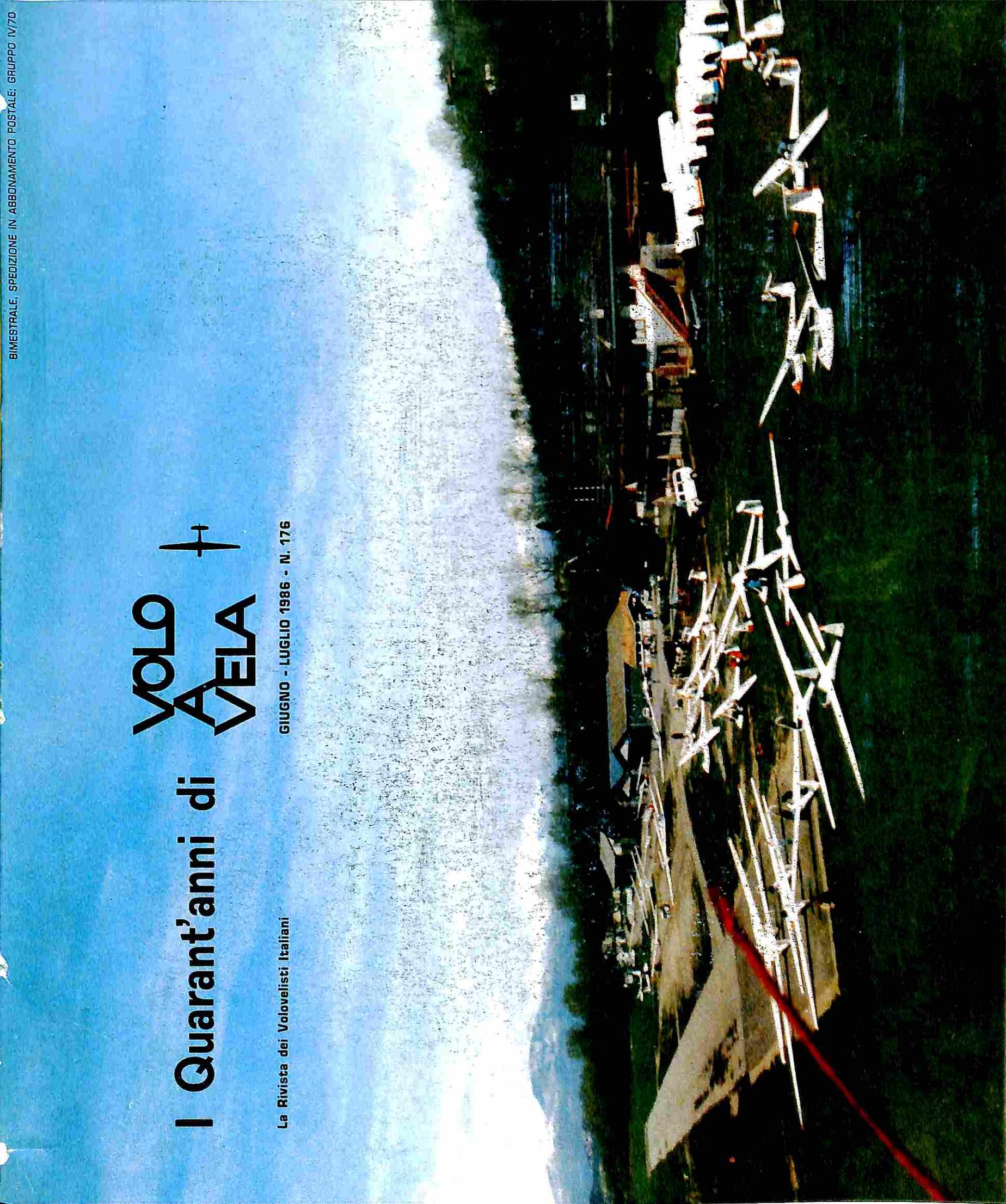


I Quarant'anni di

VOLO A VELA

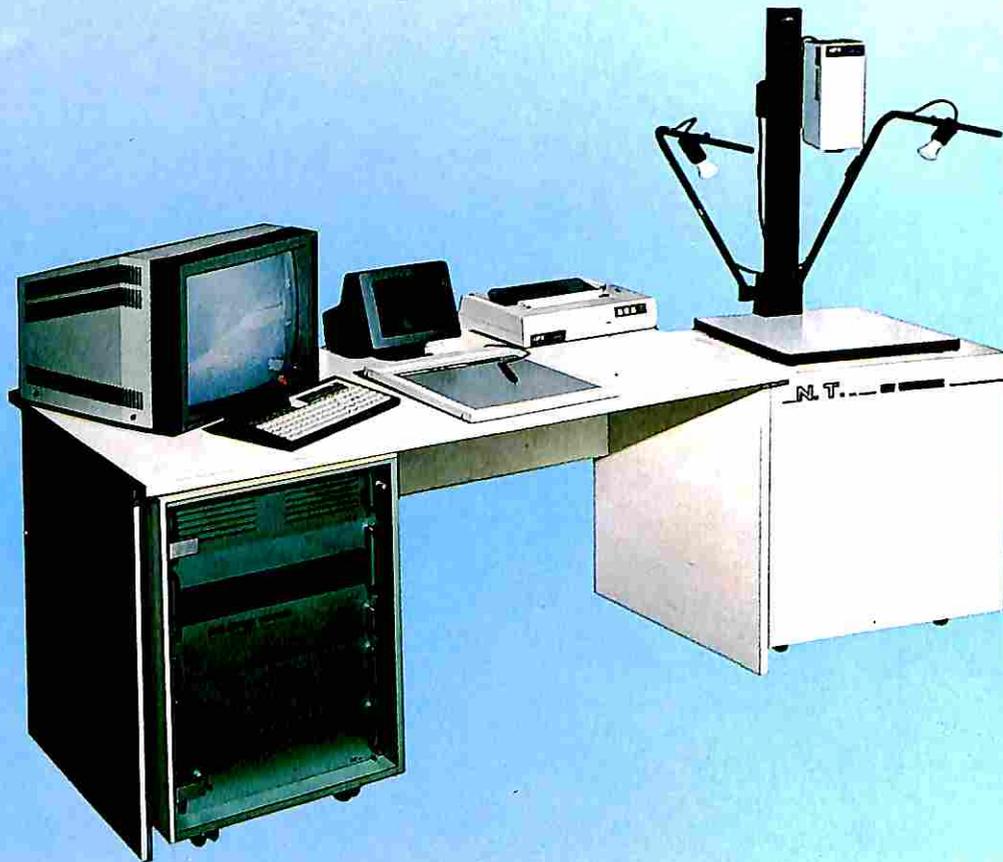
La Rivista dei Volovelisti Italiani

GIUGNO - LUGLIO 1986 - N. 176



BETA 3

COMPUTER GRAPHICS PER L'INDUSTRIA DELLA MAGLIERIA



CREAZIONI DI SUPPORTI DISEGNO PER MACCHINE DA MAGLIERIA CIRCOLARI E RETTILINEE

BETA 3

COLOUR GRAPHICS COMPUTER

Wildman
TJI/LHDS
output
pellicola
perforata

Morat
MK II-III-IV
output
nastro
perforato

Stoll
CNC3 ANVH
output
nastro
perforato

Mellor
Bromley
output
tranciatura
dischi
metallici

Universal
output
cassetta
magnetica

Jumberca
elettronica
output
disco 5"25

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

GROB G 109 B

"LA MACCHINA DELLA LIBERTÀ"

**aggiungete
una nuova
dimensione
al volo**



**combinare con
questo magnifico
motoaliante**

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

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)

**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
O.S.T.I.V.: Demetrio Malara
STATI UNITI: Mario Piccagli
Alcide Santilli

ABBONAMENTI & PUBBLICITA':

Francesco Scavino

ABBONAMENTI:

(solo per anno solare)

ITALIA

— sostenitore L. 200.000
— ordinario L. 50.000
— cumulativo L. 45.000

ESTERO

— ordinario \$ 45
— via aerea \$ 70

STAMPA:

Arti Grafiche Camagni - Como

DIRETTORE RESPONSABILE:

Lorenzo Scavino

VOLO A VELA



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

GIUGNO - LUGLIO 1986**N. 176****SOMMARIO:**

Aggiornamenti del codice FAI	114
Rieti: IV campionato europeo Classe Club & XXVI campionato italiano Classe 15 metri	123
Campionati europei Classe FAI	125
A proposito degli stages di Rieti	128
Storie del tempo andato	129
El Niño	135
Il lancio col verricello	137
Biposti all'attacco nella Libera	139
Comic Aerodinamics	141
Ricordo di Gianluigi Della Torre	144
Ski Tower	145
Prevenzione & sicurezza	147
Aeroclub d'Italia: relazione assemblea dell'ottobre 1985	150
Volo a Vela al servizio dei volovelisti	157
La silenziosa avventura	167

Inserto:

VIP-CLUB - Indoor or not indoor, this is the question

Inserto speciale:

Riproduzione dall'originale del N. 3, anno 1, di Volo a Vela

IN COPERTINA:

Una domenica mattina a Calcinate del Pesce (Varese): il primo aeroporto volovelistico italiano compie 25 anni!

Redazione e Amministrazione: Aeroporto «Paolo Contri»

21100 Varese, Calcinate del Pesce, tel. 0332/310073 - C.F. & P. IVA 00581360120

Autorizzazione Tribunale di Milano del 20.3.1957 n. 4269 di Registro

Bimestrale, spediz. in abbonamento postale, gruppo IV/70. Pubblicità inferiore al 70%
E' permessa la riproduzione, quando non espressamente vietata, citando la fonte.

Aggiornamenti del Codice FAI

Il Codice FAI (Sezione 3 - Alianti) è un libricino verde che contiene le norme che regolano l'attività sportiva del volo a vela. E' diviso in sette capitoli: 1. Definizioni, tipi di volo e percorsi - 2. Prescrizioni relative al controllo dei voli e misurazioni - 3. Certificati e documentazione - 4. Primati - 5. Insegne FAI internazionali - 6. Motoalianti - 7. Classi degli alianti da competizione.

Esiste in due versioni: inglese e francese. I piloti di volo a vela interessati al conseguimento delle insegne FAI e/o alle competizioni dovrebbero possederlo. Può essere richiesto all'Ufficio Sportivo dell'Aero Club d'Italia, Viale Pilsudski 124, 00197 Roma (tel. 06 - 879641).

Tuttavia, l'ultima edizione, che è del 1981, ha subito, da quando è apparsa, le modifiche qui di seguito elencate.

Diversi piloti, tra cui Leonardo Briigliadori, hanno chiesto allo scrivente delucidazioni al riguardo. E' bene dunque che tutti i piloti sportivi ne prendano conoscenza e, magari, diligentemente nota. Una nuova edizione del Codice, che incorpora tutti gli aggiornamenti di cui qui si parla, non uscirà probabilmente prima del 1988.

2.2.1. Il terzo capoverso va sostituito col seguente:

«Solo un tema di volo può essere dichiarato per ogni volo, con l'eccezione di alcuni voli d'insegna come precisato in 5.2.5, per i quali non è richiesto di prefissare la sequenza».

4.3.1. Aggiungere il seguente 3° capoverso:

«Un aliante multiposto con il solo pilota a bordo conterà come un aliante monoposto».

4.3.2.8. Il primo capoverso va modificato come segue:

«Velocità su percorsi di andata e ritorno di 300 km, 500 km, 750 km e 1000 km».

5.2.1. La seconda riga va modificata come segue:

«Distanza: un volo in linea retta di almeno 50 km».

5.2.3. La quarta riga va modificata come segue:

«Diamante di meta prefissata: un volo di almeno 300 km su un percorso di andata e ritorno o triangolare, quest'ultimo coperto secondo la sequenza prefissata».

5.2.5. La tabella va eliminata e sostituita con la norma che segue:

«I voli di distanza possono essere effettuati usando non più di tre piloni preventivamente dichiarati, di cui non occorre prefissare la sequenza. Tuttavia, ciascun pilone non deve essere usato più di una volta».

5.3 Cancellare il terzo capoverso.

6.4 Va modificato come segue:

«Ogni record elencato nel Cap. 4 può essere omologato come record di motoalante purchè sia dimostrato che il motoalante effettuò autonomamente il decollo e la salita iniziale e che il propulsore rimase inutilizzato durante il volo, e che le prescrizioni di cui a 6.5 e/o 6.6 furono soddisfatte».

7.3.2 Nuovo paragrafo:

LIMITAZIONI DI PESO

«Gli organizzatori di Campionati Mondiali o Continentali possono limitare il peso massimo in qualsiasi classe. Tale limitazione deve essere dichiarata all'atto della candidatura a organizzare il Campionato e deve essere approvata dalla CIVV».

Poichè da diverse parti si lamenta la scarsa chiarezza relativamente ai voli di insegna, si ritiene opportuno aggiungere i seguenti chiarimenti e commenti.

VOLI DI INSEGNA

Come già sopra riportato il nuovo par. 5.2.5 recita:

5.2.5 I voli di distanza possono essere effettuati con non più di tre piloni preventivamente dichiarati, di cui non occorre prefissare la sequenza. Tuttavia, ciascun pilone non può essere usato più di una volta.

Sull'argomento la CIVV su richiesta, ha fornito a più riprese le precisazioni, chiarimenti, interpretazioni qui di seguito riportati.

1. (CIVV 3/85) Precisazione: i piloni possono essere vicini a piacere.

2. (CIVV 3/85) Precisazione: non c'è l'obbligo di usare uno o più o tutti i piloni dichiarati.

3. (CIVV 3/86) Pronunciamento: un pilota dichiarò, ai fini di un record nazionale il triangolo 1-2-3, partendo da 1. Quando, completato il triangolo si trovò su 1, invece di atterrare fotografò correttamente 1, poi continuò fino ad atterrare in L, percorrendo così 1000 km.

CIVV ritiene che questo volo sia accettabile come volo di distanza per insegna, poichè l'uso del «Finish Point» come 3° pilone è nello spirito dell'art. 5.2.5 sopra riportato.

4. Chiarimento: i voli di distanza per insegna cui si può applicare l'art. 5.2.5 sopra riportato sono:

— il volo di distanza di almeno 300 km per l'insegna d'oro;

— il volo di distanza di almeno 500 km per il diamante di distanza;

— il volo di distanza di almeno 1000 km per l'insegna dei 1000 km.

Non si applica invece a:

— distanza per insegna d'argento (almeno 50 km in linea retta);

— distanza con meta prefissata per diamante (almeno 300 km AR oppure triangolo con sequenza prefissata).

5. (CIVV 3/86) Proposito: nella prossima riunione CIVV (3/87) sarà chiarito che né il «Remote Departure Point» (art. 1.5.3.1.) né il «Remote Finish Point» (art. 1.7.3.1) sono considerati piloni, come invece sono attualmente definiti. Ciò renderà più chiaro il par. 5.2.5 sopra riportato.

Torino, 8 luglio 1986

Piero Morelli

Nell'accompagnarmi il testo di cui sopra, Piero Morelli si chiede se le facilitazioni introdotte siano giuste o opportune, per la qual cosa necessiterebbe un discorso a parte e sarebbe quindi interessante sapere cosa ne pensano i piloti.

Sono quindi a girare l'invito ai piloti sportivi ed anche ai Direttori di quelle Scuole che seguono gli allievi fino al conseguimento del C d'argento (ce ne saranno?) perchè inviino alla rivista le loro opinioni in proposito.

In attesa di tali interventi, colgo l'occasione per chiedere a Piero Morelli che fine hanno fatto i verbali delle riunioni della Commissione di Specialità. La Commissione non si è più riunita oppure ha deciso di conservarli in cassaforte per sei o sette mesi, seguendo l'esempio dell'Ae.C. d'Italia per i verbali delle Assemblies?

Lorenzo Scavino

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.

NEW

NUOVO RICETRASMETTITORE VHF A 760 CANALI

NEW

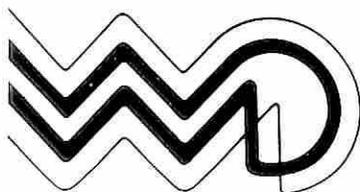
FSG 70



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



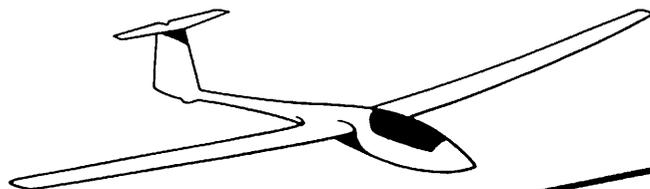
Walter Dittel GmbH
Luftfahrtgerätebau

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

GRITTI 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



AS K21

Biposto scuola
Apertura alare 17 mt
Eff. max. 35 (calcolata dal DFVLR)

AS K23
B

Monoposto da addestramento,
scuola e performance
Apertura alare 15 mt
Eff. max. 34 (calcolata dal DFVLR)

AS W24

Monoposto di classe Standard
Apertura alare 15 mt, peso max. al decollo 500 Kg
Eff. max. 43

AS W20
B

Monoposto di classe : FAI - 15 mt
Peso max. al decollo 525 Kg
Eff. max. 43 (calcolata dal DFVLR)

C

Monoposto di classe FAI - 15 mt
Peso max. al decollo 454 Kg
- velocità min. di discesa 0,57 mt/sec a 87 Km/h
Eff. max. 43 a 90 Km/h
velocità di discesa 2,0 mt/sec a 183 Km/h
(dati misurati dal DFVLR)

AS W20
BL

Monoposto di classe FAI - Open
Apertura alare 16,60 mt
- velocità min. di discesa 0,53 mt/sec a 84 Km/h
Eff. max. 46 a 91 Km/h
velocità di discesa 2,0 mt/sec a 178 Km/h
(dati misurati dal DFVLR)

CL

AS W22
B

Monoposto di classe libera
Apertura alare 25 mt, peso max. al decollo 750 Kg
Eff. max. 60

BE

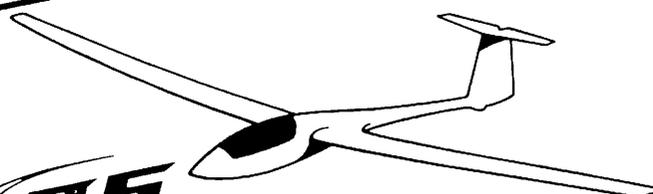
Versione motoalante
Apertura alare 25 mt, peso max. al decollo 750 Kg
Eff. max. 60

AS H 25

Biposto di classe libera
Apertura alare 25 mt, peso max. al decollo 750 Kg
Eff. max. 58

ALEXANDER SCHLEICHER

GMBH & CO
Segelflugzeugbau · Telefon 06658-225
D-6416 Poppenhausen-
Wasserkuppe



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.) - 011/3302608 (uff.)

**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 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.

Apparati di Categoria 2

Garanzia 2 anni!

Omologata P.T.T. come stazione base a terra (D.C.S.R. 2/1/144/02)

Corredata di documentazione tecnica valida ai fini R.A.I.

BECKER
FLUGFUNK
Avionics made in Germany

GLASFASER ITALIANA srl
24030 VALBREMBO - TEL. 035/631011

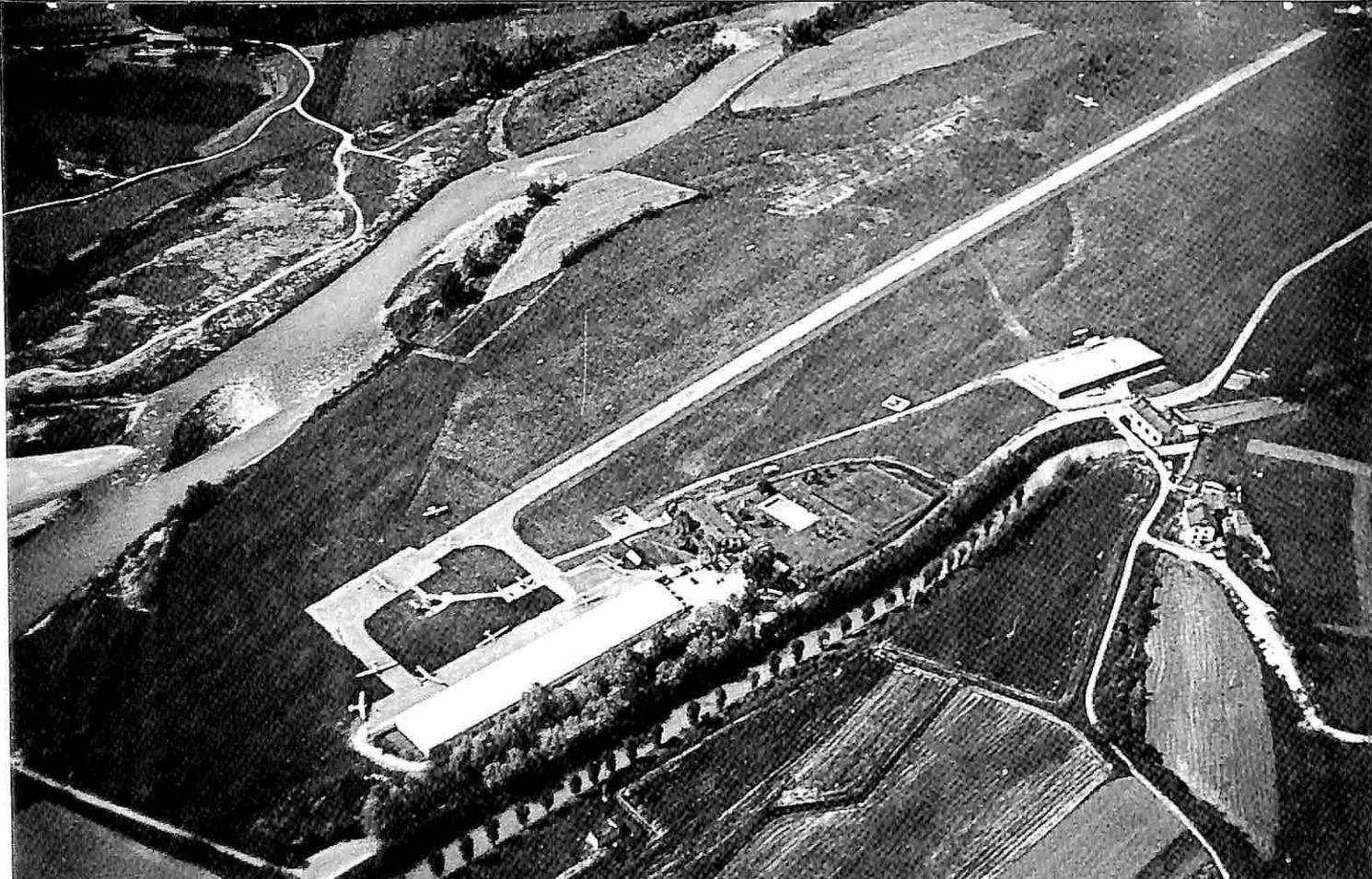
GENAVE ITALIANA
Via B. Buozzi 21/23 - 39100 BOLZANO
Tel. 0471/933328

Laboratorio Becker/Genave certificato riparazioni e installazioni. Ricambi originali.



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

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



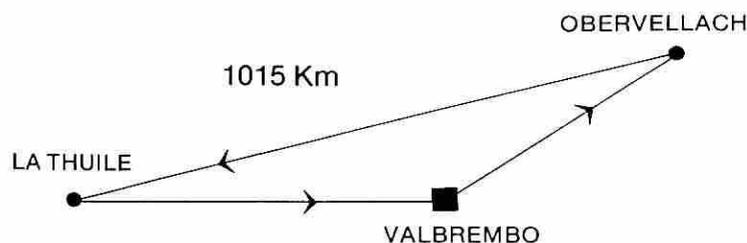
PRIMA BASE DI VOLO A VELA IN EUROPA PER VOLI DI OLTRE MILLE CHILOMETRI

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.

IV Campionato Europeo classe Club & XXVI Campionato Italiano classe 15 metri

All'insegna del risparmio e della semplicità

a cura del Direttore di Gara Wolfram Pramstraller

Forse troppo spartani, senza dispendio di soldi e di energie per manifestazioni al di fuori dell'attività di volo.

Forse i piloti si aspettavano lo sfarzo dei mondiali, niente di tutto ciò, in compenso Rieti ha offerto tempo e cielo, non dei migliori, ma nonostante tutto, tale da poter volare 10 prove su 10, con temi per la classe Club da un minimo di 236 ad un massimo di 394 km, per un totale di 3100 km, e per la 15 metri da un minimo di 297 ad un massimo di 473 per un totale di 3764 km.

Se si considera che sono stati effettuati 80 fuori campo senza scassature e volati 100.000 km nelle due classi, si può dire che i piloti erano di buon livello.

Mentre per la classe Club l'impegno di fare bene era altissimo, alla 15 metri parecchi piloti sono venuti a Rieti a fare le prime vacanze e come tale hanno preso la gara.

Ed ora il commento delle singole prove. I giorni di allenamento erano caratterizzati da venti da NE e anche il primo giorno di gara per cui sono stati assegnati alla classe Club 287,7 km con il classico percorso Rieti, Luco dei Marsi, Bettona, Rieti, e per la 15 metri 336,5 km Rieti, Avezzano, Umbertide, Rieti. I vincitori sono risultati per la Club Simenc, Brendler e Ohlmann; nella 15 metri vince Perotti con Galetto secondo e Gavazzi terzo.

La seconda giornata è sempre caratterizzata dal NE e vengono assegnati: alla classe Club 318,2 km Rieti, Luco dei Marsi, Perugia, Rieti e alla 15 metri Luco dei Marsi, Umbertide, Rieti per 353,7 km. Un temporale sui piloni ha permesso solo a pochi piloti di chiudere il percorso.

Nella Club vince Simenc con Haremza 2° e Meriziola 3°, nella 15 metri vince Perotti, Costa 2° e Corbellini 3°.

Alla terza giornata abbiamo alta pressione e instabilità al Sud. Viene assegnato alla classe Club Rieti, Celano, Assisi, Rieti 281 km ed alla 15 metri Rieti, Anversa degli Abruzzi, Perugia, Rieti per 353,2 km. Vince il tedesco Haremza con Ohlmann 2° e Stepanek 3°, il nostro Colombo finisce fuori campo a 4 km dall'aeroporto, Brendler a Ruscio, Bucht ad Avezzano ed altri tre rientrano a Rieti dopo il primo pilone.

Nella 15 metri rientra un solo pilota ed è Gavazzi. Sul pilone c'è un grosso temporale che costringe parecchi piloti a rientrare a Rieti senza aver fotografato ed altri piloti al FC nelle vicinanze del pilone.

Dopo la 3° prova si delinea la netta superiorità degli stranieri nella Club con Simenc che ha già un vantaggio sul secondo di 215 punti, Haremza 2° ed Ohlmann 3°. Nella 15 metri abbiamo sempre Perotti al primo posto, Corbellini 2° e Costa 3°.

La 4° giornata con forte instabilità al Sud ha i temi: Rieti, Assisi, San Gemini, Rieti di 303,8 km per la Club e Rieti, Costacciaro, Todi, Umbertide, Rieti di 335,3 km per la 15 metri. Vince ancora Simenc con Kolaric 2° e Urbani 3° nella Club, mentre nella 15 metri vince Galetto con Kroger 2° e Urbani 3°. Massoni atterra a Perugia ed altri due

rientrano a Rieti dopo un solo pilone. Perotti per la 15 metri e Simenc per la Club sono saldamente in testa.

Per la quinta giornata l'alta pressione è in diminuzione e l'avvicinarsi di una perturbazione costringe dare temi a Sud con massimo Spoleto al Nord. Alla Club viene assegnato Pescasseroli, Spoleto, Rieti di 276 km e alla 15 metri Monteroduni, Spoleto, Rieti di 376,8 km.

Per la Club le cose vanno bene e tornano a casa tutti tranne Weiblen e Johanson che atterrano sul pilone di Spoleto, vince Gritti con la media più alta del campionato, con Simenc 2° e Holmann 3°.

Invece a Monteroduni entra anzitempo la brezza marina e costringe 4 piloti ad atterrare sul pilone, mentre altri 4 riatterrano a Rieti dopo aver fatto solo un pilone, Marchisio atterra al Monini. Vince Galetto con Gavazzi 2° e Ghiorzo 3°. Purtroppo Perotti lascia momentaneamente la competizione per un lutto di famiglia.

Lunedì 7 luglio viene dato riposo per un fronte che deve passare.

La sesta giornata che doveva portare un poderoso postfrontale è stata invece caratterizzata da instabilità con Nord Est.

I temi: Rieti, Luco dei Marsi, Città di Castello, Rieti di 394,3 km per la Club e Rieti, Luco dei Marsi, Pieve S. Stefano, Rieti di 451,3 km per la 15 metri.

Nella Club vince Vad alla media di 94,822 km/h, Weiblen 2° e Kolaric 3°. Nella 15 metri vince Balestra con Galetto 2° e Servilio 3°.

Mentre nella Club in classifica generale non cambiano le prime tre posizioni, nella 15 metri Galetto sale al 1° posto con Costa 2° e Ghiorzo 3°.

La 7° giornata ha un nucleo di relativa bassa pressione sull'Adriatico e vengono dati per la Club Rieti, Assisi, Ponte S. Gemini, Bettona, Rieti di 236,9 km ed alla 15 metri Rieti, Assisi, Piediluco, Perugia, Rieti di 297,2 km.

Purtroppo questa linea di instabilità entra prima del previsto e costringe molti piloti al fuoricampo.

Nella Club chiudono il percorso 6 piloti con Gritti al 1° posto, Simenc 2° e Vergani 3°. Nella 15 metri, nonostante Gavazzi avesse chiuso il tema, non ha tagliato il traguardo e così la prova è stata tramutata in prova di distanza. In classifica generale Gavazzi fa un enorme passo in avanti e lo troviamo al 3° posto.

L'ottava giornata è sempre caratterizzata da forte instabilità soprattutto al Sud e così vengono prescritti i seguenti temi: per la Club Rieti, Gualdo Tadino, Spoleto, Assisi, Rieti di 258,3 km e per la 15 metri Rieti, Costacciaro, Piediluco, Assisi, Rieti di 332,5 km. La giornata è migliorata sensibilmente e così le prove sono risultate troppo corte. Per la Club gli arrivi che erano previsti per le 18,30 si sono visti alle 17 e la 15 metri con i soliti piloti in ferie riatterrati a Rieti, si sono avuti rientri al 100%.

Nella Club vince Gritti con Holmann 2° e Simenc 3° e nella 15 metri abbiamo Gavazzi 1°, Ghiorzo 2° e Urbani 3°. Nella

generale Gavazzi al primo posto con Ghiorzo 2° e Costa 3°. La 9ª giornata nonostante le preoccupanti torri di cumuli congesti alle ore 11 tutt'attorno la valle di Rieti, con però la rassicurante isoterma in quota, viene dato il tema più lungo del campionato. Alla Club Rieti, Luco dei Marsi, Città di Castello, Rieti di 394,3 km e alla 15 metri Rieti, Luco dei Marsi, Bibbiena, Rieti di 473,5 km. Nella Club abbiamo due soli fuori campo e nella 15 metri 4 riatterraggi a Rieti aeroporto.

Arriviamo così all'ultima giornata con la classifica della Club ben delineata ma nella 15 metri è tutta ancora da giocare.

C'è il fronte da Nord in arrivo e la paura della velatura prefrontale fa accorciare il tema: alla Club Rieti, Pescasseroli, Assisi, Rieti di 349,6 km e alla 15 metri Rieti, Celano, Campotosto, Pescasseroli, Assisi, Rieti di 463,8 km.

La Club che è partita prima ha chiuso nella quasi totalità il tema assegnato, mentre nella 15 metri rientrano solo tre

piloti: Perotti (che è rientrato nella competizione dopo 4 giorni di assenza) al 1° posto, Urbani 2° e Galetto 3°. Gavazzi, che è atterrato a Spoleto ha ancora tanti punti da conservare il 1° posto, con Ghiorzo 2° e Galetto 3°.

Nella Club la vittoria di Holmann non cambia la classifica e così abbiamo Simenc 1° Halmann 2° e Kolaric 3°. Gli italiani al 4° 5° 6° 8° 14° e 17° posto.

Che questo campionato si sia potuto fare, e in questa maniera, lo debbo ai miei collaboratori che da queste pagine vorrei ringraziare di tutto cuore, senza nominarli tutti a uno a uno, ma sono tutti meritevoli della mia gratitudine e di quella di tutti i piloti partecipanti.

Pram

Anche VOLO A VELA si unisce al ringraziamento ed in particolare ringrazia Pram che con la sua tempestiva relazione ci consente, una volta tanto, di essere tempestivi nell'informazione.

CAMPIONATI EUROPEI DELLA CLASSE « CLUB »

Rieti, luglio 1986

PUNTEGGI DELLE SINGOLE PROVE E CLASSIFICA GENERALE FINALE

Cl.	N.	Concorrente	Naz.	P. 1	P. 2	P. 3	P. 4	P. 5	P. 6	P. 7	P. 8	P. 9	P. 10	Tot.
1	E2	SIMENC I.	YU	882	882	848	882	756	775	825	857	722	745	8.174
2	CA2	OHLMANN K.	D	869	608	865	659	645	801	791	864	774	882	7.758
3	09	KOLARIC I.	YU	632	655	814	856	556	809	796	776	716	558	7.168
4	64	VERGANI W.	I	535	655	797	836	417	708	814	782	647	693	6.884
5	ZM	GRITTI A.	I	264	155	707	642	867	703	871	882	863	861	6.815
6	S9	MERIZIOLA S.	I	576	841	744	783	337	721	429	682	747	857	6.717
7	VO	VAD J.	D	619	515	804	651	410	882	547	840	530	720	6.518
8	89	COLOMBO V.	I	617	832	423	723	455	664	504	786	721	692	6.417
9	HY	HAREMZA H.	D	667	848	882	171	448	706	530	690	719	712	6.373
10	A4	STEPANEK J.	CS	663	105	848	811	364	738	394	849	882	542	6.169
11	V1	STARHA J.	YU	693	655	848	793	476	23	111	850	721	780	5.950
12	14	MEDIC M.	YU	586	608	712	601	325	611	444	820	664	561	5.932
13	EB	BRENDLER E.	D	871	608	391	654	641	747	282	769	107	821	5.891
14	28	MONTI L.	I	527	668	781	672	356	698	472	696	693	269	5.832
15	R2	BUCHT G.	S	655	606	115	679	473	738	463	683	764	264	5.440
16	IDG	WEIBLEN F.	D	297	290	201	518	281	843	779	740	618	735	5.302
17	1	PAOLILLO U.	I	473	655	599	629	340	702	248	718	614	264	5.242
18	R7	JOHANSON L.	S	713	657	201	731	281	786	279	526	58	756	4.988
19	G2	BRUNOLD R.		145	0	201	370	372	365	140	0	0	0	1.593

CAMPIONATO ITALIANO DELLA CLASSE 15 METRI

Rieti, luglio 1986

PUNTEGGI DELLE SINGOLE PROVE E CLASSIFICA GENERALE FINALE

Cl.	N.	Concorrente	P. 1	P. 2	P. 3	P. 4	P. 5	P. 6	P. 7	P. 8	P. 9	P. 10	Tot.
1	3A	GAVAZZI M.	907	87	*386	855	906	863	*868	*926	*926	739	7.463
2	VS	GHIORZO S.	909	491	186	868	907	893	630	905	892	692	7.373
3	Y	GALETTO G.	908	541	97	*926	*926	923	603	718	780	920	7.342
4	BC	URBANI L.	903	541	97	878	796	893	169	903	875	926	6.981
5	EC	CORBELLINI E.	815	884	129	819	243	878	656	809	750	726	6.709
6	C4	SERVILIO S.	781	868	33	745	767	921	572	759	860	320	6.626
7	CC	COSTA C.	790	898	131	768	800	908	554	834	637	271	6.591
8	X	BALESTRA B.	686	869	0	643	464	*926	588	779	772	693	6.420
9	GM	MARCHISIO G.	684	586	0	717	528	747	394	233	580	692	5.161
10	5	BALZER M.	409	491	0	575	760	811	656	778	0	631	5.111
11	C1	FIANCO G.	439	87	131	677	247	864	315	691	833	659	4.943
12	300	NICOTRA M.	399	473	0	468	498	672	340	677	671	732	4.930
13	11	PEROTTI N.	*939	*933	60	862	872	0	0	0	0	*952	4.618
14	86	CALA S.	474	296	81	450	517	563	353	428	695	748	4.595
15	IX	KROGER J.	464	296	197	881	257	44	280	748	128	0	3.295
16	C3	MASSONI G.	618	395	0	259	247	298	0	238	0	212	2.267
17	AN	COSIMI G.	187	119	0	179	479	235	270	238	124	212	2.043
18	AA	MILANI G.	187	184	0	122	0	0	0	0	0	0	493

CAMPIONATI EUROPEI classi FAI

Tedeschi, olandesi e francesi alla ribalta degli europei

di Smilian Cibic

Ricordando la notissima vignetta di Centofante, che cosa ci si poteva aspettare dai cumuli di Mengen e più in generale dalle condizioni meteorologiche di Tubingen?

E in realtà Mengen, un centinaio di chilometri a nord del lago di Costanza (nel Baden Wuerttemberg, regione che dispone di una settantina di aeroporti solo per il volo a vela!), dopo averci illusi per un paio di giorni all'arrivo, ci ha fatto rimpiangere per una decade cieli migliori.

I Campionati Europei di volo a vela delle classi FAI, giunti alla terza edizione, sono variamente interpretati dalle singole nazioni e dai rispettivi piloti, particolarmente in funzione dell'importanza che ciascuna nazione attribuisce loro ai fini della designazione della squadra per i campionati mondiali e del contributo che dà ai piloti per la partecipazione.

Così, mentre per esempio la Germania, l'Olanda e la Danimarca vi si presentano con tutti i loro migliori campioni, altre vi partecipano con parecchi rincalzi e comunque con piloti disposti a pagarsi le spese; e c'è chi, come la Svezia, pure volovelisticamente molto importante e ricca di campioni di primo piano, che non vi partecipa affatto.

Il tutto è originato più in generale da una certa inflazione di gare e dal fatto che praticamente tutti i piloti sono dei dilettanti che devono guadagnarsi da vivere per poter permettersi di gareggiare. In particolare per molti c'è anche la necessità di partecipare ai rispettivi campionati nazionali per qualificarsi per il prossimo campionato del mondo in Australia che, pur svolgendosi nel gennaio 1987, costituisce in pratica un prolungamento della stagione 1986.

A Mengen erano presenti 16 nazioni con 73 piloti (contro gli 83 di Rieti ed i 64 di Vinon), di cui 33 nella standard, in crescita rispetto alle altre classi, 26 nella 15 metri e 14 nella libera che, come ormai avviene regolarmente nelle competizioni continentali e mondiali, non riesce ad avvicinarsi numericamente alle altre due. Tra i presenti, tre ex campioni mondiali ed altrettanti europei, ma solo uno (Lherm) di quelli in carica.

Un notevole motivo di interesse era vedere come avrebbero resistito i francesi, che avevano portato via cinque medaglie su nove nella precedente edizione di Vinon, su un terreno che concedeva loro un vantaggio pressoché incolmabile, alla voglia di rivincita di tutti gli altri su un terreno che si può invece considerare abbastanza neutrale.

Per quanto riguarda la nostra squadra, assente il campione del mondo Briigliadori, che ha preferito mettere nel suo calendario l'invito negli Stati Uniti per il raduno di campioni che l'albergatore Hilton organizza ogni anno nel suo ranch nel Nevada, e impossibilitati a partecipare per ragioni di lavoro anche Gavazzi e Pronzati, eravamo rappresentati da Gritti nella standard, Avanzini, Costa e Ghiorzo nella 15 metri e da Manzoni nella libera.

Per quanto riguarda gli alianti, l'unica grossa novità prevista era costituita dal nuovo biposto Nimbus 3D, prontamente battezzato Diesel per la sua sigla. Ma forse più importante si è rivelata la presenza nella standard di ben 12 DG 300 contro 5 Discus, alcuni dei quali in mano a piloti provenienti proprio dal Discus (Binder, Leutenegger). La loro preferenza sarebbe motivata, nonostante le prestazioni lievemente superiori di quest'ultimo aliante, da un abitacolo e da un pilotaggio molto più riposante, accompagnati da un prezzo più conveniente.

Alla sua prima apparizione era anche il Pegase D, successore del BC visto a Rieti, e che come questo non ha destato particolare impressione.

Nel complesso ecco la distribuzione per tipo degli alianti nelle tre classi:

Standard	15 metri	Libera
DG 300 12	Ventus 10	Nimbus 3 9
LS 4 8	ASW 20 9	ASW 22 3
Discus 5	LS 6 3	Nimbus 3D 1
Pegase D 3	ASW B 1	Nimbus 2 1
Pegase 101 2	ASW 20C 1	
Brawo 2	DG 202 1	
Cirrus St. 1	Gl. 304 1	
Tot. 33 (45%)	Tot. 26 (36%)	Tot. 14 (19%)

Se il terreno non offriva particolari difficoltà a rendere la gara selettiva ci pensava la meteorologia che, dopo aver impedito con piogge insistenti i voli di allenamento, ha offerto diverse giornate ancora con piogge e temporali, nelle quali ha avuto una notevole importanza anche il fattore fortuna, e quindi una serie di giornate con buone termiche ma con problemi anche notevoli di visibilità; e infine qualche giornata di termiche secche difficilmente localizzabili e responsabili, specialmente per la standard, di molto volo in gruppo.

Sin dall'inizio appariva chiaro che la gara sarebbe stata appannaggio dei piloti di pianura, con olandesi, belgi, ungheresi, danesi, finlandesi alternativamente in evidenza, mentre tra i padroni di casa partiva bene Gantenbrink, in testa nella standard già dopo la seconda giornata. Meno brillanti erano i due rappresentanti della 15 metri, e, con due prove sbagliate, si preparavano un difficile e problematico inseguimento Holighaus e Back nella libera.

Dei nostri, Gritti pagava il noviziato in gare di questa importanza e su terreni di questo genere, come trovava difficoltà Manzoni ad adattarsi ai ritmi dei liberisti stranieri, mentre i tre della 15 metri volavano bene ma commettevano banali errori nelle fotografie dei piloni (per le quali era adottato il sistema FAI, ed il catalogo si riduceva a fotocopie di estratti della carta al 200.000 con l'indicazione del punto da fotografare) che costavano un sacco di punti.

La prima parte della competizione si concludeva con una giornata (la 5ª) in cui nessuno della standard raggiungeva i 100 km necessari per dare validità alla gara, mentre nella 15 metri tale limite veniva superato di poco dal solo Dossing con l'ASW 20 con le winglets e la massa dei concorrenti era completamente fuori banda nel tentativo di aggirare i temporali. La libera, favorita dal tema, vedeva rientrare metà dei concorrenti, tra i quali Manzoni.

Nella parte centrale della gara Gantenbrink aumentava gradualmente il suo vantaggio e l'ex campione del mondo Selen consolidava il suo secondo posto nella standard. E l'Olanda dominava anche come squadra nella 15 metri, in cui, oltre ai notissimi e supertitolati Musters e Paré, si distinguevano anche i nuovi Blankensee e Vermeer; e il primo posto del francese Navas non sembrava molto sicuro di fronte ai loro attacchi.

I nostri della 15 metri erano anche sfortunati in questa fase: in una giornata con visibilità ridotta al minimo Avanzini e Ghiorzo, ottimamente piazzati, superavano l'eroporto senza avvedersene e dovevano atterrare senza averlo ritrovato; e ancora in una successiva giornata Avanzini aveva problemi di navigazione nella ricerca dell'ultimo pilone e perdeva un sacco di punti alla conclusione di una gara condotta per buona parte nelle posizioni di testa. Né più fortunato era Gritti, pesantemente condizionato da un at-

tacco di emorroidi, per il quale, a lui medico, più che la scienza medica portava un po' di sollievo il gommista più vicino che gli regalava tre camere d'aria usate tra le quali scegliere quella più adatta. Purtroppo il malanno si aggravava alla fine al punto di farlo desistere all'ultima gara.

E dopo una giornata di riposo si arrivava alle quattro prove conclusive, che nella standard, dietro ai sempre più sicuri Gantenbrink su Discus e Selen su DG 300, portavano alla terza medaglia il tedesco Baumgartl su LS 4, ed ai primi tre posti i tre tipi di aliante più rappresentativi di questa classe.

Molto più emozionanti le finali delle altre due classi. Nella 15 metri Navas veniva subito superato dagli olandesi Parè e Musters, ma li minacciava da vicino fino all'ultima prova che li vedeva terminare nell'ordine, tutti e tre su Ventus. Ghiorzo, Avanzini e Costa avevano una bella impennata nella nona prova, classificandosi rispettivamente 6°, 7° e 9°. Poi il solo Avanzini continuava con regolarità per conquistare un buon nono posto, mentre Ghiorzo cedeva un po' per classificarsi 20° e Costa crollava nelle ultime due giornate dopo un fuori campo lontanissimo ed un recupero particolarmente faticoso alla terz'ultima.

Finale al cardiopalmo per la libera, che vedeva Holighaus dopo il lungo inseguimento affiancarsi a pari punti al francese Chenevoy alla partenza dell'ultima prova, con il tedesco Back e il francese Lherm vicinissimi. Nella prova decisiva i tedeschi si prendevano l'attesa rivincita su Vinon, conquistando i primi due posti, seguiti dal blocco dei tre francesi (i due citati più Schroeder). Manzoni si rinfrancava man mano, senza peraltro riuscire a migliorare la classifica, che lo vedeva finire undicesimo.

Si concludeva così abbastanza bene, come si può rilevare dalla tabella che segue, questo campionato cominciato piuttosto male, con due terzi di fuori campo nelle prime tre giornate di gara.

	Standard	15 metri	Libera
N. prove	10	11	11
Tema più lungo km	440	486	553
Tema più corto km	169	176	207
Media più alta km/h	97,1	100,99	109,4
Media più bassa km/h	47,9	69,1	69,8
Fuori campo %	32,3	42,3	36,3
(36,85% sul totale delle tre classi)			

Era cominciato male anche dal punto di vista organizzativo, con molte lacune, specie per quel che riguarda i fuori campo, la tempestività della comunicazione dei risultati, le comunicazioni sul campo, non tutte rimediate col passare del tempo. Da questo punto di vista è peraltro apprezzabile un'inversione di tendenza che potrà portare a organizzazioni più economiche e di conseguenza quote di iscrizione più ragionevoli (più di un milione e mezzo per i mondiali in Australia!).

