

VOLO  
A  
VELA



NOV. - DIC. 1988

N. 191

La Rivista dei Volovelisti Italiani



SEZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE GRUPPO N. 70

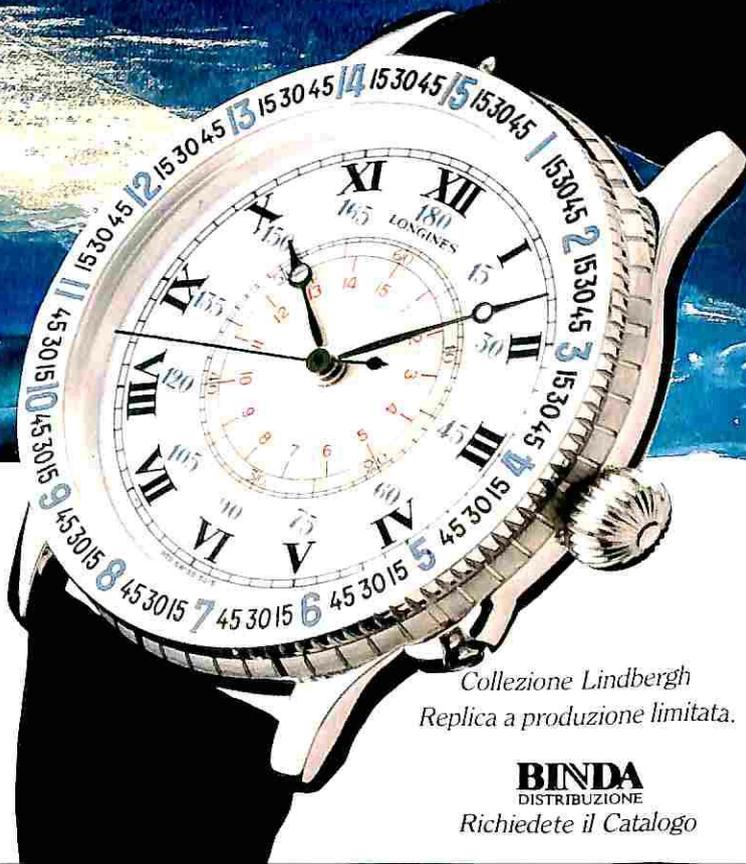


# THE SPIRIT OF LONGINES

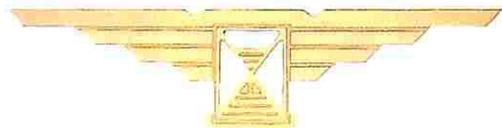


Nel 1927,  
a bordo dello Spirit of St. Louis,  
volò da Nuova York a Parigi in solitario,  
senza scalo, per la prima volta nella storia.

Pilota: un tale Charles A. Lindbergh.



Da allora, non ha mai smesso di volare.  
Con la stessa fantasia, determinazione, affidabilità  
e altissima precisione, per continuare a entusiasmarvi.  
Oggi, le sue imprese si chiamano Conquest,  
Vogue, Derève, Charleston, Agassiz...



Collezione Lindbergh  
Replica a produzione limitata.

**BINDA**  
DISTRIBUZIONE  
Richiedete il Catalogo

# AERMACCHI

## LA VERSATILITÀ DELLA TECNOLOGIA ITALIANA

MB-339C

## UN SISTEMA ADDESTRATIVO COMPLETO D'AVANGUARDIA

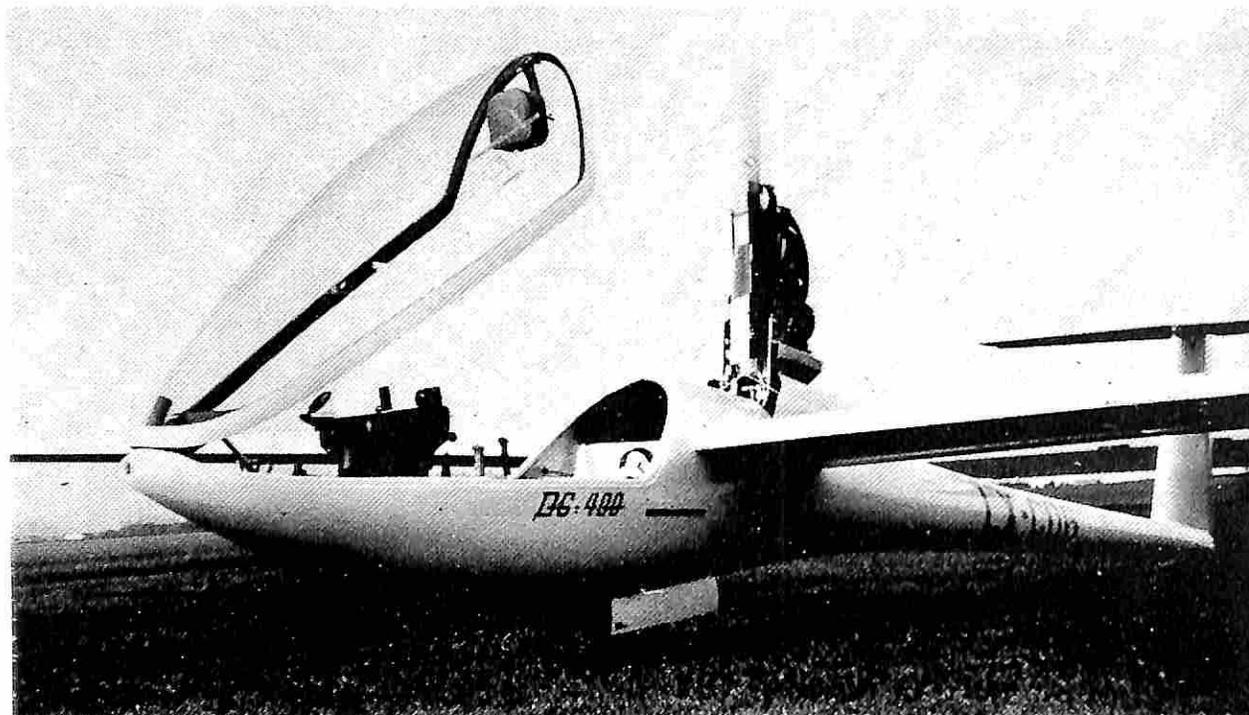
Oggi e ancor più domani, l'ambiente in cui si trovano ad operare i piloti militari, richiede la conoscenza delle moderne tecniche di gestione della missione che devono essere apprese contemporaneamente all'inizio dell'addestramento. Per rispondere a questa esigenza addestrativa è quindi necessario fornire all'allievo pilota un ambiente il più possibile rappresentativo rispetto ai moderni aerei da combattimento.

L'MB-339C dell'Aermacchi, equipaggiato tra l'altro con una piattaforma inerziale e radar doppler, un computer di navigazione, un head-up display ed uno schermo multi-funzione, è stato espressamente realizzato per soddisfare queste esigenze.



FOTO AERMACCHI

7.000 velivoli prodotti, più di 60 prototipi costruiti,  
10.000 piloti addestrati nel mondo.  
Prestigiosi programmi di collaborazione internazionale.  
Partecipazione in ricerche e progetti d'avanguardia.



**DG-400** - Da 7 anni in produzione e sempre valido per le sue grandi prestazioni. Oltre 240 pezzi consegnati.

Lo sapevate che il DG-400 possiede l'ala più leggera che un 17 m in plastica abbia mai avuto e che rimarrà così anche in futuro perché i nuovi profili più sottili non consentiranno tale risultato? Per questo il divertimento del volo inizia già col montaggio del DG-400 e continua alla sera con lo smontaggio. Di certo non in fuori campo!

**DG-500** - Aliante di alte prestazioni con motore retrattile e apertura alare di 22 m

**DG-600** - Il super aliante classe 15 m della nuova generazione con prolunghe a 17 m

Venduti da GLASFASER ITALIANA spa

Glaser-Dirks Flugzeugbau GmbH  
Im Schollengarten 19-20 - 7520 Bruchsal 4 - Untergrombach, West-Germany  
Telefon 07257/89-0 - Telex 7822410 gl dg d

# Un doveroso appello

*Distratti dagli avvenimenti, troppo sovente tristi.*

*Preoccupati per quello che succede e nel modo in cui succede.*

*Perplessi per quello che non accade ma che attendiamo accada.*

*Sorpresi da certe notizie, anche quelle che compaiono sulla G.U.*

*Mortificati per le stupidaggini che si scrivono, con serietà.*

*Stupiti per lo spazio che trova l'insulso, purchè fotogenico.*

*Sconcertati dallo spietato impiego «dell'usa e getta»,*

*ci riesce difficile richiamare l'attenzione sul nostro piccolo mondo volovelistico afflitto da grandi problemi.*

*Problemi che sono grandi perchè noi siamo piccoli e sono tanti perchè noi siamo pochi.*

*E questo ci condiziona.*

*Accettiamo supinamente le assurdità della burocrazia inutile, senza esprimere il nostro dissenso o manifestare le nostre opinioni, e la penna la usiamo solo per firmare assegni.*

*Un gesto indubbiamente importante ma che automaticamente chiude la porta all'ampliamento della base.*

*E l'ampliamento della base è il nostro vero ed unico grande problema.*

*È in questa direzione che si devono ricercare tutte le vie possibili da percorrere. È in questa direzione che si deve operare con l'indispensabile unità d'intenti. E proprio per un più attento e proficuo operare si rende necessaria una maggior autonomia.*

*Per tutto ciò lanciamo il nostro doveroso appello!*

*Mai come in questo momento — abbiamo già scritto — sono necessarie opinioni, proposte e critiche.*

*Opinioni, proposte e critiche che non devono restare chiuse nelle menti ma devono essere manifestate, esposte e discusse.*

*Solo così potremo avere le idee chiare indispensabili per raggiungere quella autonomia che ci consentirà concreti tentativi di sviluppo della nostra modesta base.*

*Ed ecco un altro doveroso appello!*

*I volovelisti nostrani sono pochi, ma i nostri abbonati sono ancora meno ed i club che comprendono l'abbonamento a VOLO A VELA nella loro quota sociale sono solo due!*

*Possibile che non si senta l'esigenza di un gesto di solidarietà verso uno sparuto gruppetto di volonterosi che sono convinti di operare a favore di tutto il volo a vela italiano?*

*Siamo consapevoli dei nostri limiti di dilettanti, della nostra facilità ad illuderci ed a sognare, ma, se ci guardiamo in giro, siamo anche convinti di onorare dignitosamente l'iniziativa che Plinio Rovesti lanciò nell'ormai lontano 1946.*

*Confidiamo quindi che i «doverosi appelli» abbiano successo.*

*In fede,*

LORENZO SCAVINO

**P.S.** - A tutti i nuovi abbonati del 1989 verrà offerto uno dei «Quaderni di VOLO A VELA» già pubblicati, mentre informiamo tutti i nostri abbonati che due nuovi «Quaderni» sono in preparazione.



# 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

## COMITATO REDAZIONALE:

Lorenzo Scavino  
Ernesto Aliverti  
Smilian Cibic  
Patrizia Golin  
Carlo Grinza  
Attilio Pronzati  
Plinio Rovesti  
Sandro Serra  
Emilio Tessera Chiesa  
Pietro Viscardi

## SEGRETERIA & ARCHIVIO:

Paola Bellora  
Elisabetta Gandolfi  
Costanza Giusti  
Monica Malnati

## PREVENZIONE & SICUREZZA

Bartolomeo Del Pio  
Jacob C.

## PROVE IN VOLO:

Walter Vergani

## VIP INTERNATIONAL GLIDING CLUB:

Roberta Fischer

## REDAZIONI ESTERNE:

VOLO A VELA - c/o SCAVINO  
Via dei Partigiani 30 - 22100 COMO  
Tel. 031/266636 - Fax 031/277472

VOLO A VELA - c/o PEDROLI  
C.so San Gottardo 99  
CH 6830 CHIASSO - SVIZZERA

## CORRISPONDENTI:

FAI-CIVV: Piero Morelli  
O.S.T.I.V.: Demetrio Malara  
STATI UNITI: Mario Piccagli  
Alcide Santilli

## ABBONAMENTI & PUBBLICITÀ

### ITALIA

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

### ESTERO

- ordinario \$ 60  
(solo per anno solare)
- una copia L. 10.000

## STAMPA

Arti Grafiche Camagni - Como

## DIRETTORE RESPONSABILE:

Lorenzo Scavino

NOVEMBRE-DICEMBRE 1988

ISSN - 0393-1242

N. 191

## SOMMARIO:

- 331 UN DOVEROSO APPELLO
- 339 LA RIVOLTA DI ABELE!
- 343 NOTIZIE DAI CAMPI DI VOLO
- 351 ESPERIENZE ITALIANE PER I MILLE KM.
- 355 IL CANNICCIO A RIETI
- 357 PER CHI VUOL SAPERNE DI PIÙ
- 358 MAMMINA CERCASI...
- 360 RIFLESSIONI E PROPOSTE SUL VOLO A VELA IN ITALIA
- 361 UNA GIORNATA A TRENTO
- 363 I LAVORI DELLA COMMISSIONE DI SPECIALITÀ
- 365 BRIEFING «DUE TORRI»  
— Tortellini alla bolognese  
— Le impressioni di un deltaplanista
- 368 VOLOAVELAINFORMAZIONI
- 369 GRAND PRIX DI LUCHON
- 370 LUCHON: UN'ESPERIENZA DIVERSA
- 371 GRADUATORIA NAZIONALE PILOTI
- 372 FRANCOFORTE: LA GIORNATA VOLOVELISTICA TEDESCA
- 373 V.I.P. - INTERNATIONAL GLIDING CLUB
- 385 ULTIMISSIME

INSERTI: — L'INFORMATORE SPORTIVO - N° 001

— «lavagna» Campionato di Distanza

## IN COPERTINA:

Con la copertina del n° 187 avevamo posto un quiz, rimasto tuttora insoluto. Con questa copertina ne riproponiamo un secondo, promettendo vistosi premi a chi individuerà la località e fornirà nozioni sulle belle nuvole.

## Redazione e Amministrazione: Aeroporto «Paolo Contri»

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

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

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

È permessa la riproduzione, quando non espressamente vietata, citando la fonte.

# Glasfaser Italiana s.p.a.

---

ALIANTI E MOTOALIANTI	:	G R O B SCHEMPP-HIRTH SCHNEIDER GLASER & DIRKS HOFFMAN «DIMONA»
STRUMENTI A CAPSULA	:	WINTER e BOHLI
BUSSOLE	:	SCHANZ, BOHLI, AIRPATH
VARIOMETRI ELETTRICI	:	WESTERBOER, CAMBRIDGE, ZANDER, PESCHGES, ILEC, BLUMENAUER, THERMALLING TURN INDICATOR
RADIO DI BORDO E PORTATILI	:	BECKER AR 3201B, AVIONIC DITTEL, GENAVE TRASPONDER
BAROGRAFI	:	WINTER e AEROGRAF
FOTOTIME	:	MACCHINE FOTOGRAFICHE CON DISPOSITIVO ORARIO ED IMPULSO PER BAROGRAFO AEROGRAF
STAZIONE DI SERVIZIO	:	PER RIPARAZIONI E REVISIONI DI TUTTI I MODELLI DI ALIANTI ED INOLTRE VELIVOLI STINSON, ROBIN, SOCATA, PIPER, ZLIN ED ALTRI
SERVIZIO STRUMENTI	:	CONTROLLI PERIODICI, CERTIFICATI RAI, 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
FORNITO MAGAZZINO	:	STRUMENTI E RADIO, RICAMBI PER ALIANTI E MOTOALIANTI

---

**TUTTO PER L'ALIANTE ED IL MOTOALIANTE**

---

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

NEW

# NUOVO RICETRASMETTITORE VHF A 760 CANALI

NEW

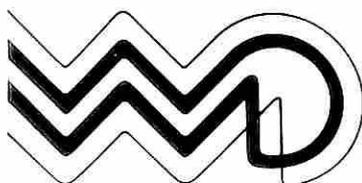
## FSG 70



## 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



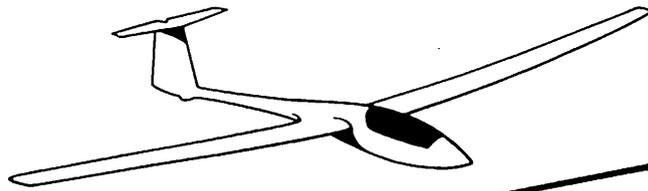
Walter Dittel GmbH  
Luftfahrtgerätebau

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**

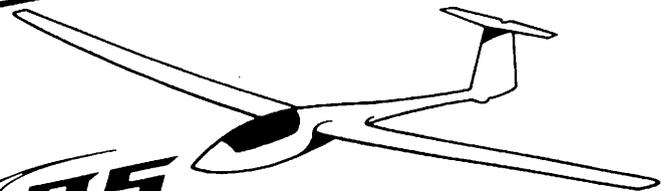
Biposto di classe libera  
Apertura alare 25 mt, peso max. al decollo 750 Kg  
Eff. max. 58



**ALEXANDER SCHLEICHER**

GMBH & CO

Segelflugzeugbau · Telefon 06658-225  
D-6416 Poppenhausen-  
Wasserkuppe



Rappresentanti per l'Italia:

**ACTIS DOMENICO**  
c/o AIR CLASSIC s.r.l.  
Via Lucento 126 - 10149 TORINO  
Tel. + fax 011/290453

**GRINZA CARLO**  
Strada d. Cacce 38/27 - 10135 TORINO  
Tel. 011/341121 (ab.)

**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 spa**  
24030 VALBREMBO - TEL. 035/631011

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

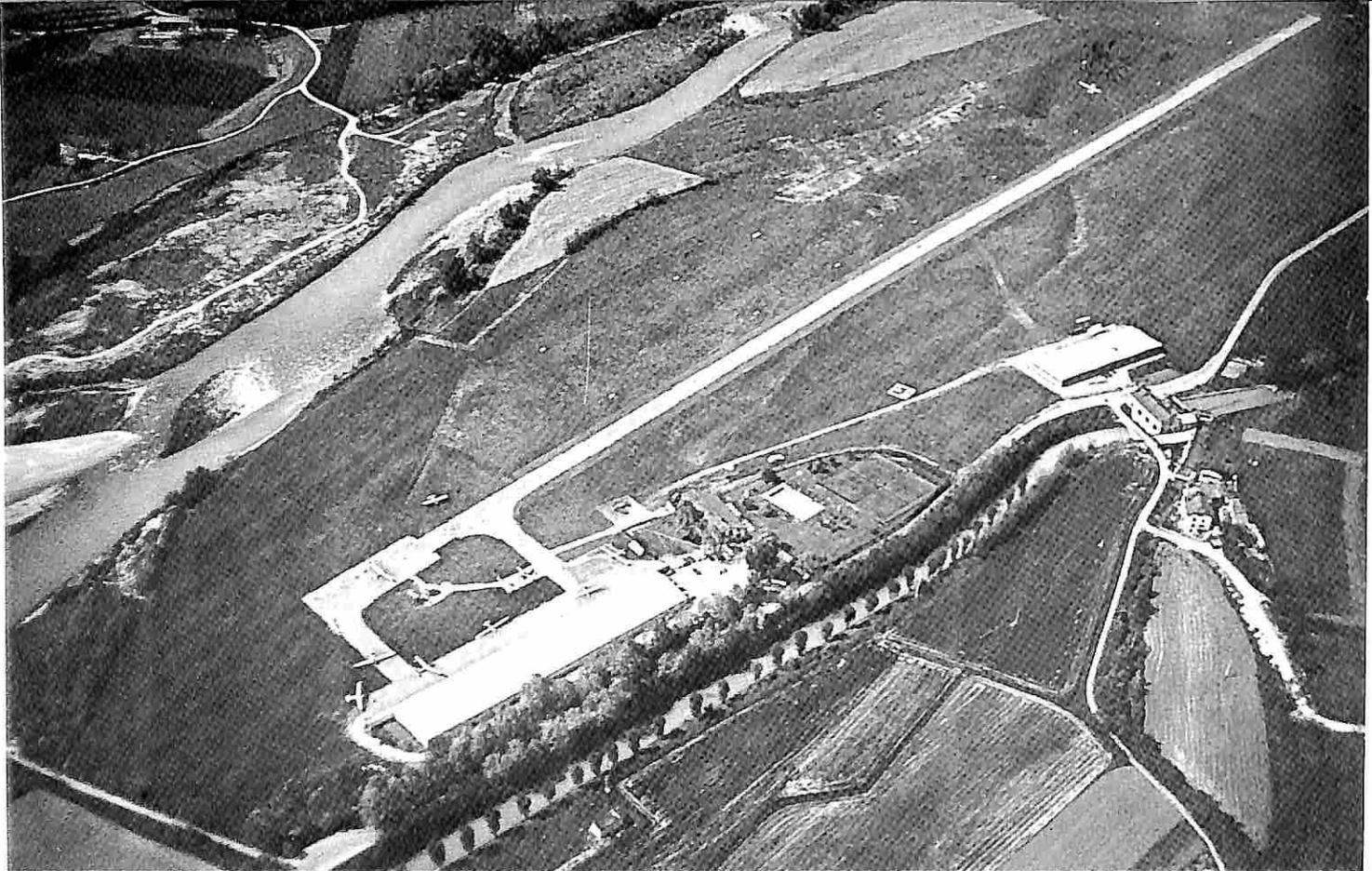
Laboratorio Becker/Genave certificato riparazioni e installazioni. Ricambi originali.



---

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

---



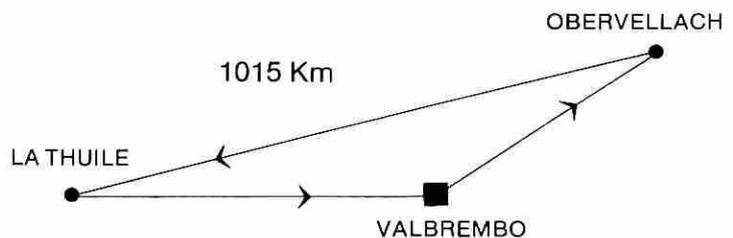
## **PRIMA BASE DI VOLO A VELA IN EUROPA PER VOLI DI OLTRE MILLE CHILOMETRI**

**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.
- Alianti a disposizione di tutti i soci.

**5 Twin Astir - Janus - 3 Astir Standard**  
**4 Hornet - 2 Pegaso - DG 300**  
**Motoaliente Grob G 109 B**



- Stages per piloti stranieri dal 15 marzo al 15 maggio di ogni anno.
- Aerei da traino: 4 Stinson L5 HP 235 - Morane Saulnier HP 180

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.

