**RISTORANTE CHECCO
AL CALICE D'ORO**

Via Marchetti 10
Tel. 0746/44271 - RIETI

**RISTORANTE HOTEL
« BELVEDERE »**

GRECCIO - RIETI
Tel. 0746/753096

RISTORANTE VOLO A VELA

Al vostro servizio sul campo di volo

**PASTICCERIA E GELATERIA
« S. HONORE' »**

Via Cintia 154
Tel. 0746/47723 - RIETI

TAPIS VOLANT

**Tappeti orientali, cineserie,
oggettistica**

P.za M. Vittori, 2 - Tel. 480168 - RIETI

RISTORANTE « DA MARIA »

Morro Reatino - RIETI
Tel. 0746/648074

GRASSI SPORT

Piazza Vittorio Emanuele 13 - RIETI

**BOUTIQUE DEL REGALO
GIOIELLERIA**

Cesare Amici - Via Cintia 97
Tel. 0746/47713 - RIETI

KERAMOS

cristallerie - oggettistica

Piazza San Rufo, 7 - Tel. 40147
RIETI

**PORCELLANE CRISTALLERIA
ARGENTERIA**

De Angelis Elio
Via Velinia - RIETI

MUSICA - SPORT

Luciani Aimone

Via Cintia 83 - Tel. 45103 - RIETI

CARTOLIBRERIA SAPERE

Viale Maraini - RIETI

**TORREFAZIONE OLIMPICA
Osvaldo Faraglia**

Viale Matteucci 86-92 - RIETI

**FARMACIA
COLANGELI**

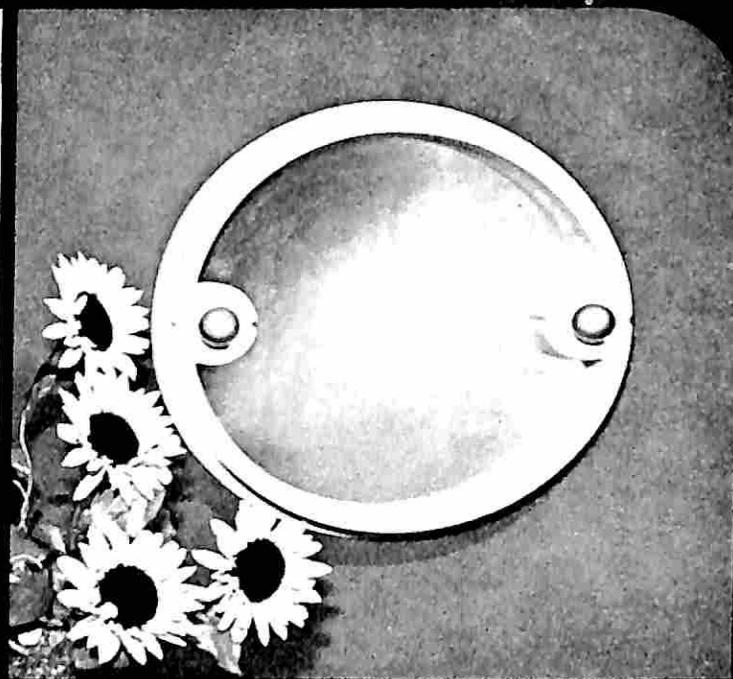
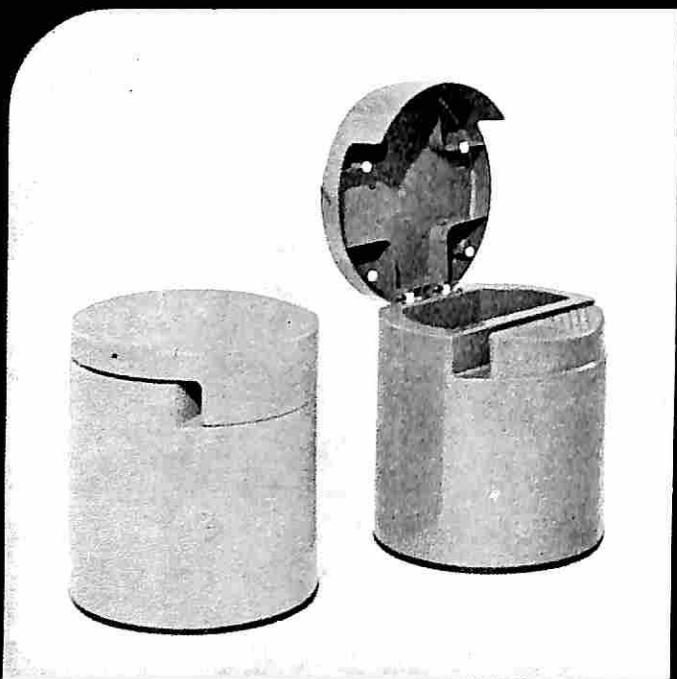
Via Pescheria 5 - Tel. 41368
RIETI

**STAZIONE DI SERVIZIO
E LAVAGGIO AUTO
Angelucci Giancarlo**

Via Angelo Maria Ricci 107
Tel. 0746/481297 - RIETI

ELETTRAUTO RINALDI ANTONIO

Via Paolessi 50-52 - RIETI



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