Se c'è stato un trionfatore, questo è certamente ed ancora Holighaus, che oltre ad aver vinto personalmente la libera, ha avuto sul podio sei piloti su nove con aliante di sua costruzione, ed il nuovo biposto al secondo posto alla sua prima uscita internazionale. Va però detto che il fattore macchina non è sembrato determinante se non nella libera.

Per quanto riguarda la nostra partecipazione, tenendo presente la difficoltà di adattamento dei nostri piloti alle condizioni di pianura, riteniamo senz'altro buona la prova di Avanzini, promettente, anche se costellata di errori, quella di Ghiorzo e Costa.

L'insegnamento che se ne trae è ancora sempre lo stesso: bisogna che i nostri piloti si abituino a gare in condizioni di pianura e vento, e si deve fare tutto il possibile per incoraggiarne la partecipazione. Olandesi, danesi, finlandesi e tanti altri non sono marziani: volano abitualmente in condizioni difficili ed hanno una marcia in più quando esse diventano facili.

CLASSE STANDARD

No.	C-S	Pilot	Nat.	Type	T. score
1	48	GANTENBRINK B.	D	Discus	7116
2	SB	SELEN B.	NL	DG 300	6525
3	B	BAUMGARTL S.	D	LS 4	6146
4	G2	TRZECIAK J.	PL	DG 300	6132
5	Y4	SCHRAMME R.	D	Discus	6076
6	87	FORSTEN J.	SF	Discus	6014
7	BI	POZNIAK M.	PL	Brawo	5985
8	38	PETROCZY G.	H	Pegase	5926
9	OL	PEDERSEN J.S.	DK	Discus	5921
10	TR	HUYBRECKX E.	B	LS 4	5709
11	LT	MATUSEK F.	CSR	Discus B	5706
12	SM	SOMERS M.	B	LS 4	5692
13	OA	PAPP S.	H	Pegase	5682
14	T5	LEUTENEGGER S.	CH	DG 300	5649
15	MH	HUYBRECKY G.	B	LS 4	5633
16	30	ZIENTEK S.	PL	DG 300	5528
17	BZ	JAWORSKI W.	PL	Brawo	5482
18	03	BALLY J.	GB	Pegase	5482
19	E	BERNARD E.	F	Pegase D	5477
20	BL	BLUMER E.	CH	LS 4	5454
21	MT	THALER M.	YU	DG 300	5434
22	IS	PANKKA A.	SF	DG 300	5265
23	V16	DAVISON C.	MC	LS 4	5128
24	H5	BINDER H.	CH	DG 300	4948
25	ZL	HÄMMERLE H.	A	LS 4	4817
26	NS	GATOLIN M.	YU	DG 300	4792
27	T6	ANDERSON J.	DK	DG 300	4717
28	4	KAY W.	GB	DG 300	4575
29	NE	THOMSON E.	DK	LS 4	4515
30	49	SORENSEN K.	DK	Cirrus	4102
31	CP	STAROVIC V.	YU	DG 300	3845
32	S	GRITTI A.	I	Pegase	2968
33	G1	MAENPAEAE J.	SF	DG 300	485

CLASSE 15 METRI

No.	C-S	Pilot	Nat.	Type	T. score
1	NL	PARE D.M.	NL	Ventus B	7154
2	MS	MUSTERS K.	NL	Ventus A	7119
3	CA	NAVAS G.	F	Ventus	6906
4	HG	SCHMACHT H.J.	D	ASW 20C	6632
5	KW	OYE S.	DK	ASW 20	6584
6	99	BLANKENZEE O.P.	NL	ASW 20	6552
7	WM	MEUSER W.	D	Ventus B	6300
8	LN	DOSSING E.	DK	ASW 20	6279
9	3A	AVANZINI L.	I	ASW 20	6006
10	78	STOUFFS H.	B	LS 6	5938
11	AS	SCHUBERT A.	A	Ventus B	5837
12	7F	DEDERA M.	CSR	Ventus B	5823
13	71	LYSAKOWSKI T.	GB	Ventus	5688
14	ZV	VAVRA J.	CSR	Ventus B	5662
15	CC	VERMEER S.J.	NL	Ventus T	5619
16	CD	TRUNK H.	CH	Ventus B	5545
17	IR	BOROSNAI K.	H	LS 6	5369
18	70	STOUFFS P.	B	ASW 20	5367
19	5	OSEN O.	N	ASW 20	5264
20	VS	GHIORZO S.	I	LS 6	5252
21	519	CARDIFF J.	GB	ASW 20B	5135
22	KE	LAPPALAINEN K.	SF	ASW 20	5074
23	656	JEFFERYES M.	GB	DG 202	4802
24	OC	COSTA C.	I	ASW 20	4357
25	INS	SEVA H.	SF	G 304	4087
26	SH	SCHLACHTER H.	A	ASW 20	3992
27	B6	MONTI L.	I	ASW 20	0

CLASSE LIBERA

No.	C-S	Pilot	Nat.	Type	T. score
1	XX	HOLIGHAUS K	D	Nimbus 3	8834
2	SX	BACK/SENNE	D	Nimbus 3D	8810
3	SA	CHENEVOY G.	F	ASW 22	8780
4	21	LHERM G.	F	Nimbus 3	8634
5	CF	SCHROEDER M.	F	ASW 22	8399
6	119	WATT D.	GB	ASW 22	7696
7	NX	SCHUIT G.	NL	Nimbus 3	7583
8	VW	KURSTJENS G.	NL	Nimbus 3	7514
9	GB	BOURGARD P.	B	Nimbus 3	7131
10	26	HARTLEY K.	GB	Nimbus 3	6381
11	ZT	MANZONI R.	I	Nimbus 3	6267
12	KB	BRÄUER K.	A	Nimbus 3	5588
13	HB	HUSAR J.	A	Nimbus 2	2582
14	IK	BLATTER F.	CH	Nimbus 3	1616

CAMPIONATI EUROPEI CLASSI FAI

"L'ultima prova, l'ultima planata"

Mengen, 28 giugno 1986

In classifica generale sono decimo: certo che entrare nei primi dieci era l'obiettivo massimo che mi poteva prefiggere.

Manca ancora la prova di oggi: l'ultima!

Il tema assegnato è un percorso di 244,5 km con piloni BLUMBERG, HORB, EHINGEN e rientro a Mengen; si prevedono termiche secche con valori medi di 1,5 m/sec.

In linea incontro il Gen. Vouillemot con il quale scambio due parole e mi fa notare che il nono in classifica, l'olandese Vermeer è a soli 67 punti: già dico io ma anche Schubert, che attualmente è undicesimo è a 48 punti da me! Ore 13 si decolla, la giornata stenta a partire e l'attesa nel rocolare sopra l'aeroporto è stressante.

Ore 14,15 Corrado ed io decidiamo di partire, Stefano segue dopo 2 minuti circa, il gruppone taglia dopo 10 minuti. L'aggancio non è dei più facili ma non fa nulla, ormai abbiamo deciso.

Dopo la prima termica, Corrado ed io decidiamo di fare due strade diverse.

Poco prima di arrivare al primo pilone Stefano mi ha raggiunto, ed arriva al secondo pilone dieci minuti prima di me.

Nel frattempo Corrado è fuori campo. Sto planando in aria calma verso il secondo pilone, l'altimetro segna 600 mt., poi 400 mt., vedo il pilone e fotografo a 350 mt. circa.

Rallento, non vedo nessun aliante quando d'improvviso schizza sotto la mia ala sinistra MS (Muster); sono un po' preoccupato ma incuriosito, chissà dove andrà ad agganciare mi domando.

Poco dopo lo vedo fare una gran tirata e salire come una mongolfiera. Dannazione è proprio un fuoriclasse, chissà come ha fatto a capire che avrebbe agganciato così basso proprio lì...

Arrivo sotto e la termica c'è un 2 m/sec. di media, ma non riesco a centrarla, perdo tempo, ritrovo il valore, lo ripero: sono un po' confuso.

Calma! Mi impongo di stare lì fino a che non faccio una quota decente. Anche Stefano è finito basso poco più avanti e fatica a salire.

Finalmente quando raggiungo l'altopiano del Teack le condizioni tornano ad essere fumanti e faccio 1800 mt. con un 3 di media, dò l'informazione a Stefano e proseguo veloce verso l'ultimo pilone.

Poco prima di fare la foto, ho raggiunto di nuovo MS ed altri aliante che nel frattempo mi avevano superato. Faccio la foto, ho un leggero vento in coda, mancano 40 kh e l'altimetro segna 1000 mt.; lo Zander dice che sono a casa: mi metto in planata.

Il gruppone piega verso destra con l'intenzione di appoggiarsi all'altopiano per fare l'ultima termica prima di planare. Ormai ho deciso, non posso tornare indietro. Lo Zander mi conforta, a 30 km dal campo ho 50 mt. Vedo l'aeroporto e non mi sembra di avere un gran margine, anzi...

Comunico a Smilian che sono in vista di Mengen, un po' basso e non sono certo di arrivare.

A 10 km dall'arrivo, l'angolo con cui vedo il campo è

ancora più critico: non ce la faccio, penso, sarebbe bastato stare con gli altri, fare l'ultima termica per arrivare in tutta tranquillità.

Lo Zander suona, l'aria porta, rivedo la planata per l'aeroporto e riesco ad arrivare, in direttissima naturalmente. La variazione di pressione durante la giornata aveva fatto sì che l'altimetro, una volta a terra, segnasse 50 mt. in più... quelli che mi hanno fatto pensare!

Schubert arriva venti minuti dopo di me, Vermeer è fuori campo, quindi sono nono in classifica generale.

Ad accogliermi in aeroporto c'è Sergio, il quale forse ha sofferto questa planata più di quanto l'abbia sofferta io. Grazie di tutto, Sergio!

Luciano

Grazie Luciano. Pensa che bello e che simpatico sarebbe se tutti i piloti che ci rappresentano nelle competizioni assolvessero il dovere di scrivere qualcosa per quelli che restano a casa e per quelli che hanno contribuito direttamente o indirettamente alla loro partecipazione. Staremo a vedere. Ciao,

Renzo

DEAL s.p.a.

Moquettes e rivestimenti murali tessili

SEREGNO (MI) - Via Briantina, 68

Beta

mod. 260

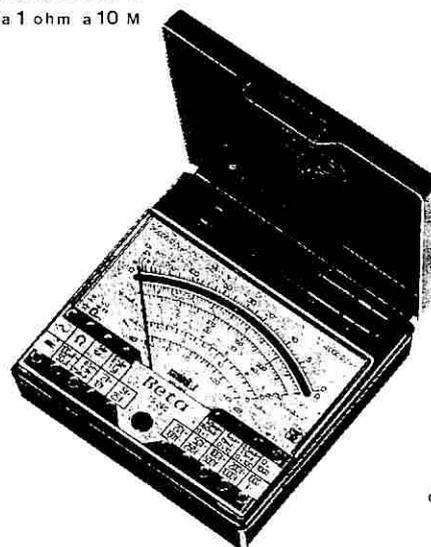
PICCOLE DIMENSIONI

GRANDI PRESTAZIONI

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

Classe:
2,5 cc
3 ca

Provatelo!



2 fusibili
di protezione

ITALY
CIC
M

Cassinelli & C

20151 Milano - Via Gradisca 4 - Telefoni 30.52.41 - 30.52.47 - 30.80.78

A proposito degli stages di Rieti!

Leggo, sulle pagine di Volo a Vela, quello che l'amico Demetrio ha scritto sugli stages in questione.

In teoria sono assolutamente d'accordo con lui nel pensare che gli stages debbono essere qualcosa di più nobile di una settimana di vacanza, all'insegna dell'amicizia, delle abbuffate serali, degli scherzi da caserma, degli striminziti voletti nella valle di Rieti. I voli di performance, intesi come tali, non sono quelli fatti da Piediluco a Cittaducale o da Poggio Bustone al Nuria. In teoria, gestire il Centro, programmando stages per i 300 km, altri per i 500 km ed altri ancora per dei records mi sembra assai facile ed esaltante. In teoria, è anche abbastanza facile trovare sia gli istruttori per questi stages, sia i candidati a compiere queste performance. Quando però la teoria va a tamponare la pratica ecco che incomincia ad incrinarsi, sgretolarsi e distruggersi. Vediamo come:

1) Il periodo dello stage. Personalmente, sono cinque anni che presto la mia opera al Centro in una settimana di maggio. In questi cinque anni, ho avuto la fortuna sfacciata di non perdere, per colpa dei capricci meteorologici, altro che due o tre giorni. Stages fatti la settimana prima o quella subito dopo la mia partecipazione, erano simili al diluvio universale. Naturalmente la mia fortuna e quella degli stagisti, non arrivava al punto di propinarci, oltre alla giornata di sole, anche la giornata fumante. Pertanto lunghi voli, con quote massime di 1200-1300 metri che scoraggiavano qualsiasi tentativo che non fosse quello di atterrare a Foligno per i 50 km. Quindi periodo da evitare prudentemente per la performance!

2) Gli iscritti agli stages. Io ho sempre cercato, nell'ambito del mio Club, di portarmi a Rieti della gente con un minimo di preparazione per potere ottenere i risultati prefissi. Purtroppo, devo dire, a Rieti è venuto anche qualcuno che seppur pieno di voglia di volare non aveva sufficiente tecnica per voli impegnativi, anche a livello di «C» d'argento. Insieme ai miei, a Rieti mi sono stati affidati Piloti di altri Club con livelli tecnici buoni ed altri decisamente scarsi. Non potendo spremere sangue dai sassi, tenendo conto anche delle mediocri condizioni meteo, si facevano lunghi voli nella valle Reatina accontentando un po' tutti, bravi e non. Allora sorge la domanda: non si potrebbe scremare dal mucchio coloro che meritano uno stage di performance? Sì, dico io: basta ignorare il problema di quei Piloti degli Aeroclub periferici che volano per tutto l'anno in pianura con termiche stitiche, avvolti nella nebbia per due o tre mesi, che per modeste condizioni non hanno a disposizione un aliante proprio, che quando adoperano quello del loro Club sono costretti a voli brevi perchè altri li stanno aspettando, che non conosceranno mai il volo in montagna se non arrivando e volando almeno una volta a Rieti, che non potranno tornare a casa fieri di qualche volo nella valle Reatina e che non saranno mai toccati dalla magia del nostro e «loro», Aeroclub Centrale di Volo a Vela. Basta fare a meno di loro, caro Demetrio, anche se così facendo, l'ACVV vedrebbe assottigliarsi talmente il numero di partecipanti agli stages, da domandarsi come potrebbe reggere a una gestione senza, o quasi, attività.

In questi anni ho potuto constatare quali e quanti problemi hanno i giovani ed i meno giovani di alcuni modesti Aeroclub periferici per poter mettere insieme una decente attività. Problemi del resto che in maggior o minor entità ho trovato nella mia vita volovelistica e che potrei adesso dimenticare perchè in gran parte da me superati. Però, così facendo, potremmo sì scremare e portare i bravi alle

performance, ma impediremmo ai meno bravi di diventarlo in seguito. Necessità quindi di permettere a tutti i volovelisti di partecipare agli stages di Rieti seppure con diversi programmi, così come affermato da Demetrio.

3) Costi degli stages. Dire che volare costa è inventare l'acqua calda. Così come dire che solo una gestione oculata può mantenere in vita l'ACVV è lapalissiano. Giusto quindi far spendere alla gente quello che è ritenuto equo per gestire in modo sano l'Ente. O.K. dunque per la tariffa in vigore ma, il tapino che durante le passate stagioni ha preso quattro giorni di acqua e due di sole, cercherà, a fronte delle nuove tariffe, di portare più in avanti del mese di maggio, la sua partecipazione allo stage. Da qui l'inevitabile squilibrio tra bravi e meno bravi per ottenere le performance che sicuramente hanno maggiore possibilità di venire effettuate nei mesi di giugno-luglio, essendo agosto dedicato ad altro programma. Con buona pace della scrematura per questo nuovo rimescolamento. Concludendo: dice il buon Demetrio «Gli istruttori sono utili solo per indirizzare il volo del post brevettato, ancora insicuro, ma lasciamo che coloro che si sentono in grado di farlo, facciano per conto loro i 300 o i 500 km». Giustissimo, dico io, ma allora perchè venire fino a Rieti quando puoi stare a casa tua dove conosci i posti ed hai magari l'aiuto di qualche altro amico che come te si sente maturo per la performance? Oppure, se sei un Pilota che ha sempre volato in pianura, per quale motivo avventurarti in montagna senza adeguata conoscenza e preparazione a questo tipo di volo? Non dimentichiamo che certi celebrati Campioni, in occasione dei Mondiali, hanno scritto su questa Rivista della pericolosità degli atterraggi fuori campo in quel di Rieti. E perchè non dire a coloro che si affacciano alla ribalta sportiva: «Senti io mi sono arrangiato, tu fai lo stesso!». No amici! Se vogliamo migliorare questo nostro volo a vela, dobbiamo rinforzare gli stages, lasciarli liberi a tutti e dotarli non di uno ma di due istruttori (con prestazioni **assolutamente** gratuite per carità) che si occupano a proposito sia dei tapini che degli aquilotti. Vi assicuro che vivendo insieme per una settimana, se ci saranno dei risultati positivi per gli aquilotti, per i tapini ci sarà tanta voglia di emulazione che tornerà a tutto vantaggio della rapida crescita delle loro piccolissime ali.

Charlye Masters

VENDESI MOTOALIANTE SF 25 B

- anno di costruzione: 1970
 - cellula, ore totali: 1116
dopo U.R.: 98
 - motore, ore totali: 1116
dopo U.R.: 584
 - strumentato con radio 720 canali
- tel. 0332/310073 - Ballarati AVAL, Varese

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

- Storie del tempo andato -

Come annunciato diamo inizio, per commemorare i quarant'anni, alla pubblicazione delle storie del tempo andato, per la qual cosa invitiamo tutti alla collaborazione.

Incominciamo riproducendo la copertina ed alcune pagine di un altro ANNO 1 NUMERO 1 nato nel 1957 e — affinché ne resti traccia nel tempo che verrà — contorniamo le riproduzioni con brani di testi estratti da un altro NUMERO UNICO di Volo a Vela, comparso — sempre a cura dell'AVM — nel 1952.

Come potrete constatare dalla lettura di questi «reperti» la voglia di fare era tanta e generosa ma i mezzi scarsi e le disponibilità economiche assai ridotte.

Ciò malgrado siamo andati avanti e oggi siamo qui a pensare alle... storie del tempo andato!

Collaborate tutti!

E ricordatevi: VOLO A VELA sta mettendo insieme la più grande biblioteca e la più originale «fototeca» volovelistica. Tutti i contributi di scritti e fotografie che riguardano il volo a vela saranno graditi e accuratamente conservati.

Ed ecco alcuni brani di scritti del 1952:



Ai nostri amici

Questo fascicolo doveva uscire, secondo le buone intenzioni dei redattori, nel mese di aprile di quest'anno. Esce invece cinque mesi dopo! (niente di nuovo, succede ancora. Ndr)

Quattro chiacchiere su Vergiate...

Chi ha avuto occasione di raggiungere Sesto Calende percorrendo l'autostrada che parte da Milano...

La pista di bitume nel ramo principale, in parte fiancheggiata dagli hangar della SIAI, il nome della località: Vergiate, disegnato a grandi caratteri e ben visibile fra questi e il ramo secondario, alla fine del quale, seminascolato dal bosco, si intravede il piccolo hangar del volo a vela, dove appena finita la guerra, si raccolsero rottami di vecchi alianti e quei pochi volonterosi che con i consigli di Rovesti volevano ricostruire un nuovo nucleo di volovelisti.

Il gruppo si costituì, volò e fece volare chi lo desiderava e, inutile dirlo, vola tuttora ormai con un bagaglio d'esperienza accumulata lentamente e con sacrificio compiendo numerosi lanci (circa 6.000 di cui più di 200 traini aerei).

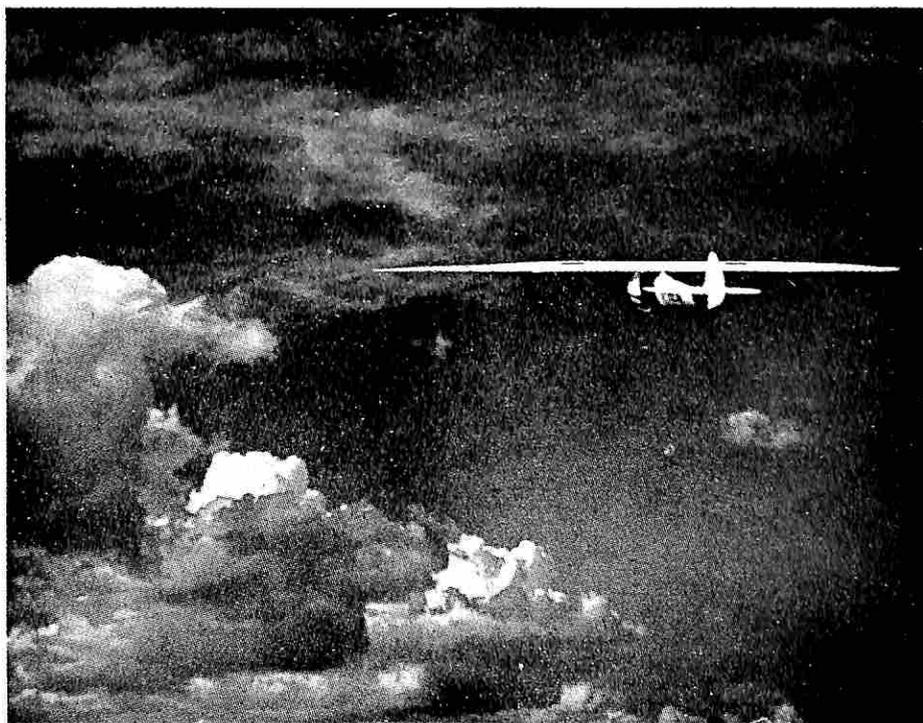
In aliante sulle Dolomiti

Per la prima volta in Italia ad iniziativa e cura della Società Meteor di Trieste, un aeroporto è stato attrezzato ed adibito al volo a vela ed al turismo alpino, analogamente a quanto è stato già fatto in altri paesi quali la Svizzera e Samaden e l'Austria a Zell am See.

Si tratta dell'Aeroporto di Dobbiaco, che la Società Meteor gestisce in proprio e che per la sua meravigliosa posizione e per le condizioni meteorologiche particolarmente favorevoli, offre ai numerosi appassionati l'attrattiva del volo in alta montagna, sopra l'incantevole mondo dei ghiacciai e delle aspre vette, e l'ebbrezza del veleggiamento in alta quota.

Infatti, anche la scorsa estate, l'Aeroporto di Dobbiaco è stato prescelto dall'Aeroclub d'Italia per l'effettuazione di voli d'onda sperimentali, ed i risultati raggiunti hanno confermato che la zona è particolarmente adatta per il veleggiamento d'onda.

L'aeroporto è situato a lato del paese di Dobbiaco, nota ed elegante stazione climatica e di cura, che sorge nel punto più elevato ed aperto della ridente Puste-



ria, in un'ampia vallata che si addentra per centoventi chilometri tra le Dolomiti e gli alti Tauri. E' contornato di prati, boschi, un lago ed offre la possibilità di numerose gite, escursioni ed ascensioni. La vicinanza con Cortina d'Ampezzo (30 km di comodissima strada e di ferrovia), gli attribuisce una particolare importanza nel traffico internazionale.

Il sedime aeroportuale è delimitato per due terzi da una camionabile, e per il rimanente da segnalazioni ben visibili e da ostacoli naturali (bosco).

Il campo è dotato di una moderna ed efficiente attrezzatura, in funzione soprattutto del volo a vela. Su di esso è in costruzione un grande hangar di metri 20x30 appositamente ideato per il ricovero degli alianti, con a lato l'officina della Meteor che cura il servizio di manutenzione dei velivoli.

Per i ricuperi fuori campo, un moderno carrello trasporto trainato da una «jeep» permette di recuperare e trasportare rapidamente gli alianti.

Un «jeeppone» attrezzato ad ambulanza ed un carro officina completano l'attrezzatura che comprende anche un verricello di 90 HP ed un apparecchio da traino.

Qualsiasi Aeroclub o gruppo possessore di alianti può usufruire di questa attrezzatura.

Sul campo è in costruzione una palazzina che alloggerà gli uffici della Direzione del campo e un elegante bar-ristorante.

Aero Club di Trento Sezione di volo a vela

Il Volo a Vela apparve nel Trentino nell'anno 1949, quando due gruppi di giovani appassionati, anziani aeromodellisti, il «Gruppo Volovelisti Trentini» ed il «Gruppo Aeromodellisti Roveretani» intrapresero nei loro rispettivi ed improvvisati laboratori di Trento e Rovereto, la costruzione di due libratori «Zoegling».

Il lavoro che costò ai gruppi non poche difficoltà e sacrifici si concluse nell'estate dell'anno successivo con il collaudo in volo degli alianti.

Così ebbe inizio l'attività di volo a vela sul campo di Gardolo.

Con una vettura tipo «Volkswagen», 60 metri di cavo e molto entusiasmo si cominciarono felicemente oltre un centinaio di lanci.

Fu una lunga serie di strisciate forzate, perchè la potenza di traino disponibile non era sufficiente a staccare i libratori dal prato, se non interveniva provvidenziale una folata di vento contrario.

Ma senza verricelli, istruttore e disciplinare di scuola non si poteva volare sul serio; ed i lavori vennero ripresi.

I verricelli ed il terzo Zoegling

L'Aero Club di Trento visti questi difficoltosi primi passi del volo a vela, intervenne anticipando ai gruppi i sussidi previsti per queste costruzioni, fondi che servirono alla messa in cantiere di due verricelli. Il primo su carrello a rimorchio con motore Fiat 1500 fu costruito a Trento, il secondo, semovente su camioncino Fiat 625, a Rovereto.

Sommando l'aiuto dell'Aero Club con quello dello Stabilimento Aero Caproni di Gardolo, nell'estate 1951 anche i verricelli vennero finiti e collaudati dal Registro Aeronautico Italiano.

Volo a Vela

PEERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI

Publicazione bimestrale

Anno 1° Numero 1

Marzo 1957

Redattore Capo - Giancarlo Sabaini

Comitato Redazionale - Plinio Rovesti;
Egidio Galli; Adolfo Soldini; Walter
Vergani; Mario Sabaini.



Sede ed Amministrazione

Milano, Via Ugo Foscolo 3 - Tel. 872.477

Pubblicità:

Milano, Via Ugo Foscolo, 3 - Tel. 872.477

Un numero L. 200 — Abbonamento annuo L. 800

Estero il doppio

Abbonamento sostenitore L. 2000

SOMMARIO

U. NANNINI - Lettera da Roma	pag. 2
E. GALLI - Tempo di Nazionali	5
G. F. ROTONDI - Gli alianti come li vedo io	17
METEOROLOGIA	
P. ROVESTI - Il volo a vela in onda	8
NUOVI ALIANTI	
E. CIANI; W. VERGANI - L'Urendo	13
NOTIZIARIO	
20	
VITA DEI GRUPPI	
19	

In copertina: Il Vizzola 2 di Varese (foto Ae.C.V.)

DETTO TRA NOI

Questa modesta rivista bimestrale — preparata da volovelisti che volano — esce per i volovelisti, per i loro famigliari e per tutti gli appassionati e gli ammiratori del nostro sport.

Sarebbe inutile considerarci giornalisti: anzitutto perchè in effetti non lo siamo e secondariamente perchè non rappresentiamo e non vogliamo rappresentare nessuno che non sia volovelista. La rivista, fin dal primo numero, è "messa assieme" col materiale che i singoli piloti e gli enti che li associano inviano alla redazione. La quale, invece che a Milano, potrebbe benissimo essere a Torino, Venezia o Palermo e nulla cambierebbe negli scopi, chiari e semplici, che desideriamo perseguire:

— Informare i volovelisti sparsi in Italia di quanto ogni Aero Club o Gruppo o Associazione realizza nel campo delle costruzioni, della meteorologia e dell'attività di volo.

— Dare a tutti i tecnici e i piloti la possibilità di esprimere liberamente le proprie idee per quanto concerne qualsiasi aspetto dello sport volovelistico.

— Diffondere notizie e cronache che per loro natura sono tanto volovelistiche da non trovare pertanto ospitalità né sulla stampa quotidiana né su quella specializzata o aeronautica.

In Italia siamo in pochi e ben lo sappiamo. Ma proprio perchè pochi e deboli abbiamo estremo bisogno di conoscerci, di legarci con vincoli di amicizia o anche di semplice scambio di corrispondenza.

Alle volte è bello essere in pochi a far qualcosa, non fosse altro che per quel tantino di sapore cavalleresco che va unito alle cose singolari, ma per il volo a vela ciò è pericoloso.

Il costo del volo è sempre stato elevato e lo sarà stabilmente in futuro: soltanto la forza delle piccole collettività cittadine permetterà di superare gli ostacoli di natura economica, cioè gli ostacoli maggiori; quelli insomma, che fanno volare o meno.

Nel nostro Paese volano circa cinquanta alianti ma di questi non più di due sono di proprietà di singoli piloti e gli stessi, per volare, si appoggiano necessariamente a enti volovelistici. Perchè il nostro è veramente uno sport collettivo. Anche se in volo — quando finalmente siamo soli — la storia è tutta diversa!

La rivista dei piloti di volo a vela esce senza pretese ma con qualche speranza. La prima, in ordine spirituale, è quella di essere bene accolta ed aiutata da quei pochi che meritano di diventare presto molti.

E se a questa moltiplicazione avranno contribuito anche la carta e il piombo ne saremo tutti lieti. Come è giusta ricompensa per chi crede e lavora.

La Redazione

Nel contempo si preparò pure l'attrezzatura necessaria per lo svolgimento dell'attività e si aggiunse un terzo «Zoegling», portato a termine in breve tempo dal «Gruppo Aeromodellisti Roveretani».

Nel settembre successivo i gruppi di Volo a vela dell'Aero Club di Trento disponevano in complesso del seguente materiale:

N. 3 Libratori «Zoegling» - N. 428 I-GVTA
N. 433 I-GRILL - N. 435 I-TRAM.

N. 1 Verricello semovente su Fiat 625.

N. 1 Verricello su rimorchio con motore Fiat 1500.

ml. 1460 cavo acciaio per traino.

N. 1 Cavo elastico per traino da 16 mm.

N. 1 Carrucola di rinvio.

Più carrellini, bandiere ed attrezzatura ausiliaria.

La scuola

Questa preparazione rendeva così possibile

l'avvio di una scuola di volo a vela in piena regola.

Per il compito di istruttore offerse la propria opera il pilota Bruno Bovolenta, che a cura dell'Aero Club d'Italia aveva partecipato al corso ministeriale per istruttori di Roma.

Venti allievi ottennero l'idoneità da parte della Commissione dell'Istituto Medico-Legale dell'Aeronautica di Milano, venuta opportunamente a Trento.

Pescantina, volovelisti veronesi

Diradatosi il polverone della guerra, sei ex-alianti militari ed un ex-istruttore di volo a vela si ritrovarono in un bar di Verona, si congratularono a vicenda d'aver ancora le ossa a posto, e fondarono, *tout-court*, un Gruppo di volo a vela. Per fare certe cose, si sa, occorre una discreta passione, una certa iniziativa e parecchia grana.

Lettera da Roma

Cari amici,

sono molto lusingato per la vostra richiesta di un mio scritto da pubblicarsi sul primo numero di "Volo a Vela".

Consentitemi anzitutto di esprimervi il mio vivo compiacimento per la vostra bella iniziativa editoriale al cui successo vanno i miei più sinceri voti.

Il nostro volo a vela è assai modesto e nella sua francescana povertà è anche costretto a lottare in varie direzioni o se preferite su più fronti. Uno di questi e di non minore importanza è appunto quello della propaganda. Con felice immagine, non priva di poesia, il nostro sport è anche chiamato « volo silenzioso ». Ma se il silenzio dell'aliante che evolve elegantemente in gara con gli uccelli, aggiunge fascino al rinnovarsi del miracolo della salita, il silenzio attorno alle conquiste dei volovelisti costituisce una delle nostre più serie deficienze.

E' invece necessario infrangere il diaframma che isola la nostra bella attività, occorre che, soprattutto i giovani, siano messi in condizione di conoscere, per poter apprezzare ed amare il volo a vela, e non si può dire che in Italia si sia molto bene operato a questo fine. I periodici che si occupano del nostro sport sono pochissimi e non sempre ispirati a quella imparzialità di giudizi che è desiderabile. L'altra stampa, quando non ignora il volo a vela ci fa rimpiangere di non aver continuato ad ignorarlo.

Ecco spiegati alcuni dei motivi per i quali saluto con la più viva simpatia l'apparizione di una rivista fatta da volovelisti attivi capaci e coscienti delle nostre esigenze, destinata ai volovelisti ed ai futuri proseliti. « Volo a Vela » vede la luce in un momento particolarmente interessante e favorevole da ciò che siamo in piena crisi di sviluppo.

Vediamo infatti che l'annata che si è conclusa è stata caratterizzata da un considerevole accrescimento della nostra attività e da un suo miglioramento anche qualitativo che sarebbe da miopi non valutare nella sua esatta consistenza e nelle premesse che contiene. E' stata però anche un'annata poco felice per l'esito.

La passionaccia c'era (pur di volare erano stati a un pelo di farsi sbattere a Malta o contro la flotta inglese con un aliante e una bomba), l'iniziativa anche, i soldi no (in fatto di volo, la gente si divide in due categorie: quelli che i quattrini li hanno, ma di aeroplani se ne fregano, e quelli che hanno la passionaccia, ma quattrini pochi; questo naturalmente con le debite, rare, lodevoli eccezioni).

A questo punto uno della banda fece un ragionamento che apparentemente filava: — Se riusciamo a pescarne altri venti come noi, mettiamo mille lire al mese, e in capo a un anno, facciamo trecentomila lire. — Nel '45-'46 con trecentomila lire si faceva ancora qualcosa.

Di aspiranti ne trovarono anche più di venti, tutti pieni di sacro entusiasmo e d'idee bellicose. Quando però si parlò di soldi, i sette si ritrovarono... in sette; qualcuno aveva la vecchia madre da man-

diciamo pure, non brillante della nostra partecipazione ai Campionati mondiali.

C'è chi sui risultati del nostro intervento a questa durissima gara, ha voluto esercitare con presuntuosa incompetenza della sterile critica, per trarre poi conclusioni negative sull'attuale direzione del volo a vela nazionale.

Lungi da me l'idea di rinfocolare una polemica che non giova al volo a vela e a nessuno, preciso, a nessuno cui stiano veramente a cuore le sorti del nostro sport; ma converrete con me, voi che del volo a vela italiano rappresentate una parte tanto vitale ed importante, che quando esistono periodici che ospitano scritti come quelli che abbiamo dovuto leggere dopo i Campionati ed in altre occasioni, si rende impellente ed indilazionabile ne sorgano altri, che della loro funzione abbiano un concetto nobile ed elevato e dei nostri problemi una conoscenza non superficiale.

Noi volovelisti sappiamo quello che si è fatto di buono e quello che rimane da fare. Conosciamo le nostre gravi lacune e lavoriamo per colmarle. Basterebbe però un poco di sensibilità per comprendere che se anche nel settore più appariscente siano rimasti indietro, esistono le premesse per migliorare anche in questo.

Abbiamo anche il coraggio di riconoscere che non soltanto ai Campionati non siamo andati bene, ma anche nel campo dei primati l'annata è stata oscura.

Voi sapete troppo bene che il volo a vela moderno è soprattutto « distanza » e non ignorate l'immobilismo dei nostri modesti primati in questa fondamentale specialità. Siamo ancora ai massimi di qualche anno fa, non si sono registrate in Italia distanze superiori ai 217 Km. Nessuna prova di distanza di « C »

tenere, qualche altro pensava che, in fondo, era meglio darsi al ciclismo, un paio confessarono sinceramente che, con mille lire in tasca, si può passare una discreta mezza giornata al lago con la ragazza.

Per niente smontati, ricominciarono a darsi da fare: si misero in contatto col rinascente Aero Club, del quale divennero una sezione, e si buttarono alla caccia di materiale.

Pescarono prima un aliante in condizioni quasi decenti (il primo apparecchio italiano che i veronesi videro nel dopo guerra, fu il «Cat. 20» dei volovelisti, fieramente issato su di un camioncino di patate), poi saltò fuori un auto-verricello con 600-700 metri di cavo rugginoso e corrosivo. Meglio non indagare come e dove siano saltati fuori questi due notevoli esemplari di materiale aeronautico. Ogni volovelista del dopoguerra certe cose le capisce a volo.

Intanto l'Aero Club si dava d'attorno per trovare un campo. Dei tre situati nel Veronese nessuno era immediatamente utilizzabile e su tutti aveva lo zampino il Ministero. In una schermaglia lunga e caratterizzata da successi e sconfitte, permessi e divieti, se e ma, timbri e scartoffie, in fondo però l'Aero Club ce la spuntò con Boscomantico, il più caro al cuore dei piloti veronesi, ma anche il più scassato: buche di bombe e mine da piantarci un grattacielo, e non un muro in piedi.

C'era da partire sotto zero, e quelli dell'Aero Club si rimboccarono le maniche e fecero.

Intanto i sette si muovevano. Ogni avio-raduno, in un raggio di cento chilometri, li aveva spettatori, sempre alla caccia di vecchi compagni d'armi, di ex-superiori, di conoscenti occasionali...

All'A.V.M. si fa sul serio
di Giancarlo Sabaini

Si! all'A.V.M. si fa davvero sul serio e in quello che si tenta si riesce bene, un po' per prestigio personale (non c'è gente più ambiziosa degli aviemmist), un po' per spirito di corpo, anche se in questo abbiamo ancora qualcosa da imparare da alcuni nostri colleghi.

Da quando nel novembre 1945, sette appassionati cominciarono ad adoperarsi per realizzare un libratore «Zoegling», non c'è stata sosta né per le costruzioni, né per volare. Infatti tutto ciò che ha seguito quel primo «Zoegling» è venuto piano piano a formare quello che è oggi l'Associazione Volovelistica Milanese «Bruno Ceschina» dell'Aero Club di Milano, l'organico volovelistico sportivo più funzionale ed equipaggiato d'Italia.

Sono passati sette anni, sette anni di passione sportiva, di smania di volare, di bilanci campati in aria. Sette anni trascorsi come sette i suoi fondatori: Guido Bergomi, Bruno e Giulio Biasci, Corrado Caroni, Dario Tognazzi, Gino Vogni, Luigi Villa. La buona riuscita dell'A.V.M. è dovuta a loro, a questi ragazzi che seppero trovare la strada giusta con la costruzione di un semplicissimo libratore, che era di per sé l'espressione del volo a vela in quel primo dopoguerra.

La minima cosa occorrente per volare, ma garantita da tutti coloro che con questo tipo di macchina avevano prima di loro imparato a volare da quando il volo a vela sportivo era nato!

Tassatisi di un tot a testa (classico sistema dei gruppi) allestiscono un surrogato di officina in una autorimessa affittata, lavorano piegando «il filone» tutte le sere dopo cena e mettono insieme una macchina con un tempo che sarebbe bastato, a una qualunque officina aeronautica, a costruire un quadrimotore. Ma a loro non aveva insegnato nessuno; sono arrivati alla fine lo stesso e quell'aliante ha volato ed ha iniziato la preparazione di fior di piloti. Questo sistema ha permesso di arrivare dove siamo e ci permetterà di arrivare dove vogliamo perchè la nostra meta è nuova ogni anno ed appena è stata raggiunta una nuova ce ne prefiggiamo. Questo ha portato alla realizzazione di parecchi alianti fra cui è oggi allo zenith il «Pinocchio».

Presentiamo il Pinocchio

Ricordo un giorno del lontano 1940. Ero con Galli al Centro di Volo a Vela del Poli-

tecnico di Milano a curiosare, «scambiare quattro chiacchiere» e sentire le ultime novità dagli amici Torielli e Ciani che erano spesso al Centro a lavorare, come allora facevano quasi tutti i soci del C.V.V.

Non avendo rintracciato gli amici cominciammo a scorrere i disegni di un nuovo aliante, a cui già da un anno lavoravano quelli del «Poli», disegni bene ordinati e custoditi in una grande cartella di cartone. Erano i piani di un veleggiatore di alte caratteristiche, i piani della nuova macchina di un giovane ingegnere che aveva già fatto molto parlare di sé per le sue brillanti affermazioni e realizzazioni in campo volovelistico. Quella nuova macchina era il Pinocchio C.V.V. 7, il suo progettista l'ing. Ermenegildo Preti.

Con Galli si pensava, come ogni ragazzo che si appassionasse di cose di volo a vela, quanto sarebbe stato interessante volare su quell'aliante e quali soddisfazioni esso poteva dare ad un pilota. Lo si pensava però come si può sognare di vincere una lotteria. Come una cosa lontana e tanto difficile da raggiungere. Tanto più per me, poichè mentre Galli aveva da poco conseguito il brevetto «C» a Sezze, per chi scrive la cosa era doppiamente lontana non potendo volare e tanto meno seguire corsi di volo per veto paterno (avevo diciassette anni). Inoltre c'era una guerra in vista, e, nel caso più ottimistico, un lungo tirocinio di istruzione ed allenamento per poter arrivare al passaggio sul Pinocchio. Non si vedeva insomma come avremmo potuto volarci né come la macchina stessa avrebbe potuto andare per il cielo nel giro di qualche mese, come qualcuno aveva ventilato, anche se la costruzione era a buon punto e le strutture dell'apparecchio mostrassero un grado di costruzione molto avanzato.

Il C.V.V. 7 Pinocchio è l'ultimo veleggiatore progettato dall'ing. Preti e rappresenta, sino ad oggi, il coronamento della sua esperienza e della sua passione per le attività volovelistiche. Alla elaborazione di questa macchina è giunto attraverso una esperienza in materia ottenuta rapidamente, ma profondamente. Costrui nel 1937 il suo primo aliante il Pinguino C.V.V. 1 cui seguì, lo stesso anno, il C.V.V. 2 Asiago che è oggi in Italia l'aliante di transizione di medie caratteristiche più noto e più usato. Realizzò in seguito: l'Arco C.V.V. 3 (1938) che divenne presto famoso per le sue numerose vittorie in varie gare; il Pellicano C.V.V. 4 (1939) che partecipò al concorso per la scelta del monotipo olimpionico classificandosi al secondo posto; il C.V.V. 5 Papero (1939) apparecchio acrobatico direttamente derivato dal Pellicano e del quale conserva l'ala ma che ha caratteristiche superiori e veramente notevoli; il C.V.V. 6 Canguro (1942) biposto di alte caratteristiche che è ancor oggi il miglior veleggiatore pluriposto e resterà all'altezza della fama che ha saputo formarsi in Italia ed all'estero ancora parecchio tempo; il C.V.V. 7 Pinocchio, aliante da competizione.

Tutti gli aliante (e non solo quelli, ma anche gli aeroplani) da lui realizzati hanno dato prova delle sue capacità di progettista. Perciò non ci ha eccessivamente meravigliato la frase: — Si può fare di meglio! — che pronunciò durante il collaudo del C.V.V. 7. Infatti tutti i volovelisti che lo conoscono e che sanno quanto abbia fatto, non hanno dubbi in proposito. Riusci-

rebbe senz'altro a realizzare un aliante migliore del Pinocchio se ne avesse l'occasione e la possibilità, ma il Centro Studi ed Esperienze per il Volo a Vela del Politecnico di Milano non ha nessun programma in merito. Esso infatti, di tutto si interessa fuorchè di volo a vela. L'iniziativa, la grande buona volontà e la piena fiducia che hanno in lui i volovelisti della ormai famosa «iniziativa privata», non vanno di pari passo con le loro attuali disponibilità finanziarie.

Quando gli abbiamo chiesto in che cosa potrebbe essere migliorato il Pinocchio, l'ing. Preti ci ha risposto: — I miglioramenti più sensibili sono da apportare nelle strutture e nell'architettura del velivolo. L'allungamento potrebbe essere aumentato discretamente portando l'apertura a venti metri, orientandosi eventualmente, e limitatamente al longerone, verso strutture metalliche. Aerodinamicamente, il miglioramento non può andare, logicamente, ol-

d'oro è stata ancora compiuta in territorio italiano. Triste realtà della quale non dobbiamo vergognarci e che dovrebbe far riflettere chi ci accusa di insufficiente volontà di successo, ed indurlo a valutare con realismo e serietà le nostre attuali possibilità in campo internazionale.

Se poi volessimo ricercare le cause di questa nostra spiacevole situazione di inferiorità ricadremmo inevitabilmente sul noto ritornello.

Chi ha una sia pur vaga conoscenza del nostro sport sa che per ottenere risultati nelle distanze occorre studiare, cimentarsi più volte, farsi una esperienza specifica e insistere, non disarmando dopo le inevitabili delusioni. A parte le innegabili difficoltà tecniche, tutto ciò si traduce, per i volovelisti dilettanti, in notevoli spese e perdite di tempo.

La conclusione è che i voli di distanza hanno nel fattore economico e nella disponibilità di tempo gravi remore. E poichè sono troppo note le modeste risorse del nostro bilancio non ci si dovrebbe troppo meravigliare se i volovelisti civili posseggono una modesta esperienza in tal genere di attività. Eppure è una esperienza che dobbiamo assolutamente acquisire, poichè non esiste progresso volovelistico senza progresso nelle distanze.

Per questo l'Aero Club d'Italia, volendo incoraggiare i volovelisti, ha provveduto ad aumentare gli appositi premi istituiti sin dallo scorso anno contribuendo ad alleggerire i piloti di parte delle spese sostenute.

Questa opportuna provvidenza ci da motivo di sperare in un sensibile aumento di tentativi e di conseguenza in probabile miglioramento dei risultati.

Un miglioramento in senso numerico si è già riscontrato nel 1956, ed è sintomatico constatare che ai pochi nomi di anziani si sono ora affiancati quelli più numerosi di giovani appartenenti alla nuova generazione di volovelisti sportivi, che verrà sottoposta ad una più seria prova in occasione del Concorso Nazionale dedicato al pioniere Vittorio BONOMI.