# La rivolta di Abele!

*Volevamo riprendere alcuni argomenti in proposito, anche se già pubblicati, sempre per portare acqua al mulino delle nostre speranze, quando ci è giunto SPORT ITALIANO, il mensile d'informazione del CONI. E proprio da SPORT ITALIANO traiamo acqua fresca e di fonte autorevolissima, che indirettamente ma autorevolmente conferma i nostri convincimenti. Il 29 novembre scorso, il Presidente della Repubblica ha ricevuto gli atleti reduci da Seoul, accompagnati dal Ministro Carraro e dal Presidente del CONI Arrigo Gattai. Qui di seguito riportiamo il discorso tenuto dal Ministro Carraro e parte di una interessante intervista con lo stesso Ministro, curata da Fiammetta Scimonelli.*

## L'INTERVENTO DI CARRARO

Signor Presidente, cari amici, consentitemi di esprimere la soddisfazione del Governo che rappresento, e mio personale, per questa cerimonia che fa da prologo a quella certamente più importante durante la quale il Presidente della Repubblica, a nome dello Stato italiano, ringrazierà gli atleti che hanno difeso nel migliore dei modi il prestigio dell'Italia sportiva. Io desidero ringraziare gli atleti per i risultati che hanno realizzato. La partecipazione a Seoul era difficile. Per la prima volta dopo il 1972 le Olimpiadi ritrovavano una partecipazione universale. Per le Olimpiadi di Seoul i Comitati Olimpici si sono preparati con grande impegno e con grande serietà. Il campo degli avversari era nutrito e io credo che i risultati conquistati sono complessivamente soddisfacenti e hanno dato un'immagine dell'organizzazione sportiva italiana e delle Federazioni che la compongono complessivamente positiva.

Come capita sempre vi sono state attese rispettate, vi sono state alcune delusioni e alcune gradevoli sorprese. Questa è la regola dello sport. E indipendentemente dal numero delle medaglie, dalla quantità dei finalisti, è tutto l'insieme dello sport italiano che viene premiato oggi per il lavoro di sintesi di quattro anni svolto dai dirigenti delle Federazioni, dai dirigenti delle Società, dai tecnici e soprattutto dagli atleti che si sono preparati, in questo quadriennio, per arrivare all'appuntamento di Seoul, per affrontare, come hanno affrontato, nel migliore dei modi, gli impegni che durante questi anni trascorsi hanno dovuto sostenere.

Vorrei dire a questi atleti che li reputo bravi e valorosi ma anche fortunati. Essi hanno il riconoscimento di risultati concreti, mentre tanti altri loro colleghi e coetanei non hanno avuto analoga opportunità; addirittura non hanno avuto l'opportunità di partecipare a questa Olimpiade anche se si sono preparati con eguale serietà.

Ma lo sport ha delle regole ben precise che gratificano coloro i quali raggiungono le migliori posizioni e che sono anche lo stimolo, per coloro che certi risultati non raggiungono pur essendosi analogamente sacrificati, che serve a migliorare la loro posizione.

Detto questo desidero anche ribadire il ringraziamento del Governo e mio personale, per il lavoro svolto, per il supporto che agli atleti è stato dato da parte delle federazioni e soprattutto delle Società sportive e dei tecnici, molti dei quali hanno lavorato con grande applicazione e con grande sacrificio. Essi rappresentano la sintesi del volontariato che trova nello sport il pilastro fondamentale e irrinunciabile.

E visto che sono tra voi non solo come ministro della Repubblica ma anche come membro del CIO, proveniente e appartenente alla famiglia dello sport, mi sarà consentito di cogliere questa occasione per formulare qualche annotazione.

Debbo dire che ho la sensazione che molti non avvertono, non sentono le questioni dello sport nel modo più giusto. A seguito dei risultati di Seoul, che con quelli di Calgary rappresentano la sintesi positiva dello sport italiano, si dovrebbe assistere a un dibattito sul bilancio tecnico-agonistico dell'attività svolta, per prospettare quella da svolgere e prepararci ai futuri impegni, assai gravosi già nel 1989, anche in vista degli appuntamenti di Albertville e Barcellona del 1992. Di questo si sente poco discutere. Si parla molto invece di altre cose, di temi di tipo giuridico e di tipo amministrativo. Non che non se ne debba parlare. Tutto questo è assolutamente legittimo. Ma sembra che ciò disattenda le speranze e le attese di quello che il mondo dello sport rappresenta. Cioè di una parte vastissima di praticanti, di atleti che tutti i giorni fanno dei sacrifici per ottenere dei risultati ai diversi livelli, e di una massa di centinaia di migliaia di dirigenti che con la loro passione consentono a questa organizzazione di essere efficiente.

È stato detto in questi giorni che l'autonomia dello sport italiano sarebbe in pericolo. Desidero qui ufficialmente affermare che, per quanto riguarda l'atteggiamento del Governo, l'autonomia non è affatto in discussione. L'autonomia è patrimonio che il movimento sportivo italiano ha dimostrato di meritarsi poiché ha ben lavorato. E sarebbe assai stravagante se nel momento in cui ci si rende conto degli squilibri e delle conseguenze gravi che in alcuni settori la non autonomia ha portato si pensasse di togliere questo tipo di caratteristiche all'organizzazione sportiva italiana. Caso mai nella legge che il Governo presenterà al Parlamento e il Parlamento discuterà, sull'assetto organizzativo dello sport italiano, che, ribadisco, dovrà essere impostato alla massima autonomia, si dovrà verificare se il livello

organizzativo sia perfetto o perfezionabile, se soprattutto sia garantita al vertice la reale rappresentatività della base. Questi discorsi vanno fatti, andranno fatti. Il CONI è un positivo protagonista della discussione che su questo tema vi è. Ma, ripeto, certamente tutto questo per ottenere due obiettivi: quello della migliore efficienza e quello della salvaguardia di questa autonomia.

Quello che il Governo chiede al mondo dello sport, agli atleti, ai dirigenti dilettanti, quelli soprattutto della periferia e delle piccole società dilettantistiche, ai tecnici e a tutti coloro i quali con la loro opera assecondano e seguono la preparazione degli atleti per ottenere certi risultati, è un'attenzione ai problemi di tipo amministrativo che resta doverosa, ma che si pongono soprattutto come punto di riferimento per discorsi di carattere organizzativo e tecnico che consentono alle varie Federazioni di conseguire più importanti obiettivi, che sono poi quelli principali. E cioè: il corretto svolgimento della propria attività istituzionale, la diffusione sempre più vasta della pratica sportiva alla quale ciascuna Federazione sovrintende e i migliori risultati sul piano internazionale.

Io penso che se lo spirito di collaborazione, se gli interessi personali potranno lasciare spazio a una esamina, la più serena possibile, delle varie problematiche, si porrà in questo periodo la base per i futuri successi che, a mio parere, lo sport italiano e soprattutto i dirigenti dilettanti e gli atleti, che sono qui rappresentati al più alto livello e che rappresentano una base vastissima, meritano e aspirano. Grazie.

*Ed ecco parte dell'intervista di Fiammetta Scimonelli al Ministro dello Sport, titolata:*  
**«L'ORGANIZZAZIONE SPORTIVA SA CHE NESSUNO DISCONOSCE L'UTILITÀ DELLA SUA AUTONOMIA»**

*Si è parlato, in questi ultimi tempi, di una questione morale che investirebbe lo sport e i suoi dirigenti. Come interpreta questa tendenza dell'opinione pubblica? Potrebbe nascondere una larvata minaccia all'autonomia dello sport?*

Io interpreto positivamente la reazione veemente dell'opinione pubblica di fronte alle scorrettezze, vere e presunte, siano esse di tipo sportivo o amministrativo, che si verificano nell'ambito dello sport. Secondo me, infatti l'attività sportiva è ritenuta una delle attività «credibili», dove, fra l'altro, gli arzigogoli verbali sono sopraffatti dalla concretezza dei risultati. Credo che tale reazione esprima proprio quanto sia grande la delusione di chi viene a rendersi conto che anche nell'attività sportiva possono determinarsi situazioni irregolari.

D'altra parte, l'opinione pubblica deve capire che tanto più il coinvolgimento nell'attività sportiva delle persone aumenta tanto più facile è che tale attività sia soggetta all'influenza negativa o positiva della società.

L'organizzazione sportiva sa che nessuno disconosce l'utilità della sua autonomia. Si tratta solo di prendere atto delle cose che non vanno a verificare se gli strumenti giuridici e organizzativi, a disposizione sono idonei ad affrontare questi problemi o se è necessario modificarli. Il tutto naturalmente prescindendo dal discorso dell'autonomia dello sport che non mi sembra sia posta in discussione da parte di nessuno.

*Lei recentemente, in occasione della premiazione degli atleti di Seoul, ha sottolineato che il dibattito sullo sport sia uscito dai suoi binari naturali. Perché ritiene che questo sia accaduto?*

Ho constatato un fatto che considero negativo. Mi sembra giusto che alla fine del quadriennio olimpico, quando si rinnovano le cariche delle Federazioni, si facciano i bilanci dell'attività. In base alle norme del CONI e delle Federazioni, le Assemblee si svolgono prevalentemente ogni due o quattro anni. L'impostazione della legge istitutiva del CONI e del DPR che ne regola l'attuazione, prevedendo le elezioni federali ogni quattro anni, dopo le olimpiadi, sottolinea l'esigenza che in quella occasione si faccia il consuntivo. Ora, le attività federali hanno, grosso modo, tre obiettivi principali: diffondere le discipline sportive, organizzarne bene il corretto svolgimento, ottenere risultati internazionali.

In questo periodo, leggendo i giornali, ho constatato che mentre in occasione delle vicende elettorali di alcune Federazioni il commento, talora in modo più tranquillo, talaltra più teso, verteva su questi argomenti, in altri casi il dibattito sembrava articolarsi in base a messaggi «trasversali» piuttosto che sulle cose sbagliate o su quelle giuste o sulla capacità o meno delle persone di risolvere i problemi. Questo «dibattito trasversale» non mi sembra né produttivo né produttivo, soprattutto perché tende a disabituarci il tesserato e la base societaria a essere il punto di riferimento sia come consuntivo sia come preventivo per il quadriennio successivo di quella disciplina sportiva cui appartengono che deve essere sviluppata dalle Assemblee federali.

*Ancor prima di diventare ministro e se non ricordo male proprio durante il periodo del suo commissariamento alla FIGC lei aveva avanzato l'ipotesi che negli organi federali eletti la base non fosse sufficientemente rappresentata. È ancora di questa opinione?*

Non ho avuto nessun elemento per cambiare opinione su questo argomento. Quando, prima da presidente del CONI in modo più larvato e poi da ministro in modo più esplicito dissi che l'autonomia del movimento sportivo si giustificava proprio se aveva la certezza che le norme del CONI e delle Federazioni consentissero alle Assemblee di essere la reale espressione dei tesserati, mi si accusò o di voler tradire il mondo di cui avevo fatto e facevo parte, o di voler intaccare l'autonomia, o di abbandonarmi a disquisizioni teoriche o pseudo intellettuali. In realtà io credo che l'autonomia dell'organizzazione sportiva e la centralità del CONI, come organismo designato e delegato dello Stato a svolgere compiti rilevanti non solo nell'attività ad alto livello ma anche alla diffusione della pratica sportiva, si giustifichi solo in presenza di due elementi: 1) che le Federazioni, di cui il CONI è la confederazione, siano relativamente rappresentative di tutti i tesserati, naturalmente per il tramite delle società

sportive; 2) che nell'ambito del CONI, seppure in posizioni differenziate e ciascuno con le proprie specificità, chiunque operi per l'attività sportiva trovi la propria collocazione.

*Può parlarmi dell'iter della «legge dello sport»? Quanto influirà sui tempi di discussione — e come va interpretata — la decisione del PCI di ritirare la firma del progetto unitario?*

La legge sullo sport è all'ordine del giorno della Commissione cultura della Camera, che esaminerà i progetti attualmente presenti in Parlamento. Il mio ministero ha terminato il proprio lavoro e attende il concerto del ministero del tesoro per portare i progetti al Consiglio dei ministri. Per quanto riguarda il Partito Comunista penso che come gli altri partiti abbia espresso più volte il desiderio che la legge di riforma debba andare avanti rapidamente e credo che questo obiettivo possa essere conseguito.

*Ora che lei guarda il mondo dello sport più dall'esterno, quale immagine ne ricava?*

L'immagine che ho del mondo dello sport è la stessa che avevo quando ero presidente del CONI. Si tratta di un'organizzazione importante per i molteplici aspetti sociali perchè oltretutto costituisce un elemento di dialogo prezioso con la gioventù, per le passioni e i sentimenti che suscita, per il movimento economico che determina. Ritengo che, inoltre, rappresenti il più grande e straordinario esempio di volontariato che vi sia nel nostro paese. E proprio adesso che in tutte le sedi vi è una giusta valorizzazione di quanto ciò rappresenta, sul piano etico e pratico penso che l'efficacia del movimento sportivo, che ha nel volontariato la sua forza maggiore, risulti ancora più esaltata.

.....  
*I contenuti dei due documenti e l'insistente richiamo all'autonomia delle specialità sportive non potevano passare inosservati in questo momento in cui una possibile, anche se limitata, autonomia ci sembra l'unica via da tracciare, e percorrere, nel tentativo di uscire dal momento involutivo.*

*Un momento di quattro anni! In un'epoca nella quale basta star fermi per... andare indietro.*

*Com'è possibile che una Federazione sportiva, tale è o dovrebbe essere l'Aero Club d'Italia, si racchiuda nella sua legge istitutiva, diventando più ministero degli stessi ministeri tutori ed ignorando le aspettative della base che da tempo sollecita revisioni ed aggiornamenti o quantomeno proponimenti in tal senso?*

*Non vogliamo sostituirci a nessuno, ma non possiamo fare a meno di pensare al volo libero, al parapendio, agli ultraleggeri ed a quant'altro sta venendo alla ribalta del cielo. E siamo sempre più convinti che solo le Federazioni potranno rappresentare, coagulare e — se necessario — imporre regole alle centinaia di associazioni sorte e che continuano a sorgere.*

*Federazioni che potrebbero far capo all'Aero Club d'Italia, trovando, con reciproca buona volontà, il modo di operare per delega (in attesa di eventuali modifiche alla legge istitutiva) e facilitare così un più coordinato sviluppo delle diverse specialità.*

*Specialità che non possono essere direttamente gestite da un unico ente in quanto non hanno nessuna analogia tra di loro, tranne quella di utilizzare lo stesso spazio.*

*Si può ragionevolmente pensare ad un'unica Federazione per il nuoto, il canottaggio, la vela e la motonautica?*

*Meditate amici. Meditate e... scrivete!*

*Mai come in questo momento e su questo argomento il silenzio è complice.*

*Complice dell'immobilismo che spegne gli entusiasmi.*

*Complice della burocrazia, quella inutile, che ci opprime ed umilia.*

*Complice di un organismo, l'Ae.C.I., che si è inceppato perchè non idoneo a governare ciò che nella realtà non è governabile in modo unitario.*

*E mai come in questo momento e su questo argomento sono necessarie opinioni, proposte e critiche, per poter concretizzare una traccia chiara e profonda sulla quale incamminarci.*

*Sappiamo per esperienza che la soluzione non è lì, dietro l'angolo, ad aspettarci.*

*Ma sappiamo anche che l'impegno e l'entusiasmo non ci mancano, e con la buona volontà, che occorre manifestare, finiremo per ottenere ciò che, ragionevolmente, attendiamo.*

*Ovviamente tra le nostre attese c'è anche la speranza di non dover subire un'altra filippica legalistica, come quella che ci ha sorpresi quest'anno, in quel di Bologna, da parte di un bravo (?) Avvocato nelle vesti di un arido (!) Presidente, che non vive nel nostro mondo e che non sa cos'è l'entusiasmo. Quello che muove tutto il volontariato sportivo.*

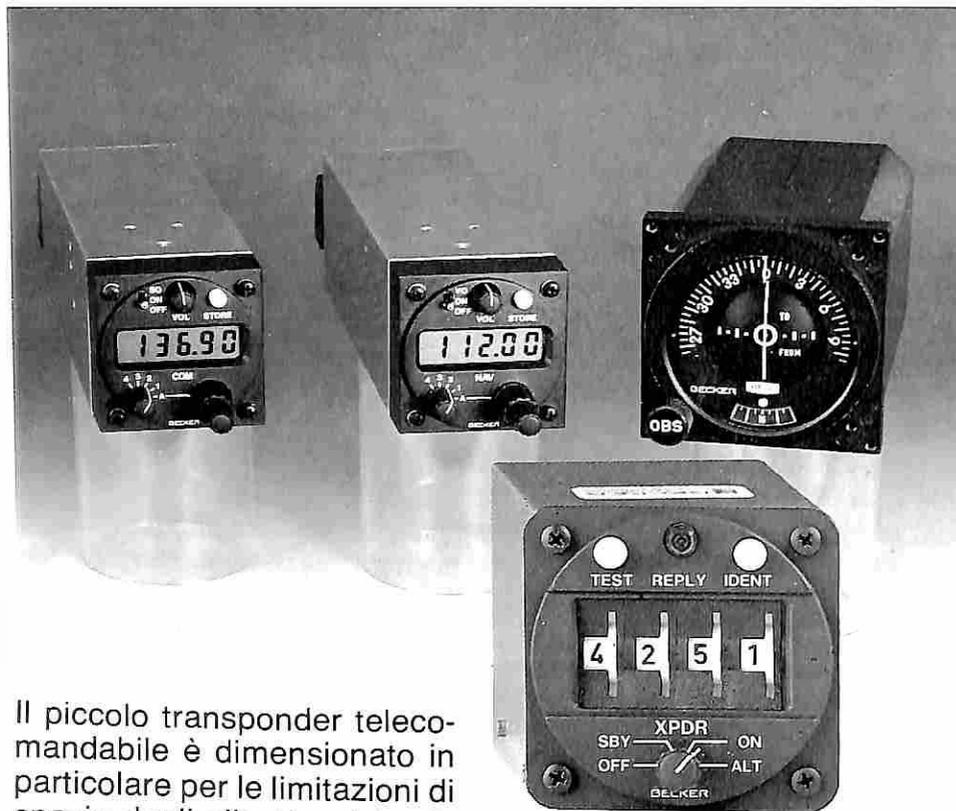
*La Rivolta di Abele continua. Partecipate anche voi!*

LORENZO SCAVINO

# „Finalmente“ è arrivato il piccolo transponder!

Becker ATC 2000 R - (2)

il piccolo transponder per l'aviazione generale.



Il piccolo transponder telecomandabile è dimensionato in particolare per le limitazioni di spazio degli aerei e dei velivoli dell'aviazione generale, è adatto però come apparato ausiliario anche per elicotteri di ogni dimensione e per velivoli commerciali e da trasporto.

Per dimensioni e peso il transponder s'inserisce perfettamente nell'esistente serie «piccola» dei 3000 di casa Becker: COM AR 3201 e NAV NR 3301 indicatore IN 3300 - (4).

Le piccole dimensioni dell'unità di comando ed il basso consumo d'energia dell'unità di trasmissione/ricezione ne permettono una pluralità d'utilizzazioni: l'unità di co-

mando dell'ATC 2000 R -(2) permette innanzitutto il montaggio in coppia assieme al COM AR 3201 oppure al ricevitore NAV 3301. Però anche come apparecchiatura montata singolarmente è inseribile in un foro standard da 58 mm di diametro. Può essere usato sia a 14 V, che a 28 V per merito dell'adattatore automatico di tensione.

Il commutatore a ghiera permette la selezione rapida e precisa dei codici 4096 nella banda L. Collegato ad un altimetro codificato può trasmettere la quota istantanea (mo-

duli C). L'uso facile e sicuro del transponder è reso possibile anche in gravose condizioni di volo oppure di notte dalla conformazione funzionale dell'unità di comando e dall'illuminazione integrata.

La compattezza dell'apparecchiatura offre un grande vantaggio: permette il montaggio dell'unità di comando anche nel più angusto cockpit — p.es. di aerei — mentre l'unità ricetrasmittente può essere installata in una posizione comodamente accessibile fino a 10 m di distanza.