Questa competizione, la prima in Italia con regolamento sul tipo di quello che regge i Campionati mondiali, non sarà soltanto un coraggioso esperimento, una indispensabile rassegna delle nostre forze sportive, ma anche il trampolino di lancio delle nuove generazioni nell'agone sportivo. Lentamente, faticosamente,

tre certi limiti e personalmente non credo si possa superare quanto oggi si ottiene. D'altra parte non vedo la necessità, né la convenienza di arrivare alle acrobazie costruttive ed agli estremi di certi veleggiatori, quali il Ross-Johnson 5 per citare il più conosciuto. Non mi par proprio che ne valga la pena, specie se consideriamo le condizioni meteorologiche italiane.

L'Italia, paese del volo d'onda di Guy Marchand

13.400 metri, tale è il primato mondiale di altezza realizzato recentemente da due americani, Edgar Larry e Harold Klieford, sopra la Sierra Nevada.

Ma non ha l'Italia delle montagne che offrono la stessa possibilità di indagine in alta quota: le Alpi e gli Appennini? Spesso, nel corso dei miei viaggi, a traino od in aeroplano, in Italia, io ho notato

te la base si rafforza e il proselitismo comincia a dare i suoi frutti ed a formare la nuova generazione. In qualsiasi disciplina sportiva i campioni vengono espressi dalla massa dei praticanti. E' quello che cerchiamo di ottenere nel nostro sport. E qualche buon segno che la via intrapresa è quella giusta l'abbiamo. Si calmino i frettolosi: il nostro non è sport d'improvvisazione; il volo a vela è manifestazione artistica fino ad un certo grado, oltre il quale diviene scienza e la scienza ha leggi che nessuno può scavalcare.

Nel 1956 molti nuovi piloti, si intende relativamente al passato, hanno conquistato il loro «C» d'argento. E' questo unitamente alle ore volate uno degli aspetti più interessanti del bilancio del 1956.

Siamo passati dalle 8 insegne del 1955 a 21 nel 1956, mentre le prove parziali sono state 130 contro 90 dell'anno precedente.

Bisogna poi aggiungere 4 prove di quota per il «C» d'oro e una per il diamante.

Nelle ore di volo siamo passati da 2829 a 4768. I brevetti «C» sono 120 contro 111 conseguiti l'anno prima.

Sono cifre che vanno comprese e meditate, esse esprimono il carattere del nostro attuale momento sportivo; spiegano a chi le vuol comprendere le finalità del nostro indirizzo.

Sulle statistiche si possono fare anche delle acrobazie. Non però su queste poche cifre che offrono un quadro concreto di facile interpretazione anche per i non iniziati.

Vediamo per esempio la situazione degli aliante veleggiatori, sul cui numero e sulla loro... esuberanza si è fatta anche una piccola speculazione. Li ho individuati uno ad uno (fatica lieve, ché non siamo in Francia!). Ho preso in considerazione soltanto i veleggiatori in regola con il certificato di navigabilità e che hanno volato durante il 1956. Sono esclusi quelli resisi F. U. o gravemente danneggiati che forse potranno essere riparati, ma non in breve tempo. Ed ecco i risultati:

— salvo errore il volo a vela italiano fa capo all'Aero Club, escluso quindi quello militare, alla fine del 1956 aveva in linea 48 aliante veleggiatori, oltre due Asiago inefficienti.

Si tratta di: 18 Canguro ministeriali e uno privato, 11 Passero, 4 Asiago, 2 Vizzola, 2 Cat. 20, 1 M. S. 21, 1 Grunau Baby, 1 S. 18.

queste nuvole lenticolari tanto ricercate per i voli d'onda. Quello che bisogna fare è di salire sino a queste, ricercarle pazientemente, esplorare maggiormente questi fenomeni dell'alta atmosfera che sono ancora tanto mal conosciuti. Il loro studio tuttavia, è indispensabile perchè, molto spesso la perdita di un «Costellation» o di un «D.C. 4» nelle montagne, resta mistero per un gran numero di persone.

Da un certo tempo, gli americani, scoprendo gli interessi di tale ricerca, la spingono su vasta portata. Ma in Europa, si verifica che il migliore luogo di ricerca, le Alpi, si trova diviso tra sei paesi. Se si considera, poi, che le ricerche esigono una cooperazione molto affiatata tra le stazioni meteorologiche di una ventina di paesi, sembra evidente che tali ricerche non si possono fare che in base internazionale. E' anche superfluo sottolineare che il prezzo dei rimorchiatori e degli alianti stratosferici, degli apparecchi di misura, dell'allenamento degli equipaggi, dei numerosissimi voli sperimentali, esigono tali somme che è impossibile domandare uno sforzo così forte al bilancio di un solo Paese.

Il risultato di queste considerazioni è che se i paesi che si trovano attorno alle Alpi, vogliono realmente studiare i fenomeni dell'alta atmosfera devono:

- 1) fare l'inventario delle loro possibilità;
- 2) mettersi in comune;
- 3) mettersi d'accordo sul programma di ricerca;
- 4) creare una cassa comune nella quale tutti i fondi saranno versati;
- 5) organizzare degli equipaggi internazionali che avranno il doppio vantaggio:
 - a) di confrontare nell'azione i differenti metodi di lavoro;
 - b) di impedire il ritardo della diffusione delle conoscenze acquisite perchè un paese desidera custodire, momentaneamente dagli altri, il frutto delle proprie ricerche;
- 6) cercare degli aiuti in natura, e in special modo presso i servizi meteorologici, le Società di Navigazione Aerea, i costruttori di alianti e aeroplani, i costruttori di strumenti di bordo, delle Compagnie di Assicurazione, ecc.;
- 7) organizzare spedizioni nelle differenti parti.

Naturalmente questi studi non saranno unicamente limitati ai movimenti ondulatori legati a rilievi, ma anche a movimenti ondulatori avanzati sopra le pianure e i mari. Essi potranno anche servire alle ricerche sull'elettricità atmosferica, sulla formazione delle nuvole, della grandine, della pioggia, delle formazioni di ghiaccio e dei raggi cosmici.

Tutto questo insieme di ricerche permetterà, non solamente di compiere le previsioni meteorologiche, ma anche di servire alla sicurezza ed al conforto della navigazione aerea.

Quale programma magnifico da mettere in piedi!

L'opinione di un progettista

Ing. Edgardo Ciani

Finito il Pinocchio — e passato il primo giorno in cui si giura che «mai più» — viene subito voglia di far di meglio. Prescindiamo dai soldi: il che, secondo me, significa che abbiamo tirato su tanti volovelisti da creare sufficiente disponibilità di mezzi, frase che implica un sacco di cose, ma che pian piano viene raggiunta dalla

e 7 prototipi (Pinocchio, Spillo, Zigolo, Veltro, Eolo, Urendo, Gheppio).

Come vedete accanto ad alianti che rendono bene ce ne sono anche di modesta possibile utilizzazione, che fanno numero ma giocano un ruolo da comparsa più che da attore.

La media che si ricava tenendo per base una forza di 48 unità è di quasi 100 ore per aliante. Quella del 1955, su 36 alianti in esercizio è stata di circa 78 ore.

Cento ore di volo per aliante sono una cifra bella ma superabile.

Basta scorrere lo specchio riguardante l'attività dei singoli enti periferici, (e che ho fatto distribuire recentemente affinché tutti si rendano conto di quanto è stato fatto e del molto che rimane da fare) per convincerci che il progresso denunciato da vari Aero Clubs rientra anche nelle possibilità di vari altri.

L'inerzia dell'avviamento rappresentata dalle varie remore organizzative è ormai vinta. Si tratta ora di elevare i rendimenti.

Un magnifico esempio ce lo offre l'Ae. C. di Parma che ha saputo trarre da un solo «Canguro» un rendimento veramente elevato che si sintetizza in 240 ore volate nel 1956 (in queste sono escluse le parecchie ore compiute da alcuni parmensi alla Scuola Centrale).

Anche Modena merita un riconoscimento avendo realizzato 176 ore di volo con un solo «Canguro». E' vero che si tratta di sedi particolarmente agevolate nella loro attività dalla vicinanza e libera disponibilità del campo, sono però convinto che il loro esempio possa essere seguito da vari altri Aero Clubs.

Se il quadro che si offre al nostro esame ha aspetti rosei, non mi posso nascondere cari amici, che il progresso in atto e che siamo lieti di constatare, comporta un crescendo di difficoltà che sarebbe pericoloso ignorare.

Sino a ieri potevamo accontentarci di valutare il lavoro compiuto in ore volate, oggi le ore non bastano più, occorre rifarsi anche e sempre più ai chilometri percorsi.

Ciò vale soprattutto per i gruppi sportivi. Se l'attività didattica si deve svolgere sul cielo dell'aeroporto, quella sportiva deve svilupparsi, quando le condizioni ci sono, sul cielo della penisola.

Vorrei precisare anche quando le condizioni sono povere. In questo caso ne conseguiranno risultati meno appariscenti, ma contributi d'esperienza più fruttuosi.

Ma voi sapete pure che l'aumento nella pratica dei voli di distanza significa anche diminuzione reale nella disponibilità degli alianti quindi... loro insufficienza numerica, maggiori rischi di rotture, e aumento di spese. Il tutto finisce per tradursi nella inderogabile necessità di incrementare il numero degli alianti, dei carrelli, delle auto e... delle lire.

Non dobbiamo ignorare che il costo del volo a vela aumenta in ragione diretta del suo progresso. Ecco perchè cari amici non mi stanco di ripetere sempre le stesse cose nella speranza che una buona volta vengano comprese da chi lo deve, e che finalmente ci siano dati i mezzi necessari per «agganciare» l'ascendenza che porti il nostro volo a vela ad una quota almeno vicina a quella raggiunta dalle altre nazioni civili.

UMBERTO NANNINI

Volo a Vela

l'unica rivista italiana
veramente volovelistica

realtà, almeno all'AVM. Non si dimentichi però che se l'AVM ha una dozzina di volatili ciò si deve ai primi e pochi matti che costruirono lo Ziegling 416, permettendo a molta gente di imparare a volare: e questa sarà ancora la buona strada.

Bando comunque alle ciancie, e si venga al sodo. Posto che dieci o venti amici caccino quel milioncino e mezzo o due che ci vuole, come si fa a fare un aggeggio che fregghi il Pinocchio? Precisando subito che il cliente vuole maggior efficienza massima, minor discesa e miglior comportamento a forte velocità (alla faccia sua!). Si tratta indubbiamente di una insigne gatta da pelare, perchè con queste maledette precisazioni non si può avere il coraggio di offrire per esempio un bel 15 metri, magnificando i vantaggi dell'apertura ridotta, del minor costo, della trasportabilità e così via: quella specie di società anonima che ci passa l'ordine se ne frega se la apertura è spaventosa, ha tutti i soldi che si vuole, e quanto al trasporto

dispone persino di un dirigibile da carico. Tiriamoci giù dagli scaffali tutti i disegni disponibili, e guardiamoceli un po': già da una prima scorsa salta subito all'occhio che questi alianti da primato, questi commendatori dell'ordine dello star su, si assomigliano tutti in modo impressionante: Pinocchio e Canguro che conosciamo, il Wehie che da una dozzina d'anni impera, A L 3, Meise, D 30, R J 5 (877 km con sopra Johnson), perfino il vecchio Austria con 30 metri d'ala, o l'Air 100 del dopoguerra, quasi tutti i migliori hanno un'ala a sbalzo schiacciata sopra ad una fusoliera che davanti contiene un pilota, e che di dietro si riduce a un tubo più o meno grosso: raccordi poco o niente, capottine normalissime, piani di coda classici, coda lunghetta anzichenò. Diavolismi vari e diversi sotto la pancia: pattini normali, pattini retrattili, carrellini sganciabili, persino carrelli retrattili (uno l'ho fatto io, volete che non lo dica?). Solita roba, insomma.

Qui si parano innanzi a noi due vie: una è quella dei piedi piatti, ovvero della normale amministrazione: ragionieron ragionieron disegniamoci un aliante che sia un po' la media di quelli migliori, ed a furia di lima e di moditichette cerchiamo di carvarne qualcosa di più: avremo una macchina che volerà a colpo sicuro, ma difficilmente potremo guadagnare molto sugli alianti esistenti, fra i quali ce ne sono di recentissimi fatti da gente in gamba.

Oppure c'è l'altra via, quella riservata ai poeti e ai sognatori, quella di buttar via tutto e di ricominciare da capo: di fare il tutt'ala, il canard, l'ala battente o il diavolo che ci porti via: la polvere o l'altare, o la va o la spacca, o scopro l'America o finisco a pernacchie. Certamente attrae: ed è anche la via da cui sono uscite fior di innovazioni.

Però è sempre meglio cominciare dalla parte della ragione, e abbozzare dapprima un aliante normale: prendiamo a modello il Pinocchio, e vediamo di migliorarlo.

Possiamo pensare di aumentare un poco l'apertura, che però è già di 18,5 metri: visto che i 19,2 del Canguro non danno poi noia, si potrebbe andare sui 20 (che poi è l'apertura del D 30), con un 14 metri quadri di superficie e quindi 30 di allungamento. L'aumento di peso non dovrebbe essere spaventoso, specie facendo qualche trucco tipo lieve ispessimento del profilo in centro.

Profilo. Qui ci sono i misteri: perchè se l'ultimo strillo sono i profili laminari, di cui però si sa un po' poco, pare anche che ...

Gare avioveliche

Ing. M. Galimberti

Una gara è essenzialmente un meccanismo che si istituisce allo scopo di far sortire una graduatoria il cui capintesta viene coronato vincitore. La genericità della definizione alquanto dizionariesca, lascia intendere la molteplicità delle gare possibili in ogni campo e dà subito modo di intravedere che fra tutte codeste gare possibili solo alcune sono quelle congruenti: anzi se si pone ben chiara la specifica finalità che si vuol raggiungere, la soluzione congruente diviene unica. Non è detto che la graduatoria salti fuori dalla valutazione di un solo elemento, anzi ciò capita assai raramente, perchè ben

poche (o nessuna) sono le attività umane determinate da una sola variabile: quando dunque le variabili sono in numero discreto, occorrerà tener conto del peso di ciascuna di esse nonchè di quello delle molteplici relazioni di interdipendenza e tutto ciò conduce alla così detta formula della gara, che altro non è se non quello che i matematici chiamano una funzione. *(Ecco l'Algoritmo! Ndr).*

L'umana impossibilità di tener conto della totalità delle variabili condizionanti una qualsiasi attività umana (infatti per poter analizzare un fenomeno è indispensabile starne fuori, ciò che non possiamo fare per i fenomeni in cui siamo coinvolti) conduce inevitabilmente a istituire funzioni che tengono conto dei soli elementi principali e tutto può ugualmente marciare in quanto si possa ammettere che ogni concorrente abbia avuto cura e possibilità di mettersi nelle stesse condizioni quanto a codesti elementi secondari. Non possiamo infatti concedere un'attenuante allo atleta che non si sia curato di evitare una comunissima indigestione: se in forza del malessere che ne deriva, egli è stato messo in condizioni di inferiorità, peggio per lui!

Lasciati pure da parte gli elementi secondari, veniamo a quelli principali che generalmente sono più di uno e facciamo bene attenzione che essendo proprio essi a determinare il carattere della gara, dovranno essere scelti e valutati in modo da corrispondere alle finalità che si sono volute raggiungere. Un esempio semplice è quello della corsa piana.

Se la disputa avviene fra pochi concorrenti che debbano correre simultaneamente, si può ritenere che essi siano in condizione di parità e la variabile si riduce al solo tempo di percorrenza (abbiamo naturalmente trascurato elementi secondari quali il tipo delle scarpette usate, o l'influenza delle condizioni meteorologiche correnti sull'organismo di ciascuno: guai se ci addentressimo entro quest'ultimo campo!).

Se ci sono eliminatorie a batterie non contemporanee, sarebbe necessario lasciar trascorrere il tempo indispensabile al completo ristoro dei concorrenti ammessi alle eliminatorie: evidentemente il vincitore della batteria che ha corso da poco è più affaticato del vincitore di una batte-

ria analoga, che abbia corso molto tempo prima.

Ho voluto accennare alle scarpette proprio perchè con esse entra in ballo il più semplice degli attrezzi e — andando per gradi — dalle scarpette si arriva agli aeroplani e agli alianti che costituiscono forse materia ancor più complicata.

Gara

1. Pronzati (GSVV)	
«Vizzola 2°» I-ABKX	1090,9
2. Ciani-Gonalba (AVM)	
«CVV 6 Canguro» I-CICI	981,7
3. Mantica (AVM)	
«Cat. 28» I-AVMC	947,0
4. Brigliadori (AVM)	
«CVV 7 Pinocchio» I-FIFA	571,3
5. Zanetti (AVM)	
«CVV 7 Pinocchio» I-FIFA	568,6
6. Ricotti (AVM)	
«CVV 6 Canguro» I-CICI	379,1
7. Addario (AVM)	
«CVV 7 Pinocchio» I-FIFA	372,9
8. Braghini (GSVV)	
«Cat. 28» I-CSEI	346,3
9. Trecchi (GSVV)	
«Vizzola 2°» I-ABKX	220,7
10. Magani (AVM)	
«Cat. 28» I-AVMC	86,4
11. Verzolla (GSVV)	
«Cat. 28» I-CSEI	20,7

Raduno

1. Del Pio (AVM)	
«Asiago 2°» I-AVMA	302,6
2. Macchi (CPV)	
«Asiago 2°» I-MINC	212,0
3. Rivolta (AVM)	
«Asiago 2°» I-AVMA	112,5
4. Misrachi (AVM)	
«Cat. 20» I-CATT	110,0

Senza titolo

(in chiusura del bellissimo numero unico del 1952!)

I Soci del Gruppo autonomo Volovelisti «M. Zaccardi», non ci hanno inviato un articolo sulla Loro attività, dicendoci, modestamente, di averne compiuta poca. Questo gruppo possiede due alianti ed un F.L. 3 per i traini oltre ad un verricello se-movente. Essendo ragazzi in gamba siamo certi che sentiremo quanto prima parlare anche di loro. Nella foto Pozzoli e Pazzi mettono a punto l'Asiago col quale Lillo Meli parteciperà al Raduno di Bresso. *(I soliti autonomi, Ndr).*

RAS

Sede: Via Padre Reginaldo Giuliani 10 - Monza - tel. 039/365603 - telex 333318RASMZA

- Assicurazioni in tutti i rami
- Consulenza assicurativa per aziende e privati
 - Risk management
- Gestione posizioni assicurative per l'industria

SPECIALIZZATI IN ASSICURAZIONI AERONAUTICHE

Responsabile ramo aviazione: **GIANNI PAVESI** c/o A.V.A.L.

Aerop. «P. Contri» tel. 0332/310073

21100 VARESE, Calcinate del Pesce

CATTANEO ASSICURAZIONI

EL NIÑO

Un fenomeno meteorologico a grande scala le cui caratteristiche anomale stanno attirando sempre più l'attenzione degli specialisti

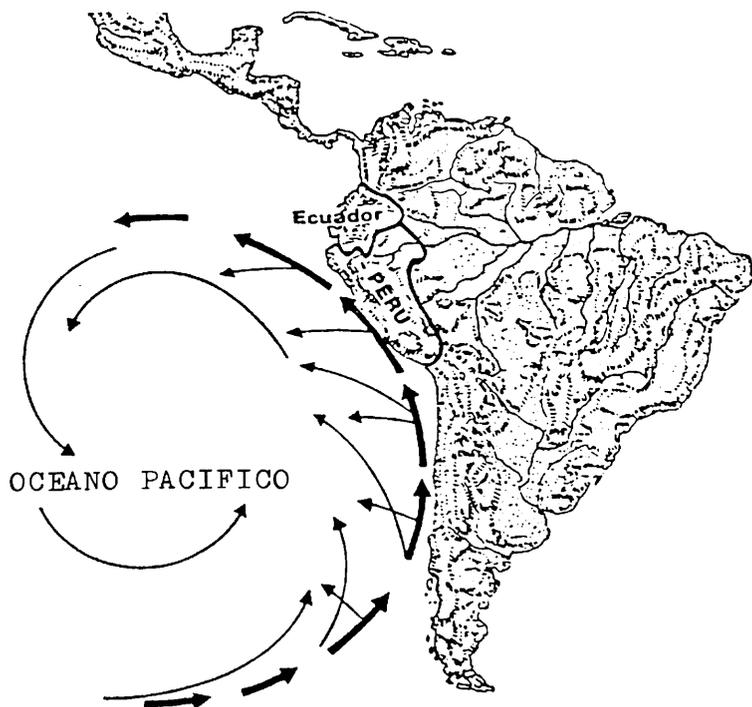
di Plinio Rovesti

Nel n. 173 della nostra rivista (dicembre 1985) l'amico Scavino mi ha invitato ad... illuminare i lettori di «Volo a Vela» sulla dinamica di quel fenomeno che il vecchio volovelista milanese Cesare Rasini (ora residente nella lontana Polinesia) in un suo interessante articolo definisce «El Niño».

E' vero che ho trascorso quasi 9 anni in Argentina (1947-1956), lavorando in campo meteorologico con il padre della meteorologia applicata al volo a vela — il Prof. Walter Georgii — ma è pur vero che in quegli anni in Sud-America del Niño non si parlava.

Cesare Rasini afferma invece che il ricordo della sua esistenza viene da sempre, e che in Perù, nel periodo natalizio, «El Niño» (il «Bambino Gesù») dopo interminabili periodi di siccità, senza segni premonitori, di tanto in tanto arriva improvvisamente, causando forti piogge che provocano inondazioni ed allagamenti alluvionali.

Mi affretto allora a scrivere ai vecchi amici del Sudamerica, dalla quale manco da tanti anni, e le risposte su el Niño non tardano ad arrivare. Per colmo di fortuna, poi, su quella interessante rubrica «Scienza e tecnologia», che appare saltuariamente sul «Corriere della Sera», due noti meteorologi italiani — il Prof. Guido Visconti del Dipartimento di Fisica dell'Università dell'Aquila, ed il Colonnello Michele Conte del Servizio Meteorologico dell'Aeronautica — il 1° aprile 1986 dedicano al fenomeno del Niño una intera pagina dell'importante quotidiano, estendendo il discorso anche ai cambi di velocità di rotazione che spesso la terra subisce sotto la spinta dei venti.



La circolazione atmosferica innescata secondo il Prof. Visconti sull'Oceano Pacifico da quella anomalia meteorologica a grande scala denominata «El Niño».

Spero ora di essere in grado di affrontare l'argomento e di poter così rispondere agli interrogativi postimi su «Volo a Vela» dall'amico Scavino.

Procediamo con ordine.

Recentemente due meteorologi del Lamont Doherty Geological Observatory della Columbia University — Mark Cane e Steven Zebiak — hanno sviluppato una nuova teoria su «El Niño», formulando una previsione meteorologica sul manifestarsi, a cominciare dalla prossima estate, di un'anomalia meteorologica a grande scala.

Come Cesare Rasini ha rilevato nel citato articolo, questo fenomeno dipende da un riscaldamento anomalo della superficie dell'Oceano Pacifico tropicale dall'Ecuador all'Australia. Questo fenomeno, dal punto di vista atmosferico, era noto ai meteorologi sotto la denominazione di Southern Oscillation (SO). Esso consiste in una oscillazione periodica della pressione atmosferica esistente nella regione compresa tra l'alta pressione del Pacifico del Sud Est e la bassa pressione dell'Australia-Indonesia. Più recentemente, la combinazione di questo fenomeno con «El Niño», ha suggerito la nuova denominazione di ENSO.

A questo punto qualche volovelista si porrà sicuramente questa domanda: quale interesse può avere per i piloti di volo a vela italiani un fenomeno che si riscontra in regioni tanto lontane dalla nostra penisola? Oppure, penseranno altri, si tratterà di fenomeni che potranno interessare l'Australia, dove nel 1987, si svolgeranno i XX Campionati Mondiali di Volo a Vela.

Le teleconnessioni fra El Niño e certe caratteristiche della circolazione atmosferica associata anche in aree remote dalla zona in cui si manifesta il fenomeno, sono ormai note agli studiosi che si interessano di questi problemi. E prova ne sia il fatto che anche fra gli scienziati del Servizio Meteorologico della nostra Aeronautica si va diffondendo la convinzione che «El Niño», essendo in grado di recare sensibili turbamenti alla circolazione atmosferica a grande scala, possa arrivare ad influenzare anche la circolazione atmosferica e l'andamento del tempo sul Mediterraneo Centrale.

Il Servizio Meteorologico dell'Aeronautica ha pertanto condotto uno studio nel corso del quale sono stati esaminati gli 8 casi sicuramente verificatisi dal 1950 al 1984, più quello controverso del 1963. Il Col. Conte afferma che in rapporto a questi 9 anni critici è stata condotta un'analisi sugli andamenti della circolazione atmosferica e del tempo presentatisi sul Mediterraneo Centrale e sull'Italia a scala stagionale, mensile, decadale e pentadica. Queste ricerche hanno lo scopo di rilevare differenze significative fra tali annate e le restanti dei 35 anni che vanno dal 1950 al 1984.

Sempre secondo quanto afferma il Col. Conte, risultati interessanti sono stati ottenuti per i mesi estivi (cioè quelli della stagione volovelistica che va da maggio a settembre).

Attualmente sono in corso studi e ricerche ancora più importanti, che mirano ad inquadrare una teleconnessione che può esistere fra «El Niño» e l'anticiclone semipermanente delle Azzorre, la cui ubicazione ed intensità, com'è noto, determinano l'andamento del tempo sul Mediterraneo durante la stagione estiva.

Un'altra importante scoperta fatta negli ultimi anni, grazie ai dati raccolti con satelliti geodetici, è quella dell'influenza dei fenomeni atmosferici associati al Niño, fenomeni che agiscono da freno o da acceleratore sulla rotazione della terra, modificando addirittura la durata del giorno. In altre parole quello che in pratica succede è che quando aumenta la velocità del vento nello stesso verso del moto della terra, l'atmosfera «spinge» sulla terra stessa aumentandone la velocità di rotazione; quando invece le correnti atmosferiche soffiano in senso opposto, la velocità di rotazione diminuisce. La «spinta» sul nostro pianeta viene esercitata sicuramente in corrispondenza delle grandi catene montane. Le interazioni fra l'orografia del globo terrestre e l'atmosfera sono quindi molteplici. Un gruppo di studiosi della Cornell University e dello Standard Research Institute ha scoperto delle oscillazioni atmosferiche fra i 150.000 e i 450.000 metri, innescate in corrispondenza di un terremoto riscontratosi in Alaska il 12 aprile del 1978, vicino all'isola di Kodiak con una serie di scosse di notevole intensità. In precedenza erano state osservate oscillazioni atmosferiche anche in occasione di esplosioni nucleari o di eruzioni vulcaniche.

In passato la spiegazione di questi fenomeni era stata attribuita anche all'innescò nell'atmosfera di quelle onde stazionarie di sottovento ben note ai volovelisti che praticano il volo d'onda, sfruttando la parte ascendente dei movimenti ondulatori d'ostacolo.

Per completare l'argomento dei fenomeni atmosferici che agiscono da freno o da acceleratore sulla rotazione terrestre, modificando addirittura la durata del giorno, ci sarebbe ancora tanto da dire; ma noi ci siamo riproposti di stabilire soltanto l'influenza di quel fenomeno che si chiama «El Niño», sia sulla circolazione innescata sull'Oceano Pacifico da «El Niño» stesso, sia sulle oscillazioni atmosferiche ad esso associate.

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)

Ai nostri pazienti lettori:

Da tempo dobbiamo rispondere ad alcune richieste di informazioni e notizie riguardanti numeri arretrati di VOLO A VELA.

Poichè stiamo predisponendo i locali per raccogliere e riordinare tutto il copioso materiale d'archivio, confidiamo di poter provvedere nel prossimo autunno. Meglio tardi...

La Redazione

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

IL LANCIO COL VERRICELLO

CONSIDERAZIONI SU COME RAGGIUNGERE UN ELEVATO LIVELLO DI SICUREZZA

I fattori da considerare sono essenzialmente quattro: l'area di lancio, il verricello in sè, l'aliante ed il momento della partenza.

L'area di lancio a sua volta può essere considerata come suddivisa in tre zone.

1 - PUNTO DI DECOLLO: viene stabilito dal direttore delle operazioni di volo, secondo le caratteristiche del terreno. Il capo linea deve fare in modo che le operazioni di decollo avvengano nel rispetto delle norme di sicurezza.

Il radiotelefonista deve avere dalla sua postazione una visuale completa dell'aliante, dell'assistente all'ala, del cavo e se possibile del settore d'involo.

2 - PERCORSO DI RECUPERO DEL CAVO: si deve fare in modo che tale percorso sia isolato dall'inizio delle operazioni di volo e che eventuali ostacoli siano rimossi. Inoltre deve essere possibile disporre il cavo in modo rettilineo lungo tutto il percorso. Quando si utilizzano verricelli a doppio tamburo, soprattutto con vento al traverso, l'addetto deve spostarsi controvento di modo che il cavo sopravvento si trovi sufficientemente lontano dalla zona di decollo. L'addetto può anche tendere i cavi frenando leggermente il tamburo ed evitare così che possano attorcigliarsi.

3 - PIAZZOLA DEL VERRICELLO: deve essere determinata sulla base delle caratteristiche del terreno. La zona deve essere delimitata nella parte posteriore da paletti e cavi che racchiudono un'area semicircolare di circa 10 m di raggio. Al suo interno deve rimanere solo l'operatore al verricello.

Il verricello deve essere collaudato in conformità con le prescrizioni nazionali in vigore. Vanno osservate le istruzioni del manuale per un corretto funzionamento.

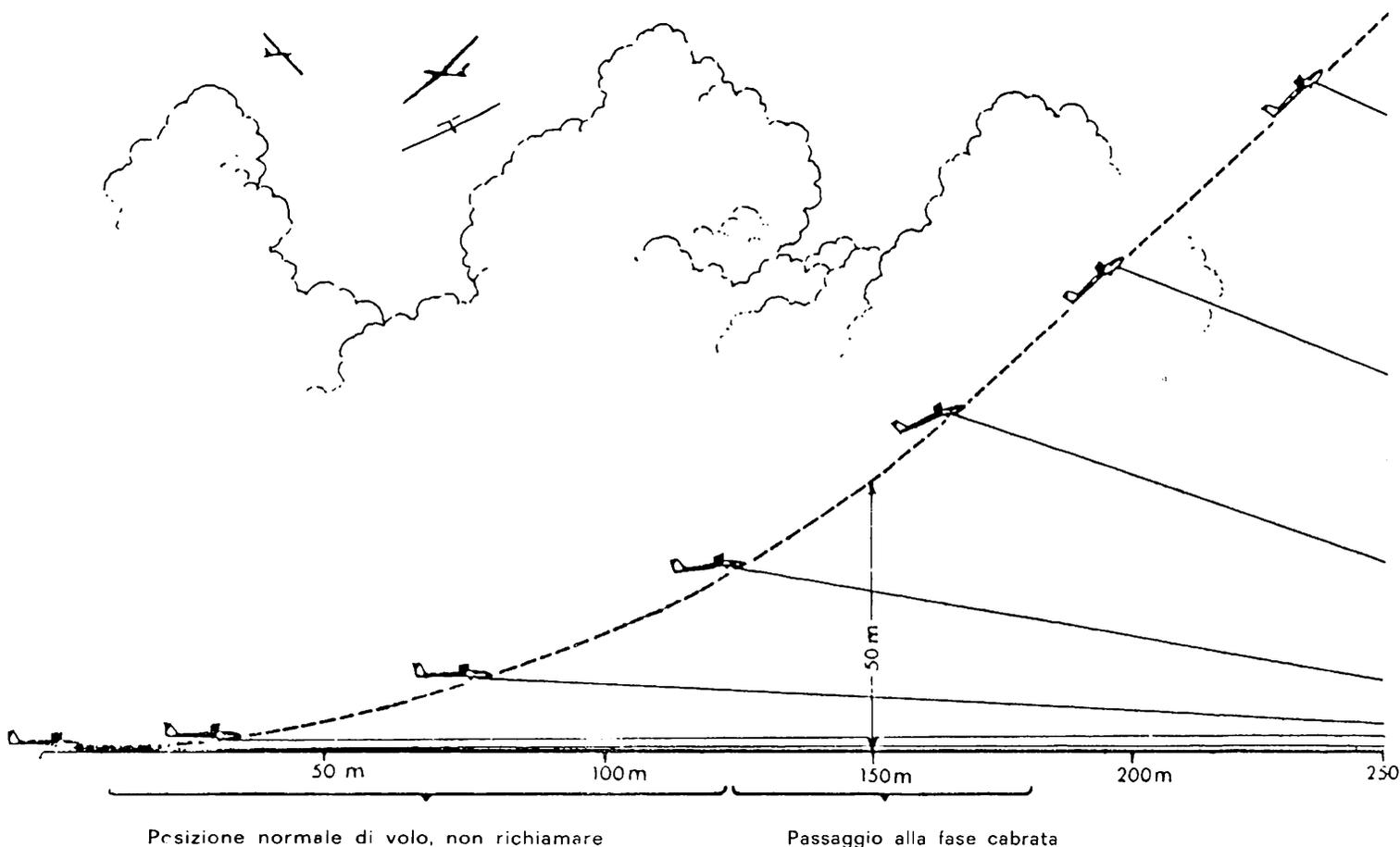
1 - MOTORE: controllare il combustibile, il lubrificante ed il fluido di raffreddamento. Prima e durante l'attività. Prima di iniziare i lanci il motore deve aver raggiunta la prescritta temperatura.

2 - CAVO: osservare il corretto posizionamento del cavo tra il tamburo ed il dispositivo di separazione. Unire le estremità dei cavi soltanto con elementi di collegamento collaudati ed osservare che i dispositivi di aggancio e sgancio siano installati correttamente.

3 - DISPOSITIVO DI SEPARAZIONE: il verricellista deve assicurarsi periodicamente del buon funzionamento di tale dispositivo. Il coltello di separazione deve essere mantenuto pulito e le guide devono essere ingrassate. Per non sollecitare il coltello di separazione quando non è necessario, le prove di separazione saranno effettuate in occasione della sostituzione del cavo.

4 - COLLEGAMENTO: un collegamento in voce (telefono o radio) deve sempre essere disponibile tra il punto di decollo ed il verricello. Il buon ascolto deve essere garantito anche nella fase di lancio, quando il motore gira al massimo e pertanto il livello di rumore è il più elevato. Il collegamento in voce non può essere sostituito da dispositivi ottici o da segnalazioni con bandierine.

L'aliante. Prima di ogni volo controllare che il gancio sia mobile anche sotto forte trazione del cavo. Il cavo andrà agganciato solo dopo che il pilota ha confermato che è pronto a partire e che sia stata data autorizzazione al



decollo. Osservare che l'anello di connessione sia posizionato correttamente.

Il momento della partenza. A questo punto il verricellista deve essere informato che l'aliante è pronto a partire. Allo stesso devono essere comunicate tutte le condizioni particolari, p.e. primo volo da solista, aliante carico d'acqua, aliante con flap, ecc. Il verricellista deve accusare ricevuta. Sarà necessario utilizzare una fraseologia standard.

Nel caso misure di emergenza risultassero necessarie durante il decollo, esse devono essere autorizzate dal direttore del lancio, dall'istruttore o dal radiotelefonista.

AIUTANTE ALL'ALA: l'apparente scarsa importanza dello aiutante all'ala non deve trarre in inganno in quanto un comportamento sbagliato può condurre ad un decollo anormale. Durante la corsa di decollo deve tenere l'ala il più possibile orizzontale in modo che il pilota non debba manovrare per livellare le ali.

RULLAGGIO, DISTACCO, SALITA, SGANCIO: dopo il comando di partenza, l'aliante comincia a rullare e la velocità aumenta, il pilota mantiene una normale inclinazione trasversale ed evita che l'aliante si sposti lateralmente.

Al distacco occorre evitare che l'aliante si impenni dando troppa barra a cabrare, la salita deve continuare in normale assetto di volo sino alla quota di 50 metri, alla quale si raggiunge l'assetto di salita ottimale. La barra viene tenuta in posizione normale sino a che l'aliante non raggiunge il momento dello sgancio che avviene azionando più volte la manopola di sgancio.

LA SICUREZZA COMINCIA A TERRA

Si sono verificati incidenti perchè al momento dell'involò l'estremità dell'ala è rimasta intrappolata nell'erba troppo alta. Pertanto per un tratto di 50 metri intorno al punto di decollo l'erba deve essere tenuta bassa ed i cespugli eliminati per una larghezza almeno doppia dell'apertura alare.

Quando si usano verricelli con doppio tamburo, i cavi al punto di decollo devono essere ben separati tra di loro. Il paracadute del cavo non in uso deve essere rimosso.

L'esperienza ha dimostrato che se si passa inavvertitamente sopra un cavo, questo può impigliarsi nel punto più incredibile. Non ci vuole molta fantasia per immaginare che cosa può succedere se il paracadute del secondo cavo, che non era stato rimosso, si trasforma in un «parafreno».

La fase critica si situa nel periodo che va dal momento del distacco dal suolo a quello in cui viene raggiunto il normale assetto di salita. Nel caso insorgano difficoltà in questa fase è necessario un immediato intervento sia da parte del pilota che da parte del verricellista.

Qualora il cavo si allenti è necessario passare immediatamente all'assetto normale di salita e sganciare. La velocità in eccesso deve essere smaltita e l'atterraggio imposto come necessario tenendo presenti le circostanze in cui ci si trova (terreno, vento, quota). Non si deve tentare un atterraggio di precisione, ma badare a compiere un atterraggio in sicurezza, anche se ciò dovesse significare andare fuori campo.

Calo di potenza del verricello o sgancio imposto da un aumento della velocità oltre i limiti di sicurezza. Comportarsi come per la rottura del cavo.

(liberamente tradotto e riassunto dal Bollettino sulla sicurezza dell'Aero Club di Germania, a cura di Roberta)

VENDESI ASW 15b

revisionato a zero ore

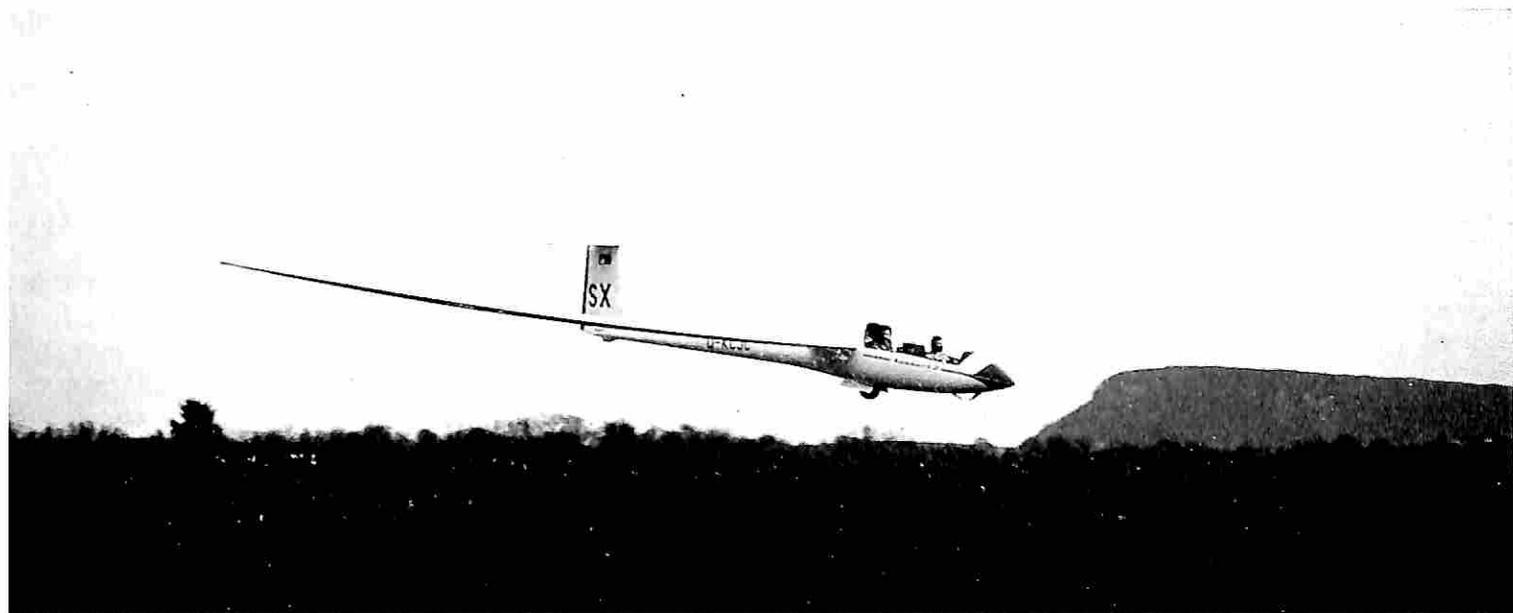
ALIVERTI: tel. 031/27.73.80 - 55.21.08



**accessori
per arredare
il bagno**

inda industria nazionale degli accessori s.p.a.

21032 CARAVATE / Varese - tel. 0332/601151



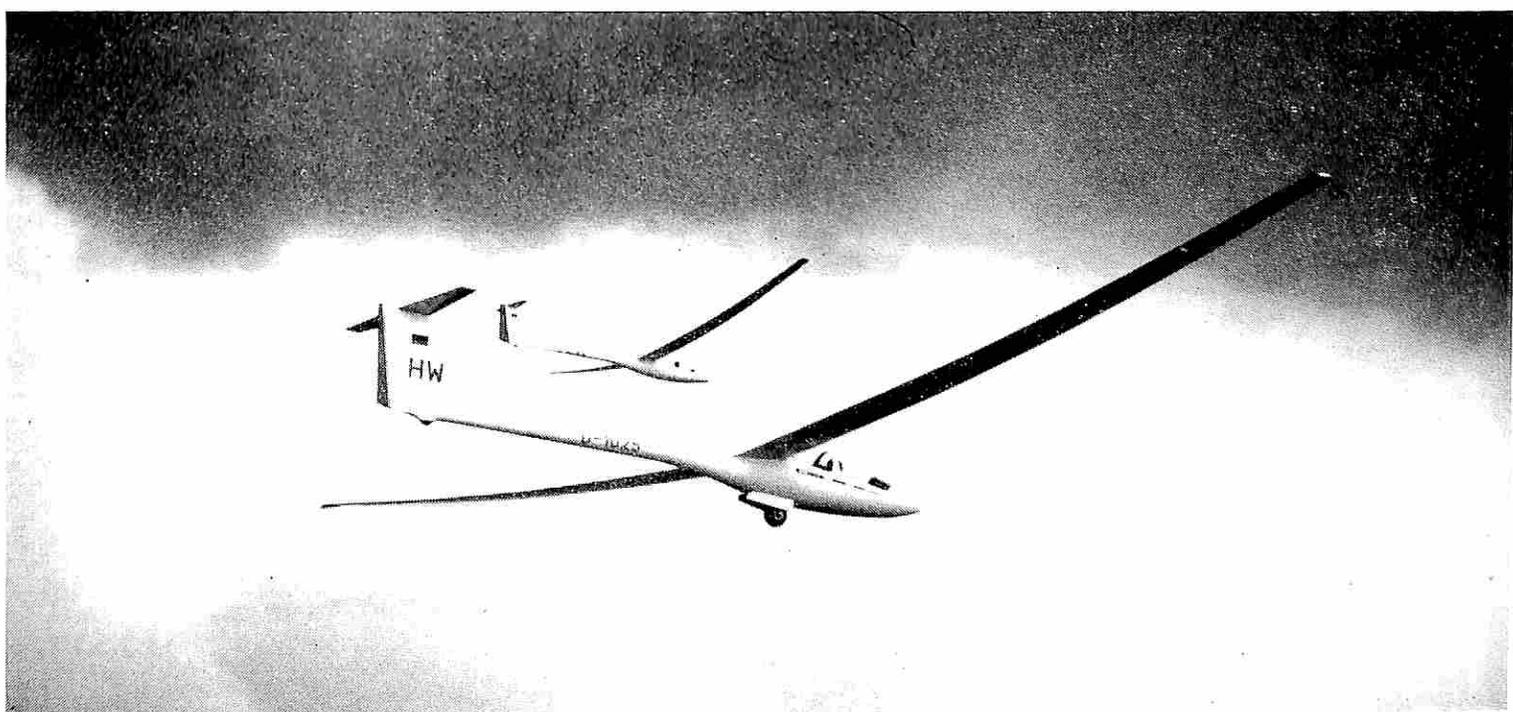
Biposti all'attacco nella Classe Libera

Accanto ai biposti come i Twin Astir e gli ASK 21 normalmente impiegati per la scuola, e quelli di maggiori prestazioni come gli Janus (ed i DG 500 e Marianne, ancora in sviluppo, che copriranno con le diverse versioni le due gamme d'impiego) è sorta improvvisamente la categoria delle prestazioni estreme, uguali o migliori a quelle dei libera, dai quali i due primi esempi derivano.

I nuovi jumbo hanno volato, e Holighaus ha battuto di poco sul tempo la Schleicher, che aveva annunciato per prima la sua mossa in questo settore.

Il 2 maggio ha volato per la prima volta il Nimbus 3D, che ha sostanzialmente le ali del Nimbus e la fusoliera derivata dallo Janus, con un'apertura di 24,6 m (allungamento 36). Il prototipo è già nella versione Turbo, con il motorino ausiliario per lo spostamento ed il rientro. I pesi a vuoto e massimi sono rispettivamente di 460 e 750 kg nella versione aliante puro e 500 e 800 kg nella versione Turbo. L'efficienza dichiarata è «oltre 55».

L'11 maggio ha effettuato il primo volo l'ASH 25 di Schleicher. Nato dopo la promettente esperienza dell'ASW 22-2, versione biposto dell'ASF 22, esso ha nuovi profili sulla parte esterna delle ali, una fusoliera



Ecco due belle foto gentilmente passateci da Peter F. Selinger: sopra il Nimbus 3D, sotto l'ASH 25 e l'ASH 25 MB.

particolarmente leggera derivata dal biposto sperimentale FS 31 dell'Akaflieg di Stoccarda ed è stato sviluppato con la collaborazione di Martin Heide (da cui la H nella sigla) di detta Akaflieg.