Dimensioni:

unità di comando

CU 2000 - (2):

HxLxP: 60x60x88 mm

peso: 0,26 Kg

unità ricetrasmittente

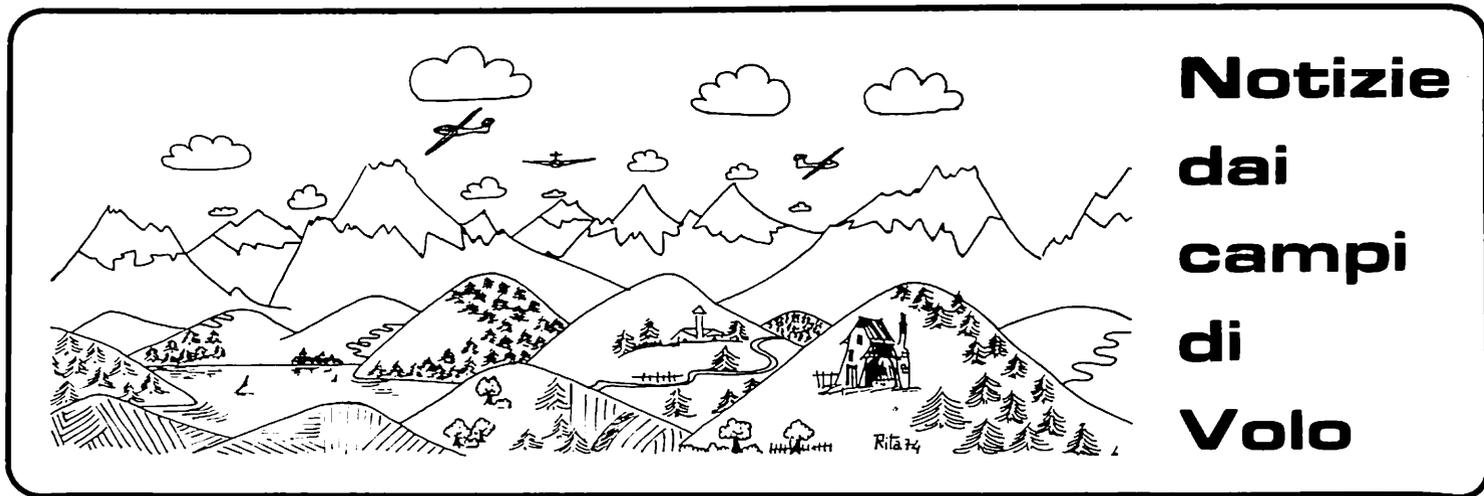
AT 2000 (2) R:

HxLxP: 253x50x232,5 mm

peso: 1,2 Kg

 **BECKER**  
FLUGFUNK  
Avionics made in Germany

Becker Flugfunkwerk GmbH  
Niederwaldstr. 20  
D-7550 Rastatt  
Tel. (072 22) 12-0 · Tx. 781 271  
Telefax 12217



# Notizie dai campi di Volo

*Continuo a credere che questa parte della rivista, dedicata alle cronache di quello che avviene sui campi di volo, rappresenti la reale consistenza del nostro mondo volovelistico.*

*Ma come al solito si tratta di una... speranza, in quanto mancano presenze di chi abitualmente opera e di chi vorrebbe operare ma non ci riesce.*

*Io riterrei doveroso che tutti i gruppi, quelli che operano e quelli che vorrebbero operare, manifestassero la loro presenza, almeno una volta all'anno.*

*E, tanto per ripetermi, ecco qualcuno degli assenti: Parma, che dovrebbe avere grosse novità, Roma (molti pensano che volino solo a Rieti, ma è tutt'altro), Viterbo e l'Alfina già sollecitati, Novi Ligure che ha appena sfornato un nutrito gruppo di neopiloti, Ferrara che (meglio non dico), Lucca che stava predisponendo interessanti programmi, Aosta che continua in silenzio, troppo, ed ancora Foligno, L'Aquila e qualcun altro del quale non so proprio niente.*

*Tornerò a fare il gioco del censimento, come molti anni fa.*

*Io aspetto sempre, vostro*

LORENZO SCAVINO

## Torino: sabato 23 aprile 1988

Un nuovo giorno sorge su Torino. La vita prosegue regolarmente, ma già una concitata agitazione pervade l'Aeroclub di strada Berlià 500.

Dentro e fuori degli hangars è tutto un montare, lavare, asciugare, polishare, controllare e tornare a controllare. Il momento è magico: si può respirare l'ermetico feeling che ogni pilota secondo dopo secondo, minuto dopo minuto, va ad instaurare, consolidare, rispolverare con la macchina. Consci dell'eccezionalità dell'evento, figli, amici, mogli, morose e parenti di vario grado offrono la loro esclusiva collaborazione.

Il già precario equilibrio della baracca è duramente provato dai penetranti sibili delle radio e dal petulante frinire del computer in fase di assemblaggio e collaudo.

Fanno la loro comparsa il medico e la segretaria di gara; hanno adottato come rispettivi segni di riconoscimento una chiccosissima stilografica Montblanc che fa civettosamente capolino dal taschino ed un paio di orecchie da Pippo che non saranno altrettanto chic, ma indubbiamente shock e raggiungono comunque lo scopo.

Briefing-room: anche uno stolto profano si rende conto di essere al cospetto dei pezzi da novanta e delle figure più carismatiche dell'ambiente volovelistico torinese e non.

Tremiti e sussulti sono i logici e conseguenti sintomi da coinvolgimento emotivo.

L'applauso finale scongela. Foto dei piloni alla mano i concorrenti confabulando fanno ritorno in campo più o meno soddisfatti, più o meno delusi dal tema assegnato, mentre il

corollario coreografico di amici e parenti si sfrega le zampe pregustando con gioia visibile il pranzo.

Tra il fitto brulicare di persone addensatesi in testata pista, colpisce quel mare bianco ottico ipnotizzante, che, non c'è dubbio, sono gli alianti già ordinatamente allineati secondo i numeri di partenza.

Lo spettacolo dei piloti che si accingono a decollare è quantomeno pittoresco. C'è chi per l'occasione, come ricordo del primo e sicuramente memorabile decollo, indossa le predilette Clark ultradecennali, che spolvera con cura maniacale. Chi fa sfoggio di vistosissime tute superdecorate, superaccessoriate, Top Gun style e chi per scaramanzia sceglie la buona, vecchia, sana maglietta della salute, lavata e stirata dalle amorevoli mani materne. Poi vengono quelli che cianno er fisico, da vero macho per intenderci, che — tze! — non sanno nemmeno cosa siano queste idiozie da mammoletta.

L'equipaggiamento ci dà già molte indicazioni sul carattere del pilota, ma se si è proprio dei curiosi, riuscendo a dare anche solo una sbirciatina fugace all'abitacolo di ciascun aliante si possono scoprire altre mille sfumature della personalità di quel misterioso, affascinante, complesso essere che è il volovelista. C'è chi ha fatto incetta di una quantità strabiliante di cartine geo-topo-orografiche di ogni località, tipo e scala possibile.

Qualcuno, meno razionalmente, ha preferito propiziarsi la benevolenza dei numi sistemando in bella vista tra variometro ed altimetro il ritratto di famiglia ed alcune immaginette.

E chi ancora ha pensato che una discreta scorta di biglietti da visita non fosse poi un'idea così assurda: anche in volo si può trovare qualcuno di cui gradiremmo fare conoscenza o che — ahimè, più raramente! — gradirebbe contattarci e si sa, non

tutti possono avere la prontezza e l'abilità di scrivere sul pacchetto di sigarette il numero di telefono, da lanciare poi con destrezza, precisione ed un pizzico di nonchalance — propria dell'uomo navigato — alla gentil pulzella sottostante. C'è chi dice che addirittura il mitico istruttore si sia procurato un portapipe — tutte caricate, ovvio — per garantirsi un'autonomia di almeno quarantott'ore; ma mancano tuttavia le prove.

Qualcun altro in previsione di possibili fuori-campo in luoghi remoti dell'arco prealpino, si è organizzato con uno stock di penne biro, caramelle, monetine, cotillons ed una scorta di cloches di Volo a Vela — sì proprio quei buffi cappellini a forma di fungo che sono la vera passione del volovelista verace — da distribuire ai primi soccorritori nel tentativo di tranquillizzarli e rabbonirli, prima, circuirli e sfruttarli poi, in fase di smontaggio dell'aliante.

Tutte queste non sono che alcune delle malizie acquisite durante anni di volo, di partecipazione a gare nazionali e non, per i veterani, e durante le lezioni teoriche pre-brevetto per i novizi.



Da alcuni anni infatti, sono state inserite quali materie facoltative per gli allievi torinesi anche «volo parlato», «volo a terra»...

I trainatori ormai satolli — non bisogna dimenticare che sono tutti consulenti volontari per le varie guide Michelin, Veronelli, Panorama — si accingono a prestare servizio.

L'ora di partenza stabilita è stata rispettata e nel giro di una manciata di minuti i concorrenti sono tutti decollati, lasciando a terra un vuoto disorientante. I fans cercano di mettersi in contatto via radio con i temerari che dal canto loro sono già abbastanza occupati dalla sfida alle intemperie.

Non mancano i tempisti che hanno già agganciato i carrelli e sono ora intenti a caricare funi, ruotini, galosce, impermeabili, cestini da pic-nic strabordanti di ogni ben di dio, pronti ad affrontare l'eventualità — nemmeno così remota — di atterraggi fuori campo. Sotto la pioggia, tra il concitato e frenetico andirivieni degli squadristi, arrivano le prime telefonate.

Per i recuperi non c'è sopracciglio sdegnoso o messa in piega che tenga. La partenza della Parigi-Dakar è sicuramente meno colorita ed avvincente, non mancando peraltro tra i soccorritori veri e propri reduci da stoiche esperienze nei deserti africani. Che organizzazione, che efficienza!

I veri duri, nel frattempo, giocando d'astuzia e facendosi scherno dei fronti temporaleschi, hanno completato il tema e dopo plateali atterraggi d'effetto stanno facendo sfoggio delle loro memorabili gesta, mentre la maggioranza del codazzo, palesemente epicurea, è già assorta in ghiotti e gaudenti pensieri e l'immane ultimo chiude l'hangar.

ELISABETTA

## «L'aria del Trentino»...

...non ci ha fatto cambiare colore, ma ci ha conservati in ottima salute anche quest'anno. E la gioia di volare fra le montagne la vorremmo comunicare a tanti altri volovelisti entusiasti come noi.

Siamo un po' di più di «trentatre trentini» ed abbiamo scorrazzato qua e là per le Dolomiti per oltre 800 ore, il che, considerando l'annata piuttosto scarsa dal punto di vista meteo, è un ottimo risultato.

Lo stimolo che i «veci» sanno travasare ai più giovani comincia a dare frutti. Giorgio Paris ormai non dorme più nel suo aliante solo perchè qui è un freddo cane, ma continua a rivivere in sogno i voli fatti durante i campionati italiani a Thiene e durante la Coppa del Mediterraneo a Rieti. Umberto Marchi («dal cruscotto molto costoso») e Ferruccio Garbari («la renetta volante della val di Non») hanno fatto nella stessa giornata di aprile, due splendidi triangoli di 500 km conquistando un diamante. Quest'ultimo ha anche partecipato, sull'onda dell'entusiasmo, ai campionati di promozione a Rieti, crescendo ancora in esperienza e tattica di gara. Giorgio Pedrotti («il meteorologo grafomane») oltre a imbastire cartine e previsioni azzardate ha conquistato le insegne d'argento e d'oro seguendo, sulla via di Lienz, le tracce dei più esperti.

Durante i campionati di Thiene abbiamo avuto una «visita forzata» di alcuni illustri personaggi (Pronzati e Vergani), che, pur non essendosi annunciati, sono stati accolti da una folla entusiasta di volovelisti.

Alla fine di maggio, in pieno periodo dei monsoni reatini, un'allegria brigata di 12 buontemponi ha partecipato ad uno stage a Rieti, dove... si è volato solo pochi minuti, ma tutti in compenso hanno conseguito il brevetto di primo grado di apneisti. Fortunatamente le bruschette ed il vino non mancavano ed allora... la vacanza in buona compagnia è stata divertente.

A proposito di buona compagnia, in febbraio siamo andati tutti l'autobus a Monaco di Baviera a visitare il Museo tedesco della scienza e della tecnica (soprattutto la sezione aeronautica naturalmente).

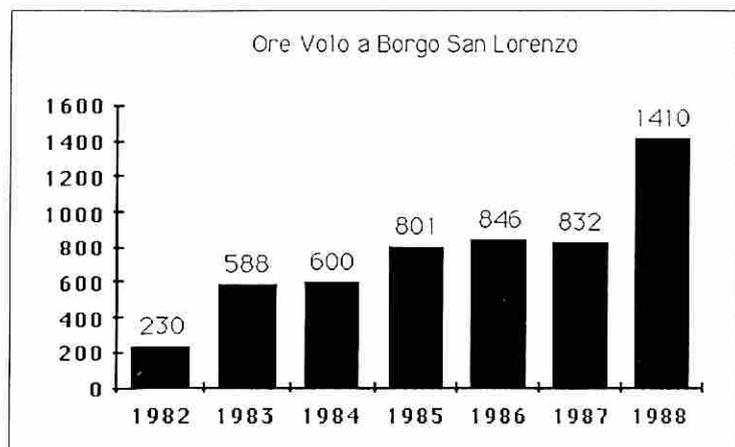
E per finire, con l'inno nazionale italiano come sottofondo, il rettore dell'università di Trento, prof. Ferrari, avvolto nella nuvola di fumo del pestilenziale sigaro dell'istruttore Fracalossi, ha gettato le basi con l'Aero Club d'Italia per una scuola di volo a vela del CUSI (Centro Universitario Sportivo Italiano) ed in settembre sono stati avviati due corsi di 10 allievi ciascuno.

Dopo aver rivissuto tanta attività, l'unica speranza, per noi di montagna, fino ai prossimi cumuli, sono i venti impetuosi da Nord-Ovest che portano onde da record mondiale o qualche (meno mondiale) pomeriggio di racconti attorno al caminetto.

GIORGIO PEDROTTI

# Borgo S. Lorenzo

L'anno che sta per terminare è stato per la nostra Associazione da ricordare. Pessimo da un punto di vista meteorologico, con un inverno umido e mite ed una lunghissima piovosa primavera, è stato ottimo per la quantità e, parzialmente, per la qualità d'attività svolta.



*I nostri piloti, oramai presenti a Borgo San Lorenzo dal 1982, hanno quest'anno fatto oltre 1400 ore di volo con più di 850 decolli. Diversi voli di 500 e 300 Km hanno fatto da splendido contorno ad una bella estate ed a uno splendido autunno. I dati del grafico qui a lato non necessitano di alcun commento particolare.*

Abbiamo inoltre avuto il grande piacere di poter aumentare i nostri piloti con i nuovi brevetti di Giovanni Cirillo, Roberta Noferini, Guido Noferini, Beppe Spagnuolo e Carlo Bartolini. Durante l'estate i nostri piloti si sono cimentati in varie gare a Rieti e Sandro Montemaggi, al suo primo tentativo ed alla sua prima gara, è passato in categoria nazionale.

In agosto per due settimane i nostri amici volovelisti svizzeri del Ticino sono stati di nuovo da noi per la loro oramai usuale vacanza volovelistica in Toscana ed è proprio ad uno di loro, all'esperto Walter Gosteli, che abbiamo chiesto di descrivere il Mugello e il nostro gruppo di volo. Temiamo infatti, tanto ci piacciono la nostra valle ed i nostri luoghi, di autoincensarci causa l'eccesso d'entusiasmo che spesso ci caratterizza. La valle del Mugello è situata sull'Appennino toscoemiliano il cui spartiacque è, in questa zona, approssimativamente 45 km a sud di Bologna e 30 km a nord di Firenze.

La valle è delimitata a nord-nord-est, dal crinale dell'Appennino con cime tra i 1000 e 1200 mt, a ovest e a sud vari rilievi tra gli 800 ed i 1100 mt la chiudono completamente mentre a est-sud-est i rilievi del Falterona (1650 mt) e del Pratomagno (1600 mt) lasciano una stretta gola d'uscita al fiume Sieve che percorre l'intera valle del Mugello per poi gettarsi nell'Arno a Pontassieve.

Da un punto di vista volovelistico la valle è un posto fortunato. Infatti la quota sul mare (300 mt), la distanza dalle coste, l'esser circondata da monti senza esserne soffocata,

l'esposizione e la natura del terreno danno origine ad un'intensa attività termoconvettiva sia in primavera sia in estate che permette lunghi voli con eccellenti valori delle ascendenze.

Ed ecco come Walter Gosteli descrive il volo a vela nel Mugello insieme a noi.

*Caro Andrea,*

*Ti ringrazio per le tue righe, che mi fanno ricordare le belle giornate passate quest'estate tra di Voi, amici del volo a vela di Toscana.*

*Il tuo racconto sulle esperienze di Rieti mi fa ricordare quanto stressante sia il volo di competizione, sempre concentrati al massimo e spinti dal cronometro.*

*Quanto rilassante erano in paragone i nostri voli che, malgrado i compiti che pure noi ci siamo fissati, ci lasciavano il tempo necessario per contemplare le magnifiche colline della Toscana-Umbria, i laghi vulcanici interessanti, le città sulle alte vallate, sulle montagne, i villaggi alpini isolati come Castelluccio, le mandrie di pecore o di cavalli sui pendii delle montagne alte o sui dorsali delle creste, il laghetto sempre verde e blu del Vettore o la valle impressionante di Campo Imperatore.*

*La competizione è senz'altro una scuola ottima per formare il pilota a livello di preparazione volo, perseveranza (possibilmente senza troppo rischio) e della tattica di volo. L'ho vissuta anch'io questa fase per parecchi anni. Ma sono ormai ritornato al volo a vela tranquillo, più filosofico, come descritto e vissuto da Kalckreuth, il nostro grande esempio.*

*Volentieri aderisco al Vostro desiderio di avere da me un resoconto sulle mie esperienze volovelistiche in Toscana e sul volo del 10 agosto. Tenuto conto che di quest'ultimo volo già possiedo un memo (che mi faccio abitualmente di ogni esperienza volovelistica particolare), non ho altro da fare che cercare di tradurre il manoscritto in lingua italiana.*

*Per quanto riguarda la mia opinione sulle possibilità volovelistiche sull'Appennino con partenze dal Mugello non posso che ripetermi:*

- è uno dei punti in Europa con le più alte possibilità di giorni di volo;
- è relativamente difficile uscire dal Mugello per agganciare le regioni sud con condizioni di volo di distanza migliori che però sono anche le più incerte dal punto di vista meteorologico;
- ci vorrà ancora un po' più di esperienza per mettere a punto la miglior tattica mattiniera per uscire dal Mugello. Anche con il Vostro aiuto la stiamo migliorando di anno in anno. Mi rincrescerebbe però che, grazie a questo perfezionamento, il Mugello diventasse un «Eldorado» volovelistico come Rieti e i famosi centri francesi e spagnoli;
- il Mugello infine mi è particolarmente simpatico perchè si tratta di un piccolo gruppo di amici simpatici con lo spirito sano del vero volovelista. Ritorrerò con piacere appena il poco tempo libero me lo permetterà.

*Ed ecco il mio volo del 10 agosto 1988.*

**Volo FAI 520 km - Borgo San Lorenzo - Passo della Futa - Assergi - Borgo San Lorenzo**

*Aliante LS4 (con carico alare di ca 37 kg/m<sup>2</sup>)*

*Data: 10 agosto 1988*



Luogo di partenza: aviosuperficie «La Collina», Borgo S. Lorenzo

Ora di partenza: 11.20

Ora di sgancio: 11.28 a 800 QFE nord del campo

1° punto di virata (14 km) alle 11.37, media 93 kmh

2° punto di virata (258 km) alle 14.46, media 82 kmh

3° punto prefissato (248 km) alle 17.39, media 84 kmh

Velocità media su tutto il volo 84 kmh

Situazione meteorologica:

11.00: prima formazione di cumuli isolati sulle creste del Mugello e verso il Pratomagno

11.30: base delle nuvole isolate a 1600 metri QNH

14.00: base nuvole tra Norcia e lago di Campotosto, 4-5/8 a 3000-3400 QNH

Monti Sibillini senza cumuli, visibilità 20-30 km

16.00: base nuvole regione di Gubbio, San Sepolcro, Alpe di Catenaiola, 4-5/8 a 2700 QNH, visibilità 5-10 km

17.00: base nuvole verso il passo della Consuma ca 3-4/8 a 2400 QNH visibilità 5-10 km

Forza del vento durante il volo insignificante e da direzioni variabili (venti provocati certamente da flussi d'aria termica).

Navigazione: con carte aeronautiche italiane e stradali 1:500.000

Descrizione del volo:

Volo iniziato con Pablo Flores su LS4 che però ha scelto altri punti di virata (Barisciano a sud dell'Aquila invece del passo della Futa e Assergi).

Primo guadagno di quota al passo del Giogo (ca 1300 m QNH). In seguito volo diretto verso la Futa (vedi foto).

Continuazione volo verso sud sulla cresta delle montagne del Mugello in direzione Falterona che lascio alla mia destra, lago di Quarto e al nord del passo di Viamaggio. Direzione di volo guidata dai pochi cumuli isolati in questa regione. Base nuvole ormai a 2700 m QNH.

Lascio Gubbio e Gualdo Tadino sulla destra come pure Norcia. Piccola pausa d'ammirazione per il paese di Castelluccio, sulla mia sinistra, luogo che sempre mi affascina perché completamente isolato dal resto del mondo.

Proseguo verso il lago di Scardarello (Amatrice) e verso il monte Gorzano che con il suo cappello scuro a ca 3000 QNH invita a una deviazione dalla rotta ideale. Ma purtroppo mi tradisce e arrivo in una situazione di sottovento o di inizio di sovravviluppo con forti discendenze.

Proseguo immediatamente (oramai già sotto i 2500 m QNH) verso il lago di Campotosto - monte Corvo e passo sul fianco sud della cresta che conduce a Campo Imperatore. Malgrado le belle nuvole su questa cresta rimango in continua discendenza e arrivo ad Assergi a 1800 m QNH.

Dopo la virata per la foto cerco di lasciare questa maledetta zona di discendenze verso la città dell'Aquila. A questo punto

entro in una massa d'aria turbolenta. Insisto con un'altra spirale per trovarmi, che gioia, in una ascendenza di 3 ms integrati che mi porta nuovamente ad una altezza confortevole di 3400 m QNH.

Ormai vicino al plafond, faccio, sempre girando nella stessa termica, altre foto del punto di virata (vedi foto allegate). Parto con Mcready 1,5 verso nord quasi sulla stessa rotta che mi ha condotto a Campo Imperatore. Saluto nuovamente Castelluccio e incontro i primi colleghi delle competizioni di Rieti. Saluto i miei connazionali, rimango in cerca di Andrea che non riesco ad identificare.

A nord di Gubbio i primi contatti con gli amici del Mugello, anche loro di ritorno dal loro 300 km con punto di virata Assisi. La foschia rende la navigazione sempre più difficile. Dedico perciò un po' più di tempo all'identificazione geografica.

Passo a nord di San Sepolcro verso l'Alpe di Catenaiola con l'intenzione di utilizzare la rotta del Casentino o quella del Pratomagno.

Pablo e Sandro, ca 15 km davanti a me, mi passano informazioni positive sulla situazione termica nel Casentino facilitandomi la decisione (mille grazie per questa segnalazione).

Sfrutto un'ultima ascendenza a Bibbiena per portarmi all'altezza necessaria per ritornare con margine sufficiente via passo della Consuma. Lì metto in azione il mio calcolatore di avvicinamento finale che mi conduce con precisione in ca 13 minuti ad una media di oltre 135 kmh sull'Aviosuperficie della Collina di Borgo San Lorenzo.

Dopo la doccia imprevista che hanno dovuto subire gli amici sulla pista grazie ai miei 60 litri d'acqua, ormai diventati superflui (perdonatemi questa scorrettezza), dopo un piccolo giro sul Mugello atterro disteso e contento su questo terreno simpatico.

Conclusioni.