L'apertura alare (25 m) e l'allungamento (38,3) sono leggermente superiori a quelli del Nimbus, come pure il peso a vuoto (470 kg), mentre l'efficienza dichiarata è 58.

Il Nimbus ha partecipato nella classe libera alle gare di Hahnweide stracciando tutti nelle tre sole prove disputate. Poi, pilotato da Back, ha volato ai campionati tedeschi di libera rimanendo fuori dai primi posti. In questi sembra invece si sia comportato abbastanza bene l'ASH 25 pilotato da Hans Werner Grosse, il pluriprimatista mondiale ritornato dopo molti anni alle gare.

Rivedremo queste nuove super orchidee come novità più attesa sia agli europei che ai prossimi mondiali, e prevediamo polemiche sul fatto se sia giusto che esse partecipino nella libera con due piloti a bordo (il problema non si poneva fino a oggi, perchè i biposti erano di caratteristiche nettamente inferiori ai monoposti).

Il costo base di queste macchine è elevatissimo (circa 135 mila marchi), però è anche vero che se si considera che si vola in due il costo per occupante equivale a quello di un 15 metri, e da parte di molti si sostiene che ci si diverte molto di più.

Monoposto Allenamento

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



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

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

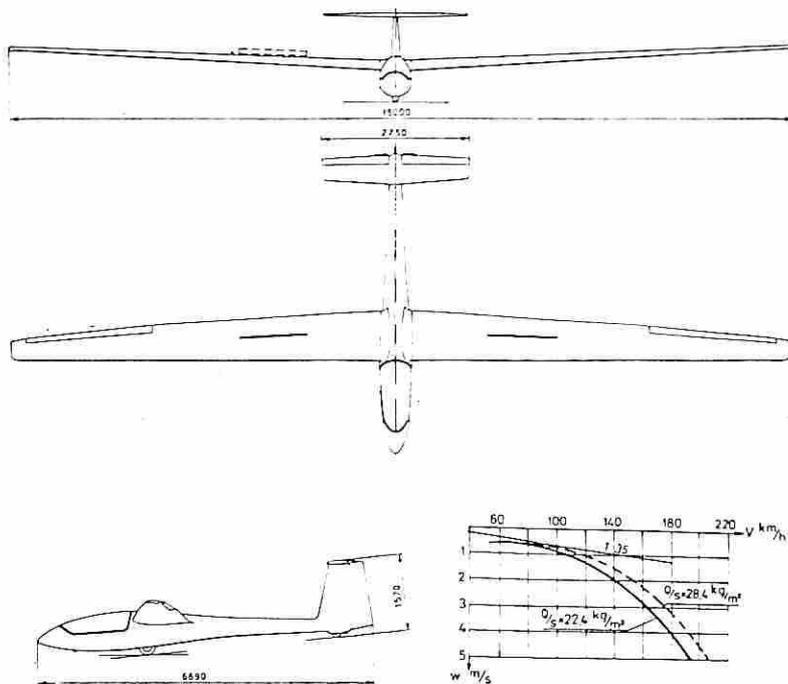
Lo JUNIOR è facile da montare, la sua cabina è estremamente comoda e gli aerofreni sono potenti pur non influenzando sull'assetto di volo al momento dell'estrazione.

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

GIANPAOLO DELL'ORTO & C. sas

Tessuti d'arredamento

SEREGNO (MI) - Via Briantina, 60



Dati tecnici:

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

CERCO

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

V. I. P. - International Gliding Club



INDOOR OR NOT INDOOR, THIS IS THE QUESTION

Avevamo appena finito di sollecitare opinioni intorno al tema di un maggior potere decisionale al pilota sportivo, quando la nostra solerte ed attenta Roberta ci ha passato la traduzione dell'articolo «Rompere o non rompere» apparso su Australian Gliding del dicembre scorso, con l'autorevole firma di Ingo Renner.

Poichè il compito del VIP-CLUB è quello di far circolare le opinioni dei piloti sportivi, riteniamo di fare cosa utile riportare e commentare quanto Ingo Renner scrive, invitando tutti coloro che ci leggono ad inviarci le loro opinioni in proposito. Opinioni che verranno ovviamente pubblicate anche nel testo inglese e che saranno certamente utili anche ai dirigenti del volo a vela internazionale.

E veniamo all'articolo oggetto delle nostre attenzioni: l'Autore inizia dicendo che il volo a vela sportivo ha subito un duro colpo durante i mondiali svoltisi a Rieti in quanto si sono abbandonati i tradizionali luoghi di pianura.

Dopo aver criticato la tardiva applicazione di penalità per atterraggi notturni, inizia un lungo elenco di incidenti accorsi durante gli allenamenti e le gare, per un totale di 22 aianti danneggiati, dei quali sette irricuperabili, i piloti dei quali furono fortunati di non essersi feriti od uccisi.

L'Autore continua dicendo che tutti questi problemi potrebbero essere evitati se i delegati della CIVV facessero uso del senso comune e bandissero il volo a vela in montagna da tutti i futuri campionati mondiali. La CIVV dovrebbe chiedere ai task setter australiani di non dare temi comprendenti i territori delle Alpi australiane, dovrebbe spostare i Campionati Mondiali dell'89 dall'Austria ad un paese di pianura e — sempre la CIVV — dovrebbe richiedere alla SSA di cambiare la zona di Minden con una zona di pianura degli USA.

Renner auspica che la comunità del volo a vela cresca e bandisca il volo a vela in montagna dalle competizioni internazionali, come fece con il volo a vela di durata dopo la seconda guerra mondiale.

Termina dicendo che l'intero mondo del volo a vela guarda verso Benalla. Con tutto il loro cuore i piloti preferiscono correre su un terreno piatto. Soltanto là ottengono un reale confronto tra le diverse tecniche

Remarks and comments on the topic of greater decisional power for the contest pilot had just been requested when I was handed the translation of an article titled «To crash or not to crash that was the question», appeared in Australian Gliding of last December and signed by an authority in the gliding world, that is Ingo Renner.

The task of the Vip Club being to circulate the opinions of the contest pilots, we think it expedient to provide a few excerpts of the mentioned article and to offer a few considerations as to what Ingo Renner writes, inviting all our readers to let us have their observations on the matter. Your comments will be published in the English translation as well, and they will be surely useful for the people leading the international fraternity of gliding.

« ... I see the reason for this debacle in the change from the traditional flat country sites for World Comps to the mountain site of Rieti...

... In one case a pilot landed 1 hr and 15 min after sunset and collected many more points than if he had made a safe outlanding before last light ...

... The organizers of the World Comps woked op to that fact (v.z. flight at night being illegal and dangerous) half-way through the contest and introduced penalty points for all subsequent late landings. It was not until the eighth contest day that penalty points for a night landing were subtracted from a pilot's score. All previous offenders got away with their late landings...

... At the end of this 19th World Championships, 22 gliders were pranged of which seven were written off. Of these latter prangs the pilots were extremely lucky that they were not injured or killed...

... All these problems could be avoided if the CIVV delegates would use some common sense and ban mountain flying for all future World Comps...

Consequently the CIVV would have to require the Australian task setters of the next World Comps 1987 in Benalla not to set tasks into the remote terrain of the Australian Alps.

The World Comps 1989 should be changed from Austria to a flat country and the CIVV should ask the Soaring Society of America to change the venue of the 1991 World Comps from Minden to a flat countryside of the USA...

... I wish that the international gliding fraternity would grow up and ban mountain flying from international competitions as it did with duration flying after the second World War...

dei piloti e le diverse caratteristiche degli alianti. Soltanto sul terreno piatto un pilota non va immediatamente a cercare guai quando vola competitivamente.

Rendiamo omaggio all'autorevole quanto autoritario Autore, poichè però il compito del VIP-CLUB è quello di sollecitare opinioni — che non devono essere necessariamente condivise da tutti e men che meno da noi che cerchiamo solo di promuoverne la circolazione — riteniamo utile fornire qualche motivo di richiamo che serva ad invitare a riflessioni che ben si agganciano al tema già sollecitato: un più ampio potere decisionale al pilota sportivo?

Ed ecco qualche richiamo in proposito:

Nel n. 172 di VOLO A VELA sono state pubblicate alcune tabelle riguardanti i molti «numeri» (non «opinioni») relativi ai Mondiali di Rieti, da queste tabelle possiamo rilevare:

Standard partiti 37, arrivati 36 - volati il 96,8%
dei km assegnati

15 metri partiti 47, arrivati 42 - volati il 91,2%
dei km assegnati

Libera partiti 17, arrivati 17 - volati il 92,4%
dei km assegnati

in totale: partiti 101, arrivati 95 - volati il 93,3% dei
km assegnati.

Conseguentemente riteniamo si possa dedurre che il livello qualitativo dei piloti era molto alto ed anche se l'atterrabilità non era certamente quella tipica della pianura i piloti si sono comportati conseguentemente realizzando, proprio per le loro qualità, alte percentuali di temi portati a termine.

Come sempre accade nei confronti agonistici c'è qualcuno meno attento e qualcuno più o meno fortunato.

Almeno su un punto siamo d'accordo con Ingo Renner — che speriamo non ce ne voglia — quando critica gli atterraggi notturni. Sono da combattere decisamente.

Ribadiamo che si possono combattere efficacemente usando in modo opportuno il barografo ed un severo regolamento.

Nell'inserito contenuto nel n. 174 di VOLO A VELA invitavamo i piloti sportivi a segnalarci quale argomento ritenevano opportuno trattare. Riteniamo che l'articolo di Ingo Renner abbia certamente messo a fuoco un argomento di generale interesse: sia per l'effettiva importanza del terreno di gara, sia per la grande esperienza del pilota che sollecita decisioni in merito.

E' proprio per questo che riteniamo utile promuovere e sollecitare pareri da parte dei piloti sportivi, per migliorare l'informazione sia al centro che alla periferia.

Ripetiamo che potete scriverci in inglese, tedesco, francese e spagnolo.

Cordialmente,

Lorenzo Scavino

... Now the whole gliding world is looking towards Benalla. With all their heart the international competition pilots prefer to race in flat country.

Only there they get the real comparison between the different techniques of pilots and the different design features of the gliders.

Only there in the flat country one is not immediately asking for trouble and accident when racing competitively...

From Australian Gliding - December 1985 »

We pay homage to the authoritative author, but, as the VIP club aim is to promote an exchange of ideas — which must not necessarily be shared by everybody, let alone by us, whose only purpose is to give diffusion to these ideas — we think it advisable to provide some data and hints that can bring about reflections that are tightly tied to the topic of greater decisional power to the contest pilot.

Hereafter there are given a few data on the matter. Number 172 of Volo a Vela published a lot of numbers (just numbers), on the World Championships of Rieti: let us see these tables:

Standard Class: started pilots 37, arrived pilots 36, flown km: 96.8% of assigned km

15 meters Class: started pilots 47, arrived pilots 42, flown km: 91.2% of assigned km

Open class: started pilots 17, arrived pilots 17, flown km 92.4% of the assigned km

Total: started pilots 101, arrived pilots 95, flown km 93.3% of the assigned km.

As a result it can be said that the skill level of the competing pilots was very high and even if the landing possibilities were certainly not those typical of the flat land, thanks to their ability, the pilots succeeded in completing a high percentage of the assigned tasks.

As always happens during competitions, there were some who proved to be less careful or less lucky. At least on one point we absolutely agree with Ingo Renner — who, we hope, will not bear us a grudge — it is when he criticizes late landings.

They are to be positively opposed.

We underline that they can be prevented by means of a suitable use of the barograph and by enforcing strict rules.

In the center page of number 174 of Volo a Vela we invited the contest pilots to let us know what subject they thought advisable to deal with.

We think that the article by Renner has certainly brought into light a topic of general interest, both because the competition area is a matter of real interest, and because the pilot who asks actions in this field is a very experienced and titled pilot.

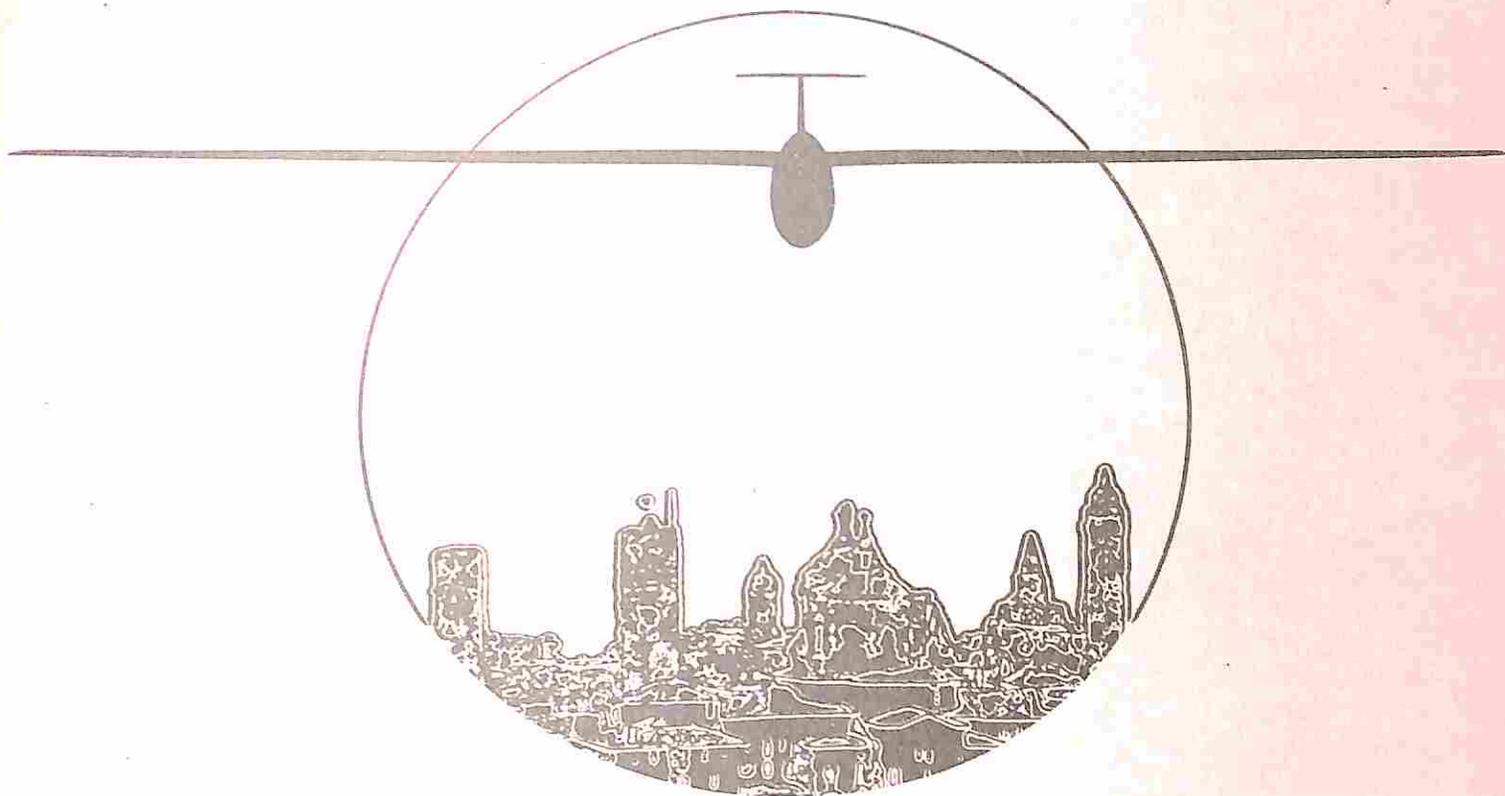
This is exactly the reason why we think it important to request and diffuse the opinions of the contest pilots, to improve information both at the center and at the periphery.

We repeat that you can write in English, French, German and Spanish.

Yours faithfully

Lorenzo Scavino

V A L B R E M B O / 8 6



Sabato 27 Settembre

- ore 9.00 Apertura della mostra statica
- ore 10.00 e 13.30 Dimostrazioni e prove in volo
- ore 10.00 "Alianti & Scienza" 2° Convegno Tecnico Scientifico per il volo a vela
- ore 17.00 Chiusura delle attività di volo
- ore 18.00 Chiusura della mostra statica

Domenica 28 Settembre

- ore 9.00 Apertura della mostra statica
- ore 10.00 Dimostrazioni e prove di volo
- ore 10.00 e 14.00 Proiezioni cinematografiche
- ore 15.00 Esibizioni acrobatiche di alianti, velivoli a motore ed aeromodelli R.C. evoluzioni elicottero scuola.
- ore 18.00 Chiusura.

Funzionerà un servizio di Buffet - Bar -Ristorante

27-28 Settembre - XII^a Mostra mercato internazionale dell'aliante /
Aviazione leggera / Volo libero / Avionica / Attrezzature / Modellismo.

Caro amico,

siamo di nuovo da tempo al lavoro per organizzare il tradizionale incontro di Valbrembo, che come di consueto avrà luogo all'inizio dell'autunno, il 27 e 28 settembre.

Quest'anno i costruttori di alianti promettono di esserci con quanto di meglio hanno da offrire. Non sono tempi di novità sensazionali, ed il progresso avviene a piccoli passi e perfezionamenti continui, ma tutto si muove con un costante miglioramento delle prestazioni, del comfort e della sicurezza. In più la vicinanza dei prossimi Mondiali (Australia, gennaio 1987) fa sì che i prossimi mesi siano un periodo in cui la ricerca del meglio è particolarmente intensa.

Il rapido avvicinarsi dei tipi più competitivi nelle tre classi FAI, che porta i campioni più impegnati a frequenti cambi di alianti, immette sul mercato dell'usato macchine di elevate prestazioni a prezzi particolarmente convenienti, e questa convenienza si ripercuote in giù lungo tutta la scala delle prestazioni. Per questo se la visione delle supermacchine è una gioia per gli occhi, in termini pratici è il settore dell'usato che interessa la maggior parte dei piloti e dei club.

La nuova normativa ha dato slancio al settore degli ultraleggeri, che stanno veramente diventando le biciclette dell'aria: Valbrembo è particolarmente adatta a favorire un contatto con questo settore anche degli appassionati del volo non specialisti.

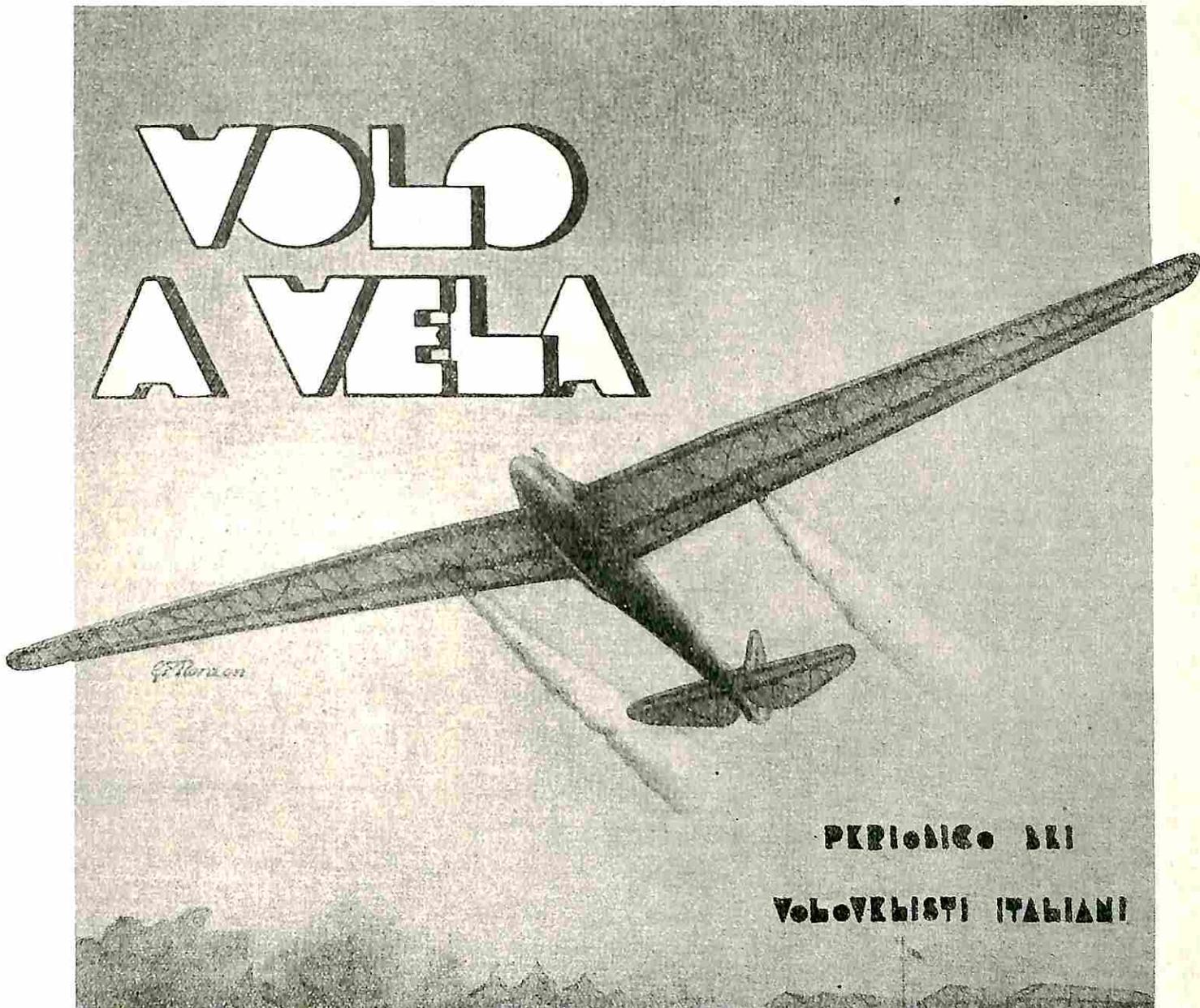
Il successo del convegno scientifico dell'anno scorso ci incoraggia a persistere con questa iniziativa: stiamo contattando relatori di valore che tratteranno argomenti di estremo interesse scientifico e pratico nella prima giornata della mostra.

Non ci sarà da annoiarsi, e certamente tornerete a casa contenti.

Arrivederci dunque a Valbrembo, anche con mogli e bambini che troveranno come passare il tempo per conto loro.

Valbrembo, luglio 1986

GLASFASER ITALIANA



La realizzazione di questa ardita concezione, che sino a qualche anno fa poteva apparire come il sogno di una fantasia audace, sarà presto una palpitante realtà.

LA PROPULSIONE A REAZIONE SARA' IL NUOVO MEZZO DI LANCIO CHE DARÀ ALL'ALIANTE LA SUA INDIPENDENZA

Umberto Nannini ha scritto per noi l'articolo che segue sulla possibilità di rendere del tutto autonomo il volo dell'aliante veleggiatore, lanciandolo mediante un sistema di propulsione a reazione. I progressi conseguiti all'estero nelle applicazioni pratiche del volo senza motore e, in particolare, l'importante contributo fornito da J.A.T.O. per facilitare l'involo degli apparecchi a motore o sovraccarichi o partenti da campi ristretti e seminati di ostacoli, ci fanno ritenere che le prospettive disegnate da Umberto Nannini nel suo articolo potranno realizzarsi presto e consentire al volo senza motore possibilità fin qui non sperate.

Si sa che il punto debole dell'attività velovelistica sta appunto nel fatto che il lancio dell'aliante, fino ad oggi, deve effettuarsi con mezzi estranei all'aliante stesso. Questa mancanza di autonomia nel decollo limita grandemente le possibilità di uso dei velivoli senza motore. Per questo ci associamo di cuore a Umberto Nannini nell'auspicare che gli studi e gli esperimenti intorno al nuovo sistema di lancio vengano affrettati e conducano presto a risultati concreti.

È indiscusso che il volo a vela, specie dopo l'adozione del rimorchio aereo, ha ottenuto risultati eccellenti.

Muniti unicamente delle loro alte caratteristiche aerodinamiche e di una perfetta dotazione di strumenti di bordo, affidati all'arte di espertissimi piloti, alianti di varie nazionalità, nei cieli di tutto il mondo hanno raggiunto quote prossime alla stratosfera, percorso distanze superiori ai 700 km, collegato intenzionalmente punti distanti centinaia di km, valicato catene alpine.

I risultati sono in verità straordinari, e purtuttavia non v'è ragione di essere totalmente soddisfatti. L'aliante è tuttora incapace di prendere l'involo e di raggiungere da solo le quote di veleggiamento, ed è questa una lacuna scerissima che annulla in certo senso gran parte delle sue brillanti capacità.

Se esaminiamo le tappe che segnano le pietre miliari dell'incessante progredire del volo a vela constatiamo che i risultati di gran lunga più importanti sono stati ottenuti da quando, con l'adozione del rimorchio aereo, l'aliante ha potuto rapidamente raggiungere le quote di veleggiamento e sfruttare tutte le ore ve-

leggibili della giornata. Se ne conclude che il rimorchio ha reso un eminente servizio alla causa del volo a vela moltiplicando le possibilità di veleggiamento e facilitandone l'inizio.

Nel tempo stesso osserviamo che i progressi nelle strutture aerodinamiche e dei velivoli e quello nella tecnica dei piloti, non hanno avuto uguale riscontro per quanto riguarda la capacità dell'aliante di risolvere, coi soli propri mezzi, il problema dell'involo e della salita sino a quota di veleggiamento.

La opportunità di svincolare l'aliante dalla schiavitù del rimorchio aereo, com'è naturale dato il senso pratico di quei popoli e le loro maggiori disponibilità di mezzi, è stato specialmente sentito in Inghilterra e in America del Nord, dove più che in altri paesi non sono mancati i tentativi di realizzare dei motori veleggiatori; vale a dire alianti muniti di motore di potenza sufficiente per iniziare il volo e portarsi a quota di veleggiamento.

Anche in Germania e in altri paesi veloveli-



Il tipo di fusoliera del famoso aliante veleggiatore « Cirrus D. 30 » è particolarmente adatto per l'applicazione del razzo propulsore.

sticamente progrediti non sono mancate le realizzazioni di alianti moto-veleggiatori, ma senza ottenere risultati considerevoli. Ricordiamo un tentativo di motorizzare il notissimo Grunau-baby conclusosi in un medio e ibrido. Evidentemente un modesto veleggiatore come il Grunau non poteva permettersi il lusso di appesantirsi di un motore e di un'elica senza pregiudicare le sue già modeste capacità di veleggiamento. E potremo citare altri esempi che dovrebbero convincerci dell'insuccesso della formula e della inopportunità di seguire ad insistere in questa direzione.

Pur ammettendo che i risultati ottenuti non sono molto incoraggianti siamo convinti invece che il mancato successo dipenda non tanto da difficoltà tecniche, che però non vogliamo sminuire, quanto dallo scarso interesse prestato al problema e dai pochi studi compiuti per risolverlo.

La partita si deve pertanto considerare tuttora aperta, e perché siamo altrettanto fermamente convinti che il volo a vela deve liberarsi dalla pesante schiavitù dei vari sistemi di lancio pena l'inevitabile decadimento della sua nascente popolarità.

Sappiamo tutti che l'applicazione di un motore ad un aliante comporta sacrifici e rinunce incidendo tanto sul costo quanto sulle caratteristiche aerodinamiche, ed è per questo che il moto-veleggiatore non ha molti amici e cultori; arriviamo tuttavia a credere che per lo sviluppo del volo a vela sia ancora da preferirsi una macchina di caratteristiche non eccezionali, ma capace di partire e far quota da sola, ad un veleggiatore di altissima classe che debba dipendere da altri mezzi per poter sfruttare queste sue eccelse doti.

Chi ha assistito a grandi gare di volo a vela come le ultime della Wasserkuppe, si è reso conto del grave onere rappresentato dal ricupero di numerosi alianti che alla fine della giornata avevano atterrato a distanze comprese fra i 200 e 400 km.

Riflettendo sulla imponente quantità di mezzi e di uomini mobilitati per degli alianti che si erano permessi di superare gratuitamente considerevoli distanze, vale la pena di chiedersi se il volo a vela sarà costretto inesorabilmente a ricorrere ad una bardatura enormemente dispendiosa per il ricupero in volo o con automezzi, o se piuttosto non sia necessario studiare a fondo le possibilità di liberarsene e di snellire tutta l'organizzazione.

Oggi meglio di ieri, l'industria motoristica è in grado di realizzare motori di modesto ingombro, relativamente leggeri e capaci di dare i 18-20 hp necessari per l'involo, e in grado di imprimere all'aliante una velocità di salita dell'ordine di circa 2 metri al secondo, più che sufficienti per raggiungere in pochi minuti la quota utile per l'inizio del veleggiamento. Né deve essere difficile realizzare eliche che possano assumere, in posizione di riposo, l'assetto a bandiera o addirittura elinarsi in opportuno alloggiamento, e anche di compiere l'operazione inversa, oltre ad avere la messa in moto da bordo e in volo. Tentativi del genere sono stati compiuti e con esito discreto, devono soltanto essere perfezionati e diffusi.

Occorre però una buona volta affrontare il problema ex novo e cioè non ricorrere ad adattamenti che risentendo troppo di compromesso non si prestano a soluzioni razionali del problema. Un buon motore-veleggiatore deve essere progettato come tale sin dall'inizio e non costituire una più o meno felice trasfor-

mazione di un veleggiatore al quale è stato applicato il gruppo moto propulsore.

Ma è proprio detto che soltanto con l'applicazione del gruppo moto propulsore si possa realizzare la desiderata, necessaria, indipendenza dell'aliante?

E perchè non ricorrere alla applicazione di cariche di lancio o per meglio intenderci alla propulsione a reazione?

Con questa innovazione, che sappiamo applicata ad apparecchi sovracarichi per facilitarne l'involo, tanto gli alleati quanto i tedeschi hanno ottenuto risultati pratici. Anche su aeromodelli sono state compiute di recente esperienze da parte di aeromodellisti friulani, mentre non ci consta che si sia già fatto qualcosa di concreto con veleggiatore. (È vero che anche in Italia parecchi anni or sono venne eseguita una prova di lancio su un aliante ma dato l'esito negativo non possiamo tenerne alcun conto.)

Per quanto scarsa sia l'esperienza in materia siamo convinti che il lancio e la salita di alianti mediante la propulsione a reazione ottenuta bruciando cariche apposte o razzi, appartenga all'ordine delle cose possibili, ma non siamo altrettanto sicuri che il sistema, a causa del suo modesto rendimento, possa risolvere facilmente il problema della indipendenza dell'aliante.

Quello del rendimento è uno dei più gravi, se non il maggiore, degli ostacoli che si potrebbero frapponere alla diffusione del nuovo mezzo di lancio, per tacere di altre incognite di ordine pratico; vogliamo tuttavia attirare l'attenzione degli appassionati e degli studiosi su un problema che sarebbe errore trascurare anche se non si presenta con rosee prospettive.

Poichè conosciamo lo spirito avventuroso dei nostri piloti vogliamo dire loro una parola ammonitrice. In passato si sono commessi troppi errori, lamentate sciagure in misura superiore anzi sproporzionata ai risultati tecnici conseguiti, proprio per la diffusa leggerezza con la quale il lancio degli alianti venne affrontato da parte di elementi tecnicamente impreparati e talvolta incoscienti. Ora se il lancio con cariche di esplosivi può significare un passo verso la soluzione di un grave problema, è anche verosimile che l'innovazione presenti dei pericoli dei quali sarà opportuno tenere conto.

Il C.V.V. del Politecnico di Milano che tante prove di serietà e di capacità ci ha dato, dovrebbe compiere gli studi e gli esperimenti necessari e diffonderne i risultati attraverso la stampa specializzata e la F.I.V.V.

Dobbiamo assolutamente evitare le conseguenze dei pericolosi entusiasmi, le prove di empirici e tendere invece a disciplinare l'uso del nuovo mezzo di lancio al fine di trarne soltanto benefici.

Senza voler uscire dai limiti che ci siamo imposti in queste note, riteniamo si dovrebbe giungere alla realizzazione di cariche capaci di imprimere per qualche minuto una spinta atta a lanciare l'aliante, a velocità sopportabili e senza eccessive accelerazioni, quindi opportunamente dosate nel tempo, in modo di ottenere una salita rapida ma non troppo diversa da quella che si ottiene con una buona venticellata.

Il nuovo sistema, che dovrebbe essere idoneo per qualsiasi formula architettonica del velivolo, giustificherà certo, per gli innegabili vantaggi di sicurezza e di ordine pratico, un maggiore incremento a costruzioni a trave, oppure a fusoliera ma del tipo del notissimo D. 30 « Cirrus », che sembra prestarsi agevolmente ad applicazioni del genere.

Nel caso di applicazione di cariche sotto le ali non riteniamo impossibile, a carica consumata, l'abbandono degli involucri a volontà del pilota, riportando in tal modo il veleggiatore alle comuni condizioni d'ingombro e di peso.

Dato il suo basso rendimento, tanto più accentuato alle piccole velocità, sarà opportuno adottare la propulsione a reazione su alianti in grado di sopportare le più alte velocità possibili e dare la preferenza a lanci combi-

nati coi vecchi sistemi, preferibilmente verricello o rimorchio con automobile, in modo di fare intervenire la spinta a reazione nella fase di maggiore velocità e quota, ottenute coi tradizionali sistemi.

Ammettendo ad esempio che un aliante autorimorchio abbia raggiunto 300 metri di quota, la tempestiva accensione del razzo dovrebbe fargli proseguire la salita sino a 500 metri, più che sufficienti per iniziare, in condizioni favorevoli, il veleggiamento.

Considerando che il veleggiatore in questione pesi 300 kg., abbia una efficienza di 20, salga con una velocità di 20 m./sec., per compiere i rimanenti 500 m. di salita dovrebbe impiegare circa 25 sec. e la spinta necessaria è di circa 200 kg.

Supponiamo di realizzare una velocità di scarico dei gas dall'ugello del propulsore a reazione di circa 2.000 m./sec. (valore già abbastanza elevato); applicando l'equazione fondamentale della propulsione a razzo si ha:

$$f = m \cdot V$$

dove: f = forza di propulsione necessaria = 200 kg. circa; t = durata della propulsione = 25 secondi; m = massa dell'esplosivo che occorre bruciare in kg. massa; V = velocità dei gas di effluvio in m./sec.

Ricaviamo la massa di esplosivo necessaria:

$$m = \frac{f \cdot t}{V} = \frac{200 \cdot 25}{2000} = 2,5 \text{ kg. massa}$$

Il peso di esplosivo necessario è:

$$p = m \cdot g = 9,81 \cdot 2,5 = 24,5 \text{ kg.}$$

Queste, grosso modo, le indicazioni di un semplice calcolo. Esse sono, per quanto incomplete, sufficienti per portare su un terreno pratico le possibilità del nuovo sistema che appartengono all'ordine delle cose realizzabili, ma per ragioni di economia tuttavia lontane dai nostri desideri. Un comune esplosivo costa oggi circa 125-150 lire al kg., e se si considera che l'esplosivo non è tutto, ne abbiamo a sufficienza per considerare il nuovo mezzo ancora troppo costoso.

Non è però il caso di allarmarsi, con lo studio ed esperienze pratiche, con l'impiego di combustibili a più alto potere calorifico o l'adozione di apparati appositi si dovrebbe ottenere e si otterrà il necessario miglioramento del rendimento o una maggiore economia. A tale scopo non dovrà essere trascurata la esperienza in atto per la propulsione a reazione di velivoli veloci, che per quanto possa sembrare interessante un campo lontanissimo dal nostro, potrà ugualmente essere utile.

Sarebbe in ogni caso opportuno che in un domani non lontano la F.I.V.V. raccogliesse i risultati delle esperienze compiute dall'Ente più indicato e le rendesse di dominio pubblico affidando poi a Ditte specializzate il compito di realizzare le cariche di lancio e di cederle ai gruppi.

Crediamo che in tal modo si potranno evitare più facilmente i pericoli dell'empirismo e nel tempo stesso facilitare i gruppi anche dal lato economico.

Il nuovo mezzo di lancio sarà forse in grado di dare all'aliante la sua indipendenza e di schiuderli nuovi orizzonti, in questa convinzione vogliamo sperare che in attesa di ridare la libertà alle nostre pacifiche ali incatenate dalle clausole dell'armistizio, i tecnici e gli studiosi affrontino seriamente il problema e lo risolvano.

UMBERTO NANNINI



**AVIATORI!
APPASSIO-
NATI DEL
VOLO!**

sul

“Corriere dell'Aria”

sono trattati tutti i vostri problemi
Abbonatevi! L. 600 per 52 numeri.
Conto Corrente Postale N. 3/1928
intestato al “Corriere dell'Aria”
Corso Garibaldi, 117 - MILANO

VOLO A VELA

Periodico dei Volovolisti Italiani
Aderente all'Associazione Culturale Aeronautica
Direttore responsabile: **PLINIO ROVESTI**

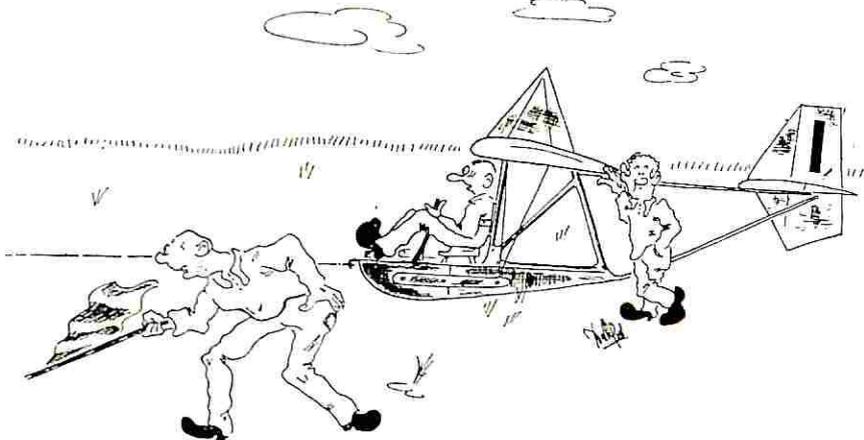
DIREZIONE - AMMINISTRAZIONE - PUBBLICITÀ
SESTO CALENDE (Varese)

Un numero L. 20,- - Arretrato L. 25,-
Abbonamento annuo L. 210,-

Imparate a volare con me

Lezione I - L'aliante

L'aliante, di cui ci si suole servire nelle scuole per iniziare il tirocinio degli allievi, è un apparecchio di struttura semplice e solida, costituito nella sua ossatura essenziale da un sistema di travi disposte a forma di triangolo. Sul davanti è il posto del pilota, sul sommo sono montate le ali, sulla parte posteriore i timoni. Questo apparecchio, creato per l'insegnamento elementare della tecnica del volo, ha un nome molto conosciuto sui campi e nelle scuole di volo: « Zögling », termine tedesco che significa « scolaro ». La sua sagoma è piuttosto tozza, la sua costruzione rudimentale, le sue doti aerodinamiche molto modeste: pure, sono in esso tutte le parti e gli organi che costituiscono la struttura essenziale di qualsiasi aeroplano e, non ostante il suo aspetto primitivo e le scarse risorse che può offrire, esso, in moltissimi casi, è stato la prima ala di cui si son valse quegli audaci volatori che superarono poi, fatti più arditi e più esperti, i confini dei continenti e degli oceani e violarono i misteri della strato-sfera. Innumerevoli giovani devono a questo glorioso veterano delle scuole di volo senza motore il brivido indimenticabile del primo distacco dal suolo, del primo tuffo nell'azzurro. Vogliategli dunque bene anche voi, o giovani che vi ripromettete d'imparare la scienza del volo, e rammentate che questo modesto trabiccolo ha da svelarvi molti segreti, che vi saranno utili assai quando, divenuti ormai valenti, chiederete ad ali più lievi, più agili, di farsi strumenti più idonei all'audacia dei vostri sogni.



Impressioni dal vero del compianto volovelista modenese Raimondo Dalla Costa.

capitale importanza per l'aliante, vogliamo dire il timone di direzione (o di rotta) e quello di profondità (o di quota). Il primo è costituito da una superficie mobile, disposta verticalmente e assicurata, mediante cerniere, all'impennaggio verticale; il secondo è costituito da due superfici mobili, disposte orizzontalmente ed assicurate, mediante cerniere, all'impennaggio orizzontale. Come il nome stesso lascia intendere, il primo di questi organi ha lo scopo di consentire al pilota di guidare il velivolo nella direzione desiderata, il secondo ha lo scopo di permettergli di farlo salire o discendere secondo il suo bisogno o il suo piacere.

S'intende facilmente che ha importanza fondamentale, per chi aspira a volare, conoscere il funzionamento di questi due organi. Il timone di direzione viene manovrato per mezzo di una pedaliera che si trova nella parte anteriore della fusoliera e sulla quale poggiano

la necessità di imprimere ai treni ed agli autoveicoli correnti a forte velocità una inclinazione analoga, onde impedir loro di sbandare e di uscir di strada: la qual cosa avverrebbe certamente, in obbedienza ad una nota legge fisica, senza quella precauzione. Orbene, allo stesso modo occorre nella virata inclinare opportunamente l'aliante verso il centro della virata stessa per evitarne lo sbandamento, ossia (come si dice nel gergo aeronautico) la « scarrocciata », o anche, con parola davvero poco elegante, la « derapata ».

Il timone di profondità viene messo in funzione mediante quella medesima leva di comando che, come già dicemmo, mette in funzione gli alettoni. Se il pilota tira quella leva verso di sé, determina una rotazione verso l'alto del timone di profondità; l'aria che lo investe durante il volo, obbliga con la sua forza la coda dell'aliante ad abbassarsi ed a rialzarsi, per contrario la prua. Se ne ha come effetto che l'apparecchio sale. Questa manovra, in quel gergo aeronautico che spesso ripetiamo perché deve divenir familiare ai nostri lettori che non siano ancora consumati piloti, dicesi « cabrare », e l'effetto di essa « cabrata ». Se invece il pilota spinge la leva in avanti, il timone di profondità ruota verso il basso, e l'aria che lo investe determina l'alzarsi della coda del velivolo e l'abbassarsi della prua. Se ne ha come risultato che l'apparecchio discende. Questa manovra dicesi « picchiare », e l'effetto di essa « picchiata ».

Riassumendo, le manovre fondamentali per il governo di qualsiasi velivolo, dal più modesto libratore al potente aeroplano, sono:

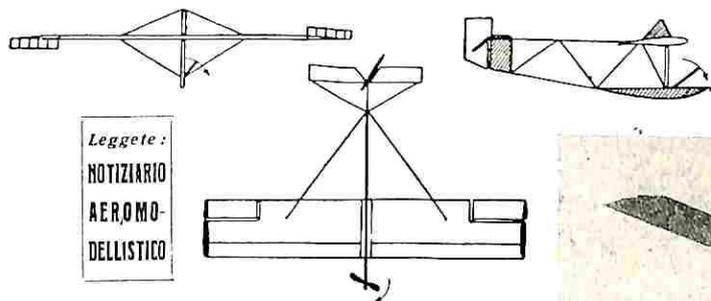
a) manovra del timone di direzione, che si effettua dando piede destro, se si vuol girare a destra, e piede sinistro se si vuol girare a sinistra;

b) manovra degli alettoni, che da sola ha per risultato di far inclinare l'aliante dall'una o dall'altra parte e che nella virata si effettua in concomitanza con quella del timone di direzione, spostando la leva di comando verso destra, se si dà piede destro, o verso sinistra, se si dà piede sinistro;

c) manovra del timone di profondità, che si effettua tirando la leva verso di sé, quando si vuole salire, e spingendola in avanti, quando si vuole discendere.

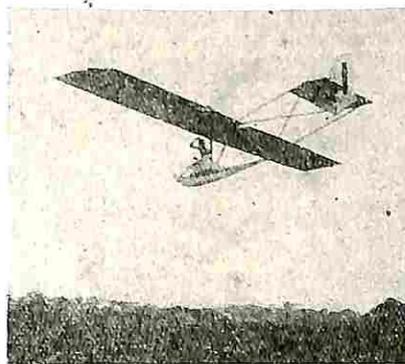
Chiudiamo questa prima lezione con una avvertenza importante: tutte le suindicate manovre vanno eseguite con un'azione lenta, uniforme, dolce, se si vuole che il volo riesca elegante e, soprattutto, sicuro. Le manovre improvvise e violente, oltre a rendere il volo sgraziato e disuguale, possono determinare seri pericoli, che ogni pilota di buon senso deve, per il bene suo e degli altri, evitare. (Continua)

PLINIO ROVESTI



Leggete:
NOTIZIARIO
AEROMODELLISTICO

La leva di comando agisce sul timone di quota e su gli alettoni; la pedaliera agisce sul timone di direzione.



... questo modesto trabiccolo ha da svelarvi molti segreti...

Ebbene, incominciamo dunque col fare conoscenza dei vari organi dell'aliante libratore — organi che sono sostanzialmente identici in ogni tipo di aeroplano — per renderci conto del loro funzionamento e degli effetti che producono nella condotta del volo.

Noi non vogliamo fare ai nostri lettori il torto di credere che essi ignorino la funzione fondamentale che, in ogni velivolo, hanno le ali. Anche chi non abbia mai aperto un trattato di fisica o di aerotecnica sa che le ali hanno la funzione essenziale di sostenere il velivolo stesso in volo. Infatti, contro la loro superficie in movimento viene ad esercitarsi una forza, costituita dalla reazione dell'aria, la quale contrasta l'azione della forza di gravità.

Passiamo ora a dire di quelle parti del velivolo che possono venir dal pilota governate secondo il suo piacere e secondo le esigenze del volo.

Richiamiamo l'attenzione dei nostri lettori su quella parte posteriore delle ali, verso le estremità, che non è fissa, ma mobile, e che prende il nome particolare di « alettone »: alettone destro o alettone sinistro, con l'avvertenza che tali denominazioni vanno riferite alla destra o alla sinistra del pilota seduto al posto di comando. Gli alettoni sono manovrabili per mezzo di una leva (in gergo aeronautico è detta, con parola francese, « cloche ») posta davanti al pilota. Spostando la leva di comando verso destra, si determina l'alzarsi dell'alettone di destra e l'abbassarsi contemporaneo di quello di sinistra; il contrario accade spostando la leva di comando verso sinistra. La manovra degli alettoni ha per risultato di far inclinare l'aliante in volo dall'una o dall'altra parte.