La giornata del 10 agosto 1988 con due voli di oltre 500 km e 4 voli di 300 km conferma che il Mugello è una base valida per voli di distanza verso il sud d'Italia. Con condizioni identiche o migliori (non era una giornata eccezionale) e con qualche conoscenza in più del terreno anche verso nord, sembra essere realizzabile per un aliante di classe standard un volo tra la Futa (o anche un punto ca 10 km più a nord-ovest) e Rivisondoli ossia ca 650-700 km.

La partenza dovrebbe essere non più tardi delle 11.00. Alla velocità media ragionevole di 85 kmh risulterebbe una durata di volo di 7,6 rispettivamente 8,2 h; con atterraggio intorno alle 18.40 risp. 19.15, quando nel Mugello e anche nella zona del Falterona - Pratomagno, c'è ancora termica serale.

Mi resta una curiosità che forse gli amici di Rieti potranno chiarire. Durante tutto il volo ho notato un continuo spostamento delle zone di miglior salita sotto i cumuli. Sovente era il bordo della nube contro il sole e perciò quello logico, altrettanto spesso ho trovato però la termica sul lato opposto. Sarò riconoscente per spiegazioni su questo fenomeno. Walter Gosteli, Gentilino CH, 13 novembre 1988.

Questo è quanto ci ha scritto l'amico Walter e che crediamo rappresenti imparzialmente la realtà di Borgo San Lorenzo sia da un punto di vista meteo/volovelistico sia per il tipo di volo che a noi piace.

Caro Lorenzo, contiamo di scriverti di nuovo e presto su altri argomenti. Stai tranquillo in quanto avrai da scegliere, qui oramai impera la grafomania.

Non ti dimenticare infine che abbiamo sempre pronta la bistecca alla fiorentina per te e i tuoi amici quando verrai a trovarci, e non è mai troppo tardi!

A.S.V.V. Borgo San Lorenzo

# TORTONA: anno III ab urbe condita

L'intitolazione può sembrare leggermente enfatica, ma per alcuni di noi la «nuova aviosuperficie» è diventata veramente la «caput mundi», non fosse altro perchè riteniamo che — a suo tempo — Romolo sia incorso in un minor numero di problemi burocratici.

Non ritengo particolarmente grave una simile perdita, ma poichè mi pare che Scavino non sia uso accampare giustificazioni pretestuose (mi aspettavo uno schietto «abbiamo cestinato la parte noiosa») mi affretto ugualmente a rettificare quanto contenuto nel n. 190 - Ott.-Nov. 88 - pag. 270.

Nell'articolo — che titolava «Tortona: tra futuro anteriore e passato remoto» — si parlava delle scomodità e difficoltà da noi affrontate, che ci hanno ricondotto con la mente al «passato remoto» del volo veleggiato; ma anche di ambiziosi programmi che ci proietteranno nel futuro anteriore. Tra questi ultimi si accenna ad «una originale trattativa con l'Aeroclub di Albenga finalizzata ad integrare l'attività stagionale con quella invernale, che nella nostra pianura è oggettivamente poco gratificante». Poi di seguito (conseguenza logica della parte mancante): «ma questa personale, forse farneticante teoria, che è stata qui brevemente accennata, non è che una punta d'iceberg del ribollire di iniziative... (omissis)». Ed è proprio così! Se già nella versione originale tale teoria poteva apparire «farneticante», così esposta lo risulta senza dubbio. Il problema riguarda la sfruttabilità volovelistica dell'aeroporto di Albenga, ridente località balneare rivierasca; e gli aspetti esaminati da noi di Tortona ineriscono da un lato le condizioni atmosferiche e dall'altro l'accoglimento da parte dell'aeroclub interessato (dal quale peraltro è partita l'iniziativa, per via indiretta di alcuni soci).

Alla luce degli avvenimenti intercorsi dopo la pubblicazione di quel numero di VOLO A VELA ci accontentiamo di riprendere solo le considerazioni atmosferiche, precisando tuttavia come la trasferta rimanga attuabile negli inverni a venire.

Per prima cosa ribadisco la consapevolezza di non parlare di un argomento nuovo: illustri predecessori hanno esaminato in loco (anni addietro) la stessa possibilità, esprimendone però scetticismo; a questo proposito può bastare il responso di Riccardo Brigliadori?! Ma l'indole del volovelista, si sa, è quella di S. Tommaso: così anche noi vogliamo metterci il naso prima di crederci.

Alcuni sostengono che lungo questa costa l'attività convettiva sia particolarmente fervida, motivando con il continuo ribollire di cumuli sollevati dal Mezzogiorno che lambisce i pendii; si può però constatare dopo lunghe osservazioni (incessanti da certe finestre) che se i rilievi visibili dal mare non raggiungono i 900 m., raramente i cumuli raggiungono la sommità dei rilievi. Condizioni anglo-sassoni, dunque, con termiche basse ma frequenti? A questa domanda si può rispondere con l'altra domanda: non sarà mica che l'aria marina (umida) gonfi quei cumuli a dismisura — dando luogo al proverbiale fumo non accompagnato dal relativo arrosto? E quantomeno è plausibile che in simili circostanze anche quegli zeropiù che verrebbero disdegnati qui fossero segnalati da invitanti cumuletti. E si avalla ancora con l'esperienza negativa degli amici dell'AVM. Qualcuno però afferma che se «i milanesi» non avevano apprezzato la zona la colpa era anche degli alianti dell'epoca, che non consentivano traversoni sufficienti; che oggi invece riusciresti ad allontanarti perchè si ampliano i coni di atterrabilità sfruttando le migliori efficienze. Si fa impellente quindi il problema atterrabilità: è vero che scegliendo la solita

«costodromica» si scorrerebbe sulla fascia spesso sabbiosa, che d'inverno (in assenza di bagnanti) può essere dichiarata atterrabile. Spesso però si tratta di spiagge piccole; così entrano in scena ipotetici ammaraggi e ...approdi; pare che un'esperienza in tal senso sia già stata fatta su un lago scandinavo da parte di qualche campione italiano; si scatena la fantasia: conviene ammarare col carrello dentro e fare surf fino alla spiaggia 45 gradi alla costa?! Del resto abbandonata l'idea della navigazione da diporto in senso marinaro, ci si ritroverebbe ben presto in una selva di valli pressocchè inatterrabili. E poi con quale scopo intraprendere la via delle Alpi (la cui origine geografica è sancita proprio dall'attiguo Colle di Cadibona) quando — se anche si riuscisse a «scollinare» — ci si ritroverebbe verosimilmente nel ciclopico flusso di sottovento che d'inverno caratterizza il basso Piemonte? Rischieremmo di fare fuori-campo magari dalle parti di Tortona, se non sulla nostra aviosuperficie. Meglio dunque affrontare l'eventualità dell'ammarraggio, compensata dalla prospettiva di aprire una nuova prospettiva costiera del volo a vela. Ma come nuova?! Chi abbia avuto la fortuna di osservare il penultimo «Bildkalender» (calendario) tedesco avrà notato come sull'Isola di Sylt (al confine tra Danimarca e Germania) si pratici il volo in dinamica anche a 50 m. sul livello del mare con Maestrale (fotografia del mese di febbraio).

Non ci resta che sperare di riuscire a trovare un'intesa favorevole con l'AeC di Albenga, al fine di risolvere tali dubbi empiricamente. Nel frattempo, comunque, c'è tra noi qualcuno dotato di esperienza in «navigazione costiera»? Si raccolgono opinioni per completare le statistiche. Interessati ai risultati sarebbero pure i nostri colleghi di Albenga.

ANDREA TRENTI  
Aerovela Tortona

## COMO: un ricordo

---

IL GRUPPO VOLO A VELA «NELLO VALZANIA»  
A RICORDO DEI VOLOVELISTI INGLESI

— Christofer Nicolson

— Donald Sindlay-Greig

PARTITI DA SAMADEN E CADUTI SU QUESTI MONTI

Samaden, 29.7.1948 - Berlinghera (Como), 29.7.1988

---

*È la targa che il Gruppo Volo a Vela «Nello Valzania» con la collaborazione di Don Luigi Bianchi, ha posto, in occasione del quarantesimo, nella ricostruenda cappella degli Alpini sulla cima della Berlinghera, dove nel lontano 1948 caddero i due sfortunati volovelisti inglesi, che partecipavano alla prima competizione mondiale del dopoguerra.*

*Questi campionati rappresentarono la ripresa dell'attività volovelistica e giustamente Plinio Rovesti gli ha riservato il dovuto spazio nel suo libro ALI SILENZIOSE NEL MONDO.*



**CALCINATE:**

**È qui la festa!**

Quest'anno la festa della Madonna di Loreto e la Festa di Calcinate coincidono: 10 dicembre 1988! L'equilibrato sermone del nostro Don Adriano ci induce a qualche riflessione più attenta ed al ricordo ancora vivo degli amici che sono... andati avanti.

È doveroso ricordarli, così come è doveroso richiamare l'attenzione di molti sulla disponibilità di pochi che collaborano attivamente. Il volontariato è indispensabile per mantenere vivo l'entusiasmo che è il motore di ogni associazione sportiva di dilettanti. Ed è proprio per questo impegno che il Centro Studi del Volo a Vela Alpino consegna riconoscimenti simbolici. A Ercolino il Guinness con l'indicazione dei suoi 50.000 traini, al Gavino il «velocifero» ed alle Donne, per quello che hanno fatto loro od i loro «uomini»: Roberta, Clelia, Anna, Mariangela, Antonia, Barbara e ancora Roberta, un piatto dell'Unicef.

A Dante Caraffini una medaglia per i suoi «primi vent'anni» di presidenza AVAL.

Notevole il numero dei partecipanti alla cena sociale che consente al Presidente Caraffini valide considerazioni insieme ad un lusinghiero quadro dell'attività del Sodalizio, che ancora una volta ha ottenuto brillanti affermazioni.

Di particolare importanza i risultati nella categoria Promozione che consente buone prospettive per i piloti sportivi emergenti. Il Presidente ringrazia tutti, o quasi, per l'impegno e la collaborazione per quanto riguarda la scuola che anche quest'anno vede un buon numero di neobrevettati.

Nella prima e nella seconda sessione tutti gli allievi presentati sono stati promossi. Ecco i loro nomi: Abba Andrea, Baschieri Giuseppe, Bianchi Luigi, Brunazzo Mauro, Cavalieri Barbara, Colombo Stefano, Crespi Dario, Darioli Fausto, Ghelfi Antonio, Gonalba Clelia, Marchesi Sergio, Miori Massimo, Provvidone Enzo, Ripa Paolo, Tamborini Francesco e Zottola Massimo nella prima sessione, e Fernandez Gianfranco, Filippini Valerio, Gaetani Angelo, Gandolfi Annamaria, Gonalba Emilio, Longoni Giuseppe, Olan De Garab Peter e Putzolu Giovanni nella seconda sessione.

Il cento per cento di promossi rappresenta piena soddisfazione per il lavoro svolto da Broggin, Cassinelli, Pugnetti e Sergio Baldisseri con i bravi trainer capitanati da Ercolino.

La regia di Gandolfi è stata, come sempre, efficientissima. La giovanissima Annamaria Gandolfi — del celebre Giuseppe e di Elisabetta (tutti nomi biblici) anch'essa valente pilota — percorre le orme dei genitori e viene ad aggiungersi alla schiera calcinatese delle donne voloveliste: Adele, Margot, Roberta F., Mimma, Paola, Tania, Barbara, Clelia e Roberta P.: dieci in tutto, non c'è male.

E chiudiamo con un saluto ed un grazie al Comandante Scano che ha finito una lunga serie di esami: alla fine dell'anno va in pensione! Per oltre trent'anni sui campi, specificatamente di volo a vela.

P.

**Si va...  
per la prima volta...  
in onda**

È innegabile: l'onda esercita un fascino come nessun'altra condizione è capace. È un fenomeno che noi principianti con ammirazione e timore allo stesso tempo: «Le onde lasciamole ai campioni... forse un giorno anche noi...».

Ebbene, questa è la storia di una benevola onda che si è lasciata avvicinare da due «pivelli», portandoli alle altezze sempre sognate.

È il 14 dicembre e un potente Foehn scalda la pianura prealpina. Parto, come tutte le mattine, per il Poli milanese. Le lezioni sono interessanti, ma la mia attenzione è rivolta a una stupenda lenticolare che avevo visto dal treno, sottovento al Rosa. Non sto nella pelle, sento che la giornata è speciale; lo studio può aspettare: all'1.30 sono a casa, chiamo Claudio C. al telefono: «Che si fa?». Ci intendiamo al «volo» e alle 14.30 siamo a Calcinate.

Destino vuole che un ASK 21, il bravo Oscar, sia libero: in un quarto d'ora siamo in volo. Il vento a terra è quasi nullo e il decollo non ci impegna particolarmente.

Pastori consiglia il Campo dei Fiori con un giro largo per evitare il sottovento e così facciamo. Sganciamo in cresta con il solito augurio del Pastori per radio. (grazie... questa volta ha funzionato).

Il vento non è molto forte ma costante e la dinamica dà dei valori modesti (1-2 m/s) che però ci portano fino a 1800 metri, in compagnia del Maggi e del Marocchi sul Delta Golf.

Decidiamo di andare a cercar fortuna al Nudo. Ma un sottovento bestia ci fa precipitare: un piccolo spaghetto e dietrofront. Riguadagnamo il Campo dei Fiori al pelo. Il vento rinforza e stavolta si riesce a fare i 2000. L'aria è turbolenta, qualche rotorino ci fa sperare: «Claudio, te lo immagini se facciamo l'onda?», una frase quasi scaramantica.

Decidiamo di tentare ancora il Nudo mentre il Delta Golf tornava proprio da quella direzione un po' più alto di noi. A metà del traversone sentiamo Marocchi alla radio: «BO da DG, onde su forte Orino, 2600 in salita». Claudio si gira e mi sgrana due occhi speranzosi. Siamo d'accordo senza dirci niente: facciamo dietrofront per la seconda volta, direzione Forte Orino.

La porta d'ingresso si fa desiderare e triboliamo un po' a trovarla. Finalmente il laminare, il variometro sale: 3, 4, 5 e poi si inchioda a fondo scala. Decidiamo di aspettare i 3000 metri prima di dare l'annuncio radio... sempre per scaramanzia.

Nell'eccitazione dell'impresa scivoliamo nella zona discendente dell'onda e in un attimo siamo a 2000. Per poco non finivamo a terra. Invece no, riguadagnamo la salita e questa volta tutta in un fiato fino a 4500 metri. Ci rendiamo conto che senza ossigeno non è il caso di salire ancora, tanto più che il sole è al tramonto.

Si torna a casa.

Il freddo, che non si era fatto sentire sino ad allora per l'emozione del momento, ora comincia a pungere. Claudio si sfilava le scarpe e si massaggia i piedi per prepararsi all'atterraggio. Piccola tensione finale perché, nel frattempo, il vento a terra era rinforzato, ma tutto si risolve al meglio.

Mettiamo a riposo gli alianti, e gongolandoci della nostra impresa ci fermiamo col Sergio B. a osservare il tramonto: la nostra nuova «amica» con le sue lenticolari aveva insanguinato il cielo... che spettacolo!

Vorrei concludere con i ringraziamenti di dovere ai veterani Maggi e Marocchi per la «soffiata», al «veteranissimo» Sergio sempre vicino a noi «pivelli» con i suoi suggerimenti e iniezioni di fiducia e ultimo, ma solo nell'ordine, al nostro istruttore Nando che ci permette con la sua presenza, sempre vigile ma discreta, di muovere i nostri primi, emozionanti, «passi in aria».

CARLO F.



## *Aero Club Centrale di volo a vela · Rieti*

*ente federato all'Aero Club d'Italia*

---

Ci siamo ripromessi, a Bologna, di occupare una pagina della Rivista in modo perpetuo ed abbiamo tutta l'intenzione di mantenere la promessa.

Se vuoi, caro Renzo, puoi cominciare la numerazione dei nostri notiziari.

Da poco più di un mese il nuovo Consiglio si è insediato, riunendosi, per la prima volta il giorno 8 dicembre, con un nutrito ordine del giorno.

Non sto a ripetere il verbale, che ti ho inviato in copia, ma posso qui riassumere lo spirito che anima la nuova gestione:

- continuare la oculata amministrazione del Consiglio uscente, al cui Presidente Attilio Pronzati ed a tutti i componenti va un grazie cordiale;
- ribadire la vocazione «nazionale» dell'AeCCVV, quale strumento di tutto il Volo a Vela italiano;
- raggiungere la migliore efficienza dei servizi a supporto della politica generale del Volo a Vela.

E fin qui, mi dirai, nulla di nuovo al di fuori di intendimenti nobili e scontati. Ma abbiamo cominciato a muoverci, affrontando i problemi in modo pratico, prospettando soluzioni a breve ed a lungo termine.

Un primo approccio, con AeCI, agli aggiustamenti statutari dell'AeCCVV non hanno avuto, scontatamente, esito positivo. Molto cordialmente, il Presidente Testa mi ha fatto capire che muovere una sola leva del meccanismo che regola i rapporti degli Enti che fanno capo ad AeCI può provocare una reazione a catena incontrollabile. Ammesso poi che questa reazione sia un male, si è convenuto di attendere una revisione della legislazione generale e della regolamentazione del mondo aeronautico italiano, che la Presidenza AeCI sta valutando ed ha in animo di proporre quanto prima. Sarebbe forse l'inizio di una lunga marcia pluriennale tra una mezza dozzina di ministeri ed un nugolo di organismi vari, degna di un... Testaciov. Auguri!

Quindi AeCCVV continuerà a muoversi nell'ambito dello Statuto che lo regola e della convenzione annuale con AeCI. Abbiamo deliberato l'accettazione della convenzione per l'89, che prevede un contributo di 120 milioni, sufficienti a coprire tutte le Assicurazioni cui la Convenzione stessa ci fa carico per l'affidamento della flotta di aeromobili. Ma al di là di queste constatazioni, con il trasferimento degli uffici dalla palazzina attuale alla zona prefabbricati vogliamo

riservare uno spazio, anche fisico, al Volo a Vela nazionale e ci stiamo proponendo di offrire, oltre ai servizi classici sul campo di Rieti, anche un ausilio agli Aeroclub in ordine ai tanti problemi «romani» che li affliggono, comprese le incombenze verso AeCl.

Potremo anche farci carico dell'informazione alle Associazioni, che non vengono informate da altri. Un inizio di autonomia amministrativa? Forse, ma non certo intesa come abbandono della Casa Madre. Si voglia o no, una autonomia amministrativa delle Federazioni è scritta nelle stelle dell'AeCl, se si vuole evitare una paralisi, neanche troppo lontana.

Alla Rivista verrà riservata una sedia ed un paio di cassetti in uno degli uffici.

Un maggior impegno presume però una migliore risposta dei Club in termini di associazione all'AeCCVV. L'iscrizione agli stages ed alle gare è aperta a tutti, con naturale precedenza a chi si è iscritto nei termini statutari (gennaio).

Vorremmo avviare al discorso «tanto, mi iscrivo se e quando vado là».

Anche la Commissione di specialità ha raccomandato l'iscrizione di tutti i volovelisti e, da parte mia, ho inviato ai presidenti dei Club una lettera che ti allego in copia. Vorrei proprio che Rieti diventasse la seconda casa di tutti i volovelisti italiani.

Intanto abbiamo proceduto alla scelta dei primi alianti che AeCl acquista per noi, in forza del finanziamento straordinario CONI (operazione Attilio).

Sono tre DG 300 ELAN CLUB, per consegna aprile-giugno. Cominciamo a metter mano alla officina, per fare un miglior ordine e per riacquisire tutte le certificazioni RAI necessarie alla nostra attività.

Stiamo dando una mano a Trento, con un traino Robin ed un biposto, per agevolare l'avvio della attività volovelistica del Centro Universitario.

Affrontiamo tanti altri piccoli problemi, non ultimo quello dei canoni demaniali: Civilavia ci ha sparato una dozzina di milioni per il triennio luglio 1986 - giugno 1989, mentre ci aspettiamo, tra capo e collo, l'addebito delle tasse di decollo/atterraggio degli ultimi tre anni.

Lavoro non ne manca, come vedi, anche per il nuovo Vice-presidente Luigi Aldini.

Spero di darti buone nuove presto. Con tanti cordiali saluti.

PIERO

*Caro Piero,  
grazie per le notizie che confermano il tuo imbarco su un battello che non avrà certamente una navigazione tranquilla. Non mi soffermo sui singoli argomenti ma mi riservo di farne dei promemoria per i prossimi numeri, confidando anche nell'intervento di tutti i volovelisti che hanno a cuore Rieti e il suo impareggiabile cielo.  
Nel formulare a te ed al Consiglio Direttivo ed a Muzzi, ovviamente, i migliori auguri di buon lavoro, sono a confermarti che la rivista è a disposizione dell'AeCCVV con l'abituale libertà d'opinione.  
Ciao a tutti,*

RENZO

*Ecco il testo della lettera inviata ai Presidenti.*

Caro Presidente,

ai tanti crucci che la carica Ti procura o, per Tuo tramite, a quelli del Consigliere di specialità «Volo a Vela», mi propongo di aggiungerne qualcuno, da parte mia.

Molti Soci del Tuo Aeroclub sono spesso graditi ospiti di Rieti e, in gran parte, sono associati all'AeCCVV.

L'associazione avviene alla spicciolata nel modo più vario; in generale, durante il soggiorno reatino per stages o competizioni.

Anche questo, come tutti gli Aeroclub, è però governato da uno Statuto che prevede termini ben precisi di associazione. Non si vuole certo stare rigorosamente alle formalità, ma dare un minimo di ordine e stabilire, eventualmente, delle precedenze nel fornire i servizi statutari. Per questo, ho bisogno di una mano.

Ti chiedo, infatti, tramite l'organizzazione amministrativa del Tuo Club, di raccogliere le quote e, nello stesso tempo, di propagandare l'associazione all'AeCCVV, così come raccomanda anche la Commissione di Specialità.

Si tratta di modesto importo (40.000 lire), da considerare come una adesione all'organismo che vuole essere il riferimento nazionale del volo a vela e che intende offrire, a tutti i Club, sempre migliori servizi, non soltanto di tipo sportivo.

Spero Tu voglia assecondare questo intendimento e Te ne sono grato, mentre approfitto di questo incontro per porgere a Te ed al Tuo Club i migliori auguri.