In coda sono collocati due organi di

i piedi del pilota. Spingendo in avanti l'uno o l'altro piede (la qual manovra, in gergo aeronautico, si indica appunto con la locuzione « dar piede destro o sinistro »), si determina la rotazione del timone di direzione dalla parte del piede avanzato: se ne ha come conseguenza che l'aria, facendo forza su quella superficie, obbliga la coda del velivolo a spostarsi in senso opposto, mentre la prua si volge dalla stessa parte verso cui è stato dato piede. In parole più spicce, dando piede destro, l'aliante si volge verso destra, dando piede sinistro, si volge verso sinistra. Nella virata vera e propria, però, questa manovra deve accompagnarsi sempre con l'altra, studiata più sopra, degli alettoni, ottenuta spostando la leva di comando dalla parte stessa verso cui si dà piede.

Perché? — chiederà qualche lettore.

Perché — rispondiamo — una « virata » non può riuscire bene se non si inclina il velivolo dalla stessa parte verso cui s'intende virare. Avete notato che nelle curve le linee ferroviarie o le strade automobilistiche sono inclinate verso il centro della curva stessa? Senza dubbio. E sapete anche come la ragione di quella inclinazione stia appunto nella ne-

AEROPICCOLA

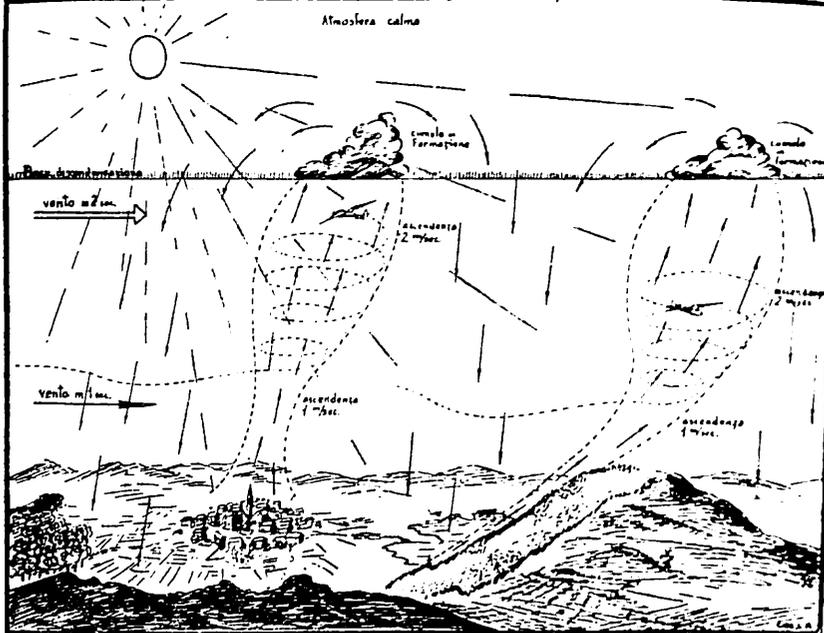
TORINO - CORSO PESCHIERA, 252 - TELEF. 31-678

Disegni - Parti Staccate - Modelli Vari - Motori a Scoppio - Balsa - Elastico Americano.

TUTTO PER L'AEROMODELLISMO
a prezzi imbattibili

AEROMODELLISTI!

Richiedeteci il listino illustrato N. 3 inviando L. 10.— Non indugiate!



Origine delle correnti termiche di condensazione.

IL VOLO SENZA MOTORE

III puntata

Ci conviene, prima di procedere oltre nel nostro studio elementare sul volo senza motore, soffermarci alquanto a dire di quelle correnti aeree ascendenti, che sono le invisibili e potenti amiche del pilota veleggiatore, il quale deve ad esse le proprie conquiste.

Il volgo profano non conosce, tra i moti dell'aria, altro che quelli orizzontali, cioè i venti, il cui soffio, ora blando ed ora violento, ora foriero di procelle ed ora rasserente invece il cielo turlato, si fa sentire, più o meno, ogni giorno. Ma i venti non sono i soli moti di cui palpiti il mare dell'atmosfera. Altri palpiti fan viva la massa aerea. Dal basso all'alto e dall'alto al basso, è un continuo scambio di masse d'aria che, quali fiumi invisibili e silenziosi, salgono e scendono, determinando una circolazione che non conosce riposo e che rinnova continuamente la atmosfera in cui viviamo. Senza quel continuo rimescolamento, l'aria stagnante cesserebbe di essere elemento di vita e si farebbe generatrice di morte. Ebbene, questi moti verticali dell'aria prendono appunto il nome di correnti ascendenti e discendenti.

Essi non sono però tutte della stessa natura. I meteorologi, infatti, sogliono parlare di correnti termiche e di correnti dinamiche, a seconda appunto che la loro origine va ricercata o nel diverso grado di riscaldamento delle masse d'aria o nell'urto di masse d'aria in movimento orizzontale contro un ostacolo esteso, che ne devia il cammino verso l'alto. Vediamo di chiarire per i profani queste diverse denominazioni e, soprattutto, le cose che vogliono significare.

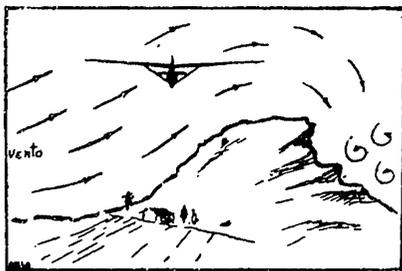
Le correnti ascendenti di natura termica hanno origine dal fatto che, durante il giorno, le masse d'aria, sovrastanti certe zone di terreno, sono suscettibili di un grado di riscaldamento maggiore di quello subito da altre masse contigue. La sabbia, la roccia, il suolo nudo, le aree folte di case, si riscaldano di più, e perciò irradiano più calore dei campi, dei boschi, degli acquitrini. Il diverso grado di riscaldamento determina squilibri nella pressione atmosferica, che si traducono in moti verticali delle masse d'aria: moti ascendenti sulle zone più calde, moti discendenti sulle zone più fredde.

Son queste le correnti termiche. Naturalmente, per il volo senza motore interessano soltanto le correnti termiche ascendenti, in quanto queste solo possono aiutare l'alante a scalare i cieli. La loro velocità può toccare anche i sei metri per minuto secondo; il che significa la possibilità teorica, per un alante, di sollevarsi dal livello del mare al vertice del Monte Bianco in meno d'un quarto d'ora. La loro corsa verso l'alto non è però illimitata, ma si arresta quando la temperatura della colonna d'aria in movimento ha raggiunto la stessa temperatura dell'aria che costituisce l'ambiente. Saper trovare queste correnti ascendenti, saper mantenersi in volo dentro il loro ambito, «on le condizioni indispensabili per il pilota di volo a vela, che voglia arrivare alto e lontano.

Senonchè ci si può domandare: — Come può il pilota d'alante scoprire queste sue po-

ienti ma invisibili amiche? Deve, forse, attendere che esso gli si rivelino solo per un caso propizio?

No. Vi sono dei criteri sicuri che consentono di riconoscere a tutta prima dove il pilota d'alante può trovare correnti termiche ascendenti. Il primo e più elementare criterio, che deriva direttamente da quanto s'è detto circa l'origine di queste correnti, consiste nell'osservazione del terreno che si sta sorvolando, per distinguere in esso le zone aride da quelle umide. Infatti, per l'azione calorifica del sole, si determinano durante il giorno correnti ascendenti dai luoghi aridi e correnti discendenti sui luoghi umidi; quando l'azione calorifica del sole diminuisce sul far della sera, o cessa del tutto durante la notte, si ha l'inversione della situazione termica, così che si determinano correnti discendenti sulle superfici aride, divenute ormai fredde per aver irradiato tutto il calore ricevuto, dal sole, e correnti ascendenti dalle superfici umide, le quali irradiano durante la notte la grande quantità di calore, che hanno assorbito durante il giorno. Al volo veleggiato interessano però soprattutto le correnti termiche diurne, perchè assai più intense e più facilmente reperibili di quelle notturne.



Corrente dinamica di pendio.

Un altro criterio per riconoscere la presenza di correnti ascendenti di origine termica si ha nella osservazione delle nubi. Tra i tipi di nubi classificati dai meteorologi uno ve n'è, facilmente riconoscibile per i suoi ben definiti caratteri, che ha grande importanza per il volo veleggiato, proprio perchè esso rappresenta il punto d'arrivo di una corrente termica ascendente: vogliamo dire il « cumulo ». Frequente nelle giornate molto calde, esso suole elevare sopra una base appiattita di tinta scura le sue cupole candide e splendenti, spesso elevate a spettacolose altezze. Sotto la sua base è tutto un fervore di aria calda che sale; e il pilota d'alante che, lungo il suo cammino, riesca ad entrare nel cilindro da essa formato, e che ha la sua base sul suolo e la sua cima nel cumulo, ha trovato il mezzo di portare la sua ala fino al cuore della nube.

Ma il cumulo non è la sola nube amica del volo a vela: altre ve ne sono, che la meteorologia e l'esperienza insegnano a riconoscere e che qui, dati i limiti imposti a questa sommaria trattazione, non possiamo indugiarcia a descrivere. Non possiamo però esimerci dal far menzione di quei nubi forieri di pioggia e di quei fronti temporaleschi che, non solo

offrono al pilota volovelista la possibilità di salire molto in alto per virtù di quelle correnti termiche che innanzi ad essi fervono, ma gli offrono altresì la possibilità di volare lontano, poichè quelle nubi, quando sono di origine ciclonica, camminano e possono portare con sé l'alante che ad esse si affida.

Veniamo, ora, a dire delle correnti dinamiche. Le quali sono l'effetto delle profonde modificazioni che estesi ostacoli naturali — quali sogliono essere le catene montuose e le alte coste marine — imprimono alla direzione ed alla velocità del vento che talora le investe. Monti ed alte coste marine rappresentano per le correnti d'aria orizzontali un ostacolo che ne impedisce il libero fluire, analogo a quello che una diga rappresenta per una corrente d'acqua. Sia nell'uno che nell'altro caso, la corrente, non potendo retrocedere né potendo aggirare l'ostacolo perchè molto esteso, sarà costretta a superarlo, cioè a salire: a salire tanto più su, quanto più alto è l'ostacolo; a salire tanto più veloce, quanto più grande è la sua forza.

Orbene, il vento che investe una catena montuosa o un'alta costa marina subisce una deviazione verso l'alto, il cui andamento è in stretto rapporto con l'asperità, l'altezza, l'estensione del pendio. L'alante che venga a trovarsi là, dove il vento incontra la montagna o la costa, ha la possibilità di salire molto più della cima di quella, giacchè — come hanno potuto accertare i cultori di meteorologia — le correnti che si determinano per questi urti sogliono toccare altezze pari a quattro volte l'altezza geometrica del pendio.

Molto altro ci sarebbe da dire sulle correnti ascendenti, sia di natura termica che di natura dinamica, se si volesse, non dico esaurire l'argomento, ma anche solo esporne quel tanto che ogni volovelista deve sapere. A noi, però, basterà per ora il cenno che se n'è fatto, convinti come siamo che quei nostri lettori, i quali han voglia davvero di volar alto e lontano, vorranno a suo tempo saperne molto di più e perciò non mancheranno di dedicarsi ad uno studio serio della scienza meteorologica, da cui verrà loro tanto lume per conoscere i fenomeni dell'atmosfera e le leggi che li governano.

(Continua)

Pierre

CRONACHE

MILANO.

L'11 febbraio 1946 si è costituito in Milano, con sede in Piazza Leonardo Da Vinci, 32 — presso il R. Politecnico — il Circolo Politecnico del Volo (C.P.V.), libera associazione fra studenti e laureati dell'Ateneo milanese che intendono svolgere attività di volo con finalità esclusivamente sportive.

Sono stati eletti Consiglieri: Ing. Edgardo Vaghi (Presidente), Ing. Maurizio Galimberti, Ing. Ermengildo Preti, Ing. Reno Triulzi ed il sig. Giuseppe Trogni.

Il C.P.V. ha chiesto di essere federato alla Federazione Italiana Volo a Vela.

★
Pico Corrado, il brillante pilota-scrittore del « Corriere dell'Aria », ha iniziato, nell'ultimo numero del suo periodico, un interessante corso di Navigazione, che segnaliamo particolarmente a quei giovani che sognano di apprendere l'arte e la scienza del volo.

★
Il giorno 13 febbraio 1946, nella sede del Centro Sportivo Ambrosiano, è stato inaugurato il corso teorico di Volo a Vela, tenuto dal noto volovelista e costruttore milanese Gian Luigi Della Torre. L'assemblea dei soci del Centro stesso, ha recentemente provveduto alla nomina del seguente Consiglio Direttivo: Presidente: Gian Luigi Della Torre; Assistente sacerdote prof. Nagel Don Agostino; Direttore Tecnico: ing. Stelio Frati; Istruttori: Diego Marzioli, Luigi Scuri; Segretario: ing. Franco Saporiti; Bibliotecario: Eugenio Prina; Addetto ai materiali: Luigi Scuri.

★
Vico Rosaspina — noto volovelista specializzato nel campo degli alianti da trasporto — è stato intervistato al microfono di Radio Milano la sera del 26 febbraio u. s. nella rubrica « Lo Sport agli Sportivi ». Il pilota Rosaspina si è ampiamente diffuso sull'utilità dell'impiego degli alianti da trasporto nei servizi aerei civili e sull'avvenire dello sport volovelistico in Italia ed all'estero, suscitando il più vivo entusiasmo da parte degli aliantisti in ascolto.

Aeromodellisti! Leggete NOTIZIARIO AEROMODELLISTICO

Autorizzaz. Presidenza del Consiglio N. 866 del 31-1-1946

Tip. ALA - Varese, Via Sempione, 10 - Telefono 11-13

REGOLAMENTO

- 1) La Mostra e mercato avrà luogo sull'Aeroporto di Valbrembo (Bergamo) nei giorni di:
 - sabato 27 settembre 1986, dalle ore 9 alle ore 18
 - domenica 28 settembre 1986, dalle ore 9 alle ore 18
- 2) Sono invitati a partecipare:
 - quali venditori: le ditte commerciali dei settori interessati, i proprietari di alianti, motoalianti e velivoli trainatori, come pure gli Aero Clubs e le Associazioni;
 - quali visitatori: tutti gli interessati.
- 3) L'iscrizione dei venditori deve essere fatta utilizzando la scheda allegata che, accuratamente compilata, deve essere inviata entro il 25 settembre 1986, al seguente indirizzo:
GLASFASER ITALIANA S.r.l. - Via Ghiaie 3 - 24030 VALBREMBO (Bergamo).
L'iscrizione è irrevocabile. La tassa di iscrizione (punto 5) deve essere allegata alla iscrizione.
- 4) Viene lasciata ampia possibilità di esposizione sia al coperto che all'aperto.
- 5) A copertura delle spese organizzative viene richiesta la tassa di iscrizione di Lit. 50.000.
- 6) L'entrata nell'area della Mostra è permessa solo contro presentazione dell'elenco degli espositori posto in vendita nei pressi dell'entrata al prezzo di Lit. 1.000.
- 7) L'organizzazione non risponde di danni a persone o cose avvenuti nell'area della Mostra, in particolare non risponde di danni causati da furto, incendio, fulmine, uragano, esplosione o allagamento. Le macchine esposte in area non coperta dovranno essere ancorate al terreno a cura dei venditori.
- 8) Per quanto riguarda i velivoli usati, per poter garantire che le macchine esposte corrispondano nello stato generale, nello strumentazione e dei diversi accessori a quanto indicato dai venditori nella apposita scheda, è prevista una visita obbligatoria di controllo da parte della squadra tecnica dell'organizzatore.
Ogni macchina esposta sarà munita di un cartello dal quale saranno rilevati i dati principali sul tipo, anno di costruzione, ore volate, certificato di navigabilità, strumentazione e prezzo.
Il cartello sarà compilato e messo a disposizione dell'Organizzazione dopo la visita di controllo.
Per i venditori che non potessero essere presenti personalmente per tutta la durata della Mostra, l'organizzatore potrà, se richiesto, assumersi la rappresentanza dei loro interessi.
L'organizzatore potrà anche occuparsi della rappresentanza di quei venditori che, iscritti regolarmente, non fossero poi in grado di esporre la loro macchina alla Mostra.
- 9) L'Organizzatore sarà a disposizione per riservare alloggi adeguati alle richieste dei venditori e dei visitatori.
- 10) L'Organizzatore non si ritiene responsabile della eventuale sospensione o interruzione della Mostra causate da qualsiasi ragione di forza maggiore.
L'Organizzatore stesso si ritiene fin d'ora sollevato delle conseguenze di quanto precede, ossia: richiesta di danni o richiesta di restituzione della tassa di iscrizione.
- 11) Il servizio telefonico è assicurato, per le comunicazioni in arrivo dall'esterno:
 - fino alle ore 12 del giorno 27 settembre 1986 dalla GLASFASER ITALIANA - Tel. (035) 63.10.11;
 - per tutta la durata della Mostra dall'Aeroclub Vol. Alpino: Tel. (035) 63.10.93.Per le comunicazioni in partenza è disponibile l'apparecchio telefonico pubblico sito nella sala del ristorante.

MOSTRA E MERCATO DELL'ALIANTE USATO

DESCRIZIONE DEL ALIANTE DA ESPORRE Riferimento

VELIVOLO

tipo marche civili

anno di costruzione numero di costruzione

ore di volo: totali da ultima revisione

proprietario

esercente

data di scadenza validità certificato di navigabilità

(se trattasi di motoalante o velivolo)

tipo motore potenza

ore di funzionamento: totali da ultima revisione

località di abituale ricovero

elenco degli strumenti, radio e impianti compresi nel prezzo di vendita (Nota: è richiesta
precisione di elencazione)

.....

.....

.....

Rimorchio

tipo anno di costruzione aperto o chiuso

data scadenza bollo data scadenza assicurazione

.....

.....

prezzo impegnativo { aliante L.

strumentazione L.

rimorchio L.

indirizzo del venditore:

nome

via

città telefono

Compilare accuratamente e spedire a:

GLASFASER ITALIANA S.r.l. - Via Ghiale 3 - 24030 VALBREMBO (BG)

entro il 25 settembre 1986 allegandò la quota di iscrizione di Lit. 50.000.

IL PRIMO SALONE NAZIONALE DELL'AVIAZIONE GENERALE

Fiera di Forlì 9-13 luglio

(dal notiziario AIR PRESS n. 28 del 12 luglio 1986)

Con il primo Salone nazionale dell'Aviazione generale, inaugurato (9 luglio) dal direttore generale dell'Aviazione Civile, ing. Domenico Majone e organizzato dalla Fiera di Forlì in collaborazione con il locale Aeroclub e SEAF — la società che gestisce lo scalo forlivese — l'Italia apre il suo primo vero discorso costruttivo in tema di rassegne aeronautiche diversificate. Secondo il presidente della Fiera di Forlì, Giuseppe Goberti, questa iniziativa avvia ufficialmente una risposta italiana agli ormai famosi e consolidati saloni aeronautici di altre nazioni d'oltrealpe e di oltre mare. Un numero «zero», dunque — scrive AIR PRESS — che ha visto però un fermento insolito di operatività e partecipazione, indubbiamente favorito da una struttura espositiva efficace ed articolata che, inserendosi armonicamente nell'ampio aeroporto di Forlì, ha accolto oltre 50 espositori di prodotti aeronautici, sistemistici ed accessori. Presenti anche la rivista «Volare» e l'Aero Club d'Italia. Buona la partecipazione degli ULM con oltre 30 modelli, fra i quali l'originale «Cormorano», con una curiosa cabina a chiusura ermetica molto simile per forma a quella del piccolo veicolo a tre ruote della Piaggio, l'Ape, ed il «Leone» T-7 (descritto su AIR PRESS nel n. 22/85, pag. 722), il primo ultraleggero italiano ed anche l'unico presente attualmente alla Expo '86 di Vancouver. Fra le novità straniere il suggestivo «Dromader» PZLM-18, di costruzione polacca; un gigantesco monomotore stellare per uso agricolo che Borovetz italiana intenderebbe proporre nella versione antincendi.

Macchine più o meno note, un modello di «Mosquito» (l'originale non si è potuto esibire perchè non ancora pronto per mancanza del motore), il «Viator» di Partenavia, grappoli di mongolfiere e di palloni aerostatici di Paolo Bonanno ed Enzo Cisarò, il motoaliante «Grobe» di Air Columbia, esibizioni notturne e diurne di paracadutisti, aeromodelli giganti e spericolate acrobazie di Diego Nardi sono stati al centro della parte spettacolare destinata soprattutto al pubblico.

Collateralmente si sono svolti convegni e tavole rotonde sui temi più attuali dell'aviazione. In proposito l'ing. Domenico Majone, presiedendo una conferenza sugli spazi aerei — che ha sostituito la tavola rotonda su «l'uso degli spazi aerei in Italia», per improvvisa assenza di rappresentanti ANAV trattenuti da sopravvenuti impegni a Roma — ha sottolineato come in Italia lo spazio aereo offra ancora ampi margini di smaltimento di traffico e di massima sicurezza. Naturalmente l'intervento delle tecnologie più sofisticate nel controllo del traffico aereo ed una normativa sempre più al passo con le esigenze operative e commerciali, contribuiranno notevolmente alla fluidificazione e all'assorbimento razionale dei previsti incrementi nel traffico dell'aviazione commerciale e degli altri settori. Nell'ambito dei molteplici convegni in programma, è stato finalmente definito il termine di aviazione generale, che, secondo i relatori, è da intendersi unicamente riferito all'impiego dei mezzi e non alla loro dimensione. In altri termini, è stato ribadito, è **aviazione generale tutto ciò che volando non è però nè militare nè di linea.**

Fra gli altri convegni di particolare interesse è da sottolineare quello promosso dall'I.T.Aer. (Istituto Tecnico Aeronautico) e dell'Aero Club di Forlì sul tema: «Formazione e

professionalità negli Istituti tecnici aeronautici e loro funzione nel mondo aeronautico» da cui sono emersi elementi utili alla promozione della cultura e dell'occupazione giovanile in campo aeronautico. Esiste — è stato detto — una preoccupazione da parte delle scuole di mantenersi al passo con i tempi, ma anche la necessità di conoscere meglio i programmi di inserimento dei propri diplomati nel mondo del lavoro. Vi è una potenziale domanda di esperti aeronautici in tutti i comparti istituzionali, pubblici e privati; la domanda è ancora allo stato latente e disorganico: occorre trovare quel punto di contatto e di intesa fra domanda ed offerta che si può individuare in sede politica e in sede legislativa.

Da segnalare anche una tavola rotonda a cura dell'Istituto di progetti di macchine, tecnologie meccaniche e costruzioni aeronautiche dell'Università di Bologna sul tema: «La formazione universitaria nel campo aeronautico. Prospettive per l'Università della Romagna» ed infine un convegno promosso dalla Camera di Commercio di Forlì sul tema: «Gli aspetti fiscali nell'attuale situazione aeronautica italiana».

AIR PRESS

Una breve sosta a Borgo San Lorenzo

Dislocata a circa un km a Sud dell'autodromo del Mugello l'aviosuperficie di Borgo San Lorenzo è una bella superficie erbosa dal fondo assai ben livellato e sodo. Leggermente in discesa e senza ostacoli in uscita permette dei facili decolli. Arrivandoci per via terrestre la si ritrova con facilità solo alla condizione d'incontrare un cortese giovanotto — come a noi è toccato — che vi accompagni. In volo è più facile pretendendo come riferimento l'autodromo. Semplicità, amicizia volovelistica e cordialità è quello che si incontra subito, ma il fatto rilevante è la sua posizione strategica per partenze verso sud per voli di lunga distanza in andata e ritorno. Sia partendo con attività termica, sia partendo in situazioni dinamiche quest'aviosuperficie è certamente una base di grande interesse. Le situazioni dinamiche possono essere due: con il SW in appoggio orografico diretto, ma anche la frequentissima situazione da NE può sicuramente essere sfruttata in sottovento con voli in onda.

Tanta passione e terreno fertile per il volo a vela all'aeroporto di Arezzo

Procedura radio per chiedere l'autorizzazione ad atterrare in Arezzo confortata da molta cortesia e disponibilità. Per non impedire con l'aliante in sosta l'attività sulla pista mi autorizzano a posarmi sullo spiazzo d'erba davanti gli hangar. E così, subito, sono circondato da aeromodellisti, non tutti di primo pelo, in ammirazione del Ventus. Nasce subito una conversazione fitta: gli aeromodellisti sono tutti, o quasi, volovelisti potenziali!

Dove si può fare del volo a vela? A Borgo San Lorenzo o a Rieti! Ma perchè volete andarlo a cercare lontano dalla vostra città? Con un campo come quello di cui disponete, con un verricello, un biposto ed un istruttore ci fate la scuola e l'attività sportiva: voi avete il sole, il vento e le colline ai bordi del campo! Avete le cose fondamentali per farvi «a domicilio» quello che altri devono andarsi a cercare in trasferta. Coraggio provatevi!

12 luglio 1986

Attilio & Luciano

Campionati Nazionali Polacchi

(con partecipazione italiana)

Si sono conclusi il 22 lipca (luglio), giorno di festa nazionale, i trentunesimi campionati polacchi di volo a vela classe standard (8/22 ; 07 ; 86).

Solo 5 le prove effettuate su 15 giorni disponibili a causa della pioggia e del vento che durante la prima settimana hanno imperversato sulla rigogliosa pianura, impedendo tra l'altro con scarso spirito volovelistico il taglio del grano e creando così qualche problema per l'atterrabilità.

Cinque temi comunque ben scelti e fattibili. Pochissimi i fuoricampo grazie anche all'alto livello dei concorrenti: presenti tutti i piloti del mondiale e, tra l'altro, 5 appartenenti al gentil sesso tutte blasonate da C d'oro e svariati diamanti. In totale 43 i partecipanti.

Le prime due prove rispettivamente di 212 e 270 km hanno visto Trzeciak vincitore, la terza di 431 km è

stata appannaggio di Zientek, la quarta 357 km di Jaworsky ed infine la quinta di 383 km di Kluk.

La classifica finale vede 1° Zientek con 4797 punti, 2° Trzeciak con 4782, 3° Kluk con 4736, 4° Centka con 4632.

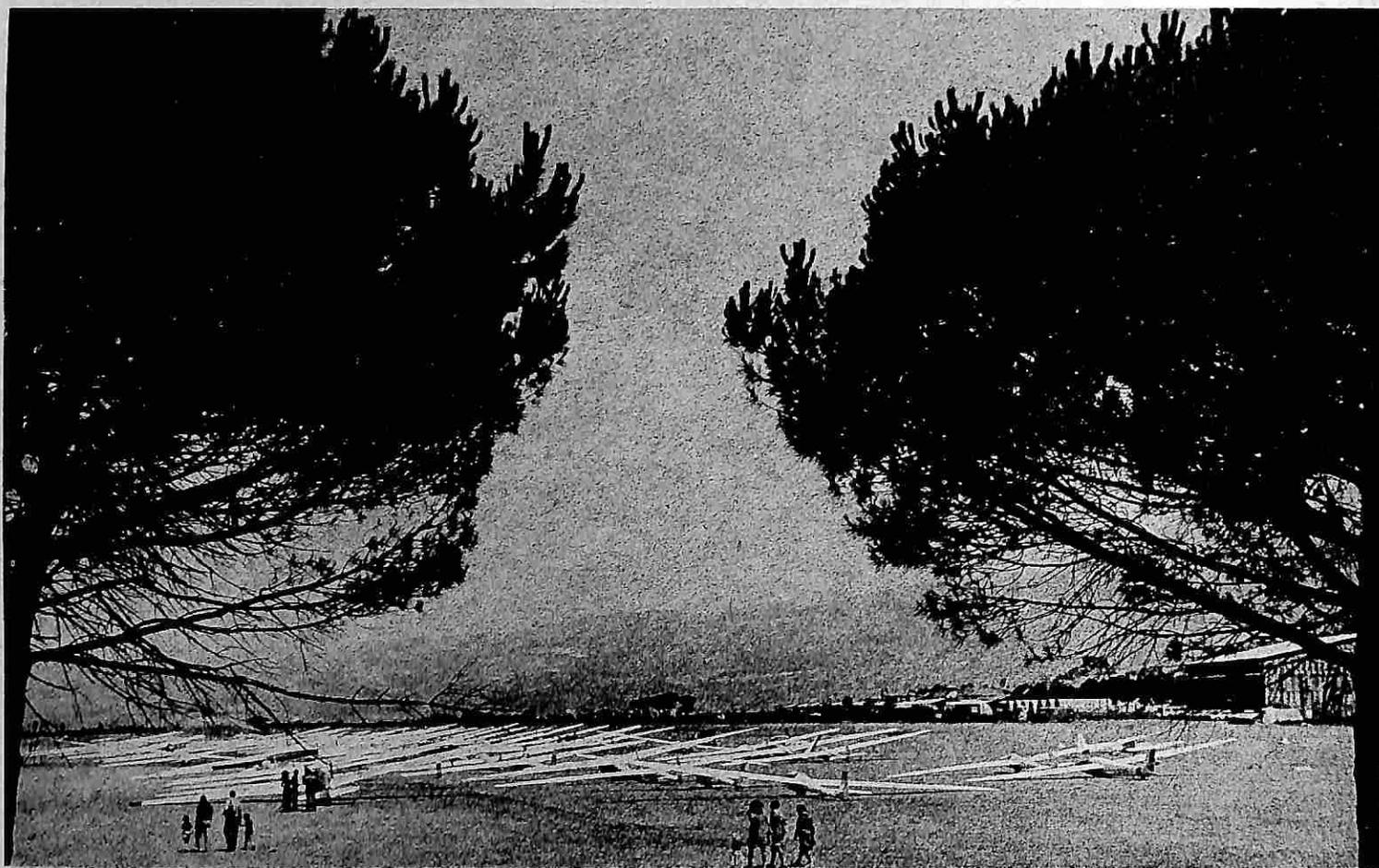
La migliore media si è rilevata nella quinta prova con 108.9 km/h.

Per quanto riguarda i due piloti italiani presenti — Albertazzi e Flores — curiosi più che altro di provare l'esperienza del volo di pianura, il bilancio è stato abbastanza positivo: un solo fuoricampo sui 10 voli totali e rispettivamente il trentunesimo e quarantesimo posto.

Come dice Catalano: meglio arrivare con calma che non arrivare affatto.

Pat.

Un ampio resoconto sul prossimo numero di VOLO A VELA.



RIETI: AERO CLUB CENTRALE DI VOLO A VELA

Rieti, i suoi dintorni e la sua cucina vi attendono

COMIC AERODINAMICS

(seguito)

a cura di Giuseppe Baudino

Lo strano comportamento, però, che abbiamo appena notato, è caratteristico solo dei filetti fluidi vicini alla superficie dell'ostacolo, perchè tutti gli altri, man mano che ci si allontana dal bordo della montagna, adeguano sempre più la loro velocità a quella della corrente libera che fluisce più in alto, indifferente a quanto succede sotto di sé. Ma esaminiamo un momento questo particolare. Ai beduini del deserto è noto da millenni che, quando si è sorpresi all'improvviso da un forte vento denso di sabbia, e non c'è alcun riparo nelle vicinanze, l'unica cosa da fare è gettarsi per terra. Vicino al suolo la forza del vento è molto meno violenta perchè frenata dal terreno; e forse qualcuno di noi ha sperimentato di persona questo fenomeno anche sulle nostre spiagge. Si definisce appunto STRATO LIMITE quello spazio in cui la velocità del fluido passa da zero, a contatto della superficie, alla velocità normale della corrente libera più in alto. Su un terreno aperto lo strato limite può avere uno spessore di parecchi decimetri, mentre su un profilo alare non arriva a un paio di millimetri.

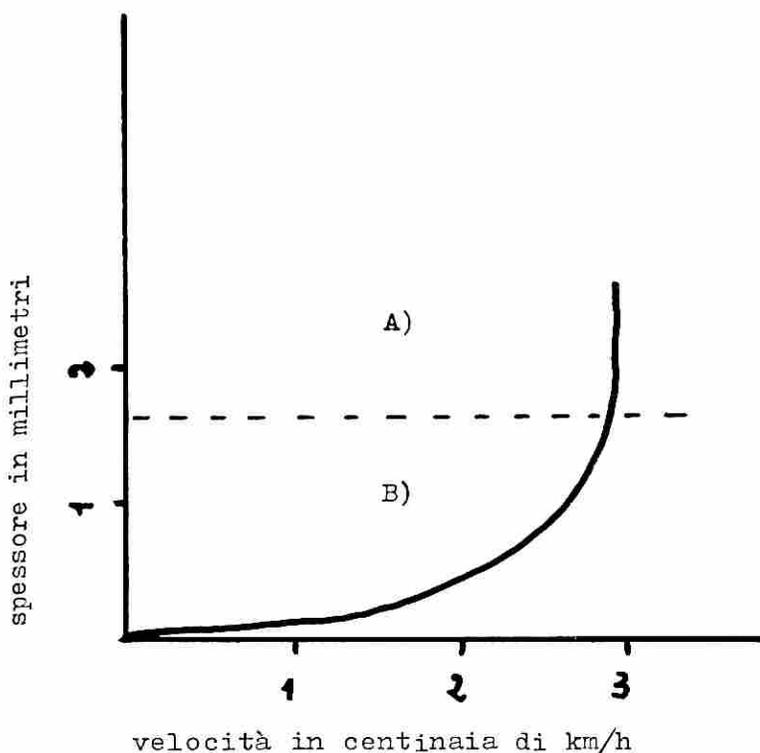


Fig. 9

Comportamento dello strato limite su un aereo in volo:

- 1) nella zona A) i corridori ciclisti pedalano allegramente, seguendo a puntino le istruzioni della equazione di Bernoulli.
- 2) nella zona B) il primo straterello di J.J. a velocità zero costituisce la pista, sulla quale i ciclisti corrono uno sopra l'altro a velocità crescente.

Molti avranno potuto vedere lo strato limite di acqua che si diparte dalla prua di una nave, spesso parecchi centimetri; si allarga sempre più da prua a poppa e si muove lentamente lungo le fiancate. Su una spiaggia deserta è possibile osservare realmente la distribuzione della velocità nello strato limite, perchè visualizzata dallo spostamento della sabbia: man mano che i granelli di sabbia si innalzano, la loro velocità aumenta perchè meno rallentata dagli strati sottostanti. Ma

dite un po': quale sarà allora il materiale più adatto per costruire, per esempio, l'ala di un aeroplano, in modo che l'aria scivoli via meglio? La plastica, l'acciaio, il vetro, il legno, l'alluminio o la tela?

Ci siete cascati! Benchè ormai siamo rimasti in pochi a saperlo, il materiale di cui è fatta la superficie su cui scorre un fluido non ha alcuna importanza, perchè IL FLUIDO SCORRE SEMPRE SU SE STESSO.

Le particelle di fluido a contatto diretto della superficie non si muovono rispetto ad essa; le particelle successive scorrono su questo strato fermo, e ne sono rallentate dalle forze di viscosità; lo strato successivo scorre a sua volta su questo strato appena in movimento, con una velocità un po' più elevata, e così via, di strato in strato, fino a raggiungere la velocità normale della corrente ad una certa distanza dal corpo. Finora della viscosità non abbiamo mai parlato, perchè assolutamente trascurabile in tutti i fenomeni che sono stati esaminati. Ma lo strato limite è causato proprio dalla viscosità del fluido, viscosità che mantiene uno straterello attaccato alla superficie del corpo, e costringe gli straterelli successivi a strisciare uno sull'altro. Sull'ala di un aeroplano, come abbiamo visto, lo strato limite è sottilissimo, per cui, in questa ristrettissima zona, la viscosità dell'aria assume una notevole importanza, dato che la velocità dei filetti fluidi passa da zero a centinaia di chilometri all'ora nello spazio di qualche millimetro. L'importanza che la superficie delle ali sia liscia, risiede proprio nel fatto che lo strato limite è molto sottile, e quindi anche una piccola scabrosità della superficie lo può alterare. Se lo strato limite fosse abbastanza spesso, anche la protuberanza causata da un rivetto rimarrebbe annegata nel suo spessore, senza alcuna conseguenza per il flusso della corrente.

Lo strato limite deve mantenersi, sulla superficie dell'ala, sempre liscio, rettilineo, LAMINARE, e cioè i filetti fluidi devono scorrere sereni, senza intoppi, con andamento regolare. Non appena il filetto fluido incontra un ostacolo, una asperità, una protuberanza, vi inciampa contro (ostrega, me son ingambarà, ha gridato l'altro giorno un filetto fluido veneto), si ribalta, si arriccia su se stesso, e prosegue la sua corsa rotolando. Tutto lo strato limite diventa TURBOLENTO. Allora si stacca dalla superficie dell'ala e dà origine alla scia: ed è proprio questa la causa della resistenza.

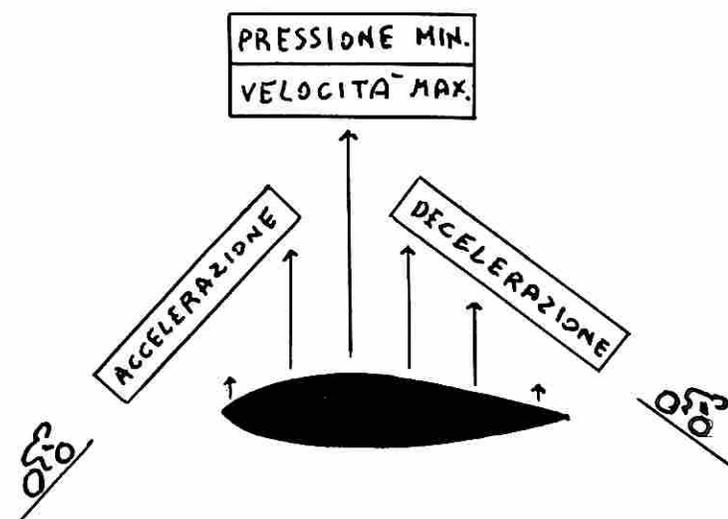
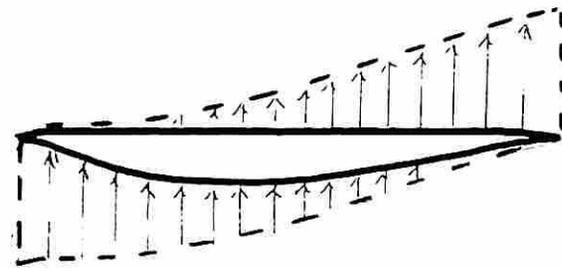


Fig. 10

Oggi sono molto in voga dei profili speciali, che si sono cominciati a studiare durante la seconda guerra mondiale, allo scopo di ridurre il più possibile la resistenza, ritardando la formazione della scia. Sono chiamati brevemente LAMINARI, ma non perchè assomigliano alla lama di un coltello, col bordo d'entrata molto sottile, ma perchè studiati apposta per mantenere LAMINARE lo strato limite per un percorso

molto più lungo sul dorso dell'ala. In un profilo normale, bello liscio e senza asperità, il passaggio dallo strato limite da laminare a turbolento avviene in questo modo: la corrente arriva sul punto di maggior inarcamento (passo dello Stelvio) con la velocità massima e quindi (teniamo sempre presente Bernoulli) con la massima depressione. Oltre questo punto la pressione incomincia ad aumentare, e i filetti fluidi, che arrivano lì tutti allegri e spensierati per non aver trovato alcun intoppo sul percorso precedente, devono improvvisamente affrontare un serio ostacolo che è il gradiente di pressione avverso, il quale si oppone alla loro corsa e tende a frenarli. Ecco perchè, come abbiamo visto prima, i ciclisti che scendono lungo l'altro versante della montagna dan di mano ai freni: vi sono costretti dal direttore di gara (sempre Bernoulli) e lo fanno, purtroppo, contro la loro volontà. Perciò, e a ragione, i filetti fluidi si incavolano, protestano, si spingono, si ribaltano e danno origine ad una scia vorticoso. Gli scienziati, però, vogliono bene ai filetti fluidi e quindi hanno studiato appunto i profili laminari per accontentarli e non farli arrabbiare. Vediamo cosa succede in un profilo a flusso laminare. Notiamo subito che lo spessore massimo non è vicino al bordo d'entrata, ma spostato molto più indietro, verso il bordo d'uscita, anche oltre la metà della corda. Questo disegno porta come conseguenza una depressione sul dorso in complesso minore che non in un profilo classico, ma tenuta costante fino a raggiungere lo spessore massimo del profilo che è, come abbiamo visto, molto arretrato. Da questo punto in poi il flusso diventa decisamente turbolento, ma anche i filetti fluidi devono pur affrontare nella vita le loro difficoltà.



Distribuzione delle pressioni su un profilo a flusso laminare supersonico



Profilo speciale Griffith per l'aspirazione dello strato limite

Fig. 11/bis



Profilo classico
Spessore max. al 25% della corda



Profilo a flusso laminare
Spessore max. al 50% della corda



Confronto tra le depressioni sul dorso dei due profili



Profilo per regimi supersonici

Fig. 11

Questi profili a bassa resistenza hanno però due grossi inconvenienti: il primo è, come già detto, che sviluppano una portanza inferiore a quella dei profili normali; il secondo è che sono molto delicati, e anche una piccola impurità sulla superficie, persino un innocuo moscerino spiacciato, possono alterarne le caratteristiche: lo strato limite da laminare si

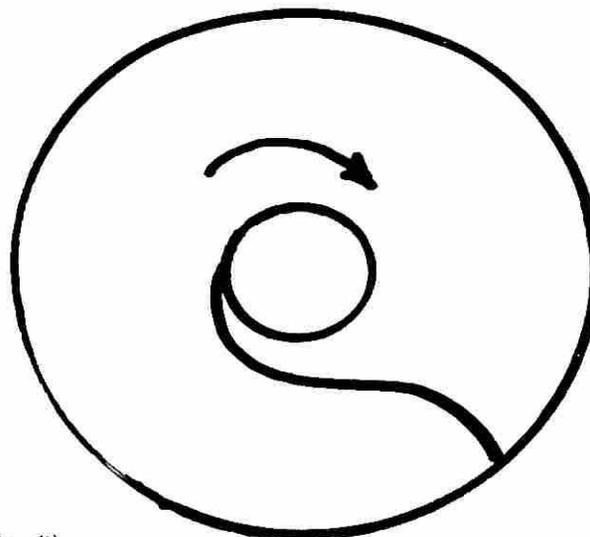
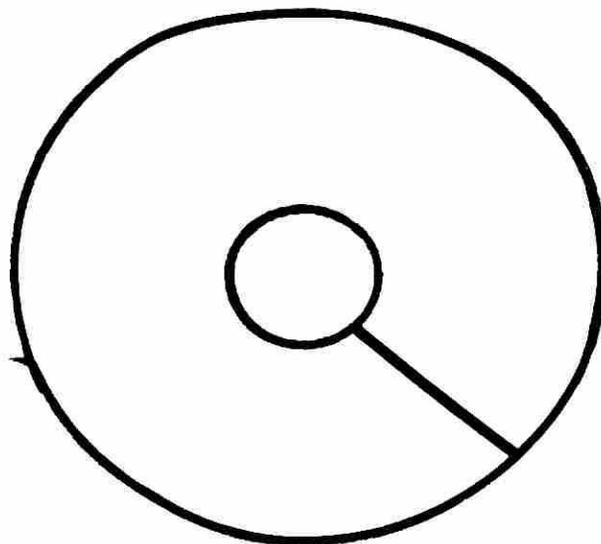


Fig. 12

trasforma in turbolento prima del previsto, e tutti i calcoli dei progettisti possono andare presto a farsi benedire. Certi inspiegabili incidenti, successi negli anni passati a famosi aerei da combattimento, che hanno profili laminari ancora più sofisticati onde renderli adatti al volo supersonico, possono avere una plausibile spiegazione proprio in questo senso.

Ma vediamo ora, con un semplice esperimento, di renderci conto del fatto importantissimo che la velocità dello strato limite è nulla sulla superficie del corpo. Prendiamo un catino e riempiamolo di acqua; poi, siccome ne abbiamo versata troppa, la buttiamo via quasi tutta e ne conserviamo appena due dita. Ora prendiamo un vecchio barattolo di vetro, ex marmellata, e lo posiamo nel mezzo del catino, capovolto, in modo che non gli venga l'idea di galleggiare, ma rimanga ben fermo, appoggiato sul fondo. Con un pennarello sottile tracciamo una riga di inchiostro da timbri, partendo dalla parete del barattolo di vetro e, sempre diritto sopra la superficie dell'acqua, fino al bordo interno del catino. Ora si va a incominciare, come dicono alla sagra del paese. Prima che l'inchiostro grasso si diverta a diluirsi nell'acqua e, attenzione, ciò avviene dopo pochi secondi, con la mano destra si dà un mezzo giro abbastanza rapido al barattolo, e si vedrà che l'estremità della riga colorata rimane attaccata al vetro dimostrando che non vi è scorrimento tra fluido e superficie solida. Dopo questa operazione il filo di inchiostro si sarà tramutato in un serpente (vedi fig. 12) che illustra graficamente il fenomeno. Sullo strato limite ci sarebbe ancora molto da dire, per esempio esaminandone il comportamento in una tubazione di ruvido cemento o in un sottile tubicino di plastica; ma questo ci porterebbe molto lontano e ci farebbe perdere di vista altri importanti problemi di aerodinamica. A proposito, ci siamo già dimenticati la storia del vecchio Lord?

LE PALLE STREGATE

Ora siamo in grado di comprendere cosa è successo in realtà alla palla da biliardo e a quella da golf.