Molto cordialmente.

PIERO PUGNETTI

*e dal verbale della prima riunione i componenti il C.D.*

Presenti:

Pugnetti Piero	Presidente
Aldini Luigi	Vice Presidente
Cibic Smilian	Consigliere
Gabrielli Roberto	Consigliere
Meriziola Stefano	Consigliere
Ravaoli Nicola	Consigliere
Avanzini Luciano	Rappresentante Volo a Vela
Chiarotti Elio	Rappresentante Volo a Motore
Catalano Alessandro	Revisore dei conti
Taverna Andrea	Revisore dei conti
Carlo Marchetti	Consigliere Federale
Muzi Ettore	Direttore AeCCVV
Naccari Cinzia	Segretaria AeCCVV

Assenti:

Adelmo Matteocci	Rappresentante EPT
Francesco Russo	Rappresentante Civilavia
Loris Scopigno	Rappresentante CONI
Moriondo Angelo	Revisore dei conti

Ordine del Giorno:

- 1) Nomina Vicepresidente.
- 2) Situazione contabile/amministrativa. Convenzione.
- 3) Situazione aeromobili. Officina.
- 4) Problemi logistici.
- 5) Tariffe 1989.
- 6) Promozione e pubblicità. Rapporti con Enti locali.
- 7) Rinnovo flotta.
- 8) Posizione operazioni immobiliari.
- 9) Varie ed eventuali.

# Esperienze italiane per i mille km

di ATTILIO PRONZATI

*Questo argomento è legato a quanto trattato in questa stessa sede in occasione dell'Edizione Valbrembo 87. Vuole esserne la continuazione con l'arricchimento, s'intende, di notizie di voli, di scambi di idee con altri volovelisti ed anche delle esperienze dirette. Nella mente di molti piloti si chiarisce, rafforza e prende maggior vigore e più corpo il concetto di «rotta energetica». Sia pure in presenza di alianti con efficienza 60 — forse proprio per la loro apparizione — si manifesta contestualmente il primato, per i lunghi voli, della meteorologia e l'accurato studio della orografia nello studio delle rotte; perde, per es., rilevanza il modello matematico di Mac Ready. Lo scorso anno il titolo dell'argomento trattato era «La pianura Padana area di congiunzione per voli condotti dalle Alpi agli Appennini». Con questo titolo si voleva evocare la suggestiva possibilità di compiere un volo da «mille» Km partendo dalle Alpi per raggiungere a Sud la fine degli Appennini o viceversa. Ora aggiungo che il volo a vela italiano sembra maturo ma soprattutto con tempi corti per dimostrare che voli di questo respiro li possono svolgere piloti italiani sul territorio nazionale. La nostra Penisola possiede la meteorologia e l'orografia necessaria; si tratta di localizzare aree favorevoli, sondarle e studiarle con metodo. Precedenti ci sono, è sufficiente ricordare i voli da 900 Km compiuti da piloti tedeschi prima e dopo i mondiali di Rieti. Il triangolo di 750 Km svolto dalla classe libera durante i mondiali stessi che avrebbe potuto essere più lungo senza certi condizionamenti organizzativi. Per finire il triangolo schiacciato di 1000 di Blatter realizzato nelle Alpi di alcuni anni fa.*

*In quest'ultime due stagioni altri tentativi sono stati compiuti lungo le Alpi nella fase stagionale primaverile, ma senza risultati. Nel frattempo però i nostri amici francesi hanno compiuto triangoli da mille in situazioni d'onda nei primi mesi dell'88. In Spagna, mi si dice, siano stati compiuti più d'un triangolo di 1000 FAI da piloti tedeschi in stages quest'anno nella penisola Iberica. Durante gli Europei 88 in Finlandia alcuni piloti hanno provato, per la verità senza riuscirci, ma arrivando molto vicini al goal percorrendo oltre 900 Km, triangoli FAI in giornata giudicata non ottimale! Sembrirebbe, da questo primo «giro» di notazioni, che il territorio che più sembrava ovvio per riuscire a chiudere voli da mille, ossia le Alpi, non lo sia affatto o perlomeno sia un'area molto critica. Tenuto presente che lungo le Alpi risiede il maggior numero di piloti preparati e pronti per conquistarsi la prima A/R di 1000.*

*A queste considerazioni posso aggiungere quella relativa alle osservazioni che da tempo svolgo con certa attenzione seguendo le informazioni del meteosat. Osservazioni che mi portano alla convinzione che i nostri «appalacchiani» — si fa per dire — noi li abbiamo quasi con certezza nei fronti di brezza di mare. Sono molti i piloti — specie quelli che frequentano con assiduità Rieti — che sanno egregiamente sfruttare da Campo di Giove a Sansepolcro questi potenti fenomeni tanto utili al volo a vela. Orbene sia dal meteosat, come dalle esperienze pratiche, frequentemente si osserva o si sfruttano due fronti: l'adriatico ed il tirrenico. Nei voli di gara, il fronte tirrenico può essere sfruttato per breve tratto, ci si troverebbe altrimenti troppo fuori rotta. Ma non vi sono più dubbi che sovente, e nulla in teoria lo potrebbe negare, che entrambi possono contestualmente convivere almeno per un*

*certo numero di ore durante l'arco della giornata e a volte per l'intera lunghezza delle riviere. Ho motivi di ritenere che il fronte adriatico rimane quello di maggiore importanza volovelistica: si tratta di sperimentarne le caratteristiche a Sud di Campo di Giove.*

*Passo a descrivere il volo eseguito il 13 agosto 1988 di A/R prefissata: Rieti - Potenza Stazione sud FFSS di ca. 635 Km. Un tassello importante che si aggiunge alle informazioni di cui abbiamo bisogno per trovare, in casa nostra, il luogo ove programmare i «mille» con elevate probabilità di riuscita. Andranno tenute presenti alcune delle annotazioni ed osservazioni tratte dai voli e dalle esperienze effettuate a Preturo negli anni, mi sembra, '85 ed '86.*

*Giorno 13 agosto 1988. Cerimonia di chiusura e premiazione del CIM88: Ventus pronto nella configurazione 17 m. con 80 l. d'acqua, Sergio e Luigi lo hanno messo in linea. Devo convincere Dina e Felice che rinunciò alle loro tagliatelle — non è cosa da poco — per volare. È tardi per fare Potenza, ma il desiderio di riandare a volare nel profondo sud, dopo molti anni, quando con un giallissimo M100, finivo i voli a Pisticci o sulla spiaggia jonica. Decollo alle 12,30. L'aggancio a Poggio Bustone è penosissimo: una fase di stanca, solo verso le 14 mi ritrovo a 2.600 m. QFE verticale costoni nord del Terminillo. Conti alla mano il volo è irrealizzabile. Mi pongo — come autonomia massima — DUE ORE verso sud poi dietrofront. Il volo prende inizio con una rapida planata verso il Giano ed i rilievi successivi sotto cumuli ben disegnati ed attivi senza fermate per spiralarne e con quote via via crescenti. Alla fine dell'Ocre mi fermo per un paio di spirali fino a sfiorare la base a 3-3.200 QFE. Valore integrato di variometro attorno ai 5 m/sec. Poi direttamente ai costoni est del lago di Scanno sempre sotto basi di cumuli molto attivi che non chiedono di spiralarne per salire.*

*All'affacciarmi sulla piana di Castel di Sangro/Isernia eseguo la prima scelta: rimarrò lungo una rotta nettamente ad est rispetto l'asse dell'orografia del Matese ad ovest non c'è la minima traccia di formazioni cumuliformi. Nella visibilità fattasi scarsa mi affido alla bussola volo per 120/130 gradi e ho, come prossimo punto di riferimento, Campobasso. Il contachilometri del computer mi è d'aiuto per controllare la distanza e Campobasso arriva correttamente sotto la prua del Ventus. Mi rendo conto d'arrivare prima del previsto. Sempre nessun problema per quanto concerne il volo termico: i cumuli sono ben distribuiti, ben disegnati e solidi, valori oltre i 3-4 m/sec, le quote di lavoro rimangono comprese fra i 1.700 e i 2.500. La velocità indicata nei traversoni la mantengo fra 150 e 180 km/h.*

*A Sud di Campobasso i cumuli spariscono dalla rotta, ma il cielo si fa più blu e l'aria trasparente. Posso avvistare, nettamente più ad est, le tipiche condensazioni verticali che denunciano la presenza di attività di un fronte di brezza di mare. L'autonomia di tempo che mi son data mi lascia spazio di scelta. In ogni caso, è da provare! I fumi a terra delle stoppie a cui viene dato fuoco indicano mediamente un debole ed irregolare ovest. Metto prua Est e dopo una quindicina di Km sono alle prime condensazioni con le «barbe cadenti»... ed è subito ascendenza vigorosa di 3-4, con punta di 5 m/sec. Per seguire questa irregolare e discontinua linea di convergenza la bussola spazia fra i 160 ed i 90 gradi ma con velocità indicata*

costantemente fra i 190 e i 220 Km/h senza più necessità di spiralarne. La rotta diventa una larga «pancia» verso est, e la bella Melfi con il Vulture e i suoi due laghetti me li ritrovo in prua assai prima di quanto mai avessi potuto sperare.

L'osservazione principale che mi sembra degno segnalare è che la linea seguita dalla brezza è quella dell'orografia, di scarso rilievo in questa zona, non sono certo le configurazioni del Morrone, o del Vettore.

Questo fatto lo porrei in stretto collegamento con il debole disegno barico della giornata. Sul Vulture riappaiono cumuli termici su rilievi ora più marcati le basi attorno ai 2800/3000.

La meta è in planata e posso forzare la velocità. Fotografo la stazione di Potenza alle 15.55. Dal Terminillo a Potenza, circa 315 Km in poco meno di due ore: l'autonomia che m'ero data, grazie alla brezza marina, davvero una bella sorpresa!

Il cielo verso sud mi lascia perplesso, è un invito a proseguire per Sud! Sembra di guardare fotografie di cielo texano: cumuli con base oltre i 3000, bassi di spessore, ben disegnati, a perdita d'occhio, in verticale d'una orografia ora assai ben definita con montagne oltre i 1000-1500 m.

Per la foto mi sono abbassato attorno ai 1200 m, posso stimare che per almeno una settantina di Km la situazione a sud è del tutto omogenea. Il giorno successivo Luca Urbani e Paolillo si spingeranno fino a Montemurro e mi riconfermeranno il fenomeno con l'aggiunta che a sud di Montemurro, questa gioia per gli occhi, di nuovo, si prolungava a perdita d'occhio.

Sfortunatamente il loro tentativo di A/R d'oltre 700 Km si chiuderà con atterraggio ai piedi del Velino ma è un aggiuntivo apporto d'informazioni. Con la foto di Potenza nella macchina fotografica, è tempo di pensare al ritorno e, per prima cosa risalire. Ma non voglio lasciare la zona senza prima «tastare» almeno l'inizio della strada di cumuli che se ne va per Sud. Sotto la prima base centro un 3 m/sec a ca. 1000 m che poi aumenta fino ai 5 m/sec vicino alla base che riscontro a 3200 QFE.

Nel frattempo il cielo a nord si è arricchito di cumuli fino a ca. 50 Km a Nord di Melfi. Per seguire queste condensazioni la rotta di ritorno è circa 25 Km più ad ovest di quella d'andata: il cielo ora è solo blu. Noto la foschia proveniente da ovest che invade una parte dell'altopiano causata in parte dai molti incendi alle stoppie. Solo ad Est in direzione dello zoccolo orografico della pianura foggiana permangono segni di condensazioni. «Investo» 1.500 m di quota con rotta 20-30 gradi per riportarmi verso quella che ritengo la sopravvissuta linea di fronte di brezza. La ritrovo infatti solo un poco più debole, più asciutta, con meno condensazioni. Dove mancano le condensazioni mi aiuta la visualizzazione delle due masse d'aria che si oppongono essendo quella adriatica leggermente più brumosa. Il volo riprende assai veloce.

Ad una latitudine all'incirca di Campobasso noto che la linea di convergenza si sposta molto ad ovest. Ora è in verticale di Boiano e poi... nella foschia non mi riesce di vedere bene ma intuisco che — come al solito — la valle del Volturno può essere un problema e forse una trappola... ed infatti c'è un buco. Quando mi rendo conto di avere seguito troppo ad ovest i cumuli fin sui contrafforti N-E del Matese, l'aria si fa flaccida, non ci sono più valori: la quota che mi rimane non mi permette errori! O riesco a riportarmi ad Est, sui crinali, dove sembra ancora esista convergenza, od il volo è probabilmente finito. Era un errore tentare la strada di rientro via Val Roveto o via Pescasseroli come era il mio progetto.

La soluzione è invece riuscire a raggiungere il gradino orografico fra Castel di Sangro/Rivisondoli. «Spendo» con grande parsimonia preziosi metri di altimetro per deviare a N-E. Devo giocare tutto per tutto, a costo di andare ad atterrare nel versante adriatico, ma devo raggiungere il crinale appenninico ad Est della piana di Isernia. Questa tattica si dimostra corretta

perchè sul gradino adriatico con qualche difficoltà all'inizio, successivamente meglio, mi riesce di riportarmi a quota 2200. Proseguo per Nord «baffetto per baffetto» fino a quando posso indovinare, nella foschia fattasi via via più densa, il profilo del crinale di Rivisondoli e delle sue due valli laterali che a N sfociano nella piana di Sulmona. Avanzando con prudenza comincio a intravedere l'aria pulita del bacino di Sulmona e cumuli dall'apparenza ancora attiva!

Nel cuore la speranza di «chiudere» la prova riappare e influisce positivamente sullo spirito. Si tratta di non commettere errori e di avere ancora un poco di fortuna.

Così l'ultimo «baffetto» in zona Est di Castel di Sangro me lo lavoro fino all'ultimo centimetro contro ogni mio istinto ed abitudine. E mi fa bene perchè ora posso adottare la tattica di una lunga planata, in efficienza massima, che mi dovrebbe portare direttamente nel bacino del lago di Scanno.



*I costoni che guardano ad ovest sono illuminati dal sole. Alla fine dello sperone N-E del lago di Scanno diventa visibile una base alta, con delle belle «barbe» di quelle che, durante tutta la giornata, m'han dato grandi soddisfazioni! La planata è «giusta» ed il risultato coincide favorevolmente con la previsione. La salita si conclude con 3200 m proprio fra le barbe e la base cumulo. Sono a ca. 100 Km da Rieti: 50 minuti di planata ed alle 18.55 sono di nuovo coi piedi sull'aeroporto. In numeri tondi: due ore per andare e tre per tornare, grazie soprattutto al fronte di brezza marina.*

*Conclusioni: ora possediamo un minimo di informazioni per poter stabilire un programma operativo con obiettivo la determinazione di un territorio — o meglio una base — che offra le maggiori probabilità di riuscita per voli sportivi di oltre 1000 Km e che riassumo come segue:*

- a) *Nel centro e sud d'Italia esiste la possibilità di sfruttare lunghe linee di fronti di brezza marina, forse le più lunghe sfruttabili in Europa, apparentemente sufficienti per svolgere voli FAI di 1000 Km in A/R o spezzata.*
- b) *Lungo le brezze marine è possibile realizzare velocità medie che non sono inferiori a quelle che si realizzano lungo note orografie in volo dinamico. Si può correttamente annotare che per entrambi questi tipi di volo non sono indispensabili aliante con elevatissimi valori di finezza poichè si vola in rotta energetica.*
- c) *La sperimentazione del fronte di brezza da Campo di Giove fino al Passo di Viamaggio è oramai bagaglio tecnico di un gran numero di piloti italiani, si tratta di prolungarla a S.*
- d) *Con l'acquisizione delle informazioni tratte dai voli di quest'ultima stagione si possiede un quid di nozioni sufficienti per sperimentare voli verso Sud fino nella Calabria con ritorno a Rieti.*
- e) *Con le osservazioni tratte dal meteosat, con le carte del tempo diffuse dalla stampa quotidiana o raccogliibili presso le stazioni meteo, è possibile individuare e prestabilire i «modelli» di situazioni meteo favorevoli per i grandi voli.*
- f) *Appare da un primo, ma non tanto superficiale esame, che le probabilità che si verifichino nella Penisola situazioni favorevoli all'esecuzione di voli di 1000 Km sono assai superiori lungo l'asse degli Appennini che nelle Alpi.*
- g) *Il periodo più favorevole tenuto anche conto dell'atterrabilità — assai buona dopo il taglio del grano — è quello che trascorre da fine giugno fino alla prima metà di agosto.*
- h) *Le possibili basi di partenza potrebbero essere:*
  - Borgo San Lorenzo
  - Rieti
  - Preturo
  - Aviosuperficie di Montemurro od altri punti da identificare in funzione di una analisi di fattibilità (Pisticci forse Crotone).
- i) *Le nozioni acquisite possono permettere, già a partire dalla prossima stagione, l'organizzazione da parte dell'AeCCVV di un «campus di studio e sondaggio» con materiali di volo misti: privato e dell'AeCCVV, in una base individuata a sud come detto al punto h) per verificare l'ipotesi che sposta sugli Appennini un asse privilegiato in stagione successiva alla primaverile — che resterà appannaggio delle Alpi — per l'esecuzione di voli da 1000 Km.*
- l) *Per un primo approssimativo approccio al problema della ricerca dei «modelli meteo» favorevoli alla instaurazione di situazioni di brezze di mare, allego con brevi commenti i modelli: tipo «A» positivi, tipo «B» negativi. Situazioni con venti sinottici dal III quadrante in situazione generale di relative alte pressioni possono essere considerate assai positive.*

**VOLOVELISTI  
PER IL VOSTRO  
ABBIGLIAMENTO  
DI VOLO  
ESIGETE  
FODERE**

*Bemberg*

**SICURAMENTE  
SENZA CARICHE  
ELETTROSTATICHE  
E CON  
IL CONFORTO  
DELLA MIGLIORE  
TRASPIRAZIONE**

# "JACQUELINE..

## ETICHETTA D'AUTORE A PREZZI COMMERCIALI

IL NASTRIFICIO BOLIS, grande produttore italiano di nastri, ribadisce il suo ruolo di pioniere nell'industria dell'etichetta con la realizzazione di "JACQUELINE" l'etichetta tessuta Jacquard. Un classico per i confezionisti finalmente realizzabile con moderni mezzi industriali.



# Il canniccio a Rieti

*Ancora una volta  
l'intuito femminile  
scopre realtà che  
a noi... sfuggono.*  
L.S.



L'amico Scavino non perde occasione di sollecitare scritti, accompagnando l'esortazione con tali cortesi espedienti (grazie per l'affettuoso «ritratto» da Rieti!) che è quasi d'obbligo prendere la penna in mano. Stavolta provo ad avventurarmi in un campo diverso dal nostro solito di Borgo, sotto un canniccio più vasto e denso di componenti, di personaggi più o meno mitici, di belle «dames sans merci», sotto il quale si respira aria di storia e di intrigo: il mega campo di Rieti, con le lunghissime linee di volo, il grande movimento in terra e in aria, le montagne sulle quali il tempo (in senso meteorologico, obviously) stende continuamente retini diversi come su un fondale di cartone animato. L'approccio non può essere (mi serve una captatio benevolentiae) quello di un addetto ai lavori, bensì sarà quello di un topo di campagna in trasferta, ignorante dei grandi fatti della mistica e della politica del volo, nei quali non mi sforzo neppure di entrare: e chi se ne intende, mi scuserà. All'inizio io non dovevo esserci proprio, parlo del campionato italiano promozione 1988, al quale hanno partecipato due piloti di Borgo, credo fornendo buone prove. Le descrizioni del posto e dell'ambiente in tempo di gare e sotto ferragosto erano state tali, forse per prepararmi al peggio, tra «Papillon» e «Nick mano fredda», tra «Obiettivo Burma» e «Quella sporca dozzina», che mi ero inizialmente rassegnata a passare le mie poche ferie nell'isolamento della campagna mugellana. Conosco i miei limiti e so di non poter competere con le «Donne dei Piloti» che da sempre fanno da squadra ai propri uomini. M'era compagno un dolce e svogliato ragazzo al quale cercavo disperatamente di inculcare quanto basta d'italiano e storia per l'esame a ottobre, ma siccome ad un certo punto mi ero proprio rotta e suo padre, che mi stava ancora più a cuore, era a Rieti, ho pensato: vado, vedo e (semmai) ritorno. In effetti poi sono rimasta: la roulotte mi ricordava remoti campeggi giovanili, l'ambiente era civilissimo e piacevole, il caldo meno del previsto, la sera secondo le buone tradizioni locali si girava la bellissima campagna sotto la luna in cerca di buoni ristorantini, e che altro? ah sì: i due di Borgo avevano accumulato camicie, calzini e mutande di una settimana da lavare. Mi sono accinta con umiltà ai miei compiti di reggi-ombrello, compra-giornale, lavandaia. Il ruspante Polimene provvedeva al resto, facendo pronostici deliranti a ruota libera, e non «abbiamo» mai fatto fuori campo. Così è andata: e mentre in

pieno sole col sapone da bucato strofinavo i panni nella vasca vicina alla toilette, riflettevo sotto l'occhio vigile di una lucertola sulle piacevolezze della situazione. E mi sentivo tanto alternativa!

Ora, ho un certo pudore a esprimere come scoperte personali, emozioni e atmosfere che chi frequenta da anni l'ambiente conosce bene: dirò solo che sono rimasta patteggiando con me stessa il fatto di ricavarmi comunque uno spazio, ma che ho mantenuto l'impegno solo in minima parte: anche per chi non partecipa del tutto e sempre è impossibile infatti restare immuni da tensioni, attese, preghiere mentali, curiosità per briefing e percorsi, ansie da silenzio radio e orizzonte sgombro dai quali emergono all'improvviso, liberatorie, prima le voci: «Sono sui laghetti» e poi le filiformi sagome degli alianti che ingrandiscono a vista d'occhio.