(continua)

MANUALE TEORICO PRATICO SULLE INFRAZIONI ALLE NORME DELLA NAVIGAZIONE AEREA

Dottrina, Giurisprudenza, Leggi, Circolari

Per operatori del diritto, Operatori aeroportuali, Piloti, Aeroclubs, Alianti, Deltaplani, Paracadutisti
1980, Libreria dello Stato (L. 10.000)

ELEMENTI DI DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE PARTE AEREA

Aggiornato con la recente normativa riguardante: Charter, Lavoro Aereo, Scuola di Pilotaggio, Azienda Autonoma Assistenza al volo

Per Istituti Tecnici Aeronautici, per il conseguimento brevetti di 1° 2° 3° grado, per esami e concorsi
1983, Arti Grafiche Pedanesi, Roma (L. 10.000)

NAVIGAZIONE AEREA MANUALE GIURIDICO AMMINISTRATIVO

Aggiorna ma non sostituisce il «Manuale teorico pratico sulle infrazioni alle norme della navigazione aerea»

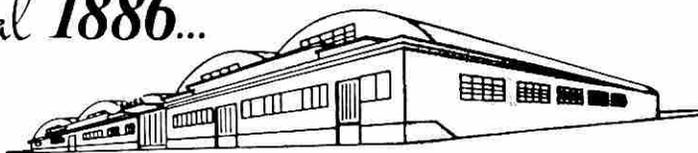
1985, Libreria dello Stato (L. 20.000)

Queste pubblicazioni possono anche essere richieste direttamente all'Autore:

Dott. Giorgio De Stefani - Via Tito Onboni, 81
00147 ROMA



dal 1886...



...continuiamo una tradizione di qualità e prezzo
ottenuta con i migliori macchinari

BUSTE:

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

BUSTE TEXSO:

Rinforzate con fili di nylon e con polietilene.

ETICHETTE:

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



S.p.A.

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

Gianluigi Della Torre uno che aiutava gli altri

DTGL: 1918 - 1986

Ho visto Gianluigi Della Torre nel 1938, a Taliedo, l'ex aeroporto di Milano in fondo a viale Mecenate, dove andavo coi modelli. Nell'hangar AeC c'erano AS 1, Br 15, Ca 100 (ma anche qualche aliante: ricordo Cat 20, Cat 28, Pinguino).

Ma anche un Sant'Ambrogio, intorno al quale si dava da fare un tale chiamato da tutti DTGL: poi ho capito che era la matricola diventata soprannome.

Il SA era un 10 m., ala media a sbalzo, fusoliera a spigoli: certo un passo avanti rispetto al Cat 20 — che poi era l'Hutter 17 austriaco. DTGL = C del 37 n. 19 — lo progettò e costruì nel '37, a 19 anni, e se lo collaudò nel '38.

Poi brevetto 1° nel '38; nel '41 nella RA, tenente pilota di plurimotori nel '43; laurea al Poli nel '47 con tesi un SA motoaliante — uno dei primi —; brevetto v.v. svizzero nel '48; 2° nel '49. Posso dire «aviatore completo»?

Ma più che una serie di date vorrei ricordare che DTGL pubblicò sull'Aquilone — 39/40? — disegni e istruzioni per costruire il SA: e qualcuno c'è riuscito. Il pubblicare, lo spiegare ad altri come si fa, chiarisce che tipo era il DTGL: uno che non tiene per se quanto ha saputo imparare o trovare, ma che lo insegna ad altri perchè ci riescano anche loro: in breve era uno che aiuta gli altri. E ugual significato ha la sua attività di organizzatore, dagli aeromodelli agli alianti.

Per me — che poi non ho avuto con lui contatti frequenti — questo è solo un esempio della sua disponibilità verso gli

altri — della sua bontà — che sento istintivamente quando lo ricordo.

Edgardo Ciani

L'ing. Della Torre, nato a Motta Visconti (MI) il 28-8-1918, dopo il Liceo Scientifico (MI) ha frequentato il Politecnico (MI) laureandosi il 31-1-47 in Ingegneria Industriale Sezione Aeronautica. La tesi di laurea verteva su: un motoaliante costituito dall'aliante «S. Ambrogio II» munito di motore MB.2 da 20 cv progettato dall'ing. Bazzocchi per l'Aeronautica Macchi.

BREVETTI CONSEGUITI:

- pilota di Volo a Vela — N. 19 — Asiago il 22-7-37;
- pilota civile di 1° Grado il 13-3-38 su vel. AS.1;
- pilota militare su plurimotori l'1-9-43;
- pilota Volo a Vela — Svizzera — Belpmos (Berna) N. 894 il 23-7-48;
- pilota civile di 2° Grado il 2-3-49.

Nel 1937 inizia la progettazione e costruzione del «S. Ambrogio». Il 2-8-38 lo collauda personalmente con verricelli osu Aeroporto di Taliedo.

Il 9-8-38 il C. llo Mantelli lo collauda con volo a rimorchio all'Aeroporto di Asiago, durante il raduno Nazionale di Volo a Vela.

Abbiamo perso un collaboratore silenzioso.

Dopo la nutrita serie di articoli riguardanti il volo a vela e la filatelia, stava predisponendo una seconda serie di articoli relativa agli annulli postali e contavamo di chiedere la Sua collaborazione per la raccolta di dati, episodi e fotografie per comporre la storia del volo a vela italiano. Quel volo a vela del quale aveva contribuito a gettare le fondamenta, nella pratica e nello spirito.

VOLO A VELA lo ricorderà con affetto.

G. GIUSTI

21013 GALLARATE (Va)

Via Torino, 8 - Telefono (0331) 781.368

CONCESSIONARIO:

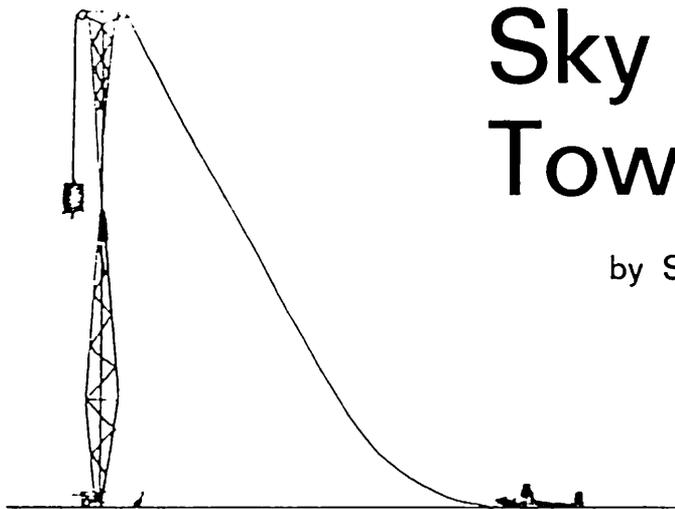
Batterie dryfit



Sonnenschein

COMPONENTI ELETTRONICI





Sky Tower

by S.W.H.

In questo pezzo, che ricaviamo da Australian Gliding di novembre '85, l'Autore si abbandona ai ricordi su quanto succedeva in Inghilterra negli anni 50, ricordi risvegliati da un altro articolo di AG su un metodo di lancio particolare, che purtroppo non abbiamo a disposizione. Il testo però mi è parso tanto gradevole da aver voglia di farvelo leggere; spero piaccia anche a voi.

R. F.

«... quando i lanci col verricello cominciarono a costare 2 scellini, decidemmo di studiare come ridurre i costi: si partì sostituendo i motori a benzina con motori diesel, quindi la costosa treccia metallica che avevamo adottato per copiare i club "ricchi" venne rimpiazzata da un normale cavo... a questo punto eravamo scesi ad uno scellino e 19 pence..., ma in breve tempo ci accorgemmo che non eravamo riusciti a fuggire l'incubo della catastrofe economica, si doveva fare di più!

Dopo molte meditazioni e ripensamenti, il comitato tecnico per gli equipaggiamenti a terra (io ero incaricato del verricello in quel periodo) ritenne di adottare una soluzione dalla quale "qualcuno aveva sentito dire che era stato letto da qualche parte che poteva essere impiegata per andar per aria quando ve ne era la necessità".

Da tutto ciò derivò la costruzione di una struttura semi-mobiliare che arrivava a ben cento e più piedi di altezza.

Il principio di funzionamento era il seguente: una massa uguale al peso complessivo dell'aliante da lanciare, più una certa componente che teneva conto dell'energia cinetica calcolata in funzione sia del coefficiente di resistenza che della velocità di lancio doveva essere sollevata sino alla sommità della "torre" mediante un "motore" ad azionamento manuale progettato all'uopo e quindi mollata.

La massa, durante la sua discesa avrebbe messo in tensione il cavo che doveva essere fatto passare dapprima su di un'apposita carrucola situata in cima alla torre e poi scendere sino all'aggancio con l'aliante.

Tutto ciò risulterà più chiaro se si osserva il prospetto.

Si concordò che non vi erano alternative all'effettuazione di una prima prova "dal vivo", o almeno nessuno di noi seppe indicare una soluzione che potesse provare l'equipaggiamento al di là di ogni dubbio. Il più vecchio aliante del club venne quindi sistemato in testata pista, di fronte alla nostra torre, ed un pilota in visita, al quale avevamo fornito ogni assicurazione sul fatto che noi lanciavamo SEMPRE così, venne fatto accomodare ed allacciato con le cinture nella cabina di pilotaggio.

Ricordo il giorno di quella prova come se fosse ieri: il cielo era pieno di cumuli ed una nube con la sua bella incudine sembrava essersi posata proprio sulla cima della nostra torre, mentre lontano si intravedeva la foschia dovuta al calore ed al traffico.

Dopo che ai soci anziani ed alle loro signore era stato permesso di far girare la manovella di avvolgimento e che la bomba di lancio (come il marchingegno era affettuosamente noto a quel tempo) era stata posizionata alla sommità della torre, il responsabile del lancio venne in avanti e pose delicatamente la mano sul dispositivo di sgancio.

Il sole estivo della verde Inghilterra dardeggiava la scena

con i suoi tiepidi raggi e da qualche parte fuori vista un'allodola lanciava i suoi trilli gioiosi.

All'altro estremo del cavo, vale a dire sull'aliante, il pilota in visita scacciava nervosamente una ciocca di capelli che la brezza estiva gli aveva spinto davanti agli occhi.

Deducendo da questo gesto che egli fosse ansioso di partire, il segnalatore a terra diede il via e l'operatore alla "bomba" compì quello che poteva essere il suo penultimo gesto sulla faccia di questa terra.

La discesa della bomba di lancio coincise con un lampo sprigionato dall'unico cumulo nembro che aveva per lungo tempo aleggiato sulle nostre teste, seguito, nell'ordine, da uno scoppio di tuono e da una esclamazione apparentemente di gioia del direttore del lancio. Ma entrambi i suoni non riuscirono a coprire l'urlo estatico che venne dal posto di pilotaggio dell'aliante quando la metà anteriore del velivolo si staccò da quella posteriore (utilizzavamo allora un gancio baricentrale) per oscillare graziosamente davanti alla nostra torre di modo che l'insieme sembrava diventato il metronomo rovescio più grande del mondo.

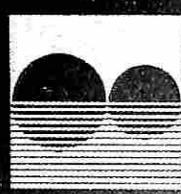
Il tic-tac che quanto restava dell'aliante faceva andando avanti ed indietro appeso al cavo al di sopra di un grosso buco fumante alla base della torre ed il giustificato grido "diavolo, tiratemi fuori di qui" proveniente dal nostro pilota in visita sono ancora nelle mie orecchie oggi...».

frangi
S.P.A.

TESSUTI STAMPATI

UGGIATE TREVANO (Como)

Via Volta, 5 - Telefono (031) 948994

 **BOLIS**



**Leader europeo nei nastri decorativi e
per l'impacco**

Vorremmo aprire una rubrica riservata alla segnalazione dei piccoli inconvenienti — anche quelli banali — che meritano comunque di essere ricordati per non incapparvi una seconda volta.

Questa rubrica, come del resto tutte le pagine di VOLO A VELA, sarà aperta a tutti ma in modo particolare a coloro ai quali sono realmente successi questi piccoli inconvenienti.

Bastano poche righe per segnalare un accorgimento o spiegare perchè la capottina non si è chiusa bene o perchè i diruttori non erano ben bloccati, e via di seguito attraverso i mille piccolissimi e banali inconvenienti nei quali incappiamo regolarmente, senza che per questo ne derivi — né subito, né sempre — incidenti più o meno gravi.

Chi vorrà conservare l'anonimato non avrà che da chiedercelo.

Se nei prossimi mesi riceveremo un certo numero di segnalazioni, daremo il via alla rubrica che battezeremo secondo i vostri suggerimenti.

L. S.

Guardare - Vedere - Capire = Prevenire

a cura di B. Del Pio

2ª p.ta

I cenni di anatomo-fisiologia dell'apparato visivo avanzati nel precedente articolo possono già suggerire alcune considerazioni sulla pratica del pilotaggio.

Ciò viene a confermare quanto detto; che il valore della Medicina Aeronautica non va limitata ad una ristretta utilizzazione di semplice prevenzione alla sicurezza del volo.

Come prima osservazione, quelle nozioni giustificano ed avvalorano la distinzione operativa dei due tipi principali di rilievi visivi che l'esperienza didattica è venuta a proporre nella tecnica di apprendimento e di addestramento al volo:

- i riferimenti di orizzonte;
- la lettura degli strumenti e l'osservazione di particolari esterni.

I riferimenti di orizzonte pendenza, inclinazione e cadenza consistono, come noto, nel rilievo della posizione e variazione della linea orizzonte/piano suolo.

Questi sono rilievi che vengono adeguatamente soddisfatti dalla percezione visiva indistinta periferica.

Questa infatti vi si addice per:

- la sua relativa non acuità; ciò infatti evitando il rilievo del particolare privilegia, per così dire, un rilievo semi-abstracto di linea/piano;
- la sua continuità di percezione, richiesta proprio dal riferimento d'orizzonte;
- il tipo prevalente delle sue connessioni con il S.N.C., adatte alla evocazione di riflessi condizionati.

I riferimenti di orizzonte danno una valutazione di "qualità" di volo (costanza degli assetti, armonia delle loro variazioni, ecc.).

La precisa determinazione delle "quantità" viene invece soprattutto derivata dai dati strumentali.

Per la lettura degli strumenti si addice invece la visione distinta centrale in dipendenza della sua acuità, idonea al rilievo grafico-numerico dello strumento.

La discontinuità delle singole informazioni di visione distinta viene compensata dalla successione periodica dei rilievi in un ordinato succedersi di orientamenti della zona

centrale retinica. Anche i rilievi di particolari esterni richiedono la visione distinta.

Rilievi di particolari esterni sono l'osservazione orografica e del cielo, il controllo di ostacoli e di altri velivoli in volo, i riferimenti di circuitazione e di approccio al suolo, ecc. Nella visione distinta essi si inseriscono in alternanza con la lettura degli strumenti.

La visione distinta viene in genere a raccogliere, particolarmente nel volo a vista, immagini prevalentemente proprie per una interpretazione psichico-cosciente fondata su di una rielaborazione intellettuale-culturale e di confronto con patrimonio di esperienze precedenti.

Ai riferimenti di orizzonte va dunque associata la visione periferica; alla lettura strumentale ed ai rilievi di particolari esterni va associata la visione distinta.

Ed ecco una ulteriore osservazione: si viene a comprendere con maggior chiarezza come delle prime importanti difficoltà di apprendimento dell'allievo possano essere conseguenti ad uno scorretto orientamento di utilizzazione dell'apparato visivo.

Un primo frequente inconveniente infatti di chi sta imparando a volare è di distrarre la visione distinta per l'analisi di orizzonte.

Deve invece imparare ad orientare l'analisi d'orizzonte alla "coda dell'occhio" (che ora più chiaramente possiamo definire visione periferica) per serbare la visione distinta ai suoi appropriati rilievi.

Un suo primo importante problema è difatti quello del corretto orientamento e coordinazione delle due funzioni visive.

Quando non si è ancora acquisito questo uso corretto delle due visioni si è portati a confondere i rilievi di controllo; usare per esempio lo strumento per compiti propri dell'analisi di orizzonte.

Così dunque opportune informazioni medico-aeronautiche da parte dell'allievo, e la coscienza di questi aspetti sensitivi da parte dell'istruttore, vengono ad apportare vantaggio ai risultati ed al rendimento nell'apprendimento del pilotaggio.

Come l'analisi dei due tipi di rilievo visivo, anche l'analisi della molteplicità dei rilievi della visione distinta evidenzia importanti problemi di ordine pratico.

Come innanzi detto, la visione centrale richiede l'orientamento specifico della fovea per ogni particolare rilievo. Ciò comporta discontinuità delle singole informazioni. La successione periodica dei singoli rilievi permette però

di costruire, mantenere ed aggiornare una mappa di insieme.

Ecco dunque profilarsi il problema dell'ordine di successione delle percezioni distinte e venirsi, da questo punto di vista, a proporre la valutazione di precedenza e del grado di proprietà dei rilievi particolari e la importanza della educazione alla loro ordinata e razionale successione nella preparazione del pilota.

Ora è più chiaro il valore ed il pratico interesse dell'articolo «Bisogna imparare a guardare» di G. Berwanger (pubblicato nel n. 169 aprile-maggio 1985 di questa nostra rivista) per ogni pilota cosciente della importanza d'affinamento della propria preparazione.

L'analisi dell'ordinamento dei rilievi di visione distinta può ancora suggerire la ricerca del miglior posizionamento

degli strumenti sul cruscotto che non tenga soltanto conto delle loro dimensioni e della convenienza per collegamenti con dispositivi connessi ma anche di esigenze e convenienze di carattere fisiologico.

Un altro argomento che può essere interessante è chiedersi la ragione della pratica ormai consolidatasi di completare le indicazioni di cruscotti costosissimi con l'apporto di un umilissimo filo di lana.

Il valore di quel prezioso aggeggio sta nella sua disposizione nel campo di osservazione dell'esterno. Ma per questa ed altre considerazioni si fa opportuno qualche cenno ad altri apparati sensoriali di cui siamo dotati.

A questo punto però rinvio le mie chiacchiere ad una prossima volta chiedendo scusa se ho annoiato.



AERO CLUB D'ITALIA

L'Aquila, 13 Aprile 1986

Conferenza regionale sulla sicurezza volo nel volo a vela

Studio relativo alla:
**PREVENZIONE DEGLI INCENDI
NEL VOLO A VELA**

a cura di Guido Bergomi

Vi sono molti modi di esaminare e suddividere gli incidenti di volo: in base alla fase del volo in cui avvengono, oppure in base alla entità dei danni, alle cause che li provocano, alle stagioni, ecc.

Principio generale che ispira la Sicurezza del Volo è che tutte le persone coinvolte a qualsiasi livello, devono fare il possibile per ridurre al massimo il numero di ogni tipo di incidente in qualsiasi circostanza essi accadano e qualunque sia il motivo o la causa che li provocano. Tuttavia, penso che una specie di strategia ben organizzata sia più utile per combattere con maggiore efficacia questa battaglia contro gli incidenti.

Tenendo presente questo principio, ho studiato attentamente la casistica riferita al volo a vela, ed ho pensato di suddividere tutti gli incidenti in tre grandi categorie, assimilabili grosso modo sia per le modalità con cui avvengono, sia per le persone coinvolte negli incidenti stessi ma soprattutto in quelle persone interessate agli eventuali provvedimenti od azioni mirate alla loro riduzione.

Queste tre categorie si possono così definire:

1. - INCIDENTI MOLTO GRAVI
2. - INCIDENTI MOLTO NUMEROSI
3. - INCIDENTI NE' GRAVI NE' NUMEROSI MA FUTILI.

La presente suddivisione non va interpretata in modo categorico e perciò non si escludono le eccezioni o una certa interdipendenza fra le tre categorie, comunque, riferendosi ragionevolmente alla maggioranza dei casi, questa suddivisione corrisponde abbastanza bene agli scopi prefissati nell'opera di prevenzione.

Scendendo un po' più nei particolari, esaminiamo queste tre categorie.

INCIDENTI MOLTO GRAVI

Questi, per fortuna piuttosto rari, avvengono di solito in pieno volo e sono essenzialmente di due tipi e precisamente:

- A - Collisione col suolo (quasi sempre montagne).
- B - Collisione tra alianti.

Le persone coinvolte sono generalmente piloti piuttosto esperti ed i voli relativi fanno parte o di competizioni o comunque di voli di alta performances.

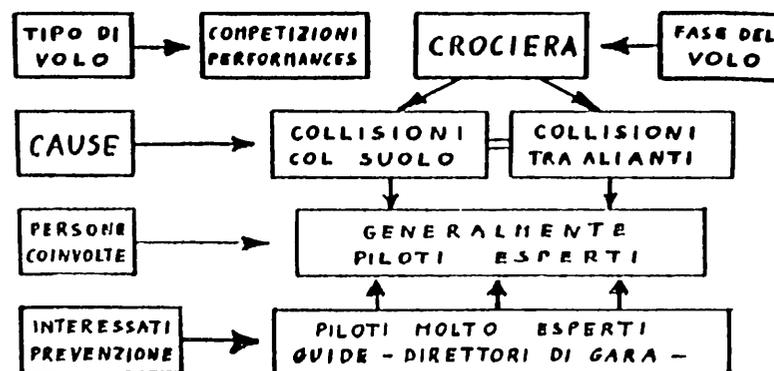
Le conseguenze sono sempre molto gravi, sia nei riguardi delle persone, con feriti o addirittura morti, sia nei riguardi delle macchine spesso completamente distrutte.

Cito ad esempio un incidente di tipo A avvenuto nell'85 in cui un aliante di elevate caratteristiche in volo d'onda si schiantò in alta montagna con la distruzione dell'aliante stesso e la perdita di entrambi i piloti. Sempre nell'85 cito un incidente di tipo B, con la collisione tra due alianti in volo vicino al traguardo di gara. Uno dei due alianti precipitò immediatamente distruggendosi, l'altro riuscì ad atterrare col pilota incolume ma provocò altri danni oltre ai propri valutati attorno al 40% del valore. L'altro pilota se la cavò con ferite leggere ma, se non fosse stata per una certa dose di fortuna, e questa è una mia opinione personale, nel complesso poteva andare anche molto peggio.

Nell'84 un caso di collisione si risolse con la distruzione di due alianti e la perdita della vita di entrambi i piloti.

Le persone che dovrebbero essere maggiormente interessate alla riduzione, o se fosse possibile alla eliminazione, di questa categoria di incidenti sono i piloti molto esperti con mansioni di istruzione o guida nei voli di performances ed il personale organizzativo delle competizioni ed in particolare i Direttori di Gara. Lo scopo principale di questa prevenzione si identifica con il tentativo di evitare la perdita di vite umane e la distruzione di prezioso materiale di volo. (Fig. 1)

INCIDENTI MOLTO GRAVI



E passiamo alla seconda categoria:

INCIDENTI MOLTO NUMEROSI

Essi avvengono invariabilmente nelle fasi soprattutto di at-

terraggio, ma anche di decollo, e sono veramente un po' troppi, anche se nella media, provocano danni non troppo gravi alle macchine e raramente danni gravi alle persone. Più specificatamente, ed in relazione alle fasi del volo, questi incidenti si suddividono in tre tipi e precisamente:

- A - Atterraggi in campo.
- B - Atterraggi fuori campo.
- C - Decolli.

Nel 1985 la percentuale sul totale di questi incidenti risulta essere del:

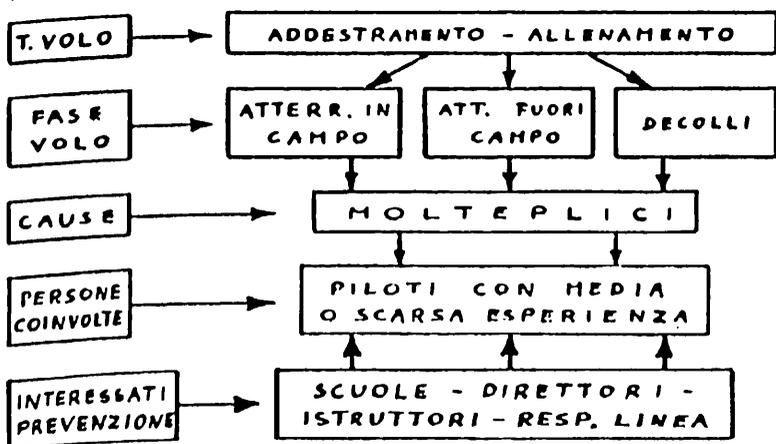
- 41% circa per gli atterraggi in campo
- 26% circa per gli atterraggi fuori campo
- 15% circa per i decolli

con un totale dell'82% circa per tutti e tre i tipi.

Le cause sono le più svariate: atterraggi troppo corti o troppo lunghi, imbardate, vento al traverso, errori di valutazione distanze, controlli omessi o male eseguiti, ecc. Da segnalare una forte percentuale di scassature (15% circa) in atterraggi con motoalante. Le persone coinvolte sono generalmente piloti di media o scarsa esperienza. Specialmente per quanto riguarda gli atterraggi in campo, la responsabilità degli incidenti è quasi sempre da attribuire a carenze di addestramento o di allenamento. Per i fuori campo le cose si presentano più complesse, coinvolgendo le fasi del volo che precedono la necessità di eseguire un atterraggio imprevisto. Per i decolli la responsabilità va addebitata, a volte, anche ai piloti trainatori.

La fascia di persone interessate alla prevenzione questa volta si sposta più verso l'addestramento basico, coinvolgendo le Scuole di Volo con i loro Direttori, Istruttori nonché responsabili di linea o coordinatori. (fig. 2)

INCIDENTI MOLTO NUMEROSI



E passiamo alla terza categoria.

INCIDENTI NE' GRAVI NE' NUMEROSI MA FUTILI

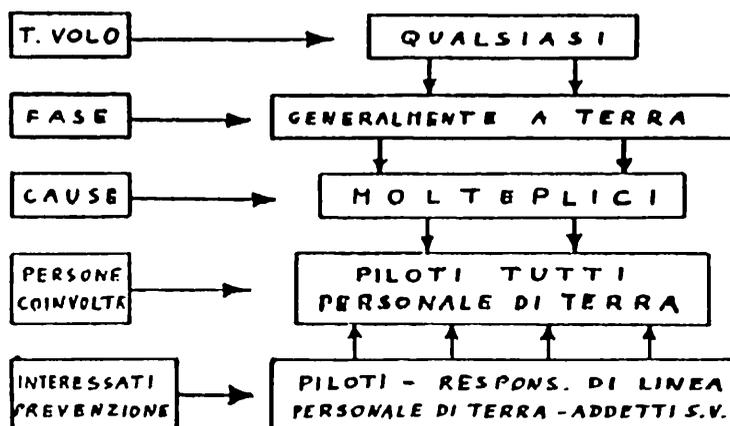
Questi comprendono una vasta tipologia che chiamerei di «stupidi incidenti» che avvengono quasi sempre nelle operazioni a terra e cioè durante i rimorchi o rullaggi, ai parcheggi, per abbandono in presenza di forte vento, montaggi e smontaggi ecc.

Si possono definire stupidi o futili la maggior parte di questi incidenti perchè provocati quasi sempre da incuria o disattenzioni o dimenticanze. Sono gli incidenti che dovrebbero essere più facilmente eliminabili in quanto basterebbe che gli interessati agissero con un po' più di serietà ed attenzione nello svolgere le varie operazioni fra le quali i controlli prevolo e postvolo.

Persone coinvolte in questa fascia sono i piloti tutti, il personale di terra e, non ultimi, i piloti trainatori per la loro, a volte, troppo spinta disinvoltura e confidenza nel-

l'operare, causa di collisioni a terra (3 nell'85) e danni vari provocati dal flusso dell'elica, cavi di traino, ecc.

INCIDENTI NE' GRAVI NE' NUMEROSI MA FUTILI



Interessati alla prevenzione di tutti questi incidenti sono i piloti in genere, il personale di terra, i direttori o coordinatori di linea e gli addetti alla sicurezza volo in genere. Mi riservo in altra sede uno studio più approfondito e particolareggiato di ogni categoria di incidenti accennati in questa breve trattazione, con relative conclusioni e considerazioni. Posso tuttavia esprimere alcuni suggerimenti di massima da prendere in considerazione nella strategia generale della prevenzione degli incidenti.

Per quanto riguarda la 1ª categoria (incidenti molto gravi) si raccomanda agli interessati:

- una accurata pianificazione del volo;
- un accurato studio e conoscenza delle condizioni meteo;
- una condotta molto attenta, di tipo professionale, di tutte le fasi del volo con particolare riguardo ai voli in zone montagnose ed in presenza di caratteristiche atmosferiche rilevanti;
- la stretta osservanza delle norme di sicurezza riguardanti il volo in termica ed in pendio ed in generale di tutte le regole del volo a vista in presenza di traffico aereo, con l'attenta e costante osservazione dello spazio circostante.

Per quanto riguarda la 2ª categoria (incidenti molto numerosi) si raccomanda agli interessati:

- maggiore e più specifico addestramento nei decolli e atterraggi;
- maggiore controllo dei voli di allenamento, specie nei riguardi dei piloti che volano raramente;
- migliore pianificazione del volo e conoscenza delle condizioni e previsioni meteo;
- maggiore dimestichezza nel pilotaggio in condizioni difficili;
- affinamento delle capacità di giudizio;
- esecuzione accurata di tutti i controlli previsti.

Infine per la 3ª categoria (incidenti futili) si raccomanda a tutti:

- maggior serietà e scrupolosità nelle operazioni a terra;
- esecuzione accurata dei controlli;
- maggior attenzione nella esecuzione di tutti i lavori di manutenzione e nelle operazioni di montaggio, smontaggio e angaraggio degli aerei e velivoli;
- maggiore prudenza e professionalità nel comportamento dei piloti trainatori in tutto l'arco delle operazioni sia in volo che nei movimenti a terra.

Nella speranza di aver detto qualcosa di utile, auguro a tutti una proficua opera di prevenzione incidenti di ogni tipo, col risultato di una diminuzione degli stessi nel prossimo futuro? Grazie.

AERO CLUB D'ITALIA

Relazione Assemblea dell'Ottobre 1985

Totale Aero Club presenti: 43

Totale Consiglieri federali presenti: 13

Totale membri del Collegio dei Revisori dei Conti presenti: 3

Totale membri del Collegio dei Probiviri presenti: 1

Esplca le funzioni di Segretario il Direttore Generale Mario De Paolis.

Il PRESIDENTE inizia presentando i graditissimi ospiti e cita per primo il Gen. Domenico Zauli, Comandante della II Regione Aerea, al quale esprime un vivo ringraziamento per il caloroso apporto offerto quotidianamente per tutte le necessità dell'Ae. C.I. e, in particolare, per l'apporto veramente eccezionale che la II Regione Aerea e, tramite essa, tutta l'Aeronautica Militare ha fornito per l'organizzazione e lo svolgimento dei Campionati Mondiali di Volo a Vela del 1985.

Altro graditissimo ospite è l'Ing. MAJONE, Direttore Generale di Civilavia, che è presente all'Assemblea con il Dr. LIOL ed i Capi Servizio della Direzione Generale Aviazione Civile Dr. LOPEZ ed Ing. QUARANTA.

Il Presidente cita ancora l'Ing. Ermanno LOTTI, Direttore Generale del Registro Aeronautico Italiano, che pure ha validamente contribuito, anche con la costituzione di un Ufficio Tecnico fisso durante i Campionati.

Il Presidente, inoltre, rileva la presenza del Comandante SCHREIBER: Corrado è un vecchio e caro amico che ci è sempre stato vicino — per 4 o 5 anni — da quando era Dirigente del Servizio Navigazione fino ad oggi, quale Presidente della Commissione per la Sicurezza del Volo di Civilavia; campo questo nel quale l'Ae.C.I. è veramente impegnato in una battaglia che ha come obiettivo il raggiungimento dei minimi rischi.

Quindi l'Avv. Baracca cita il Dr. DI GIULIO, Capo dell'Ufficio Sicurezza di Civilavia, prezioso anche per la redazione della normativa sul volo da diporto e sportivo, normativa che ha portato a compimento con grande competenza e con una sorprendente rapidità.

Il Presidente saluta ancora un altro caro amico, il Gen. Vincenzo MANCA, Capo del 5° Reparto — Affari Generali — dello Stato Maggiore Aeronautica, che è quasi quotidianamente consultato dall'Ae.C.I.; al Gen. MANCA, tutta la stima e la simpatia, nonché la preghiera di ringraziare il Gen. COTTONE, Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, per tutta l'attenzione che egli dimostra verso questo fratellino minore che è l'Ae.C.I.

E' presente anche la Contessa Maria Fede CAPRONI, che il Presidente ringrazia per le magnifiche strutture inviate a Rieti, che pareva dovessero essere due casette di campagna ma che, pur essendo prefabbricate, erano in verità due magnifiche villette, proficuamente impiegate sia per l'Ufficio Stampa, sia per l'Ufficio Pubbliche Relazioni.

Infine, il Presidente saluta il Dr. RATTAZZI, Presidente dell'A.O. P.A., Associazione particolarmente vicina perchè vive con l'Ae. C.I. molti problemi che riguardano l'aviazione generale.

Il Presidente affida quindi al Consigliere Federale Iginio GUAGNELLINI, Presidente della Commissione Sportiva Centrale dell'Ae.C.I., l'incarico di effettuare la premiazione dei Campioni.

L'Ing. GUAGNELLINI ricorda che la lunga estate di quest'anno ha consentito una stagione sportiva eccellente, che ha visto oltre 2 mila atleti impegnati nelle varie specialità e tutti meritevoli di un ampio riconoscimento. Naturalmente la manifestazione al vertice di una lunga catena di eventi è stato il 19° Campionato Mondiale V.V., nelle tre classi previste dalla F.A.I. Basterebbe rammentare le 5.564 ore di volo veleggiato rispetto alle 160 ore di traino, che il primo involo è avvenuto con 101 alianti e che, dopo 12 giornate di duro lavoro, gli alianti portati in volo sono stati 95. Ne sono cioè stati persi, lungo la strada, soltanto 6, senza incidenti alle persone ed anche questo è un grosso risultato. Fa presente, altresì, che si sono svolti dei temi che hanno raggiunto i 750 km, come non era mai avvenuto in alcun precedente campionato. Ricordando che su 1.200 involi, che hanno comportato almeno 6 mila controlli, non un solo reclamo è stato presentato, si può affermare che il 19° Campionato Mondiale è una pietra miliare nella storia del volo a vela nazionale ed internazionale. Se a tutto questo si aggiunge la medaglia

d'oro conquistata dal «Briglia nazionale», ci si può dire veramente soddisfatti di questa annata che è stata una delle più fattive, delle più producenti, delle più entusiasmanti.

Parallelamente a questo evento internazionale di 1° categoria, non sono stati trascurati i Campionati nazionali che quest'anno si sono svolti su sedi diverse da Rieti, dove si era impegnati nella preparazione del Campionato Mondiale; perciò i Campionati nazionali della classe standard sono stati fatti ad Alzate Brianza e quelli della 15 metri corsa a Calcinate, mentre per le classi libera e promozione sono stati fatti a Rieti dopo la fine del Campionato Mondiale. Vincitore del Campionato della Classe 15 metri è risultato un vecchio appassionato amico del volo a vela, abilissimo pilota, esperto dirigente: Attilio PRONZATI, il quale, non pago del successo nella 15 metri, ha conquistato anche il titolo nella classe libera, quindi ha vinto 2 titoli; egli è anche padre di un altrettanto bravo e promettente volovelista.

Nella classe standard, campione nazionale è risultato di nuovo Leo Briigliadori.

Ovviamente, una buona parte di questo applauso è dedicata al titolo mondiale, per il quale in questa sede non c'è premio tangibile, ma soltanto la soddisfazione di aver visto Leo Briigliadori sul più alto gradino del podio dei premiati, nel momento in cui l'inno nazionale italiano si estendeva nella pianura di Rieti, con tutti i nostri cuori vicini al campione ed a tutti coloro che volano.

Sempre nel volo a vela, viene premiato Alberto Albertazzi che ha vinto il Campionato della categoria promozione, che consente di transitare nei nazionali.

Ritira il premio per lui Roberto Gabrielli, il quale è stato un artefice dei nostri Campionati perchè ci ha aiutati moltissimo ed al quale va il nostro ringraziamento.

(Applausi)

Ma se il volo a vela ha avuto questo successo, e si deve essere fieri perchè è una specialità che sta a cuore a tutti, anche il volo a motore ha avuto una stagione brillantissima. Si vorrebbero citare tutte le gare, ma l'Ing. Guagnellini, per i necessari limiti di tempo, ricorda almeno due avvenimenti molto importanti: il Giro d'Italia - 3° Coppa Mondiale di piloti di rally - ed il Giro di Sicilia che ha avuto un successo notevole ed è in decisa risalita nella considerazione generale. L'oratore, notando che la Contessa Caproni sorride, afferma che ella ricorda l'epoca d'oro del Giro di Sicilia, quando, negli anni 60, ai nastri di partenza sull'aeroporto di Bocca di Falco, decollavano fino a 164 aeroplani. Augura al Presidente dell'Ae.C.I. di Palermo, GAGLIANI, ed a tutti i palermitani, che presto si ritorni a quei livelli.

Per il 1985, Campione assoluto di volo a motore — rally — è stato Luigi Ferri, il quale non si è accontentato del 3° titolo consecutivo, dopo quelli conseguiti negli anni 1983 e 1984; egli è risultato anche Campione della regolarità: per questo motivo riceve 2 distintivi.

Anche Tommaso Marzetti di Lugo vince un titolo per la terza volta consecutiva, quello di campione italiano per l'acrobazia nel volo a motore. Ritira il premio, per conto di Marzetti, il Presidente dell'Ae.C. di Lugo di Romagna, Enrico Spazzoli.

L'Ing. Guagnellini, affermando che fra poco si avrà la specialità dell'acrobazia anche nel volo a vela, dichiara che la squadra acrobatica italiana di V.M. ha riportato un discreto successo in Cecoslovacchia ai Campionati europei, classificandosi al 7° posto della graduatoria per squadre.

In merito all'attività del paracadutismo, la stagione è stata molto intensa, con partecipazioni in Austria a Graz, in Germania ed Alle Hoppin ed infine in Jugoslavia ad Abbazia per i Mondiali di lavoro relativo a 4 elementi. E' stata un'affermazione interessante quella della nostra squadra, che si è classificata 7° su 20 squadre.

Il paracadutismo ha svolto una brillante manifestazione a Verona con 36 squadre di precisione in atterraggio, ciascuna composta di 5 elementi, per un totale di 180 paracadutisti. Altro interessante meeting è stato quello di Vercelli, con 14 squadre di lavoro relativo.

Per quanto riguarda l'attività nazionale, l'Ae.C. di Casale è ri-

sultato Campione Italiano per il lavoro relativo a 4 elementi. Ritira il premio Francia.

La squadra di Casale è composta dai paracadutisti Calise, Giuliani, Mirzan, Morano e Proverbio ed è la stessa squadra che si è classificata 7^a ad Abbazia.

Nella precisione a squadre, campione italiano è il Centro Sportivo Esercito.

Campione italiano nella precisione atterraggio individuale maschile è Paolo Bertolini, del Centro Sportivo Esercito; nello stile Alessandro Ruggeri dei Carabinieri; campione individuale femminile è Francesca Martuzzi.

Per il volo libero, quest'anno è stato disputato per la prima volta il Campionato italiano, a Monte Cucco, vinto da Gianfranco Garzia, su 58 concorrenti selezionati fra circa 500 partecipanti alle gare preliminari.

Bisogna ricordare anche gli aeromodellisti, che non è possibile premiare perchè la loro attività agonistica è ancora in corsa. E' comunque da menzionare e premiare il 2° posto assoluto nel Campionato mondiale per la formula F3D, svoltosi a Chicopee in USA, dove la classifica ha visto prima l'Australia, seconda l'Italia e terzi gli Stati Uniti. Il premio viene ritirato da Paolo Dapporto, il quale presenta due dei quattro componenti della squadra e cioè Renzo Razzi ed Enzo Pollastri.

Il PRESIDENTE pone quindi ai voti il verbale della seduta assembleare n. 1/85/B del 4.5.1985, già trasmesso ai componenti l'Assemblea. Detto verbale viene approvato all'unanimità per alzata di mano.

L'Avv. BARACCA passa al punto successivo, che riguarda l'approvazione del BILANCIO DI PREVISIONE per l'esercizio finanziario 1986, relazione del Presidente e relazione del Collegio dei Revisori, il tutto precedentemente trasmesso ai Presidenti.

Sull'argomento il Presidente dell'Ae.C. di Forlì, Attilio ZAMMARCHI, chiesto ed ottenuto di intervenire, dichiara di voler trattare problemi relativi al bilancio ed ai rapporti con Civilavia. Inizia con una nota affettivo-sentimentale, riguardante il ritrovamento da parte sua, su una bancarella a Torino, dei giornali dell'Ae.C.I. degli anni 1950, '51 e '52 dove, in prima pagina, si scrive della lotta serrata fra Enrico Meille, campione per il 1950, con un certo sig. Guagnellini che risulta 1° classificato. E' bello ricordare che 35 anni fa il nostro Guagnellini era a questi livelli e che è sempre qui con noi, a rappresentare il sintomo della passione che sta sotto e dietro al fenomeno degli Aero Club, passione che spesso non è capita in giusta misura, così come non è capito a sufficienza il grande servizio che gli Ae.C. prestano al Paese. Zammarchi afferma che la lettura di questi vecchi giornali, che lo hanno commosso, è stata interessante anche perchè oggi l'Ae.C.I. non ha un notiziario del genere, mentre è giusto che se ne doti anche per l'opportunità di mantenere o riprendere le buone abitudini. Fra i redattori di quel giornale c'era anche un certo Corrado Schreiber, il quale scriveva cose bellissime, — a volte — come quelle «quattro chiacchiere tra le nuvole» con disegni di De Simoni. In questo spirito, aggiunge, bisogna continuare a lavorare come Presidenti di Ae.C. e come Presidente dell'Ae.C.I.; infatti, come diceva il poeta, il futuro ha un cuore antico.

In merito all'argomento «bilancio», Zammarchi ricorda che in sede di pre-assemblea ha sollevato alcune obiezioni che per principio non intende ripetere. Praticamente voterà a favore di questo bilancio per spirito di solidarietà, per spirito di corpo. Si rende conto delle difficoltà operative e finanziarie, però vuole cogliere l'occasione ufficiale per stimolare l'Ae.C.I., il C.F., a fare anche uno sforzo di fantasia, ad esprimere maggiore coraggio ed a tentare strade diverse da quelle che ora si è invitati ad approvare e che, ripete, egli approverà anche se questo gli sembra un po' — e lo dice con amarezza — «il bilancio di una sconfitta». Crede di essere stato chiaro.

Zammarchi ha notato la presenza del Dr. Majone e fa presente che i Presidenti di Ae.C. hanno solo queste occasioni per poter rappresentare i propri problemi al più alto livello.

Nel notiziario numero 4 dell'Ae.C. di Forlì, che è uscito in questi giorni e che viene mandato ai soci, egli ha modestamente firmato un articolo intitolato «Civilavia, ascolta». E' una esortazione a cercare di aprire un dialogo migliore fra noi perchè — e legge un breve passo — dice ad un certo punto: «Siamo persuasi che l'attuale rapporto corrente tra gli Ae.C. ed il Ministero dei Trasporti, ovvero la D.G.A.C., abbia bisogno di essere riveduto e corretto. Qualcuno dovrà pure ascoltare e comprendere che in questo benedetto Paese pare che si faccia di tutto per complicare la già difficile vita di coloro che si dedicano al volo.

Leggi antiquate, normative arzigogolate, l'orgia della carta bollata e mille altri lacci e laccioli, spesso di difficile interpretazione per gli stessi tutori dell'Aviazione, fanno affondare sempre di più l'aviazione generale nelle sabbie mobili della burocrazia». Fa presente di aver scritto questo perchè è incredibile che nell'ambito della gestione di un Ae.C. si debba avere un computer — per la verità lo si ha —, per stare dietro alle incredibili infinite scadenze che in questo lavoro bisogna sempre tenere presenti.

Ricorda che l'anno scorso intavolò un attimo questo discorso con l'Ing. Majone.

In Romagna c'è un proverbio contadino che dice che per fare un fosso ci vogliono due rive.

Aggiunge che non si nasconde quante colpe, quante responsabilità, quanto dilettantismo ci sia da parte degli Ae.C.: evidentemente si deve lottare con situazioni che, nell'ambito della nostra Nazione, sono anche particolarmente difficili in certi casi, meno in altri. E rammenta che egli stima molto il Dr. Majone, nel senso che capisce benissimo il suo zelo di funzionario dello Stato che tenta, ed anche con un certo successo, di far risparmiare del denaro che è di tutti e comunque di spenderlo bene a vantaggio della collettività.

Però Zammarchi ricorda anche che, tra i progetti di Civilavia, c'era quello di ridurre il numero di queste scuole di volo, in particolare le scuole dei piccoli Ae.C. che non possono permettersi il direttore della scuola, il direttore della linea, l'istruttore a tempo pieno e quindi, evidentemente, fanno un servizio mediocre; quindi il proposito era di concentrare le scuole su pochi Aero Club, i più importanti. Se si facesse ciò, si condannerebbero alla morte i piccoli Ae.C. perchè la scuola è il lievito che fa crescere gli Ae.C. Tuttavia si può ugualmente ottenere il risultato che desidera l'Ing. Majone, cioè quello di risparmiare i soldi delle Commissioni che vanno in giro effettivamente con estrema difficoltà ad inseguire gli allievi per tutta Italia, facendo come hanno fatto tutti i Paesi civili del mondo, uniformando cioè i brevetti alla normativa internazionale. E' inutile che da noi si facciano gli esami di 1° grado e poi si debbano ripetere gli esami per il 2° grado, quando si potrebbe benissimo fare da soli i «private pilots» (1° grado) e ridurre così del 50% le spese per le Commissioni. E' una cosa semplicissima; del resto i nostri istruttori sono essi stessi che, quando fanno decollare un allievo, si assumono la responsabilità della maturità e della qualità di questo ragazzo. E quindi è superfluo nominare tutta una Commissione per fare un esame di 1° grado che si limita a dare la possibilità di volare da soli, ma quasi sempre in funzione del successivo conseguimento del brevetto di 2° grado. Tanto varrebbe prendere un unico brevetto alla fine.