Il mio solito zelo classificatore mi spinge però a comunicare almeno l'idea che mi sono fatta di coloro che dedicano la vita in toto o la sua parte ludica al volo a vela. Comincio dagli anziani, categoria che preferisco, che definirei pittoreschi in senso positivo, nei quali la passione giovanile è diventata un lavoro quotidiano, o meglio un solido matrimonio collaudato dagli anni, dal quale però non è escluso il sesso! In questa fascia anagrafica si intuisce una ricchezza di esperienze e una varietà di episodi che per me storica sarebbe una goduria collocare criticamente in decenni più o meno lontani. Portati diretti dallo spirito e dalla tecnica di un'era passata, mi sembra che essi riuniscano insieme il gusto del pionierismo e il senso dell'eroico, la paternalistica superiorità delle molte auto-affermazioni passate, le rassicuranti acritiche certezze pre-sessantottine dei nostri padri; e ancora l'orgoglio snobistico dello sport d'élite o, semplicemente, l'«à plomb» datato che hanno certi alti graduati dell'esercito in pensione. Domanda ovvia: dove collocheremo Renzo? Ma è lo zio che tutti vorremmo avere!

E scendiamo di una generazione: la classe intorno alla cinquantina dei campioni nazionali. Ideologicamente e fisicamente meno connotati, meno romanzeschi e fegatosi dei loro predecessori, più sofisticati e attenti a misurare in soldoni (nel senso della gloria) il proprio successo e a garantirsi una continuità nel tempo, sembrano più i ragionieri della cloche. Sono seguiti di solito da uno stuolo di sostenitori, gregari, uomini di fiducia.

E infine i giovani leoni, i quali in linea di massima potrebbero

essere etichettati sotto la voce «yuppies», con qualche eccezione in senso romanesco. Li trovo meno interessanti, francamente: con meno spessore nell'approccio col volo, computerdipendenti, più affini nella norma e nella mentalità ai grandi protagonisti sponsorizzati o ai dilettanti di lusso di ogni tipo di sport.

E così, dopo essermi inimicata a vita le tre fasce (diciamo due fasce e mezza?) del settore, arrivo rapidamente a descrivere le mie impressioni sull'atmosfera di Rieti. Dirò a mia scusante che il primo approccio avuto con il volo a vela e i suoi appassionati nel bucolico microcosmo di Borgo, non poteva non influenzarmi in qualche modo: chissà perchè pensavo che i piloti d'aliante fossero una razza a parte, una categoria mentale prima che un gruppo sportivo, qualcosa di analogo agli amanti della montagna, quelli veri, quelli che sanno come andarci vestiti (non parlo ovviamente di accessori «Armani for the mountains» o «Alpikrizia»), vi si aggirano con dignità e rispetto, e stemperano nello spazio e nell'altezza tensioni e nevrosi ristabilendo una giusta scala di valori, ciascuno sul proprio sentiero. L'unica differenza, pensavo, è di comunicazioni: quelli parlano poco, questi invece... Ma non ho riscontrato questo ingenuo assunto nel clima teso, affascinante e altamente competitivo di Rieti. La competizione è indubbiamente una irrinunciabile tendenza umana, in questo caso però è come leggere in fretta un bel libro per vedere come va a finire, o accelerare la velocità d'ascolto di una musica perfetta: chi si distrae a riflettere su una bella pagina o a seguire un brano nei dettagli, è perduto. L'agonismo spinto, con i suoi intrighi, le sue furbizie, il suo sospetto di volgarità mi ha privato della mia visione utopistica: del resto io ho fatto sempre poco sport, solo un po' di solitaria ginnastica

in palestra e, quanto a competizione, mi basta e mi avanza quella sul lavoro.

È certo però che come in tutti i giochi, e anche nella vita, c'è chi ha avuto dalla sorte qualche carta migliore degli altri: istinto naturale, o macchina migliore, o tempo per provare i percorsi, capacità di azzardo, raziocinio, voci misteriose nell'aria che ripetono «torna» quando conviene tornare, oppure semplicemente fortuna e grinta, o tutto questo insieme. Tante cose mi sembra perciò che riescano a fare un vincitore, parlo di quelli che stanno sulle pedane la sera della baldoria conclusiva. Della quale appunto mi rimane impresso non tanto lo sbraco finale a cena, degno della più bieca tavolata di tifosi di Maradona o di cacciatori della domenica, quanto la faccia tirata e nervosa di un ragazzo sul podio, avvilito e colpevolizzato dal peso di un mancato primo posto.

Sono, ripeto, impressioni del tutto personali di un'estranea, come del tutto personali sono le simpatie che vanno a quei tanti appassionati che formano lo... zoccolo duro dei clubs, che si riconciliano con la vita con falchi e nuvole come punti di riferimento; quelli che faticano a strappare quei «loro» momenti al lavoro e agli impegni famigliari, quelli che non si sentono battuti se non vincono e ci riprovano con serenità (e anche quelli che proprio non gareggiano). Quelli che non si sentono gli unici protagonisti, quelli che vanno forte per cinque prove e rientrano fuori tempo massimo le ultime due; quelli che arrivano primi solo una volta e per sbaglio, quelli che sono abbonati al fuori campo; quelli che non sembrano sponsorizzati dall'Isostad e che non hanno padri, maestri, claques e frequenze speciali: Paolo, Claudio, Fred, Folco e, fra i tanti altri, naturalmente, Luca.

CATERINA



Periodico illustrato - Anno II - n. 6 - marzo/aprile 1989 - 110 pagine - L. 6.500 - Taxe portee - Taxe papées - Ufficio Postale di Mestre PT

GRANDE CONCORSO

**VOLA  
E VINCI**

**IL VOLO**

RIVISTA MENSILE SOLO SU ABBONAMENTO

**DELTAPLANO**

**ULM**

INSERTO PILOTI

INSERTO PARACADUTISMO

**AFFRETTATI AD ABBONARTI**

Per una copia: L. 6.000 in francobolli - Abbonamento annuo 1989 L. 70.000 - abbonamento biennale 1989-90 L. 120.000 - versamento sul C.C.P. n. 15799307 intestato a IL VOLO - via Camuffo, 57 - 30174 MESTRE (Venezia) - Tel. 041/940900.

## Violenza e frequenza dei temporali estivi nelle grandi città

C.R. Roma - Domanda: **Perchè nelle grandi città durante la stagione estiva i temporali si scatenano con maggior frequenza e notevole violenza?**

Risposta: *I principali responsabili della maggior frequenza e violenza dei temporali estivi nei grandi centri abitati sono dovuti: 1) alla mancanza di verde; 2) alle strade strette ed alle piazze chiuse da edifici di notevole altezza. Tali fatti determinano particolari microclimi in quanto di giorno le grandi città si riscaldano molto e durante la notte non riescono a raffreddarsi sufficientemente, conservando così parte del calore ricevuto durante il giorno dalla radiazione solare. A ciò si aggiungono sia il riscaldamento dovuto alle attività industriali, sia a quello dovuto al riscaldamento domestico. In tal modo nelle grandi città si crea un microclima, cioè vere e proprie «isole di calore», dove la ventilazione è frenata dai caseggiati, mentre l'aria surriscaldata a livello del suolo converge lentamente verso il centro delle città. Nel punto d'incontro di quest'aria calda s'innesca un movimento ascendente che durante l'ascesa raffredda adiabaticamente l'aria stessa fino a raggiungere la temperatura di saturazione, che dà luogo ad un'estesa nube a forte sviluppo verticale, assumendo il caratteristico aspetto di quei cumulonembi che scatenano la violenza dei temporali.*

## Il cambio del clima

G.P. Torino - Domanda: **Da qualche tempo la stampa quotidiana parla frequentemente della possibilità di un cambiamento del clima nei prossimi decenni. Ciò sarebbe dovuto all'aumento di temperatura che si è riscontrato negli ultimi anni, tanto da causare addirittura il graduale arretramento dei ghiacciai. Ma non le sembra una previsione un po' azzardata?**

Risposta: *Azzardatissima! Essa si basa per lo più su proiezioni elaborate in base a modelli matematici che non tengono conto dei provvedimenti che certamente verranno adottati con riguardo all'inquinamento atmosferico. Oppure si basano su dati statistici ancora troppo esigui per poter essere indicativi di un vero e proprio mutamento nelle condizioni climatiche su vasta scala. È chiaro che il primo atteggiamento porta ad essere oltremodo pessimisti, mentre il secondo richiede ancora troppo tempo per poterci dare una parola di conforto. Frattanto è naturale che gli studiosi cerchino di formulare previsioni ed ipotesi sul clima del prossimo futuro; ma quando si legge che fra cento anni l'aumento di temperatura nel nostro paese sarà di ben otto gradi ci vien fatto di chiederci che valore possa avere tale previsione dal momento che vi è ancora tanta incertezza sul clima che la terra avrà intorno al prossimo 2000. Troppe inesattezze sono state sino ad oggi formulate a proposito del cosiddetto «effetto serra», mentre è addirittura falso quanto affermano certi esperti a proposito dell'aumento di temperatura che negli ultimi tempi si sarebbe riscontrato tanto da causare addirittura il graduale arretramento dei ghiacciai. Il vero responsabile è l'inquinamento atmosferico, che bisogna*

*assolutamente ridurre, eliminando quanto più possibile l'anidride carbonica che l'uomo immette nell'atmosfera (fumi di combustibili fossili, gas di scarico degli autoveicoli, ecc. ecc.). Così stando le cose lei comprenderà come sia difficile (o diciamo pure poco serio) formulare un pronostico, anche solo limitatamente alle regioni dell'Italia Centrale (come vorrebbe un simpatico volovelista di Perugia). Le opinioni degli scienziati di tutto il mondo sono ancora troppo contrastanti sul clima che il globo terrestre avrà nei prossimi decenni. Infatti non è possibile affrontare il tema del microclima se prima non si è risolto quello dell'assetto climatologico su vasta scala. In queste condizioni, le confesso che non me la sento di unire la mia voce a un coro che, seppure composto da cantanti di prim'ordine, è terribilmente stonato...*

## Importanza dell'ozono nell'alta atmosfera

V.Z. Reggio Emilia - Domanda: **Fino a qualche anno fa, fra le sostanze solo saltuariamente presenti nell'atmosfera, e perciò praticamente trascurabili, era annoverato anche l'ozono. Oggi non sembra più così, specialmente negli alti strati dell'atmosfera, dove la presenza di questa sostanza sembra essere di importanza vitale per gli esseri viventi. Mi potrebbe gentilmente chiarire questa faccenda?**

Risposta: *In una fascia compresa fra i 15.000 ed i 60.000 metri al di sopra della superficie terrestre, la radiazione solare ultravioletta, agisce sull'ossigeno (molto rarefatto a tali altezze), trasformandone parte in ozono.*

*L'ozono, allo stato gassoso è azzurrognolo, ed il caratteristico odore cui deve il nome (dal greco «òzein», odorare) ricorda quello dell'aglio assieme a quello dei tartufi, e si avverte nell'aria quando si verificano scariche elettriche ad alta tensione, come ad esempio durante lo scatenarsi di forti temporali. Poichè l'ozono presenta un forte potere di assorbimento per la radiazione solare ultravioletta, questa fascia agisce da schermo, evitando che tutti i raggi ultravioletti emessi dal Sole (dannosi per la materia vivente) raggiungano la superficie terrestre. È perciò preoccupante l'eventualità che la fascia d'ozono nell'alta atmosfera possa venire ridotta in seguito all'accumulo di gas inquinanti prodotti dalle attività umane, che interagiscono chimicamente con l'ozono. Citiamo per esempio gli idrocarburi clorurati usati come propellenti per bombolette spray, e gli ossidi di azoto che vengono immessi direttamente nell'alta atmosfera dai motori a getto degli aeroplani.*

*Per fortuna molte industrie direttamente implicate in questo processo di inquinamento atmosferico hanno incominciato ad attuare una serie di provvedimenti volti ad eliminare, o per lo meno ad attenuare gli effetti negativi di certi agenti chimici responsabili del suddetto fenomeno (è possibile oggi trovare in commercio molte bombolette «ecologiche», non più dotate di uno spruzzo potente, ma tuttavia predisposte per un uso sufficientemente efficace). Si spera così di poter arrestare in qualche modo quel processo di assottigliamento dello strato di ozono, che secondo molti scienziati ha già creato veri e propri «buchi», sia pure limitatamente a poche e ristrette zone del globo terrestre.*



L'Aeroporto di Asiago. (foto Renato Bellorio)

## Mamma cercasi...

Questi sono i fatti, incominciando dagli ultimi. Due hangar, 57 piloti in attività, due aeroporti, un verricello, 25 aeromobili tutti efficienti, tra cui 7 motoalianti di varie marche e un aereo da traino.

A proposito di quest'ultimo una breve digressione. È stato acquistato in perfette condizioni da un noto centro di volo a vela tedesco, ma appena giunto in Italia sono cominciati i guai.

L'immatricolazione in Germania, nonostante precisi accordi internazionali in materia, ha scatenato lo zelo di molti patrioti ed è quindi iniziata la pioggia di minacce, ricatti, lettere, raccomandazioni, telefonate, telegrammi, viaggi presso i vari sapienti, sopralluoghi e infine fermo dell'apparecchio.

Perciò ci siamo decisi a farlo battezzare nella nostra parrocchia, ad opera del clero italiano, e dopo altre innumerevoli e tragicomiche traversie (lo potete bene immaginare) da non molti mesi abbiamo il nostro bravo I-EADU. Ma non finisce qui.

Il rosso Robin (sicuramente forte e generoso come il suo avo Robin Hood) era giunto fin da noi col suo bravo verricello avvolgi-cavo, regolarmente omologato nei sottosviluppati paesi d'oltr'Alpe.

Ciò non è andato giù al nostro RAI (Rompiballe Aeronautico Italiano) che, sospettando giustamente di questo barbaro

aggeggio teutonico, un insulto evidente al millenario genio italico, imponeva di levarlo di mezzo immediatamente. E noi abbiamo subito eseguito l'ordine, certi che anche tutti gli altri incivili paesi d'Europa seguiranno il nostro esempio.

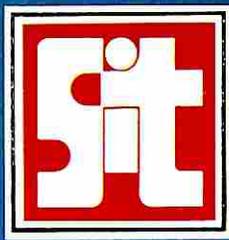
Fine della digressione.

Dicevo dunque che 57 piloti e 25 mezzi più il resto (leggi Accademia Volovelistica «Arturo Ferrarin» di Thiene e Associazione Volovelistica «Carlo Deslex» di Asiago) nel mese di ottobre 1988 hanno costituita, con regolare atto notarile, un'unica associazione chiamata «Aeroclub Volovelistico Prealpi Venete», allo scopo di tentar di ottenere la qualifica di Aeroclub federato all'Ae.C.I. e godere (si fa per dire) degli stessi diritti di tutti gli altri. E proprio qui sta la beffa.

Questo neonato Ente, piccino e piagnucoloso, è senza mamma.

Nessuno lo vuole. L'Aeroclub di Thiene (ben tre aerei e un pugno di piloti) lo sopporta con malcelata rassegnazione, anche perchè da queste parti il volo a vela è ben visto sia dalla popolazione che dalle autorità.

L'Aeroclub di Vicenza lo ignora semplicemente, anche se, per ragioni logistiche (Vicenza, come si sa, è sede del Quartier Generale NATO), deve fare la scuola di volo a vela sull'aeroporto di Thiene. Ma noi, vecchi combattenti di tutte le



**società italiana tecnospazzole s.p.a.**

40033 casalecchio di reno (bologna) italy - via porrettana, 453 - tel. (051) 571201 - TLX 520179 SITECN-I - telefax (051) 574319

# UNA GRANDE MOTO. CAGIVA HA SUPERATO SE STESSA.



Mai vista una 125 così: bella e aggressiva fin dal primo sguardo. Questa Freccia C 10 ha molto da dire a chi non si accontenta di una moto qualsiasi: è veramente unica al mondo nella sua classe. Ha un motore eccezionale, curato dal reparto corse Cagiva, incredibilmente potente ed affidabile. Mi ha colpito anche per l'aerodinamicità perfetta e il design d'avanguardia col cupolino che incorpora doppio faro, spoiler, frecce e specchi retrovisori. Ma è impossibile dirvi tutto su questa moto, anche per me che l'ho provata e riprovata in pista. Posso darvi solo un consiglio: provatela anche voi.

*Randy Mamola*



**CAGIVA**  
**FRECCIA C10.**  
**UN'IMPENNATA NELLA CLASSE 125.**

CREAZIONI

# Vernit

F.lli PREMAZZI

21040 CISLAGO (VA) - Via Cavalieri di V. Veneto, 168 - Tel. 02/96382467-96380445

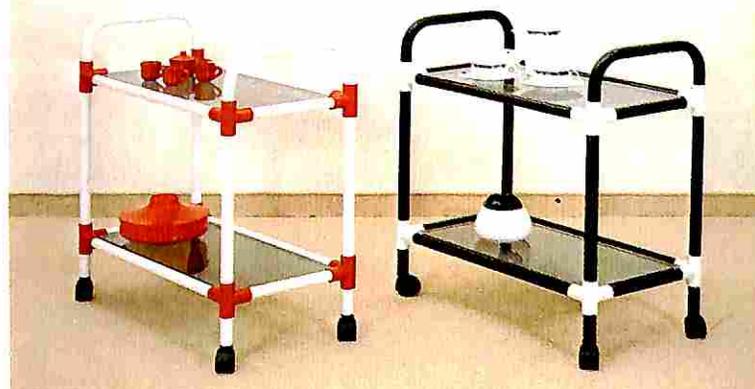


Sistema d'arredamento

## PAMAL<sup>TM</sup>

- CASA
- NEGOZIO
- UFFICIO
- GIARDINO

Le nostre strutture sono nella loro composizione:  
alluminio, cristallo, perperx e legno.  
Abbiamo così eliminato il ferro e tutti quei  
materiali che nel tempo si logorano e danno  
luogo a fastidiose e pesanti spese di manutenzione.



Eseguiamo arredamenti su misura e a disegno  
del Vs. professionista o arredatore di fiducia.  
Interpellateci per consulenze e preventivi  
senza impegno.

battaglie, e qualcuno è in guerra da oltre trent'anni, continuiamo imperterriti a sparare tutte le nostre cartucce, che non sono poche.

Tanto per cominciare, i Campionati Nazionali Classe 15 metri sono stati organizzati dall'Accademia Volovelistica con il pieno appoggio del Comune. Questa magnifica festa di maggio, della quale la nostra rivista ha già dato ampia relazione, ha lasciato un indimenticabile ricordo in tutti, piloti, ospiti e popolazione, circondando l'aeroporto di Thiene di un'aura di prestigio non facilmente cancellabile.

Nella prima quindicina di agosto, il consueto campeggio di Asiago con la solita atmosfera allegra e spensierata, ha visto la partecipazione di una trentina di soci, più 5 Trento con biposto, nonché amici di altre contrade, quali Padova, Bologna, Gorizia.

Il tempo splendido ha consentito voli stupendi ed entusiastici su tutto l'arco delle Dolomiti, fino ai patrii confini e oltre; interessante notare che anche i neo-brevettati hanno potuto godere di questi spettacoli unici, accompagnati in volo con i biposti dai piloti più anziani. 4 piloti hanno partecipato alle gare reatine e 3 hanno veleggiato in quel dell'Aquila compiendo magnifici voli. Purtroppo il settembre ha portato al nostro cielo una velatura di cavilli burocratici e di incomprensioni da parte dei gestori dell'aeroporto thienese, velatura che si è trasformata in ottobre in una scura e fitta schiera di cumulonemi ai limiti dell'ostilità, con conseguente completa paralisi dell'attività.

A questo punto noi ci auguriamo soltanto che, come Paolo di Tarso, da persecutore dei cristiani si trasformò nel più zelante degli apostoli, dopo il famoso incontro sulla via di Damasco, anche mamma Ae.C.I., attualmente divoratrice di cristianucci-volovelisti, imbocchi finalmente la sua giusta via del volo e diventi per noi la nostra più premurosa e dolce protettrice.

Amen.

BAUDINO



La Marmolada e il lago Fedaia sullo sfondo.

(foto Piero Barbieri)



Il Sassolungo a sinistra, il Gruppo del Sella sulla destra e in mezzo la Valgardena.

(foto Piero Barbieri)

*Caro Baudino,*

*grazie per il tuo scritto, che riassume i precedenti scritti raccolti a Bologna, e grazie per le belle fotografie, alle quali conservo il colore confidando che sia di buon auspicio per l'incredibile storia.*

*Io spero si dissipi presto il buio e sulla vicenda torni a brillare il sole dell'entusiasmo e della buona volontà. E con questi ingredienti la vostra iniziativa — che presenta importanti possibili sviluppi — finirà per affermarsi.*

*Bisogna anche dare tempo al tempo, intanto i 57 protagonisti sono già da tempo svezati e non soffriranno se per il momento mancherà loro la «dolce protettrice mamma». C'è sempre «il telefono azzurro», quell'azzurro nel quale bisogna confidare per un'antica e prossima primavera.*

*Tienimi informato e tanti saluti a tutti,*

LORENZO SCAVINO

# Riflessioni e proposte sul volo a vela in Italia

a cura di GIOVANNI MASSONI

## IL VOLO A VELA IN ITALIA

Da noi il volo a vela è frutto di iniziative private; è uno sport bellissimo (per noi), ma impegnativo in termini finanziari e di tempo. Alle scuole affluisce un insieme eterogeneo di allievi ma, nel numero, i giovani non prevalgono.

Spesso si tratta di persone che, pur avendo sempre avuto «il grande desiderio di volare», arrivano a poter volare solo ad assestamento avvenuto della propria posizione sociale con conseguenti possibilità economiche; fra essi vi sono persone che, con abilità e tenacia collaborano efficacemente in seno ai Clubs e che meritano una seria attenzione didattica da parte della scuola di volo. Come tu sai, però, ai fini sportivi, occorrono mediamente dai cinque ai dieci anni di attività per arrivare ad un livello elevato: ciò porta a considerare che è il numero dei giovani da incrementare. Per i giovani, in generale, sorgono problemi economici insormontabili e, forse, non tanto per il brevetto, che può essere il frutto di un duro ma temporaneo sacrificio, quanto invece nel proseguimento dell'attività vista con frequenza e programma sportivi. Oggi la partecipazione ad una gara, che impegna in media dodici giorni, per un pilota che non dispone di aliante proprio, richiede una spesa di circa sei milioni di lire. Su queste basi si deve riflettere per potersi muovere in senso realistico ed attuare il salto del fosso, verso il «secondo periodo».