Altro argomento, che pone in discussione la stessa esistenza degli Ae.C., è quello paventato dei canoni demaniali. Si sta per arrivare a tali livelli di costo per cui nascerà sicuramente un grosso contenzioso fra Ae.C. ed Amministrazioni dello Stato, perchè, a quanto si sente dire, verranno stabiliti canoni di affitto e prezzi a metro quadro degni forse di negozi in Via Montenapoleone a Milano. Trattasi di un argomento che merita la massima attenzione. E ciò, a parte tutte le altre complicazioni che comunque sopraggiungono, non ultima la normativa antincendio che obbliga giustamente a dipingere gli hangar con vernici ignifughe, eccetera, si è sempre presi da una serie di obblighi, ai quali bisogna continuamente ottemperare. E' un discorso già fatto in passato, quando fu chiesto di andare a vedere la realtà degli Ae.C. per poter meglio rendersi conto dei possibili rapporti con essi. Il problema delle tasse aeroportuali, poi, è abbastanza singolare: quando si atterra in un aeroporto si vanno a pagare delle tasse dell'ordine di 2, 3 mila lire, mentre il costo di esazione per lo Stato è sicuramente superiore all'introito. Basterebbe far pagare, a somiglianza dell'Automobil Club, un bollo di circolazione per il velivolo una volta all'anno.

Quanto sopra esposto significa che ci sono delle riforme che si possono fare senza costi, ottenendone solo benefici e vantaggi, purché se ne parli, si dialoghi, ci si intenda, anche perchè c'è della gente che perde tempo e spende la sua passione per tenere in piedi un servizio fondamentale per il Paese, le scuole di volo, lo spirito aeronautico, in situazioni talvolta incredibili. Zammarchi, prima di entrare nell'argomento ULM che lo interessa molto perchè anche su questo c'è un qualcosa da dire, vorrebbe esemplificare il tipo di rapporto che si ha spesso con la Direzione del Traffico e fa l'esempio di Forlì. L'aeroporto di Forlì, in giugno, ha sostituito per due mesi l'aeroporto di Bologna ove si doveva rifare il manto alla pista e ciò senza che l'Ae.C. fosse minimamente invitato a discuterne con il Direttore di circoscrizione. Invece l'Ae.C. di Forlì si è visto arrivare a ri-

guardo quello che è l'atto conclusivo: la classica ordinanza. L'ordinanza prescriveva anche che l'Ae.C. di Forlì dovesse recitare tutto l'Ente diventando un piccolo «lager».

A seguito, per due mesi, a Forlì, non si è potuto effettuare attività di lancio né aeromodellistica. Alla fine ci si è dovuti ingegnare a costruire una aviosuperficie a 15 km di distanza, grazie alla collaborazione del Comune il quale comprende il servizio svolto dall'Ae.C., e lì si è potuta continuare l'attività.

Zammarchi chiede scusa se è un po' irritato, come si sente anche dal tono della voce.

Ma questo non riguarda solo Forlì; è rappresentato in Assemblea anche l'Ae.C. di Varese il quale nel suo notiziario ha scritto — guarda caso — di ordinanze ricevute. Sono situazioni, queste, che riguardano tutti gli Ae.C. A questo punto, rivolge un invito ed una esortazione a cambiare l'atteggiamento nei confronti degli Ae.C., dove non ci sono dei «gangsters» che cercano a tutti i costi di andare per aria. A parte il fatto che l'Ae.C. di Forlì ha coniato un suo slogan, che presto uscirà in manifesti per pubblicizzare l'attività di primavera, che dice «Vieni a prendere la tua parte di cielo». Ognuno ha il diritto, a tutti i livelli, di svolgere questo tipo di attività.

Zammarchi passa all'ultimo argomento, prima di concludere: gli U.L.M. Anche qui si sa bene che, per quanto riguarda gli U.L.M., è stata approvata una legge, quella del 25 marzo 1985. E' stata pubblicata anche sul notiziario dell'Ae.C. di Forlì nel mese di luglio, con ampio spazio e risalto. Essa fa riferimento ad un regolamento di attuazione da emanarsi entro 6 mesi e quindi tale termine scadeva il 25 settembre, ormai trascorso senza che ci fosse il regolamento. Per fare un semplice paragone, egli esibisce la concentrata regolamentazione che la Repubblica di S. Marino si è data sugli U.L.M. E' una normativa talmente semplice che va letta, perchè essa è un capolavoro di sintesi rispetto a tutto il sistema che noi usiamo.

Inoltre c'è da dire una cosa molto importante sugli U.L.M. e cioè che questo fenomeno è stato anch'esso vietato, però in giro ce ne sono ormai decine, per non dire centinaia, di persone che stanno volando con questi apparecchi. Ricorda che un giorno percorreva l'autostrada Torino-Piacenza ed ha visto degli U.L.M. in volo, è sceso e dietro una grande cascina ha trovato un aeroporto di U.L.M. Da un lato si è scandalizzato perchè è chiaro che ivi la mentalità professionale aeronautica era scarsa, ma dall'altro si è anche un po' commosso per questo entusiasmo, per questa voglia di volare che evidentemente è un sentimento profondo, sentito oltre ogni immaginazione. Si è trovato di fronte a questa situazione: c'era una pista erbosa delimitata da «cinesini» fatti con sacchetti bianchi per concime intesiati su dei paletti; c'erano dei biposto di detti apparecchi, con degli istruttori, proprio degli istruttori senza alcun titolo aeronautico né brevetti di 1° o 2° grado. Essi volavano ed insegnavano a volare a dei signori di tutte le età, compresi dei signori, per loro sfortuna, senza un occhio, i quali evidentemente, non potendo sfogare altrimenti la loro passione del volo in campo aeronautico perchè inabili in sede di visita medica, si dedicavano lì al volo malgrado i circuiti, gli incroci ed altre cose strane. Però era affascinante vedere le mogli che aiutavano dei signori cinquantenni, che non avevano mai volato, a montare i loro U.L.M. ed a prepararsi a decollare. Il fenomeno era interessante anche perchè c'erano lì delle persone che compravano l'apparecchio per fare delle scuole di volo; inoltre, qualcuno fa già del lavoro aereo. Ed in estate o in primavera, è stato detto, qualcuno ha fatto trattamenti anticrittogamici sul riso o sul grano; se non si azzardano ancora ad andare su pioppeti e vigneti è perchè ci sarebbe il rischio di una piantata di motore. Però qualcuno sta pensando, a questo riguardo, ad un bimotore ed ha incassato 50 milioni in tre mesi per il prezzo estremamente concorrenziale rispetto a quello degli elicotteri. Infine confessa di aver forse commesso un reato e di averci provato e volato. Il suo intento era questo: sapendo che gli Ae.C. dovranno organizzare le scuole, voleva rendersi conto dei vari problemi; ora sa che si dovranno comprare dei biposto ed organizzare le scuole per dare quel minimo di abilitazione che sicuramente è necessario. Però non ci si deve nascondere dietro un dito: il fatto di costringere anche in futuro gli Ae.C. a gestire questa partita sta bene, perchè c'è alla base un patrimonio, un potenziale di entusiasmo tale che, sicuramente, una parte di esso si trasferirà poi nell'attività aeronautica tradizionale. Noi sicuramente gestiremo bene le cose. Afferma di poterlo garantire per quanto riguarda Forlì, dove su un'aviosuperficie sarà tutto organizzato nei limiti della sicurezza sotto tutti i profili, con un istruttore che seguirà questa attività. Però, il fatto di impe-

dire agli ultraleggeri l'uso degli aeroporti creerà una situazione caotica. Anche qui la cosa è semplice: come fanno in Francia o in Germania? Lì in ogni aeroporto c'è un angolino dove gli U.L.M. possono atterrare e decollare. Che cosa è necessario che abbiano? Una radiolina per essere in contatto con la torre di controllo. Quindi egli suggerisce di fare bene attenzione nel fare questo passo in avanti, perchè così il fenomeno potrà essere controllato e guidato e potrà produrre effetti benefici; diversamente, accadranno delle cose che potranno essere anche spiacevoli.

Conclude dicendo che, al di là della personale tensione con cui ha espresso queste cose, egli è veramente convinto che, come già detto, la responsabilità di un rapporto di qualsiasi natura dipende da entrambi gli interlocutori e che gli Ae.C. devono fare un serio esame di coscienza per mettersi al passo, per essere veramente affidabili e per dare quella giusta tranquillità che pretende di avere chi dirige. Però gli Ae.C. non possono nemmeno essere trattati in questo modo, perchè così si creano contitti che possono solo portare al danno e non al beneficio dell'aviazione generale.

Il PRESIDENTE fa presente che hanno chiesto la parola SCHIANO e GULLI e rammenta che si sta parlando di bilancio.

L'Ing. Majone risponderà a tutti gli interventi dopo l'esame del bilancio. E' pur vero che una parte del discorso fatto da Zammarchi riguardava anche il bilancio. Dice a Zammarchi che intende rettificare un po' il tiro, ad esempio su quanto asserito circa lo stimolo necessario affinché l'Ae.C.I. faccia «uno sforzo di fantasia», espressione questa un po' generica che non si comprende come possa tradursi nella realtà. Ad esempio, qualora si volesse giocare al totocalcio, ciò costituirebbe uno sforzo di fantasia molto modesto, perchè è notorio che quelle vincite sono molto basse in questo periodo. E' stato anche raccomandato, da Zammarchi, «di avere più coraggio», ma noi abbiamo coraggio e si è fatto di tutto: si sono interpellati gli Enti tutori, si sono fatte presenti le nostre necessità quotidiane ed impellenti, si sono presi contatti, molto interessanti e certamente fecondi di sviluppi, con la Protezione Civile. Ma purtroppo, chi deve prendere il tram e possiede solo la moneta sufficiente per il biglietto, o prende il tram oppure va a piedi.

E' stato detto che si devono tentare strade diverse, ma anche questo è stato fatto e si sta tentando anche oggi: oltre al bilancio di previsione per il 1986, che non può non chiudersi in pareggio perchè il nostro è un ente pubblico che ha l'obbligo non solo morale ma anche giuridico — in quanto amministra fondi pubblici e deve prevedere di spendere solo i fondi disponibili — di presentare un bilancio in pareggio, è stato redatto anche un altro tipo di documento contabile del quale si parlerà più tardi, alla voce «varie». Di questo documento, che può configurarsi come un «bilancio in rosso», penso che l'Assemblea sarà soddisfatta, perchè in esso sono evidenziate tutte le reali esigenze dell'Ae.C.I. che, rapportate alle prevedibili entrate, comportano un passivo di oltre 2 miliardi. Lo scopo del documento è molto semplice: è opportuno che gli Enti tutori, il CONI, Civilavia si rendano conto della importanza dell'Ae.C.I. e dei compiti istituzionali che esso svolge, dei risultati sportivi e non solo sportivi che esso riesce a raggiungere, dell'aiuto di cui ha bisogno e delle sue necessità da soddisfare; diversamente il nostro sarà sempre un bilancio da «sconfitta». L'Avv. Baracca aggiunge però che non si sente sconfitto, perchè è convinto che questa opera di sensibilizzazione, fatta da tutti noi, a lungo andare darà finalmente i suoi frutti.

Luigi MESSINI, Presidente dell'Ae.C. di Perugia, chiesta e avuta la parola, chiede notizie sull'applicazione della legge 818 sulla prevenzione degli incendi, ritenendo che questo problema rientri nell'argomento «bilancio di previsione».

Il PRESIDENTE chiede che il Prof. Messini faccia questo intervento quando si discuterà delle voci «varie», fra le quali si tratterà anche l'argomento della legge 818.

MESSINI prosegue trattando dei beni demaniali affidati in concessione agli Ae.C., per i quali vengono pagati i canoni demaniali e chiede a chi compete sostenere gli oneri per l'ordinaria e la straordinaria manutenzione dei beni concessi.

Il PRESIDENTE, quindi, pone ai voti, per alzata di mano, il bilancio di previsione dell'Ae.C.I. per il 1986.

L'Assemblea approva all'unanimità e quindi il Presidente passa alla voce «VARIE» e, raccomandando interventi brevi per consentire ad altri di parlare, dà la parola a Schiano.

L'Ing. Ernesto SCHIANO, Presidente dell'Ae.C. di Napoli, prende atto del fatto che il suo intervento è successivo alla approva-

zione del bilancio e quindi si propone di limitarsi a trattare alcuni punti che possono essere considerati indipendentemente dal bilancio stesso, anche se, in alcuni casi, hanno dei riflessi sul bilancio. Si ricollega, andando per «flashes», al problema dei canoni demaniali, problema gravissimo che si sta manifestando in tutti gli Ae.C. Ritiene che, in questo caso, ancora una volta sia opportuno sollecitare un intervento dell'Ae.C.I., di Civiltà e di tutti gli organismi interessati. A Napoli, per un hangar di 1.200 metri quadrati ed un'aula didattica di 90 metri quadrati, il demanio ha preteso di addebitare, per gli anni 1980, 1981 e 1982, ben 36 milioni all'anno e, dal 1983 in poi, 40 milioni all'anno rivalutabili; c'è stata in seguito una serie di azioni terminate con un elaborato ricorso, che ha portato alla riduzione del canone a L. 15 milioni all'anno. Questo lascia intravedere l'errata impostazione a riguardo e l'enorme problematica che ne deriva. Poiché è indispensabile che si vada oltre, l'Ae.C. di Napoli ha presentato ricorso anche contro questa nuova cifra di 15 milioni e conta di andare avanti. Crede che tale battaglia potrà avere sviluppi positivi e, comunque, che potranno esserci ulteriori riduzioni. Resta il fatto che trattasi di un problema di estrema importanza, legato alla sopravvivenza dei nostri sodalizi; per questo chiede ancora una volta un'azione dell'Ae.C.I. e di tutti gli organismi competenti e interessati, affinché si veda il da farsi in maniera univoca e valida per tutto il territorio nazionale.

Un secondo problema è quello del rinnovo della flotta, importantissimo, del quale si è più volte parlato. Si sa che l'Ae.C.I. sta ricercando le possibili soluzioni e proprio per questo si deve cercare di spingere anche sulle industrie aeronautiche italiane, perché il rinnovo di una flotta per il primo periodo è qualcosa che può avere dei riflessi e degli sviluppi sulle industrie aeronautiche. Egli parla in particolare per l'area di Napoli, dove esiste la presenza della Partenavia-Aeritalia. Prega ancora una volta l'Ae.C.I. di intervenire per sollecitare queste aziende a dare una risposta concreta alle nostre aspettative. Se si riesce ad approfittare di questa circostanza per lanciare un prodotto italiano, anche in contrapposizione ad imprese estere, si potrebbe ottenere qualcosa di valido nell'interesse generale; ciò, naturalmente, senza privilegiare alcuno, ma con un franco confronto.

Il suo terzo «flash» concerne i problemi assicurativi. Il problema che maggiormente preoccupa gli amministratori ed i responsabili degli Ae.C. è il problema della responsabilità assicurativa e dei suoi limiti. L'Ae.C. di Napoli ha assunto una iniziativa particolare: ha aumentato i massimali di legge, sia per quanto riguarda la responsabilità civile verso terzi, sia per il posto pilota e passeggeri, a discapito dell'assicurazione «corpo» che è divenuta oltremodo onerosa. Questo però non basta; bisogna porsi un interrogativo: se l'incidente causa danni superiori a quelli previsti dalla polizza, quali saranno le conseguenze, che investono anche gli amministratori ed i soci? E' un interrogativo di estremo interesse e preoccupazione, che assilla sempre più, man mano che il traffico aereo aumenta e con esso crescono i rischi. Suggerisce perciò una iniziativa dell'Ae.C.I. che riesca ad individuare delle forme assicurative valide, accertate con studi particolari e contrattate con le Compagnie assicuratrici, per ottenere delle facilitazioni, dei premi complessivi più bassi. Gli Ae.C., da parte loro, dovrebbero naturalmente accettare l'onere di inserirsi, assumendo i costi di questa polizza complessiva, che potrebbe essere un primo passo verso la normalizzazione del settore.

Ultimo «flash» esposto dall'Ing. Schiano è quello relativo agli spazi aerei. Richiama ancora una volta l'attenzione sulla sempre maggiore difficoltà che i piloti incontrano nella loro attività quotidiana, poiché di giorno in giorno si aggiungono nuove limitazioni. Parla per una esperienza del suo sodalizio: fino a qualche anno fa da Napoli si poteva venire a Roma attraversando la zona di Grazzanise lungo la costa. Oggi la rotta autorizzata è a 10 miglia al largo sul mare, o all'interno in aree orograficamente più impegnative; tutto ciò va a scapito della sicurezza. L'Ae.C.I., al quale in chiusura del suo dire desidera rivolgere un sentito ringraziamento in particolare per il lavoro svolto, dovrebbe farsi promotore di incontri, soprattutto con le autorità militari, per tentare di risolvere questi problemi, rilevanti per l'Aviazione generale nel suo insieme, ma specialmente per gli aerei degli Ae.C. federati che, giova ripeterlo, intendono svolgere un'azione di supporto alla pubblica Amministrazione nell'interesse generale.

Il Presidente autorizza, quindi, l'intervento del Presidente dell'Ae.C. di Latina, Antonio GULLI, il quale premette che il suo è un piccolo Ae.C., che opera su un aeroporto militare. Questo

fatto, se da un lato è penalizzante perché, ovviamente, all'attività militare compete la precedenza, d'altra parte presenta il vantaggio di poter ricevere dai militari aiuto, collaborazione ed entusiasmo. Approfitta della presenza del Gen. Zauli per ringraziare pubblicamente l'Aeronautica Militare per quello che fa per Latina e per tutti gli Ae.C. Prima si è parlato di bilancio, di costi, di una situazione critica: tutti gli Ae.C., piccoli e grandi, hanno dei problemi ed ognuno di essi cerca di amministrarsi nel modo migliore ed ai costi minori. Grazie all'A.M., si presenta una possibilità per Latina, ove esiste un gran numero di istruttori militari che, nei momenti di libertà al sabato ed alla domenica, sarebbero disponibili a fare da istruttori presso quell'Ae.C. gratuitamente — sottolinea gratuitamente — e solo per entusiasmo. E si rivolge all'ing. Majone, in quanto sembrerebbe che *questi istruttori non possano operare presso l'Ae.C. in quanto non sono iscritti al sindacato Ente Nazionale Gente dell'Aria.*

La cosa gli sembra un po' strana e chiede se possono essere utilizzati questi istruttori esperti e disponibili, che però non possono iscriversi all'ENGA perché militari.

Gulli espone quindi un altro problema, quello delle visite mediche. Attualmente le visite vengono effettuate nei 3 Istituti Medico-Legali dell'A.M. di Milano, Roma e Napoli, il che costituisce un problema per i soci degli Ae.C. che, abitando lontano da detti centri, incontrano problemi di tempo e di spesa. Chiede quindi se per i brevetti fino al 2° grado, ovviamente sportivi, ci si può rivolgere, come consentito nei Paesi aderenti all'ICAO, a medici di fiducia oppure ai Centri di Medicina Sportiva che sono bene attrezzati, seguendo ivi le procedure previste dagli Istituti Medico-Legali. Chiede inoltre se le visite mediche superate presso i Centri Sportivi sarebbero ritenute valide dai Direttori di aeroporto in sede di rinnovo dei brevetti.

A proposito di rinnovo brevetti, dichiara che sono sorti problemi perché in alcune circoscrizioni aeroportuali non accettano richieste di rinnovo, poiché — dicono — una tale pratica può essere espletata solo nella circoscrizione in cui viene effettuata l'attività di volo. Ciò gli sembra non legittimo ma è capitato a lui stesso, che abitava a Milano e volava a Latina e che ha avuto qualche problema per ottenere il rinnovo del brevetto a Linate, dove gli dicevano che doveva chiedere il rinnovo a Ciampino; gradirebbe conoscere se qualche norma giustifica il comportamento riscontrato a Linate.

L'Avv. William D'Alessandro, Revisore dei conti dell'Ae.C.I., ottenuto di parlare, dichiara che farà, più che un intervento, alcune richieste. Premesso che il suo campo è quello dei problemi fiscali e che il Presidente gli ha data una certa delega per esaminare tutte le questioni fiscali ed affrontarle decisa-mente, gli sembra che il fisco si stia interessando dei nostri problemi con una certa frequenza: ciò mette in difficoltà specialmente gli Ae.C. che non hanno una struttura.

Stanno per essere emanati i nuovi testi unici sul sistema fiscale e pare non debbano esservi modifiche sostanziali per quanto ci riguarda. Dichiara che ieri gli è stato presentato un opuscolo della Federazione Tennis che detta norme in materia. Ne ha preso atto e si propone di predisporre delle norme di carattere fiscale ed amministrativo per gli Aero Club, che sottoporrà al Presidente.

La questione più importante riguarda il carburante e può dare una certa assicurazione, dopo gli incontri avuti al Ministero delle Finanze, sulla possibilità di avere una cisterna unica. Per quanto concerne i pagamenti, pensa che il Ministero delle Finanze sia d'accordo sul fatto che non vi è reato. Poiché questo problema è stato affrontato ed egli è stato delegato a studiarlo da appena 15 o 20 giorni, prega l'Ae.C. di Latina e principalmente quello di Lecce, dove il Pubblico Ministero o il Giudice Istruttore ha interpellato il Ministero delle Finanze che gli ha dato una certa risposta a noi favorevole, di inviargli le copie dei processi, così come prega gli Ae.C., che a seguito di denuncia non hanno avuto la sola sanzione amministrativa, di inviargli copia del verbale di constatazione. Chiede quindi, ai Presidenti che lo desiderino, di prendere contatto per eventuali chiarimenti.

Esiste poi l'annosa questione dei canoni demaniali. Egli ne parla non per polemica, ma perché si rende conto che ormai la questione è matura e deve essere risolta, a prescindere da altre questioni sollevate da altri.

Oggi pervengono richieste del fisco, domani si vuole applicare il redditometro, dopodomani si chiede l'elenco dei soci per perseguirli in modo eccessivo. Esistono molti Ae.C. i quali debbono preventivare in bilancio decine di milioni per pagare i canoni demaniali. Meglio parlarsi chiaramente: lo si vuole que-

sto Ae.C.? E' utile una Aviazione generale? Il problema è politico. Ieri sera si è vista proiettata una manifestazione paracadutistica con l'intervento di varie autorità politiche. Queste autorità si rendono conto che a quel livello di bravura o di perfezionismo ci si arriva con il lavoro, gli istruttori e tante spese? E' giusto che ci siano doveri, ma in una vita di Ae.C. dove tutto è entusiasmo ci sono anche dei diritti.

Ricorda che in un precedente intervento aveva definito l'attività entusiastica degli Ae.C. come una delle espressioni più belle dell'Italia, dove purtroppo ci sono anche droga e terrorismo. Ma è meglio rimanere sui problemi pratici e quindi si può chiedere che cosa è stato studiato dall'apposita Commissione per i canoni demaniali. Il gen. Majone un anno fa, in questa sala, disse che questo problema lo si stava trattando con il Ministero delle Finanze.

D'Alessandro parla quindi del redditometro ed informa che è stata presentata e trovasi sul tavolo del Ministero delle Finanze, da oltre 3 mesi, una ipotesi riduttiva di quell'assurdo decreto sul redditometro. In altra Assemblea aveva detto che quei parametri fiscali vessatori erano nati da elementi di base sbagliati; ora chiede scusa all'ing. Lotti perchè ha avuto, dalla sua gentilezza, la possibilità di controllare i dati forniti dal R.A.I., i quali corrispondono più o meno alla realtà delle cose. Ed allora non si spiega come e perchè si sia potuto arrivare ad un indice di redditività che è semplicemente assurdo.

Ripete quindi che si preoccuperà quanto prima di dare indicazioni di carattere fiscale, che prega i presidenti interessati al problema carburanti di prendere contatti con lui e chiedere all'ing. Majone di dire qualche cosa sui canoni demaniali. Per questi ultimi, gli Ae.C. hanno ricevuto ingiunzioni di pagamenti dell'ordine di 40-50 milioni, quando dovrebbe essere chiaro che essi svolgono attività didattica e non commerciale.

Noi non guadagniamo niente con la nostra attività fatta solo di entusiasmo, ma perdiamo in tempo, soldi e fatica pur di dare delle soddisfazioni all'Italia. Quando stamane è stato premiato Briigliadori, tutti avevano gli occhi lucidi, anche quelli che non hanno fatto nulla perchè Briigliadori vicesse il Campionato del mondo.

Conclude chiedendo al Presidente che venga indetta una conferenza stampa che sia anche «di urto», nella quale si dica a chiare note ciò che va bene e ciò che è contro di noi o viene fatto per svilirci, diminuirci o emarginarci; in tale occasione bisognerà finalmente rendere conto della realtà delle cose.

Il PRESIDENTE sta per dare la parola all'ing. Majone, al quale sono state poste domande che coprono l'intero arco della nostra problematica ma, su insistenze di Gagliani e di Pronzati, li autorizza ad intervenire.

Michele GAGLIANI, Presidente dell'Ae.C. di Palermo, aggiunge, a quanto già è stato detto e che è sconcertante, che forse ci si dovrebbe trasformare in sindacato e quindi fare proteste con scioperi o occupazioni di aeroporti, pur di ottenere quanto da anni si chiede.

Attilio PRONZATI, Presidente dell'Ae.C. Centrale di Volo a Vela, ricorda che l'ing. Majone, in occasione dei Campionati Mondiali di Volo a Vela, quando si era sotto l'onda emotiva dei risultati che indubbiamente hanno premiato l'Italia e la nostra attività di volo a vela, gli chiese di sottoporgli un pro-memoria sulle possibilità di sviluppo della specialità. Pronzati inserì in questo breve pro-memoria alcune idee personali che crede di condividere con tutti i volovelisti e riguardano la possibilità di svolgere attività volovelistica su aviosuperfici a mezzo di verricelli. L'istruttore di volo a vela a mezzo verricelli non sarebbe vincolato alla necessità di avere il brevetto di 2° grado. Nello stesso documento si chiedeva di evitare ai piloti di volo a vela, che sono piloti sportivi — come del resto quelli di 1° e 2° grado a motore —, la «taglia» delle visite mediche che, alla sua età, cominciano ad avere la frequenza di 2 volte all'anno; egli si è dovuto prudentemente coprire con un brevetto svizzero, che comporta un visto ogni 2 anni ma nessuna visita medica fino alla morte.

Il PRESIDENTE, nel dare la parola all'ing. Majone, gli dice che, su 6.000 lettere all'anno che riceve, solo 3 sono di ringraziamento, mentre tutte le altre comprendono istanze che ora vengono rivolte a Civilavia. Aggiunge che ha ragione Gagliani, quando dice che è forse lo sconcerto che spinge ad usare un tono che è un po' nello spirito di tutti: quindi non è il caso di adombrarsi.

Domenico MAJONE, Direttore Generale di Civilavia, ricorda che da diversi anni partecipa all'Assemblea. Quest'anno partecipa

portando anche il saluto del Ministro Signorile che lo ha espressamente delegato. Adempie a questo dovere di partecipazione. L'attenzione che la D.G.A.C. dedica all'Aviazione Generale e più particolarmente all'Ae.C.I. è dimostrata da eventi che tutti farebbero bene ad acquisire, nonchè dalla stessa presenza, in Assemblea, sua e dei suoi colleghi Capi di Servizi. Presenza governativa è anche quella del gen. Zauli e di Lotti, Direttore Generale del R.A.I. Da cittadino democratico di questa Repubblica, egli desidera consigliare di informarsi tanto più che si è parlato di sicurezza, scuole, tasse di circolazione, canoni e quant'altro. Si saprebbe così che tutti questi problemi si stanno sviluppando, nel modo che ora sarà esposto; molto opportunamente si è parlato di due sponde — di un ruscello, non di un fiume — ma l'altra sponda non ha fatto proposte, così come non ne ha fatte, pare, l'A.O.P.A. che da più anni è sollecitata a sviluppare un'azione propositiva.

Se, secondo la proposta molto brillante avanzata dall'Avv. D'Alessandro, sarà organizzata una Conferenza-stampa, sarà disponibile per quesiti precisi e richieste di informazioni, ma non per parole fra le nuvole.

Inoltre, si sappia, per quanto riguarda la sicurezza — tema che non si è sentito citare —, che in questo Paese, non necroforico, non si vogliono consentire avventure come quelle del campo di deltaplani o di U.L.M. di cui si è parlato, ma si vuole avere tutto nella sicurezza ed anche nell'ordine, perchè i cieli sono pieni. Quindi, non il pezzo di cielo per ciascuno, ma il pezzo di cielo per tutti. E perchè sia per tutti, deve essere un cielo ordinato. Si sappia che, per quanto riguarda Civilavia, l'anno 1985 si chiude con una valutazione molto pesante nei confronti della serietà con cui alcuni velivoli vengono affidati presso taluni Ae.C. Il brevetto di 2° grado non è sufficiente, pur essendo condizione necessaria, per affidare avventurosamente dei velivoli, anche con passeggeri, a persone che su quel velivolo non hanno sufficiente esperienza; i Presidenti degli Ae.C. farebbero bene a porre delle condizioni prima di affidare i velivoli a queste persone. Si sappia — non è necessario fare citazioni perchè gli interessati sanno che i loro brevetti sono stati ritirati — che Civilavia si accinge anche a fare delle istruttorie molto pesanti per accertare se non siano da colpire anche i rappresentanti ufficiali degli Ae.C. Ricorda che ciò viene fatto per il bene non di ciascuno, ma di tutti.

In merito alle scuole, si è parlato di aggressione agli Ae.C. minori. Fa presente, invece, di non avere affatto detto che debbono essere uccise le scuole di volo; invece ha detto e sostiene che determinati Aero Club portano solo come etichetta, come fiore all'occhiello, la scuola di volo. Quindi egli farà tutto il suo dovere nell'evitare che in qualche parte si scriva «scuola» nel biglietto da visita quando la scuola non ci sia. Spera che nessuno si porrà nelle condizioni di meritare provvedimenti di censura, che vengono adottati per il bene di tutti, per il bene anche dei nostri figli che si avvicinano alle scuole, non per manifestare delle velleità. Il Presidente sa bene che egli sta cercando la soluzione di vari problemi riguardanti la tassa di circolazione, la sicurezza, i canoni.

In merito agli U.L.M. si è detto che siamo in ritardo e si è parlato di San Marino, a noi che siamo cittadini della Repubblica Italiana. Chiede di documentarsi e precisa che la legge n. 106 del 25 marzo 1985 è stata seguita bene, tanto è vero che, per il regolamento di applicazione da emanarsi con D.P.R., già nel maggio '85 è stata costituita una Commissione con rappresentanti di Civilavia, del R.A.I., dell'Azienda di Assistenza al Volo, dell'Istituto Medico-Legale di Roma, dell'Ae.C.I., della Stampa Aeronautica. La Commissione ha valutato tutti gli studi mondiali del settore, ha ascoltato tutti gli utenti interessati in campo nazionale.

La Gazzetta Ufficiale n. 251 del 24.10.1985 pubblica il Decreto del Ministro dei Trasporti datato 25 settembre, che modifica l'annesso alla legge n. 105 del 25.3.1985 concernente il volo da diporto e sportivo. Ebbene, questo decreto è stato fatto dalla D.G.A.C. Il regolamento, poi, è attualmente al parere del Consiglio di Stato, perchè dev'essere emanato con Decreto del Presidente della Repubblica. Quindi non si può fare un accenno ai 6 mesi dall'entrata in vigore della legge, come è stato fatto, senza prima documentarsi se questi 6 mesi siano stati lasciati trascorrere invano.

Si è detto che le licenze aeronautiche ed i brevetti costano troppo e non sarebbero necessari. L'ing. Majone ricorda in proposito che l'idea di migliorare la normativa l'ha avuta egli stesso, un anno fa, e la si sta perseguendo, come ben sa il Presidente. Sarebbe bastato chiederlo al Presidente, invece di affermare che

le cose non si fanno. C'è già una legge, la n. 213 del 13.5.1983, che delega il Governo ad emanare un D.P.R. che regolamenti la materia, assorbendo tutti gli allegati I.C.A.O. Anche questo D.P.R. è stato già formulato ed inviato, per l'approvazione, a chi di dovere. Naturalmente non si sa quando sarà perfezionato, ma ciò sfugge alla competenza di Civilavia.

Il Direttore Generale Majone fa presente che anche l'idea relativa alla tassa di circolazione è sua, proposta già 3 anni fa in questa ed in altre sedi e che sta per essere emanata anche la relativa normativa. Afferma che è sua abitudine dar conto di quanto da lui fatto e non di quanto è in itinere; ad altri l'ovvio consiglio di informarsi, tanto più che la sua Direzione Generale non è stata mai chiusa all'informazione, quando la richiesta era giustificata.

In merito all'impiego di istruttori non dell'ENGA ma militari, si riserva di fare una verifica, pur avvertendo che, evidentemente, egli non può andare contro le leggi vigenti.

Per quanto attiene le visite mediche, la questione va valutata. E' chiaro che le spese cominciano ad essere elevate, anche se bisogna tener presente l'esigenza di salvaguardare la salute dei giovani. Si dichiara rattristato di dover eventualmente rinunciare al prezioso apporto degli Istituti Medico-Legali, i quali costituiscono un patrimonio, in materia di medicina aeronautica, probabilmente unico al mondo. Tanto più, poi, che l'attenzione con cui operano gli I.I.M.M.L.L. dovrebbe tranquillizzare i genitori che mandano i figli a volare. Comunque, in relazione alle novità che potranno esserci nella nostra legislazione ed al recepimento degli allegati I.C.A.O. si potrà vedere cosa sarà possibile modificare. Dichiaro ancora che egli non è della opinione che tutte le fasi dell'accertamento sanitario possano essere lasciate ai medici singoli; ritiene invece che per alcune fasi ben precise, ad esempio per quella del primo avvio al volo, per quella delle verifiche magari non annuali e per quelle che comportano un avanzamento del livello dei titoli, sia opportuno continuare a fruire dell'esperienza degli I.I.M.M.L.L., che garantirebbero così una certa tranquillità.

Circa il problema del rinnovo dei brevetti, assicura che darà ulteriori disposizioni alle Direzioni di circoscrizione aeroportuale, affinché sia chiaro che, naturalmente secondo talune regole che saranno precisate con circolare, è possibile rinnovare i brevetti anche presso i Club.

L'ing. Majone, dichiara di aver finito con le risposte; ritiene gli si possa dare atto che, almeno in parte, ha risposto alle domande rivoltegli. Inoltre comunica che si sta facendo uno sforzo, consenziente come sempre l'A.M., per tentare di liberalizzare ancor più l'attività di aviazione generale sugli aeroporti militari aperti al traffico civile.

Naturalmente sarà opportuno rispettare determinati presupposti. Con l'Aeronautica Militare, comunque, il colloquio è stato sempre aperto e gli incontri avuti sono stati positivi e forieri di ulteriori risultati. Certo non sarà facile modificare talune regole limitative su alcuni aeroporti, come quello di Rimini; comunque si tornerà ad insistere, in relazione ad aerei di minore tonnellaggio. Nutre fiducia che saranno trovati dei punti d'incontro anche per altri problemi, come ad esempio per l'aeroporto di Rieti e la Scuola Centrale di Volo a Vela.

In merito ai canoni demaniali, emerge una azione che è stata faticosa ed è consistita in un tentativo di persuasione nei confronti dei Ministeri delle Finanze e del Tesoro; comunque non è vero che ci siano persecuzioni in atto. E' vero invece che alcuni Intendenti di Finanza sono sotto processo per alcune omissioni e ciò spiega il comportamento recente che essi hanno tenuto per cautelarsi. Però c'è una novità, costituita dal disegno di legge, presentato dal Governo il 15.7.1985, riportato nell'Atto del Senato n. 1429 e che reca il titolo «Disciplina delle concessioni e delle locazioni di beni immobili demaniali e patrimoniali dello Stato in favore di enti o istituti culturali, degli enti pubblici territoriali, delle unità sanitarie locali, di ordini religiosi e degli enti ecclesiastici». In questo disegno di legge non è inserito l'Ae.C.I., ma sarà fatta una battaglia per un suo inserimento, anche perchè si tratta di uno strumento idoneo; aggiunge che ne farà una questione personale non soltanto per le sue funzioni di Direttore Generale dell'Aviazione Civile, ma anche perchè egli è perfettamente d'accordo con ciò che hanno detto Zammarchi e D'Alessandro sui rischi di alcune situazioni.

Circa il «redditometro», conta di utilizzare, nei confronti del Ministero delle Finanze, gli stessi «rivoli informativi» che hanno consentito, anche per suo merito, di ridurre dal 38% al 18% l'I.V.A. sull'acquisto dei velivoli. Con la stessa pertinacia si propone di agire sia per il redditometro che per i canoni, per-

chè concorda sul fatto che, se l'Ae.C.I. ed i Club sono riconosciuti validi, deve essere data ad essi la possibilità di sopravvivere. Per concludere la questione «redditometro», che deve essere risolta, ricorda che, a parte possibili errori di valutazione, la costituzione del gruppo di lavoro misto Aviazione Civile-Ministero delle Finanze è stata realizzata su sua iniziativa, tendente ad ottenere canoni più equi e comunque più bassi rispetto a quanto prevede la normativa attuale. Non si può pretendere che i funzionari delle Finanze violino le leggi vigenti e quindi bisogna cercare di cambiare le leggi, così come si sta facendo. I Club potrebbero anche rivolgersi al Sen. Pacini affinché sostenga l'approvazione del d.d.l. 1429, presentato dal Ministro delle Finanze Visentini, di concerto con il Ministro per i Beni Culturali Gullotti e col Ministro del Tesoro Goria.

L'ultimo argomento del suo intervento vuole essere soltanto un consiglio: qualche giorno fa, a proposito di un presunto disinteresse dell'Aviazione Civile per i problemi dell'Aviazione Generale, Civilavia ha indetto una Conferenza stampa, per la consegna di uno studio predisposto e consegnato dall'Associazione dei Gestori di Aeroporti Minori (ANIGAM). In occasione di tale Conferenza stampa, egli ha lanciato la proposta di costituire un gruppo di lavoro nel quale confluiscono le valutazioni per l'aviazione di terzo livello, per gli aeroporti cosiddetti minori e per l'aviazione generale. Se l'Ae.C.I. vorrà partecipare sarà ben gradito. Avanza ora un'altra proposta: che si indichi una conferenza stampa, oppure un convegno di studi, sull'aviazione generale, su quella di terzo livello e sui problemi in sospeso dell'Ae.C.I. e dei Club.

Il PRESIDENTE ringrazia l'ing. Majone e gli dà sinceramente atto che i problemi da lui citati sono stati trattati insieme con l'Ae.C.I. e che, in particolare, la sua Direzione Generale sta portando avanti con energia il problema dei canoni demaniali. Fa presente che, in materia di canoni, esiste la preoccupazione concernente gli arretrati, per cui è da auspicare, in sede legislativa, una sanatoria.

Tutta una serie di problemi rende un po' teso l'umore di questa Assemblea anche perchè — aggiungasi — per le minori entrate derivanti al CONI dal Totocalcio saranno ridotti i contributi alle Federazioni e quindi l'Ae.C.I. subirà una diminuzione di entrate dell'ordine di circa 800 milioni.

Obiettivamente ricorda che, con le limitate contribuzioni del CONI e Civilavia, l'Ae.C.I. non riesce a svolgere convenientemente i suoi compiti istituzionali: il contributo annuo di Civilavia è fermo, da circa 10 anni, al livello di miliardi 1,1 e non è mai stato rivalutato. Occorre quindi sensibilizzare, su questo problema, l'autorità politica, e ciò possono farlo anche i singoli Presidenti Ae.C. che hanno contatti con personalità politiche. Ciò anche perchè i costi aumentano vertiginosamente: ad esempio, il costo di un brevetto di 2° grado è passato da circa 2 milioni a 4 e mezzo. Di conseguenza, si sono dovuti ridurre i contributi agli Ae.C. ad un livello che costituisce il 5-6% dei loro bilanci, mentre 10-15 anni or sono era del 30-40%.

Tutti siamo chiamati, inoltre, ad operare nel modo migliore affinché il nostro Ente venga gestito con criteri improntati ad economicità e serietà.

Il PRESIDENTE esce quindi dalla sala per breve tempo ed affida la Presidenza dell'Assemblea al Vice-Presidente, Avv. Mario TESTA, il quale, su richiesta, dà la parola al Presidente dell'Ae.C. di Capua, Ing. Maurizio DE STASIO.

DE STASIO esprime il suo disappunto per come si sta chiudendo l'Assemblea: era venuto a Roma non per ascoltare polemiche e fa presente che, se si continua di questo passo, fra un anno o 6 mesi ci si ritrova con gli stessi problemi.

Un termine comune a tutti gli interventi ritiene di poterlo trovare nella mancanza di informazioni. Per questo propone di creare e quindi distribuire a tutti gli Ae.C. un foglio periodico, un notiziario. Così i Presidenti sarebbero in condizione di conoscere per tempo, la prossima volta, i fatti, i propositi, la vita dell'Ae.C.I. e degli altri enti che operano con noi.

Il VICE-PRESIDENTE risponde a tale proposta facendo notare che, sul bilancio 1986 testè approvato, lo stanziamento sul Capitolo di spesa per «stampa e propaganda» è stato incrementato in misura considerevole proprio in previsione della possibilità di uno studio di un notiziario informativo, sia pure a scapito di altre esigenze perchè le disponibilità di fondi sono limitate. Dà quindi la parola al dott. Alberto Di Giulio, Capo dell'Ufficio Sicurezza del Volo di Civilavia.

DI GIULIO, dopo aver presentato le scuse del Capo del Servizio Navigazione Aerea di Civilavia, il quale non è potuto in-

tervenire perchè influenzato, preannuncia l'iniziativa di inviare i suoi funzionari a tenere lezioni, previo coordinamento con gli Ae.C., agli allievi piloti in materia di sicurezza del volo. Queste lezioni si affiancherebbero alle conferenze che, per conto dell'Ae.C.I., sono tenute dal gen. Pollice. Si può quindi prevedere in futuro una nuova materia di insegnamento per gli allievi piloti: prevenzione incidenti e sicurezza volo. Detti «briefings» saranno fatti anche per l'aggiornamento dei piloti anziani.

Comunica, inoltre, che è in corso avanzato una revisione della problematica e della regolamentazione relative alla istituzione delle scuole di 3° grado: ciò perchè alcune cose vanno modificate. Tale nuova regolamentazione interesserà i Club che già gestiscono o che abbiano in animo di gestire in futuro una scuola di 3° grado.

Informa, infine, che sono in corso di riesame, con i necessari miglioramenti, i programmi per una standardizzazione degli istruttori.

L'Avv. BARACCA, rientrato in sala, riassume la Presidenza dell'Assemblea e dà la parola al Cons. Fed. Gonippo Sebastiani, il quale, in merito alle visite mediche delle quali prima si è parlato, ricorda che, oltre agli Istituti Medico-Legali dell'A.M., esiste in Italia anche un Istituto di Medicina Legale e di Medicina dello Sport del CONI, diretto dal Prof. Antonio Dal Monte, il quale è presente e potrebbe chiarire come detto Istituto è in grado di garantire la nostra salute.

DAL MONTE, avuta la parola dal Presidente, chiarisce che i centri medico-sportivi del CONI sono dislocati in tutte le Regioni ed in molte province ed hanno una attrezzatura che è certamente pari a quella degli I.I.M.M.LL. Il problema è quello di non far venire, ad esempio, i catanesi a Roma e di non far andare i veneti a Milano, quindi di utilizzare, in ciascuna Regione, i Centri di medicina sportiva che sono validi quanto gli altri istituti. Per questo egli è dell'idea che si potrebbe tentare una via alternativa e cioè di far presentare centinaia di piloti o di aspiranti tali ai Centri medico-sportivi, richiamando sul fatto l'attenzione della stampa e degli Enti che abbiano un certo peso. Manifesta la sua delusione perchè questa sua idea, già manifestata in passato, ha trovato un'accoglienza molto tiepida.

IL PRESIDENTE, prima di chiudere l'Assemblea, desidera rispondere su due problemi: la posizione assicurativa ed il piano di rinnovo della flotta.

Recentemente ha avuto un colloquio con il Presidente dell'Ae.C. di Napoli, il quale era molto preoccupato delle possibili conseguenze sul piano patrimoniale a carico degli amministratori dei Club, in caso di non augurabili incidenti.

Il problema è grave: proprio questa mattina, dalle parole dell'Ing. Majone, si è capito che si sta inquadrando una nuova figura di responsabilità civile che riguarda non solo il vettore, ma anche chi affida il velivolo. Da un pezzo qualche cosa del genere bolle in pentola, e concerne la responsabilità dei Presidenti ed è bene rendersene conto: già in sede di verbali delle Commissioni d'inchiesta ministeriali si chiede quante ore di volo il pilota ha fatte su quel tipo di velivolo e da quanto tempo non volava: si tende a risalire ad una qualche responsabilità dei Presidenti, che hanno affidato l'aeromobile per volare o portare passeggeri o fare manovre acrobatiche. Problemi di questo genere non sfuggono all'attenzione di qualche magistrato. Per questo egli, quale Presidente dell'Ae.C.I., ha dato incarico ad un esperto di assicurazione di una Compagnia primaria di studiare un sistema atto a coprire la responsabilità di tutti gli amministratori degli Ae.C. per ogni evento lesivo che possa accadere nello svolgimento dell'attività istituzionale.

La soluzione del problema, cioè la individuazione di una eventuale polizza di questo tipo, sarà certamente costosa, ma si spera di contenerne il costo in modo che quando detto studio sarà portato in Assemblea si sia tutti d'accordo. Si tratterà di stipulare una polizza unica con degli indennizzi rilevanti, sufficienti a coprire interamente i rischi di tutti gli Ae.C. ed annuncia a riguardo, che, fra non molto, l'Ae.C.I. invierà agli Enti federati una scheda alla quale si dovrà rispondere con dati precisi, perchè essa costituirà la base per valutare i rischi ed i costi. Si potrebbe quindi stipulare una polizza unica e chiedere agli Ae.C. di pagare la loro quota insieme con il pagamento dei bollini annuali.

IL PRESIDENTE espone quindi il problema del rinnovo flotta: fa presente che l'Ae.C.I. ha predisposto un piano ed ha costituito una Commissione per la valutazione dell'A.T.L. che è già funzionante. Auspica che i lavori della Commissione daranno presto i risultati dovuti ed informa che i lineamenti del piano

sono già stati inoltrati al Ministro dei Trasporti. Precisa che il piano tende anche a risollevarne le sorti dell'industria aeronautica che, in materia di aeroplani leggeri, è in crisi di idee oltre che occupazionale.

IL PRESIDENTE dell'Ae.C. di Perugia, Prof. Luigi MESSINI, ottenuto di parlare, accenna al problema sollevato dalla legge 818 sulla protezione antincendio delle aviorimesse, la cui attuazione comporta spese molto elevate.

In merito alle visite mediche, assicura che la proposta del Prof. Dal Monte non è stata accolta con tiepidezza; egli stesso — e con lui i medici piloti — la sosterranno il più possibile, convinti come sono che i centri di medicina sportiva o anche delle USL possano ben sostituirsi agli I.I.M.M.LL. nelle visite mediche.

L'Avv. Eugenio VASSALLO, Presidente dell'Ae.C. di Venezia, chiesta ed avuta la parola, chiede chiarimenti sul secondo bilancio, quello «in rosso», a cui ha fatto cenno il Presidente e ritiene che esso dovrebbe essere presentato con una mozione dell'Assemblea.

IL PRESIDENTE chiarisce che, per la impostazione del bilancio di previsione dell'Ae.C.I. per il 1986, fu nominata una Commissione, presieduta dal Vice-Presidente Avv. Testa e composta anche dai Consiglieri Federali Rossi e Albera. Questa Commissione ebbe l'incarico di sentire i Consiglieri Federali ministeriali ed i Consiglieri Federali rappresentanti di specialità, al fine di avere tutti gli elementi riguardanti le esigenze dell'Ente e quelle delle specialità. Purtroppo, non potendo considerare entrate diverse da quelle certe, si sono dovute sacrificare, nelle spese da prevedere, particolarmente le attività sportive, insieme a varie altre esigenze. Di qui è sorta l'idea di redigere, insieme con il bilancio di previsione approvato da quest'Assemblea e che naturalmente è chiuso in pareggio, anche un documento in cui sono comprese tutte le reali esigenze dell'Ae.C.I., con la valutazione dei relativi costi, che, in rapporto con le entrate certe, presenta un fabbisogno finanziario ulteriore di oltre 2 miliardi. Se l'assemblea approva una mozione che accompagna detto documento, («bilancio in rosso»), esso potrebbe essere inviato a tutti i ministeri tutori per sensibilizzarli ad una diversa politica finanziaria verso l'Ente. Prega quindi l'Avv. Vassallo di dare lettura della relativa mozione.

VASSALLO, preso atto delle suddette premesse, propone all'Assemblea la seguente

MOZIONE PREMESSO

che il Presidente ha riferito che la Commissione Bilancio, delegata dal Consiglio Federale a formulare proposte per la predisposizione del bilancio preventivo 1986, ha concluso i suoi lavori presentando due formulazioni:

- la 1°, assunta dal Consiglio Federale e posta alla approvazione dell'Assemblea che tiene conto delle entrate certe dedotte dai valori di entrata degli anni precedenti, in particolare del 1985, e porta il bilancio in chiusura a pareggio;
- la 2°, che resta informale, è redatta in funzione delle reali necessità dell'Ente e presenta pertanto una chiusura deficitaria di bilancio di oltre 2 miliardi di lire,

L'ASSEMBLEA

APPROVATO il bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 1986 proposto dal Consiglio Federale nella stesura che registra la chiusura a pareggio;

PRESO ATTO della relazione del Presidente e di quella del Collegio dei Revisori dei conti;

CONSTATATE le effettive difficoltà in cui si dibattono sia l'Ae.C.I. sia gli Enti federati nello svolgimento dei propri compiti istituzionali, il cui contenuto, anche di carattere sociale, non può essere disatteso,

DA' MANDATO

al Consiglio Federale ed al Presidente di utilizzare il documento informale dello schema di bilancio in disavanzo allo scopo di enunciare ed illustrare a chi di dovere le reali necessità dell'Ente, perchè lo stesso possa essere messo in grado di svolgere adeguatamente tutti i suoi compiti statutari e perseguire compiutamente i suoi fini istituzionali.

IL PRESIDENTE pone ai voti la suddetta mozione, la quale risulta approvata all'unanimità.

IL PRESIDENTE, quindi, non essendoci altre richieste di intervento e constatato esauriti gli argomenti all'ordine del giorno, ringrazia e saluta tutti i partecipanti e dichiara conclusi i lavori dell'Assemblea alle ore 14,30.

IL SEGRETARIO
(Gen. Mario De Paolis)

IL PRESIDENTE
(Avv. Guido Baracca)



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 - 2^a cat.

Via Salaria per l'Aquila, 18

Tel. 0746/43064 - RIETI

HOTEL SERENA

Viale della Gioventù 17

Tel. 0746/45343 - RIETI

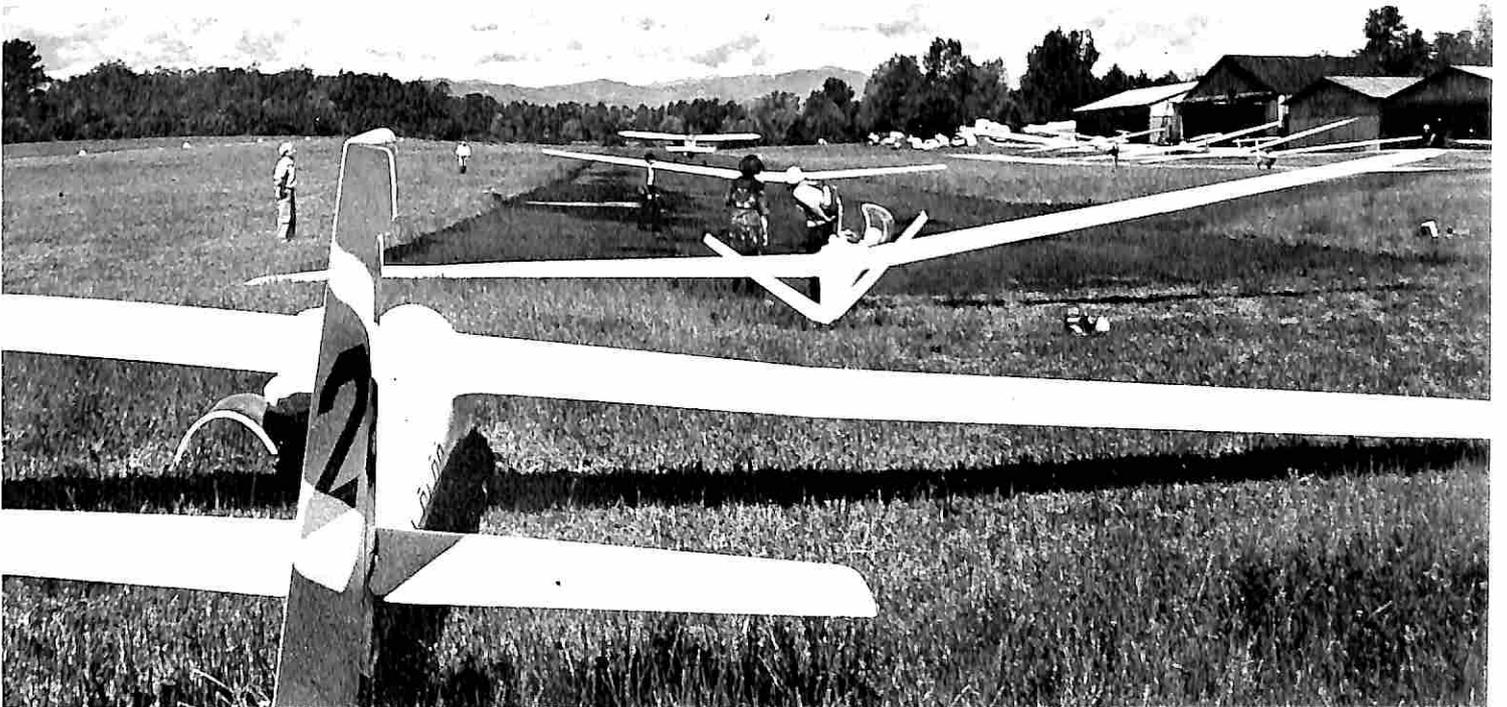
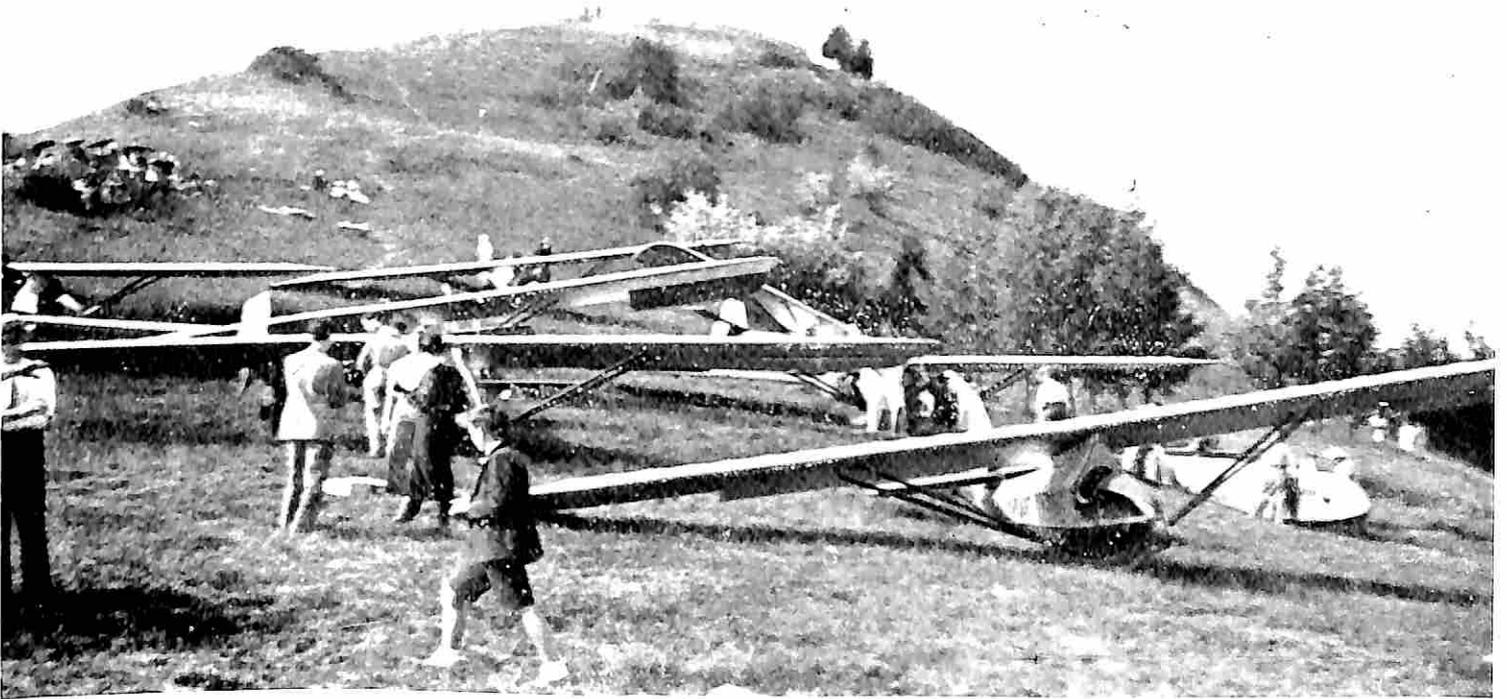
**HOTEL CAVOUR (sul Velino)
 interamente rinnovato**

Amm.ri Sigg. Torda

Tel. 0746/485252

<p>RISTORANTE CHECCO AL CALICE D'ORO Via Marchetti 10 Tel. 0746/44271 - RIETI</p>	<p>RISTORANTE HOTEL « BELVEDERE » GRECCIO - RIETI Tel. 0746/753096</p>
<p>RISTORANTE VOLO A VELA Al vostro servizio sul campo di volo</p>	<p>PASTICCERIA E GELATERIA « S. HONORE' » Via Cintia 154 Tel. 0746/47723 - RIETI</p>
<p>TAPIS VOLANT Tappeti orientali, cineserie, oggettistica P.za M. Vittori, 2 - Tel. 480168 - RIETI</p>	<p>RISTORANTE « DA MARIA » Morro Reatino - RIETI Tel. 0746/648074</p>
<p>GRASSI SPORT Piazza Vittorio Emanuele 13 - RIETI</p>	<p>BOUTIQUE DEL REGALO GIOIELLERIA Cesare Amici - Via Cintia 97 Tel. 0746/47713 - RIETI</p>
<p>KERAMOS cristallerie - oggettistica Piazza San Rufo, 7 - Tel. 40147 RIETI</p>	<p>PORCELLANE CRISTALLERIA ARGENTERIA De Angelis Elio Via Velinia - RIETI</p>
<p>MUSICA - SPORT Luciani Aimone Via Cintia 83 - Tel. 45103 - RIETI</p>	<p>CARTOLIBRERIA SAPERE Viale Maraini - RIETI</p>
<p>TORREFAZIONE OLIMPICA Osvaldo Faraglia Viale Matteucci 86-92 - RIETI</p>	<p>FARMACIA COLANGELI Via Pescheria 5 - Tel. 41368 RIETI</p>
<p>STAZIONE DI SERVIZIO E LAVAGGIO AUTO Angelucci Giancarlo Via Angelo Maria Ricci 107 Tel. 0746/481297 - RIETI</p>	<p>ELETTRAUTO RINALDI ANTONIO Via Paolessi 50-52 - RIETI</p>

Oltre cinquant'anni di volo a vela



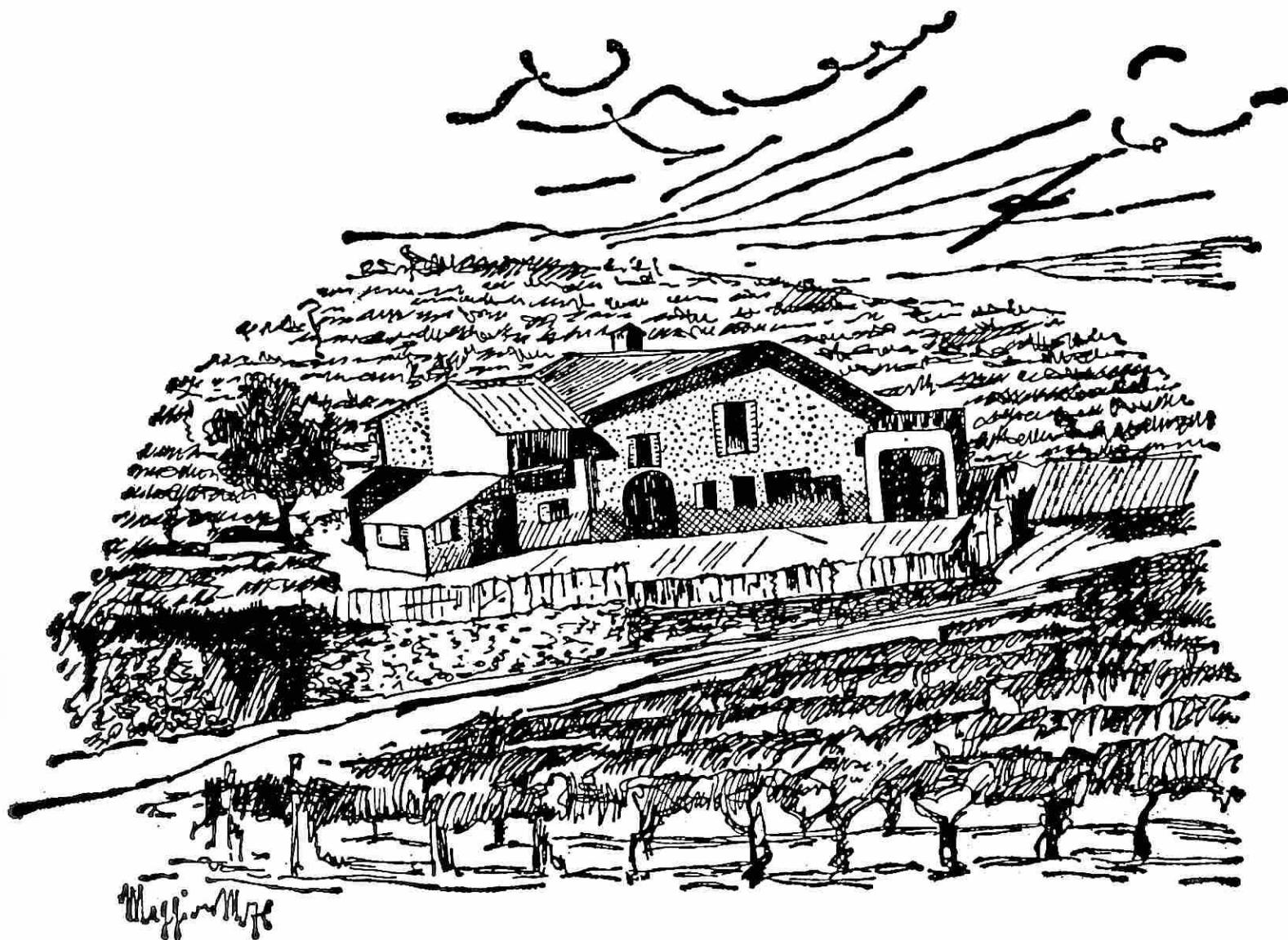
A.V.A.L.

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

AZIENDA VITIVINICOLA

« Sit del Toni »

di Mussio Antonio

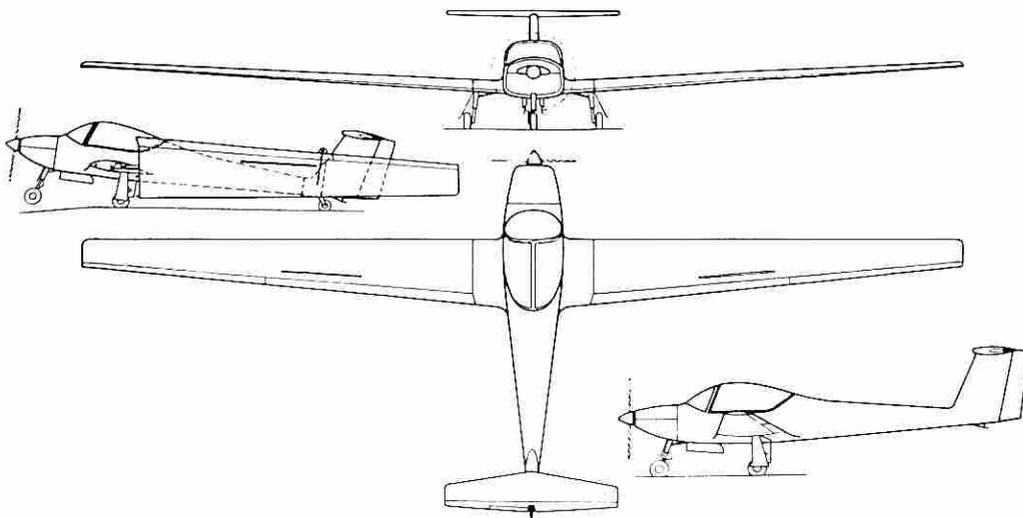
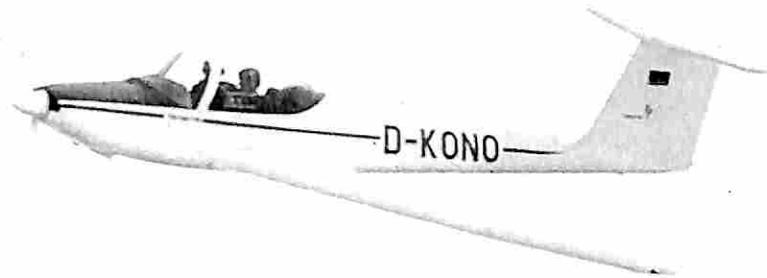
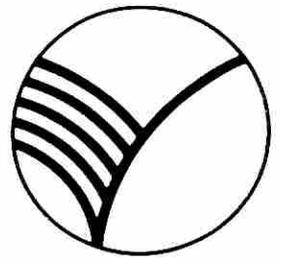


via Borgo Sparse, 28 - ERBUSCO (BS) - Italia

Tel. 030/726596-722422

TAIFUN 17 E

valentin

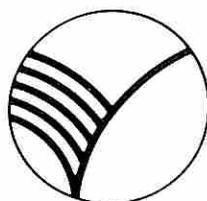


propulsore Limbach	80 hp
apertura alare	17 m
superficie alare	17,6 mq
lunghezza	7,8 m
allungamento	16,4 m
peso a vuoto	600 kg
peso max decollo	820 kg
efficienza max a 105 km/h	30 ca.
minima discesa a 85 km/h	0,95 m/s
velocità di salita	3,2 m/s
Vne	245 km/h
distanza di decollo	270 m
consumo	15 lt/h
autonomia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

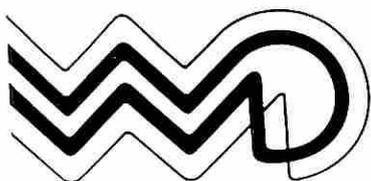
Germanenstraße 2
8901 Königsbrunn
Telefon 0 82 31 / 40 33



Rappresentante unico per l'Italia:

WILLY RIBOLLA

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



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.



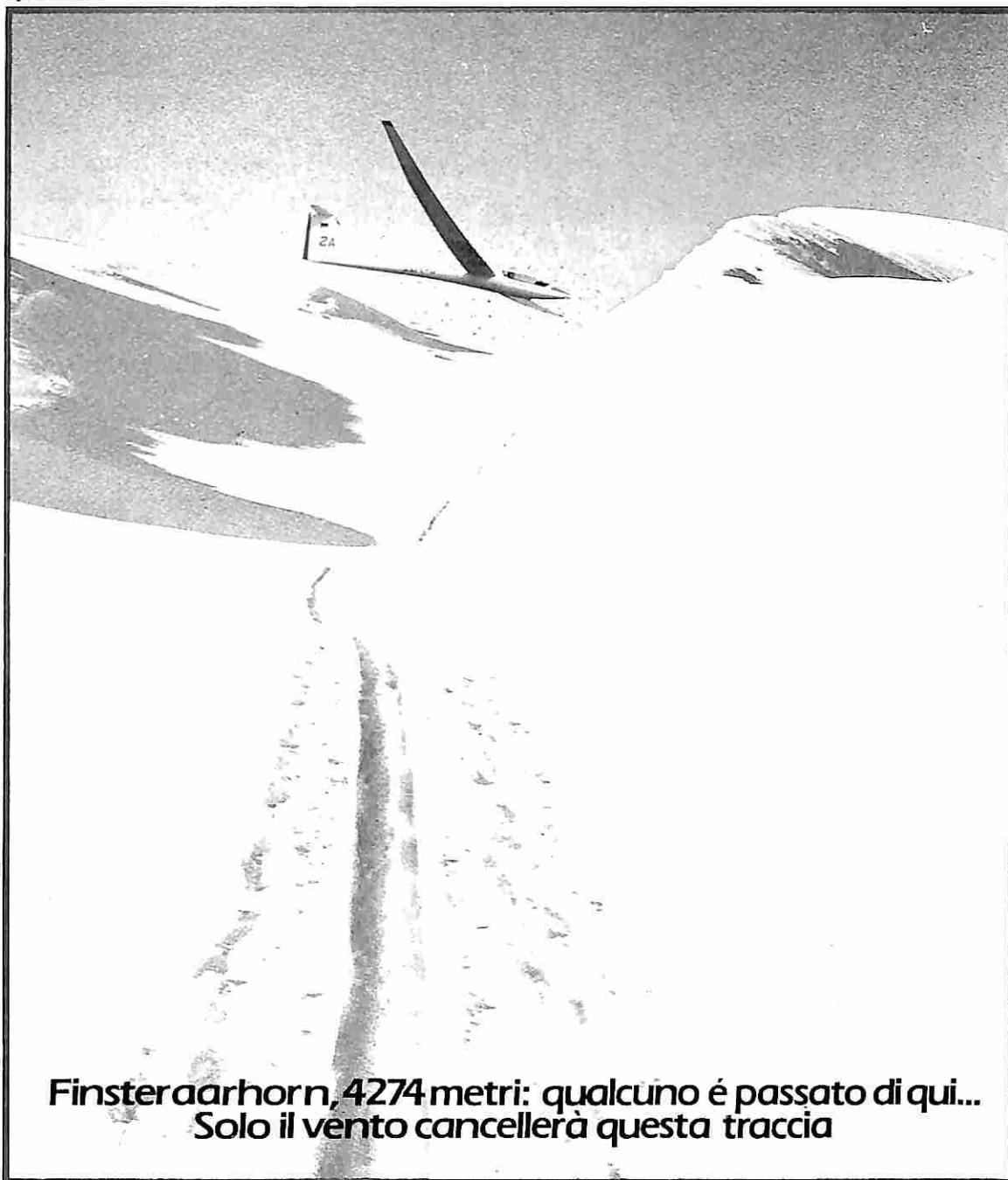
FSG 50

- 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.

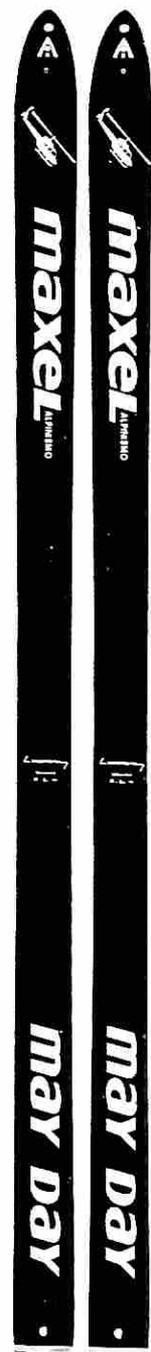


FSG 4 / FSG 5

- 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.



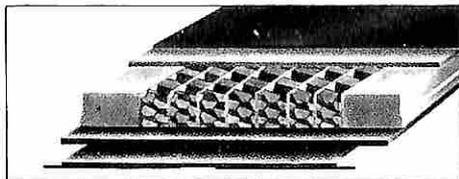
**Finsteraarhorn, 4274 metri: qualcuno è passato di qui...
Solo il vento cancellerà questa traccia**



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.

**maxel**SKI

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

C'era una volta un prato.....

LA SILENZIOSA AVVENTURA

Parlare del primo aeroporto sorto in Italia ad uso esclusivo del volo a vela, è come narrare una meravigliosa favola vissuta nel bel mezzo del ventesimo secolo. I volovelisti varesini l'hanno vissuta per merito di un brillante ed avveduto spirito mecenate che — affascinato dalla ricchezza di contenuti che il volo a vela poteva offrire — ha portato alla creazione del Centro Studi del Volo a Vela Alpino.

Perchè Varese?

Non certamente per caso.

La provincia di Varese era da tempo «la provincia aeronautica» per eccellenza: le sue genti, le sue industrie aeronautiche, l'impronta dei pionieri di allora, l'accanito impegno di quelli di oggi, sono stati gli ingredienti più idonei per coagulare con le disponibilità e le più chiare previsioni di sviluppo futuro.

Solo così la meravigliosa favola e la silenziosa avventura potevano decollare da Calcinate del Pesce, sulla sponda del lago di Varese, dove nel Settembre del 1961 viene aperto il primo aeroporto unicamente volovelistico — nuova ed indiscussa pietra miliare del volo a vela italiano.

I volovelisti varesini di Vergiate e di Venegono, ai quali si è aggiunta una sparuta pattuglia di nomadi volovelisti comaschi, sono pronti all'imbarco verso la silenziosa avventura! Una avventura prodiga di novità, di mezzi e di uomini. Nuovi criteri, nuovi concetti, nuove tecniche di pilotaggio, i mezzi più progrediti, le tecnologie più avanzate, gli strumenti più perfezionati ed ancora una volta gli uomini più disposti a «dare» ed a «dividere» il loro bagaglio d'esperienza.

Ed i risultati non tardano a concretizzarsi: exploits volovelistici lungo l'arco alpino, titoli e records nazionali e riconoscimenti internazionali: l'OSTIV (l'Organizzazione Scientifica e Tecnica del volo a vela internazionale) crea a Calcinate del Pesce il suo Centro di Ricerche, nel 1963 il Centro Studi ospita il 1° Congresso Mondiale dei Piloti Istruttori e nel 1964, sempre a cura dell'OSTIV, un ciclo di ricerche per le prove comparative tra alianti della classe Standard, ricerche che vedono impegnati piloti e progettisti provenienti da tutto il mondo.

Intanto si accresce il numero dei volovelisti, il Centro Studi ha dato vita all'AEROCLUB VOLOVELISTICO ALTA LOMBARDIA, per adeguare l'attività didattica e sportiva alle esigenze dell'Aero Club d'Italia, e sotto questa nuova veste per i volovelisti varesini continua copiosa la messe dei primati e dei titoli nazionali.

Ma non è silenziosa l'esplosione di entusiasmo quando, per la prima volta, un nome italiano viene iscritto nell'albo dei primati mondiali.

E' quello di Adele Mazzucchelli Orsi che subito dopo aver conquistato a Rieti il titolo di Campione d'Italia (è la prima volta che il titolo è conquistato da una donna), stabilisce il nuovo record mondiale femminile per la velocità su percorso triangolare di 100 chilometri. Negli anni successivi arriverà a detenere ben tre primati mondiali.

Ma la cosa più importante è costituita dal fatto che l'esempio di Calcinate del Pesce incomincia ad essere di stimolo per la creazione di altri centri esclusivamente volovelistici.

Negli anni settanta nascono i Centri di Alzate Brianza per iniziativa dei veterani dell'Aeroclub Volovelistico Milanese, di Valbrembo (Bergamo) per la passione dei non molti ma validi volovelisti bergamaschi, ed ancora Aguscello (Ferrara) ad opera dei volovelisti di Ferrara e di Bologna.

E le aviosuperfici volovelistiche di Borgo San Lorenzo, Montalto, Torre Alfina e quelle di via di realizzazione.

E la silenziosa avventura continua: ecco quanto ci scrive l'amico Mazzucchi:

LA VALTELLINA DECOLLA!!!!!!

Finalmente — dopo alcuni anni di assiduo impegno da parte di alcuni appassionati del volo e di imprenditori locali — la Valtellina potrà mettere le ali.

Infatti è imminente l'avvio dei lavori per la realizzazione di un'aviosuperficie segnalata nel Comune di Caiolo, 5 km ad Ovest di Sondrio. La zona è già nota ai volovelisti lombardi in quanto in passato è stata spesso utilizzata per dei fuori campo.

La Società che ne cura la realizzazione e la gestione è l'AvioValtellina SpA che si è costituita lo scorso anno e della quale ne fa parte anche l'A.V.A. e l'A.V.A.O. di Valbrembo.

Lo studio del progetto è stato curato dall'Ing. Chetta di Milano e da Stelline SpA di Sondrio.

Le caratteristiche della struttura sono:

- superficie di 250.000 mq
- pista in makadam di mt 800 x 23, orientata Est/Ovest con entrata ed uscita a zero
- pista erbosa di mt 600 x 40, parallela alla prima
- aviorimessa in calcestruzzo di mt 20 x 20
- palazzina per sede AvioValtellina e futuro AeroClub
- eliporto
- stazione di rifornimento carburanti
- zona ricreativa e di ristorazione.

In questa prima fase verrà data la priorità alla realizzazione della pista in makadam, all'inerbamento di tutta l'area e ad un prefabbricato per uso uffici.

Il termine dei lavori è previsto per il mese di ottobre di quest'anno e in quell'occasione si farà una inaugurazione ufficiale invitando tutti gli appassionati ad intervenire. Sarà mia premura, appena avrò conferma della data, informare tutti gli Aeroclubs e spero in una nutrita partecipazione.

Sondrio, 14 luglio 1986

Antonio Mazzucchi

Finalmente! Anche questa tanto attesa conferma è arrivata. Evviva!

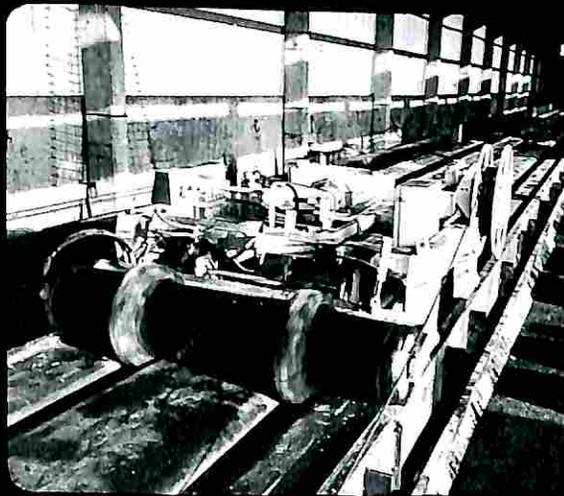
Certo, non sono tutte rose e fiori. Problemi non indifferenti ci attendono, ma oggi li vogliamo ignorare di proposito, per ricordare con entusiasmo il 25° di Calcinate del Pesce. Ed a dicembre sarà festa grande perchè insieme al 25° ricorderemo il 60° anniversario del primo lancio di un aliante dal Campo dei Fiori ed i... quarant'anni di VOLO A VELA!!!

A presto amici e...

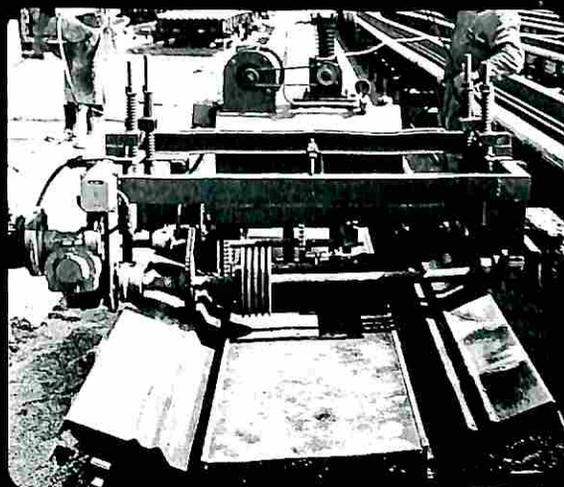
vostro, Lorenzo Scavino

la spazzola

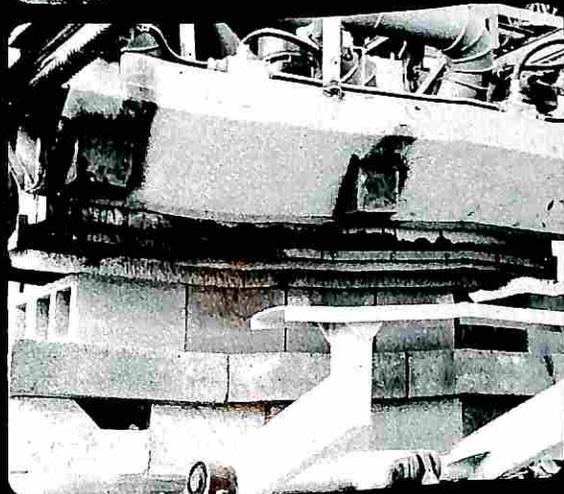
impianto e macchina
costruiti dalla Ditta
BIANCHI CASSEFORME
Parma



*per la pulizia
dei casseri per travi
in C.A. precompresso*

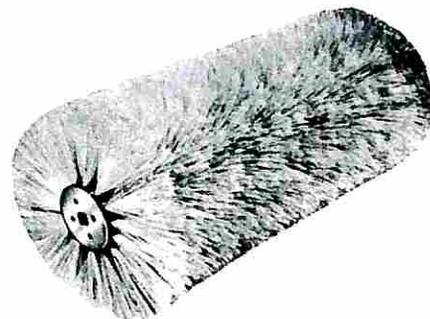
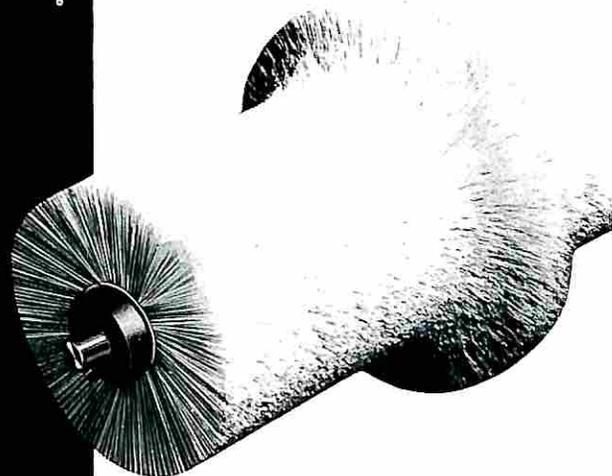


*per la pulizia delle
piste di getto solai in
cemento + polistirolo*



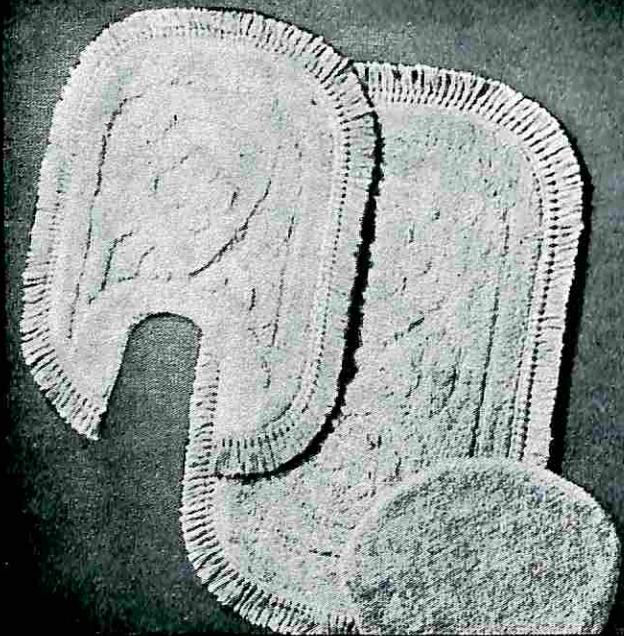
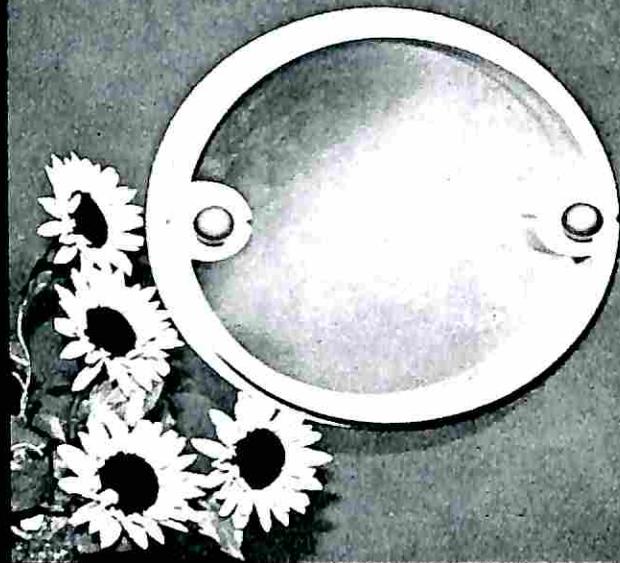
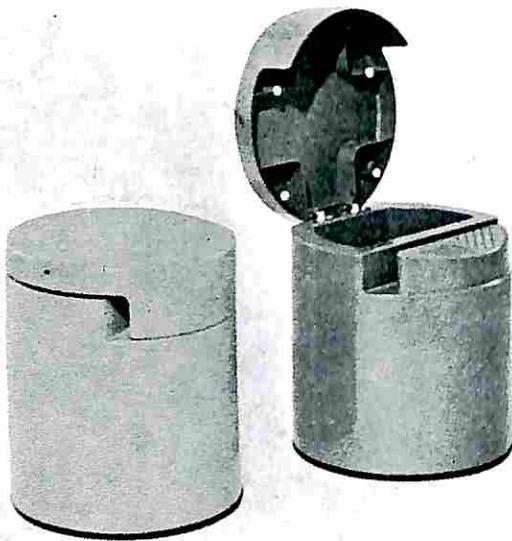
*per la pulizia dei
piani in refrattario dei
carrelli porta mattoni
dopo la dispilatura*

***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



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

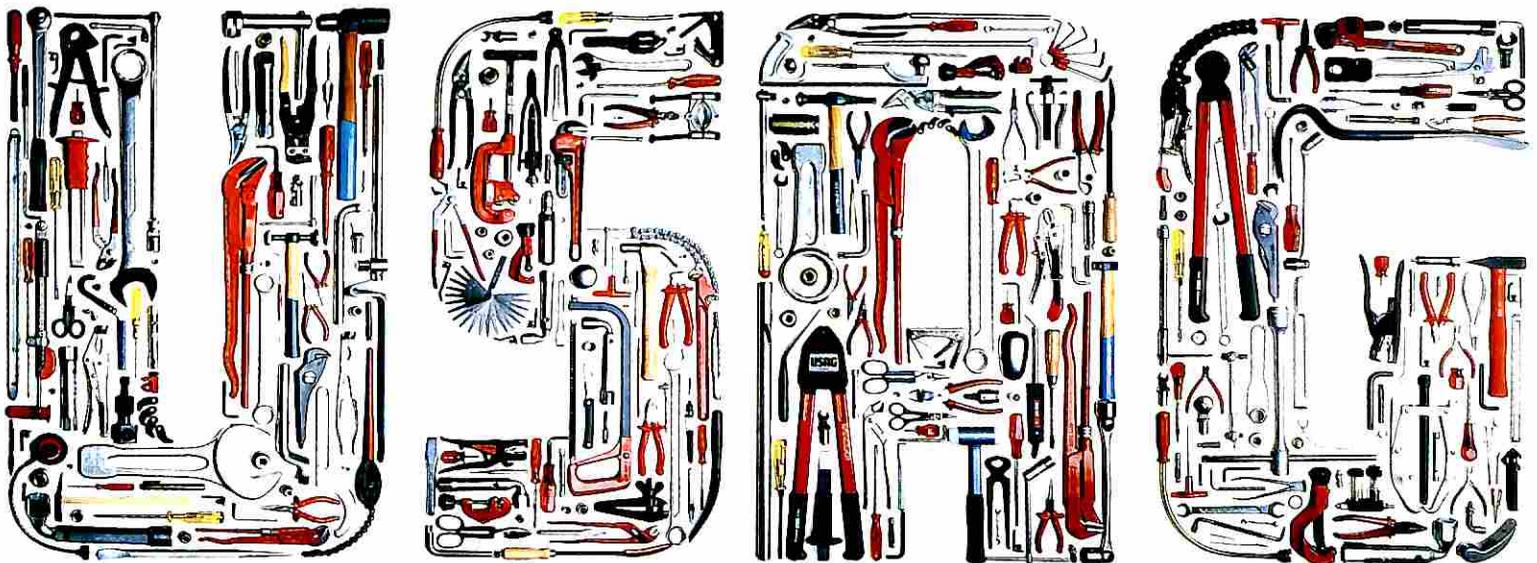
21026 OLTRONA DI GAVIRATE/VARESE

Utensili professionali a mano.

Affidati ai 60 anni di esperienza USAG.
60 anni di progettazione e ricerca.
60 anni che hanno portato ad una gamma di 3.400 utensili tecnologicamente perfetti e ad una rete di distribuzione efficiente e puntuale in tutta Italia.

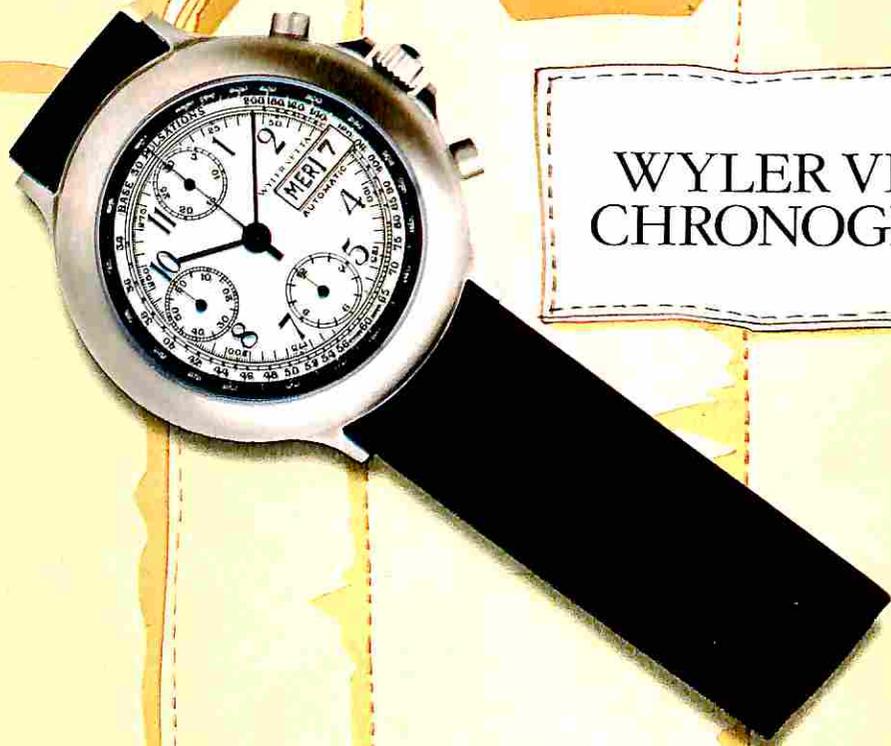
Non per nulla, perfino la squadra corse della Ferrari ha scelto la qualità "Vanadium USAG extra".

Una scelta che puoi fare anche tu.



FORNITORE UFFICIALE DELLA SCUDERIA FERRARI





WYLER VETTA
CHRONOGRAPH

Wyler Vetta "Chronograph" al titanio. Diverso dagli altri, come te.

È un orologio sportivo? Certo. È dotato di meccanismo automatico, di tutte le funzioni cronometriche, di scala medical e scala tachimetrica. Interessante, e poi? Poi, è provvisto, oltre al day-date, di contasecondi, contaminuti, contaore e sfera contasecondi centrale a 1/5 di secondo. Ed è anche impermeabile fino a 10 atm: più completo di così! Sì, d'accordo, ma esteticamente com'è? Guardalo. La sua cassa è addirittura al titanio, sinonimo della più alta e raffinata tecnologia in fatto di orologi; per non parlare del vetro minerale antigraffio e del cinturino regolabile in caucciù con la praticissima chiusura a pressione. Che ne dici? Mi pare che sia molto più di un semplice sportivo! Infatti: Chronograph si distingue dagli altri, come te.

WYLER VETTA

Distribuito in Italia da I. BINDA S.p.A. - Via Cusani, 4 - Milano