## LE NOSTRE ISTITUZIONI

L'Italia è certamente il «Bel Paese» ma, purtroppo, la burocrazia, come ormai è opinione pubblica molto diffusa, non gira in modo coerente e razionale. Poco possiamo attenderci se fantastichiamo su qualche possibile iniziativa o miglioramento dell'andazzo attuale. Dare la colpa solo alla burocrazia è, però, cosa polemicamente annosa e improduttiva; qualche carenza esiste anche da parte nostra. I dirigenti dei nostri Clubs sono senz'altro di indubbia capacità ed all'altezza dei loro compiti se considerati in senso locale nel proprio ambito: ho però la sensazione che manchi un'assise nazionale dei dirigenti del volo a vela, in contatto

con tutti i punti periferici, grandi e piccoli, in modo da costruire una forza maggiore per risolvere i problemi che consentono unanime indirizzo. Mi dirai che esiste già la Commissione di Specialità formata da persone veramente esperte e competenti: ciò è vero ma, anche qui ritengo che la loro abilità e costanza siano vanificate dal fatto che, attualmente, anziché essere un potere determinante rispetto agli interessi che rappresenta, si riduce, spesso, ad una Commissione Richiedente, senza impegno, nei confronti di Enti materialmente diversi e staccati dalla vera attività di volo.

## PROPOSTE:

- scuola per il conseguimento del brevetto (primo periodo): auspico l'introduzione di sponsorizzazioni che consentano di istituire borse di brevetto, possibilmente costanti negli anni, per i giovani, da indire presso scuole e istituti, collegandole al profitto di merito, sia in generale, sia per materie inerenti l'attività aeronautica, sia per materie inerenti gli interessi degli sponsorizzatori;
- scuola sportiva di secondo periodo; concordo con la tua proposta: occorre che il CONI, in base ai suoi fini istitutivi, intervenga in maniera concreta e finalizzata all'ampliamento della base sportiva. Le scuole dei centri maggiori sono già in grado di assolvere degnamente questo compito, qualora venisse affidato. Per i centri minori si può pensare a coalizioni di settore senza dimenticare che anche il Centro di Rieti può risolvere il problema;
- Commissione di Specialità: è su questo punto, a mio avviso, che occorre concentrare la maggiore attenzione perchè l'attuale impostazione non soddisfa, occorre che la Commissione abbia quella necessaria quantità di potere ed indipendenza per toglierla dalla situazione di avanzatrice di richieste che, a volte, debbono rivestire la forma di semplici raccomandazioni o suggerimenti. In sostanza è impossibile progredire se i veri operatori vengono considerati utenti di servizi in qualità di soggetti passivi.

# RAS

# CATTANEO ASSICURAZIONI

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, Calciate del Pesce



(foto GIANNI ZOTTA)

## Una giornata a Trento

*Si sbucca dalla nebbia dopo Rovereto, giusto per notare, più avanti, la sagoma del Twin in volo. Raggiunto il campo «Gianni Caproni», vedo sfilare il Robin che tira su l'aliante per un altro volo scuola.*

*Giorgio Galetto mi fa strada fino alla linea di volo, dove Fabio Ferrari, emerito professore di fisica e Rettore dell'Università di Trento, con un buon numero di allievi piloti universitari, sta bivaccando, molto volovelisticamente, a fondo pista. Quattro chiacchiere in attesa dell'atterraggio di Carlo Marchetti, che funge da istruttore, e poi tutti sul Bondone a metter le ginocchia sotto la tavola imbandita.*

*Che sta succedendo a Trento?*

*Proprio quello di cui si parla durante l'ottima colazione nell'albergo convenzionato con il CUSI (Centro Universitario Sportivo Italiano) e che, ritengo, sia una delle cose più grosse nell'ambito del Volo a Vela degli ultimi venticinque anni. Il CUSI, e, per esso, alcune persone entusiaste che «tirano» (non può essere che così) ha messo gli occhi sullo sport del volo a vela e sta operando con decisione, anche finanziariamente. Già un paio di decine di allievi sono pronti al decollo e, dopo Pasqua, avremo i primi brevettati «universitari».*

*L'AeCCVV sta dando una mano con un Robin ed un Twin, in sintonia con AeC Trento che fornisce ogni supporto logistico, con l'opera dell'ottimo Fracalossi. È già pronto il progetto di un hangar e della palazzina, sul terreno già acquisito dal CUSI. Poco discosto è in allestimento un complesso immobiliare, un «Campus», che potrà funzionare anche da base per questa attività. Il CUS Trento è già collegato con Istituti universitari tedeschi per interscambi sportivi e si è pensato anche ad un collegamento con Rieti. Si rimane in contatto, cercando di mettere a fuoco il problema e trovare forme di reciproco interesse.*

*Certo fa piacere vedere un gruppo di tutti giovani prendere passione al volo e sapere quale potenziale sta dietro all'iniziativa.*

*Grazie dunque al prof. Ferrari ed ai suoi collaboratori, a Carlo Marchetti che se l'è presa a cuore ed all'AeC Trento che ha*

*supportato il lancio.*

*L'Aeroclub Centrale di Volo a Vela non mancherà di compiere il proprio dovere.*

*E la sera si torna nella nebbia con un po' di ottimismo nell'animo.*

PIERO

### Ed ecco quanto ci scrive il C.U.S. Trento

Presso l'Aeroporto «G. Caproni» di Trento ha preso avvio, all'inizio d'autunno, la prima Scuola di Volo a Vela aperta agli studenti universitari italiani che intendono conseguire il brevetto di «pilota veleggiatore».

La Scuola è sorta in base ad un protocollo d'intesa tra l'Aero Club d'Italia e l'Università degli Studi di Trento, protocollo che definisce i rapporti tra il Centro Universitario Sportivo e l'Aero Club di Trento.

I corsi, a prezzi agevolati, sono tenuti da istruttori della Scuola di volo a vela dell'Aero Club Trento diretta da Flavio Fracalossi. Per le lezioni di volo viene utilizzato un aliante «Blanik» di proprietà del C.U.S.

Non è escluso che l'iniziativa, in un prossimo futuro, possa assumere carattere internazionale, proiettando così il Trentino — ambiente ideale per la pratica del volo con aliante grazie alla sua configurazione orografica, alla «ricchezza» di correnti ed alla bellezza dei paesaggi montani — anche in questa disciplina sportiva verso dimensioni europee.

Il corso del CUS prevede per quest'anno la frequenza di circa trenta allievi suddivisi in tre stages. Il primo è già in fase di conclusione; il secondo ha avuto inizio durante le vacanze di Natale; il terzo avrà luogo tra marzo e aprile. Seguiranno gli esami per il conseguimento del brevetto.

Nella foto il «battesimo» dell'aliante. Presenti insieme ai primi allievi, il Rettore dell'Università Fabio Ferrari, Flavio Fracalossi, Carlo Marchetti, istruttore dell'Aero Club d'Italia ed il «trainatore» Tomasoni Mario.



Nell'area dell'informatica e degli elaboratori elettronici svolge un ruolo di primissimo piano la Unisys, la Società sorta nel 1986 dalla fusione di due Società da sempre protagoniste in questa stessa area, e cioè la Sperry e la Burroughs.

Con un fatturato annuo di circa 10 miliardi di dollari, la Unisys è infatti tra le maggiori Società che in tutto il mondo progettano, producono e vendono sistemi per l'elaborazione dei dati, dai più compatti personal computer ai più potenti elaboratori elettronici.

Gli investimenti in ricerca e sviluppo superano il miliardo di dollari, e più del 75% del fatturato proviene dall'area dei sistemi informativi avanzati e dei relativi servizi, mentre il restante 25% proviene dal settore dei sistemi per la difesa.

Nel complesso, la Unisys opera in 123 nazioni con 96.000 dipendenti, ed ha un parco macchine installato del valore superiore a 30 miliardi di dollari.

La fusione tra Burroughs e Sperry rappresenta la più grande operazione del genere che si sia mai verificata nel settore dell'informatica, ed è al tempo stesso una delle maggiori fusioni di tutti i tempi e di tutti i settori industriali. Inoltre, a differenza delle precedenti fusioni avvenute tra società d'informatica, la Unisys nasce dall'unione di due Società di successo e in espansione, classificate tra le prime 100 aziende industriali degli Stati Uniti, entrambe con una lunga tradizione di innovazioni e di qualità in uno dei settori industriali più esigenti e difficili.

Le dimensioni complessive, la gamma dei prodotti, le innovazioni tecnologiche e la forza finanziaria fanno della Unisys una nuova realtà di primo piano nell'area dell'informatica.

Con i prodotti la Unisys è in grado di soddisfare qualsiasi esigenza applicativa: nei grandi sistemi con la Serie 1100 e la Serie A, nei medi sistemi con la Serie 80, nei sistemi dipartimentali con le Serie 5000, 6000 e 7000

e infine nei microsistemi con i sistemi distribuiti BTOS e con le Personal Workstation<sup>2</sup>.

La Unisys Italia S.p.A. ha la sua sede centrale a Milano, nel nuovo complesso di Via Benigno Crespi 57, mentre le strutture commerciali e di assistenza tecnica ed applicativa coprono tutto il territorio nazionale, con filiali ed uffici dislocati a Milano, Torino, Genova, Padova, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari, Palermo e Cagliari.

Con circa 1000 dipendenti ed un fatturato superiore ai 360 miliardi su base annua, la Unisys presenta in Italia una struttura organizzata per Divisioni, nelle aree Commercio e Industria, Enti Pubblici, Finanza e Microinformatica.

# UNISYS

Unisys Italia S.p.A.  
20159 Milano - Via B. Crespi, 57 - Tel. (02) 69851  
Telex 330137 - Facsimile (02) 6985588

# I LAVORI DELLA COMMISSIONE DI SPECIALITÀ

## VERBALE RIUNIONE COMMISSIONE (n. 15) del 12 novembre 1988

Il giorno 12 novembre alle ore 11 a Milano, presso la Corium, previa autorizzazione del Presidente dell'Ae.C.I. ed a seguito convocazione dell'8 novembre 1988, si è riunita la Commissione per il Volo a Vela per discutere il seguente ordine del giorno, di cui alla richiesta del Presidente della Commissione del 27 ottobre 1988:

1. Comunicazioni
2. Assemblea Aero Club Centrale di Volo a Vela
3. Briefing di Bologna
4. Piano rinnovo flotta
5. Campionati Mondiali 1988
6. Calendario sportivo 1988
7. Varie

Sono presenti i signori:

Smilian Cibic	Presidente
Leonardo Briigliadori	Membro
Renato Carmassi	Membro
Roberto Manzoni	Membro
Patrizio Nuccio	Membro
Carlo Marchetti	Consigliere Federale V
Iginio Guagnellini	Presidente CSC

### 1° punto all'ordine del giorno: COMUNICAZIONI

Carlo Marchetti comunica che nell'ultima riunione del Consiglio Federale del 21 ottobre u.s. è stata valutata l'istanza di federazione dell'Associazione Volovelistica Prealpi Venete con sede in Asiago (VI). Il parere negativo dell'AeC Vicenza ha determinato l'accantonamento della richiesta, con grave pregiudizio dell'attività della nuova Associazione, che già dalla riunione precedente del Consiglio attendeva di vedere riconosciute le legittime aspettative.

A giudizio della Commissione il Consiglio, anziché consentire all'AeC Vicenza di porre un veto (che non ci sembra richiesto dallo Statuto), avrebbe dovuto valutare attentamente i presupposti su cui si basava la richiesta dell'associazione, che sono:

- a) la mancanza pratica di una alternativa alla costituzione di un club specialistico nella zona per consentire l'attività da parte di oltre 50 piloti di volo a vela con una ventina di aeromobili;
- b) la provata capacità organizzativa, dimostrata dall'associazione nella realizzazione nel corrente anno, per conto dell'AeCI, del Campionato Italiano Classe 15 metri;
- c) la costituzione di questa nuova associazione, che opererebbe su due aeroporti (Asiago e Thiene), non sarebbe di alcun pregiudizio per la limitata attività di volo a vela svolta dall'AeC Vicenza;
- d) la località di Asiago è esemplare dal punto di vista delle «...particolari attitudini per promuovere sempre maggiore sviluppo del turismo e dello sport aereo» citate al terzo paragrafo dell'art. 7 dello Statuto dell'AeCI come motivi per il riconoscimento di ulteriori AeC nella provincia.

L'argomento innesca una più ampia discussione, che coinvolge in generale un atteggiamento di chiusura dell'Ente Tutore nei rispetti della diffusione del volo a vela, in totale contrasto con «...il fine di promuovere... le varie attività...» di cui all'art. 1 della legge del 29 maggio 1954 relativa al Riordinamento dell'Aero Club d'Italia.

L'aspettativa della Commissione è che in questo caso, che appare esemplare, sia urgentemente accolta la richiesta di federazione dell'Associazione Volovelistica Prealpi Venete.

La Commissione è altresì allarmata per i possibili aggravati alle condizioni di associazione degli enti aggregati, nonché per le possibilità da parte degli AeC esistenti di condizionare senza validi motivi il riconoscimento di detti enti.

La Commissione è delusa per il fatto che non vede avanzare in alcun modo le variazioni dello Statuto che avrebbero dovuto consentire, attraverso una liberalizzazione delle possibilità di associazione all'AeCI, quello sviluppo che si ha negli altri paesi volovelisticamente progrediti.

La Commissione ribadisce con l'occasione lo scontento generale e del volo a vela in particolare per le carenze dell'apparato esecutivo dell'AeCI.

La Commissione apprende che il Direttore Generale lascerà tra breve l'incarico. Nel mentre formula allo stesso i migliori auguri, si rammarica di non trovare valide ragioni per poterlo ringraziare per quanto ha fatto per il volo a vela.

Si desidererebbe che come suo successore venisse scelto non un burocrate, ma un manager con esperienza e capacità propositive specifiche, in grado di indirizzare l'attività dell'Ente anche al servizio degli enti federati, di chi li rappresenta e di chi svolge attività aviatoria.

La Commissione rileva che è da tempo che l'Ufficio Volo a Vela è in pratica senza personale, che chi supplisce in qualche modo è operato di altri incarichi, che buona parte del lavoro riguardante l'attività volovelistica che competerebbe all'Ente è svolto su base volontaria dagli stessi volovelisti.

In conclusione, mentre la Commissione non ritiene che abbiano senso le proposte da molte parti avanzate di separazione del movimento volovelistico dall'AeCI, non può non rilevare, specie al confronto con quanto avviene nei paesi volovelisticamente sviluppati, di operare in condizioni estremamente difficili all'interno di un Ente che non fa molto per facilitarle.

### 2° punto all'ordine del giorno: Assemblea Aero Club Centrale di Volo a vela

L'Assemblea si svolgerà presso l'AeC Bologna alle 10 di domenica 20 novembre, in occasione del Briefing di Bologna, e sarà preceduta dalle relazioni sull'attività dell'anno del Consigliere Federale e della Commissione.

### 3° punto all'ordine del giorno: Briefing di Bologna

La Commissione ed il Consigliere Marchetti concordano sui rispettivi interventi al Briefing che avrà luogo domenica 20 nella nuova sede dell'AeC Bologna.

Nell'occasione verrà effettuata la premiazione del Campionato Italiano di Distanza, che per categoria monoposti è stato vinto da Thomas Gostner, dell'AeC Bolzano, seguito da Attilio Pronzati (AVAL) e da Luca Urbani (GVA). I titoli per le categorie biposti e motoalianti non vengono assegnati per insufficienza del numero dei partecipanti.

La Commissione si compiace con il neo-campione italiano e ringrazia il Direttore di Gara Luigi Villa ed i suoi collaboratori.

#### 4° punto all'ordine del giorno: Piano rinnovo flotta

##### 4.1. Scelta dei mezzi

Marchetti riferisce sui lavori dell'apposita Commissione ed in particolare sulla recente visita della Commissione stessa alla Grob e sulla prova da parte sua del Twin Astir III. La macchina sarà pure provata, alla fine della prossima settimana, dagli esperti Roberto Monti e Walter Vergani e verrà portata entro breve tempo in Italia per essere provata da istruttori ed altri volovelisti esperti.

##### 4.2 Aliante economico e World Class

Nella riunione di Londra della CIVV sono state definite le specifiche della nuova classe. La CIVV passa ora alla fase di studio ed individuazione delle modalità e delle regole che dovranno accompagnare l'annuncio della competizione fra prototipi. Il nostro progetto per l'aliante economico può facilmente adattarsi alle nuove specifiche.

Sarebbe veramente deplorabile che a questo punto l'AeCI, per le cui iniziative merito precipuo è stata istituita la nuova classe e che già è in possesso di un progetto, non trovasse i mezzi per la partecipazione alla competizione internazionale.

La Commissione rinnova pertanto l'auspicio che l'AeCI individui le modalità per il finanziamento della realizzazione del prototipo, per la quale si sta predisponendo un piano di spesa.

#### 5° punto all'ordine del giorno: Campionati Mondiali 1989

Nella riunione precedente della Commissione è stata definita la rappresentativa, composta da sei piloti, per i Campionati Mondiali che si svolgeranno a Wiener Neustadt (A) nel maggio dell'anno venturo. Gli organizzatori hanno recentemente comunicato che si possono per il momento iscrivere quattro piloti e due riserve. La massima possibilità di avere sei partecipanti effettivi alla competizione è di iscrivere le riserve nella classe libera (piloti e classi possono ancora essere variate entro il marzo p.v.). La Commissione compila la minuta del modulo di iscrizione che viene consegnato, insieme al preventivo, a Marchetti perchè provveda a farlo formalizzare dall'AeCI e farlo pervenire entro il 15 dicembre prossimo agli organizzatori.

#### 6° punto all'ordine del giorno: Calendario Sportivo 1989

Viene rivisto il calendario sportivo 1989 che in seconda approssimazione risulta come segue:

Campionato Italiano Distanza - 11.3-30.9

Trofeo Città di Torino - Torino - 21.4-1.5

Trofeo Colli Briantei - Alzate Brianza - 26,27,28-5; 3,4,5-6

Campionato Italiano Classe 15 m - Borgo S. Lorenzo - 10-18.6

Campionato Italiano Classe Club, Coppa del Velino - Rieti - 8-16.7

Coppa Internazionale del Mediterraneo

Campionato Italiano Classi Standard e Libera - Rieti - 2-12.8

Campionato Italiano Promozione e Coppa Città di Rieti - Rieti - 14-22.8

#### 7° Punto all'ordine del giorno: Varie

##### 7.1 Contributi insegne sportive 1988

La Commissione chiede che l'AeCI stanzi per il 1988 il contributo già previsto in 20 ML per le insegne sportive, da erogare con le stesse modalità utilizzate per il 1987.

##### 7.2 Contributo acquisto verricelli

Nelle richieste relative al bilancio preventivo 1988 la Commissione avanzò quella di un contributo per l'acquisto di un verricello. Qualora il «cap. 65 - Infrastrutture» lo consentisse, si chiede che tale contributo venga previsto per uno o due club che intendono acquistare un verricello, possibilmente nella misura del 30% del costo di 70-80 ML della macchina.

Esauriti gli argomenti in discussione la riunione si chiude alle ore 23.

Il Presidente: SMILIAN CIBIC

## VOLO LIBERO

*Organo ufficiale della F.I.V.L.*

Via Roma 54  
10037 TORRAZZA (TO)

## IL PARAPENDIO

Via Frejus 5/6  
10098 RIVOLI (TO)

## L'AQUILONE

*Rivista di Volo Delta e Parapendio*

Via Ferrari 33  
41100 MODENA

## IL VOLO

*Periodico bimestrale*

Via Camuffo 57  
30174 MESTRE - VENEZIA

## VOLO LEGGERO

*Mensile di Aeronautica Leggera ed Ultraleggera*

Via Industriale 21  
25086 REZZATO (BS)

## ULTRA LIGHT

*Periodico mensile*

Casella Postale 12105  
20120 MILANO



## Briefing «Due Torri»: Tortellini alla bolognese

*Non c'è nebbia. L'arrivo a Borgopanigale è allietato dalla sorpresa della nuova sede dell'Aero Club di Bologna. Mela e compagni si prodigano come sempre. Il salone è grande ma l'afflusso è tale che è subito pieno. Brontolo poichè l'assemblea dell'AeCCVV toglie spazio e tempo a questo Briefing, già di salute cagionevole, ma Girardi mi farà poi notare che per la prima volta l'assemblea elettiva dell'AeCCVV vede oltre centotrenta votanti, contro le due dozzine scarse delle precedenti. Debbo riconoscere che è un fatto positivo, che conferma che la base esiste. Solo che per manifestarsi deve essere scossa e stimolata. Gli eletti dovranno essere consapevoli e sentirsi impegnati da un così ampio consenso della base. Quella stessa base che tra poco inizierà a dibattere i temi che da tempo cerco di richiamare all'attenzione. Intanto Gabrielli, Girardi e tanti altri sono seriamente impegnati nelle operazioni elettorali.*

*Tanti saluti, tanti incontri di volti vecchi e nuovi, tante parole ed è già mezzogiorno! Certo le elezioni sono importanti, ma anche il Briefing ha le sue esigenze e di questo passo si ridurrà ad un semplice scambio di saluti.*

*Contrariamente al solito, l'Ae.C. Bologna invita tutti al ristorante per un fornitissimo self-service, possibilmente rapido, per poter riprendere i lavori al più presto.*

*Hai voglia! I risultati elettorali hanno certamente risvegliato gli appetiti.*

*Sono le tre passate quando si tenta di riprendere con il saluto del rappresentante della Federazione Italiana Volo Libero. Un simpatico atto di solidarietà, visto che anche loro sono afflitti dal rigurgito legislativo della burocrazia inutile.*

*È poi la volta del Campionato di Distanza, con la premiazione dei vincitori della prima edizione. Ritengo che sia un successo e spero proprio che riesca a svegliare il piuttosto assopito volo a vela agonistico nei club. Il fatto stesso che abbia portato alla*



*ribalta nomi nuovi, i bolzanini in particolare, sta a significare che la strada è quella giusta. Il premio della rivista VOLO A VELA quest'anno tocca all'amico Antonio Mazzucchi per l'impegno posto nella realizzazione della lussuosa aviosuperficie di Caiolo (Sondrio). Ma mi scappa una riflessione: l'anno scorso il premio è andato a Michele Fagnani per l'imponente lavoro svolto in quel di Ferrara, ma non ho più ricevuto alcuna notizia; chissà se succederà lo stesso anche con Mazzucchi, e con suo figlio che mi ha già promesso un articolo!*



*Smilian mi sorprende. Evidentemente è caduta la classica goccia. Da molto, troppo, tempo confidava in un atteggiamento ragionevole e consequenziale all'impegno posto nel suo lavoro. Poi ha sbattuto contro la realtà. E si è sentito in dovere di reagire. Era ora.*



*Il guaio è che la sua lamentela sulle carenze dell'Ae.C.I. è giunta così... inaspettata che ha poi dato spazio ad una reazione certamente sbagliata. Ho sperato nel ritorno alle belle quanto burrascose atmosfere dei Briefing del passato. Con quanta facilità mi illudo. Il fatto è che la pausa tra la botta e la risposta (pausa rappresentata da interventi su argomenti completamente diversi) ha nuociuto alla spontaneità della diatriba e la risposta è stata troppo erroneamente meditata, priva di mordente e di spontaneità, ed ha finito per esser fuor di luogo. Fuor di luogo in quanto il Briefing non è un'assemblea di statuto, non è espressione dell'autorità costituita, ma è una libera ed aperta riunione di appassionati dove si possono liberamente manifestare tutte le opinioni ed ovviamente anche le critiche. Debbo però ammettere che da un po' di anni questa libertà non si è molto manifestata e gli appassionati, la cosiddetta base, si sono lasciati vincere dall'apatia (o dalla dialettica?) e lo spazio è stato ovviamente «occupato» dagli addetti ai lavori.*

**L'esperienza diretta è la più importante forma di conoscenza.**

**Ma non è la sola.**

**Anche la lettura è indispensabile per "sapere".**

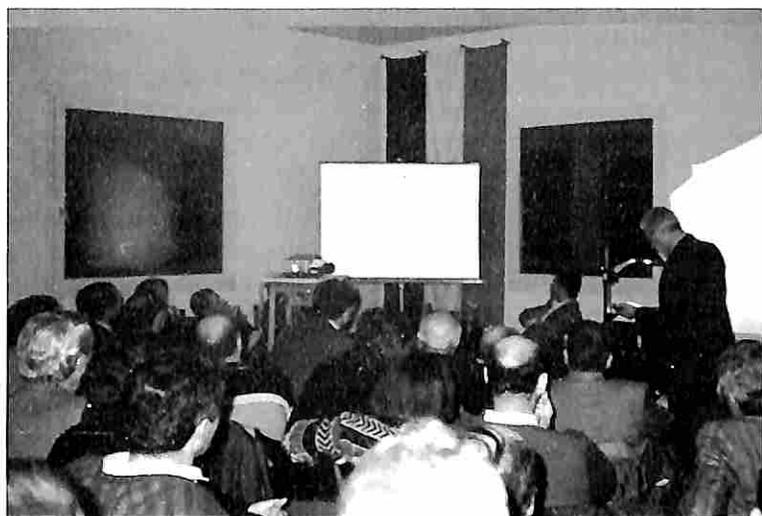
**Leggete l'Aquilone... perchè non si impara mai abbastanza**

**L'Aquilone, il piacere delle lettura**

**Un anno di informazioni costa solo 60.000 lire**

**L'Aquilone - Piazza Bruni 10 - 41100 Modena**

Uno degli interventi tra la botta e la risposta è stato quello di Piero Morelli per l'aliante monotipo di Classe Mondiale. Lo studio è supportato da interessanti quanto crudeli statistiche e VOLO A VELA ne farà al più presto un «quaderno». La presentazione di Guido Bergomi sul tema della sicurezza, meritava un uditorio più attento, ma l'atmosfera si era ormai guastata. Anche per questo VOLO A VELA tornerà in argomento.



E mi torna in mente una riflessione fatta in occasione del Convegno tecnico scientifico di Valbrembo: ritengo che certe relazioni siano così importanti che dovrebbero essere preannunciate ed avvenire con un programma ed un orario prestabilito e reso noto in tempo utile, in modo che tutti gli interessati possano presenziare, con ovvia soddisfazione del relatore, perchè se ne possa poi discutere o scrivere per ulteriori chiarimenti in merito.

Forse è andato meglio di quanto prevedevo. Il Briefing si è un po' risvegliato, quelli nuovi avranno capito che si può discutere? Ne avranno voglia? Ne vale la pena? Io continuo a dire di sì! Troppo facile tacere, troppo facile rinchiudersi nel proprio guscio. Certo, i famosi quattro argomenti che da anni attendono un ampio dibattito sono rimasti del tutto ignorati. Ma continuerò a suonare il tamburo. Verrà anche il loro turno. Che bello. Guida l'Alberto, non c'è nebbia e mi sono ricordato del biglietto della lotteria. Posso fare anche un pisolino, tanto per ricominciare a sognare.

RENZO

P.M. - Io tornerò a fare il Briefing in febbraio, quando gli animi si riscaldano al pensiero della stagione imminente. Mela, mi raccomando, prendi nota. Ciao.



## Le impressioni di un deltaplanista

Molto volentieri il 20 novembre u.s. ho partecipato al BRIEFING DELLE DUE TORRI organizzato a Bologna. In tale occasione ho avuto l'onore di portare i saluti della Federazione Italiana Volo Libero ai piloti del Volo a Vela, a cui ci sentiamo profondamente legati dal medesimo spirito sportivo.

L'assemblea si è dimostrata da subito simpatica perchè composta da persone che non hanno dimestichezza con discorsi inconcludenti ma con i fatti. La confusione che regnava in alcuni momenti era testimone della genuinità degli intenti e non si diversificava molto da quella di alcune nostre burrascose riunioni.

L'ufficialità ha fatto la sua comparsa insieme al Presidente dell'Aero Club d'Italia che ha portato dapprima un saluto cerimonioso, poi una ondata di gelo polare. Forse egli non si aspettava di trovare tante critiche, più o meno velate, nei discorsi uditi; forse si aspettava che tutti esprimessero un grazie per l'inattività svolta in favore della specialità, forse non si era reso conto di come l'AeCI non risulti l'ente preposto a sviluppare, ma solamente a disciplinare ed inquadrare le varie attività in campo aeronautico, pronto a soffocare ogni ipotesi di rinnovamento e modernizzazione. A nulla sono valsi i dati del Prof. Morelli che testimoniavano come lo sviluppo del volo a vela in Italia fosse a livelli da terzo mondo (con tutto il rispetto per quei paesi), e di come emerga, da più parti, l'esigenza di

allargare lo sport ad un più vasto numero di appassionati attualmente limitati da pastoie burocratiche che gonfiano artificialmente i costi. Non so cosa abbia spinto il Presidente Testa a fare certi apprezzamenti sulle persone ed, a così drasticamente, proclamare i metodi con cui intende presiedere l'AeCI. Penso comunque che in questo modo non si facciano gli interessi né dello sport né dei piloti. La stessa situazione si ripercuote purtroppo sul Volo Libero, forse perchè anche qui gli interessi estranei sono pochi. C'è la volontà di stravolgere la legge 106 del marzo '85 imbrigliandola in un sistema farraginoso di carte, fotografie, permessi, ecc. che non ha riscontro in nessun altro paese civile ed evoluto quale vorremmo apparire.

Dai problemi esposti a Bologna per il volo a vela così simili a quelli del volo libero, si potrebbe trarre un: «mal comune...» ma non è il nostro stile. Cercheremo con tutti i mezzi di far capire a chi è preposto a dirigere e controllare le attività di volo che i nostri intenti sono sani e che non vogliamo l'anarchia ma solo la semplificazione di un problema artefatto e che forse neppure esiste. In un mondo pieno di difetti, droga, furfanti di ogni specie, da chi sfrutta solamente il vento per muoversi e trarre gioia nel volo deve venire l'indicazione per il futuro: semplificare per rinnovarsi.

ITALO TARASCONI

<p>ORIZZONTE ELETTRICO 12 V. per alianti e motoalianti — basso assorbimento — posizioni di blocco e spento DE MARCO - Tel. 0432/755045</p>	<p><i>Sei anche tu un pilota con la segreta passione della musica? Ti piacerebbe un pianoforte d'occasione con garanzia ed assistenza? Telefona a: ROBERTO RICCI Tel. 02/2716238 (ore pomeridiane)</i></p>
<p>VENDO DITTEL 60 M Radio 720 canali con quattro memorie Rivolgersi ad ANTONIO CARAFFINI Tel. 0332/743438 - uff. 0332/224853 - abit.</p>	<p>ARPINI - ARREDAMENTI NAUTICI <i>Studio e campionatura tappezzeria ed imbottiti per imbarcazioni, accessori speciali</i> 22063 CANTÙ (Como) - Via Milano 99 Tel. 031/702405</p>
<p><b>TUTE DA VOLO</b> invernali ed estive, con maniche staccabili, in puro cotone TUTTOSPORT MAZZUCCHI Via Mazzini 51 - 23100 SONDRIO Tel. 0342/511046</p>	<p><i>Vuoi il cielo in una stanza? Un bosco incantato? Il fascino delle Maldive?</i> <i>Dipingo murales</i> <i>Telefona a Rita: 02-572878</i></p>
<p><b>VENDO ASW 20CL</b> costruzione: maggio 1984 ore volate: 220, mai incidentato BALZER MARIO - 035/251392</p>	<p>OCCASIONI: — RADIO PORTATILE 9 CANALI — BAROGRAFO WINTER DE MARCO - TEL. 0432/755045</p>
<p>GIANPAOLO DELL'ORTO &amp; C. <i>Tessuti d'arredamento</i> D.E.A.L. S.p.A. <i>Moquettes e rivestimenti murali</i> SEREGNO (MI) - Via Briantina, 60/68</p>	<p>SUBIT s.r.l. — servizi per conto terzi — materiale promozionale volovelistico F. SCAVINO - Tel. 031/266636</p>
<p>CERCO per piccolo cruscotto 1) COM tipo Dittel o Becker 2) NAV tipo Becker 3201 o simili 3) ADF completo di antenne solo se certificati e funzionanti Pozzini Mario - Via Macallè 9 - Trecate (NO) Tel. 0321/71372 ore pasti</p>	<p>AERO CLUB DI VITERBO AVIOSUPERFICIE «ALFINA» Punto di ritrovo: ALBERGO-RISTORANTE «LA PERGOLETTA» Via della Piazzetta - Tel. 0763/61071 05014 CASTEL VISCARDO (Terni) N.B. - Farsi riconoscere volovelisti!</p>

# Grand Prix di Luchon

Un breve resoconto ed alcune considerazioni personali di Piero Morelli (invitato a Luchon dalla FFVV come osservatore)

La seconda edizione del Gran Prix di Luchon, organizzato dal locale aeroclub e dalla Federazione Francese di Volo a Vela, si è svolta nei giorni 3 e 4 settembre a Bagnères-de-Luchon, nella zona centrale dei Pirenei.

Luchon è situata in una vallata piuttosto stretta, fiancheggiata da ripidi pendii.

Il percorso di gara è un circuito chiuso.

I punti di virata sono collocati così vicino all'aeroporto (circa 2 km) che gli spettatori possono vedere gli alianti lungo l'intero percorso di volo.

Sono in gara due alianti per volta. Essi vengono trainati simultaneamente da due trainatori e sganciati contemporaneamente alla stessa quota (700 metri) sulla verticale dell'aeroporto.

Volando più o meno in volo rettilineo (spiralare è proibito), essi dovevano compiere il percorso A-B-C-D-B-C-E-F (traguardo sull'aeroporto), per un totale di circa 16 km.

Il compito dei piloti era di volare il più rapidamente possibile purchè la sua quota fosse sufficiente per girare intorno ai punti di virata (piuttosto in alto sulle pendici dei monti) e completare la gara. Osservatori erano appostati ai punti di virata.

L'effettuazione della gara è possibile in aria calma purchè la quota di sgancio sia sufficientemente alta. Se vi sono correnti ascensionali lungo il percorso, l'abilità del pilota sta nell'approfittarne per aumentare la velocità riuscendo a conservare una quota sufficiente per doppiare i piloni. Hanno gareggiato la classe biposto (16 concorrenti) e la classe monoposto. La gara si è articolata in ottavi di finale, quarti, semifinali e finale.

Alla competizione della classe biposto hanno partecipato piloti francesi in rappresentanza di diverse regioni della Francia. Gli alianti erano 14 Marianne, un ASK-21 ed uno Janus.

Nella classe monoposto hanno gareggiato 11 tra i migliori piloti francesi e 7 piloti stranieri invitati dagli organizzatori (Jacobs - USA, Wills - GB, P. Stouffs - Belgio, Kurtijens - Olanda, Leutenegger - Svizzera, Ghiorzo e R. Brigliadori jr. -



Italia). Gli alianti utilizzati sono stati: Pegase, ST-15, Discus, Ventus, LS-6, ASW-24.

Christine Moroko è risultata la vincitrice nella classe biposto, mentre Gabriel Chenevoy ha vinto tra i monoposto.

Lo scopo principale della competizione è di attirare l'attenzione dei mass media e del pubblico non specializzato.

A seguito di un contratto firmato con la Federazione Francese di Volo a Vela, la televisione nazionale era presente con una squadra numerosa e ben equipaggiata. Parecchie trasmissioni di lunga durata (20 minuti ciascuna) sono state pianificate per la giornata di domenica su uno dei canali nazionali.

L'obiettivo dell'iniziativa era di promuovere il volo a vela in Francia, attirando più gente, in particolare i giovani.

La Francia è al terzo posto nel mondo per numero di volovelisti, dopo la Germania Federale e gli Stati Uniti: ha circa 13.000 piloti attivi, 1.500 alianti e 160 club.

In linea con la politica governativa, la Federazione Francese di Volo a Vela (FFVV) sta compiendo uno sforzo intelligente e determinato per aumentare ulteriormente tali numeri.

Tutto il vertice della FFVV era presente a Luchon durante tutto il periodo di gara: il presidente Raymond Gros, i vice-presidenti, il direttore tecnico Claude Allongue ed altri ancora. In occasione della competizione, si sono recate a Luchon anche autorità politiche e militari di grado elevato.

Sebbene questo tipo di gara non abbia molto a che vedere con il volo a vela tradizionale (mancano lo spiralare e la salita, il tipo di decisioni da prendere è diverso), è un dato di fatto che ci fossero alianti moderni e buoni piloti e che il pubblico ha dimostrato un certo interesse.

Il desiderio e l'intenzione di organizzare la terza edizione tra due anni sono stati espressi sia dalle autorità locali che dalla FFVV.

Se tale iniziativa abbia avuto successo nel portare più gente e coinvolgere maggior interesse nel volo a vela, è una valutazione che spetta, a tempo debito, alla FFVV.

Sapere il risultato di tale valutazione è naturalmente di interesse per tutti nella comunità volovelistica.

# Luchon: un'esperienza diversa

di RICCARDO BRIGLIADORI jr.

Quando mi venne offerta la possibilità di andare a volare sui Pirenei fui subito entusiasta dell'idea. Mi immaginavo di andare ad esplorare montagne e zone mai conosciute da alcun volovelista, zone particolarmente favorevoli ai voli termici ma di difficile praticabilità per la scarsità di zone atterrabili.

Credevo che la Federazione francese fosse in cerca di piloti da montagna sufficientemente «esperti» disposti a sondare le potenzialità di un paradiso volovelisticamente vergine e capace di offrire numeri strabilianti.

Ma che follia! Piloti da montagna, finanziamenti per sostenere una spedizione, alianti gratuiti, albergo pagato e altre agevolazioni; per quale motivo poi un'offerta del genere doveva essere avanzata, tra gli altri, anche ad un pilota al quale il termine «esperto» proprio non ha senso attribuirgli? Una proposta, per di più, che proveniva dalla Federazione francese, che di piloti di alto livello ne ha da vendere! Dopo aver fantasticato a lungo sul significato di questa pseudo-spedizione, mi fu chiarito tutto da chi conosceva già, per esperienza diretta, le regole di una competizione diversa dalle altre; e il mio entusiasmo non calò affatto nel sapere che ancora una volta si trattava di una competizione, anche se la mia fantasia mi portava verso piacevoli avventure nelle quali il cronometro veniva definitivamente abolito.

Luchon è una cittadina turistica nel sud-est dei Pirenei. È qui che si svolge il «Gran Prix International de Vitesse» organizzato dalla Federazione francese che, attraverso finanziamenti dagli enti locali e varie sponsorizzazioni, riesce ad ottenere circa cento milioni di lire, per questa gara concepita esclusivamente per propagandare il volo a vela. Parecchi turisti sono richiamati dal fascino della manifestazione ed a loro vengono illustrate, mostrando una banale planata a 200 km/h, le regole del nostro sport... come se il volo a vela fosse una discesa libera sugli sci. Lo scontro fra i piloti avviene a coppie; il vincitore passa al turno successivo (eliminazione diretta come nel tennis), fino a che rimangono in gara due concorrenti che disputano la finale.

L'aeroporto è disposto alla fine di una valle lunga una trentina di chilometri e chiusa intorno da una catena di montagne alte anche 3.000 metri: ci troviamo nella zona in cui i Pirenei sono più alti.

La valle è molto stretta ed è atterrabile solo nella zona aeroportuale. Lo sgancio dei due concorrenti avviene, ala con ala, a 700 metri sulla verticale delle tribune, allora i due cominciano la loro galoppata passando obbligatoriamente all'esterno di tre palloni situati a circa metà altezza del costone (dai 200 ai 350 m). Due palloni si trovano dalla stessa parte della valle, il terzo si trova dalla parte opposta.

Complessivamente il percorso prevede il completamento di un giro (3 palloni completi) più un secondo giro ridotto al passaggio di due dei tre palloni, per complessivi 12 chilometri. Dopo il taglio del traguardo finale passaggio basso davanti alle tribune, tirata ed atterraggio.

Da notare che tutti i palloni sono ancorati vicino al costone, per cui il passaggio del «pilone-pallone» avviene ai limiti della sicurezza. Appunto sul fattore sicurezza gli organizzatori

hanno insistito molto, limitando nel miglior modo possibile le stravaganze più imprevedibili dei piloti: per esempio l'obbligo del sorpasso a sinistra, l'utilizzo della radio per dichiarare ogni tipo di manovra e limitazione di quota per il passaggio finale, pena la squalifica.

La competizione prevedeva inizialmente lo scontro fra biposti, tutti con lo stesso aliante, il Marianne; successivamente quello fra monoposti: questi erano notevolmente eterogenei in quanto a prestazioni ma l'accoppiamento non ne teneva conto: Discus, Pegase, LS6, ASW24, Ventus e un ST.15 (uno standard del progettista Brondel, che sulla carta promette più del Discus ma che non ha destato grande interesse fra i piloti). Partecipavano molti dei nomi più illustri del volo a vela europeo e non: Chenevoy, Navas, Stouff's figlio, Gerbaud, Lherm, Wills, Jacobs, Leutenegger, Morosco (campionessa europea).

La squadra italiana, formata da me e dallo Stefano Ghiorzo, era assistita dalla neo-campionessa Roberta, sempre più sprint anche a terra. In totale 32 concorrenti.

La gara è stata vinta da Chenevoy che si è trovato alle prese con Navas, in un finale bruciato all'ultimo metro. Il nostro Stefano è stato tenacissimo nell'ottenere il terzo posto con il Discus, dopo aver combattuto nei quarti con Patric Stouff's su ST.15, che praticamente si autoeliminava spingendo troppo e non riuscendo più a passare l'ultimo ostacolo. Questa sorte toccava a molti tra i quali Jacobs che dopo un'inesorabile arrampicata sulle piante stallava a pochi metri dal pilone. A Jacobs tuttavia è andato il record di velocità assoluta, stabilito a 202 km/h con il Ventus. Più o meno, la stessa avventura di Jacobs è stata vissuta dal sottoscritto e da Justin Wills, per il troppo agonismo finivamo senza la velocità sufficiente per concludere correttamente il percorso.

In definitiva non ci sono particolari tecniche di volo; si tratta di impostare una velocità media per tutto il percorso, da 160 a 180 km/h, e mantenerla fino alla fine, facendo meno variazioni possibili per non percorrere troppo spazio. Le zone ascendenti sono state scarse durante tutta la competizione, mentre il giorno precedente, di allenamento, la presenza di vento da Nord permetteva di arrivare piuttosto bassi e veloci contro la parete a Sud, effettuare una gran tirata in volo dinamico e poi concludere gli ultimi 3 o 4 chilometri.

Sarebbe inopportuno, per l'impostazione del tipo stesso di gara, pensare di attribuire alla competizione un contenuto agonistico. Si tratta di una semplice e pura esibizione. A mio giudizio però sarebbe possibile inserire alcune variabili e varianti allo svolgimento della gara, ottenendo un'esibizione con dei contenuti volovelistici che potrebbero, tra l'altro, chiarire meglio al pubblico la tecnica di volo. Per esempio sganciare ad una quota più bassa i due concorrenti invogliandoli, se non obbligandoli addirittura, a fermarsi lungo il tragitto per ottenere una quota sufficiente a chiudere il giro. Cosa assolutamente vietata in questo «Gran Prix». Ritengo invece che questo possa far capire e divertire di più il pubblico. Si introdurrebbe quindi anche una scelta volovelistica, lasciando al pilota la decisione di scegliere la termica e variare di più le velocità.

Tuttavia lo scopo della manifestazione è stato raggiunto ed è stato anche un buon motivo di reincontro tra i piloti.

## GRADUATORIA NAZIONALE PILOTI VOLO A VELA 1988

## ELENCO PILOTI NAZIONALI DI VOLO A VELA 1988

PILOTA	PUNTI	PILOTA	PUNTI	PILOTA	PUNTI	PILOTA	PUNTI
1 Brigliadori L.	2368	52 Balbis C.	1061	102 Acquaderni P.	106	78 Kastlungner H.	695
2 Gavazzi M.	2317	53 Catalano A.	1057	101 Actis F.	118	36 Kroeger J.	1356
3 Ghiorzo S.	2238	54 Nuccio P.	1043	30 Albertazzi A.	1460	94 Lanzi A.	276
4 Galetto G.	2225	55 Nicotra N.	1036	85 Aldini L.	600	65 Lovijcek G.	892
5 Monti R.	2222	56 Tesserà Chiesa E.	1030	73 Ales G.	749	89 Maestri G. Sr.	479
6 Brigliadori R. Jr	2209	57 Davini G.	1017	12 Avanzini L.	2030	42 Mantica U.	1312
7 Gritti A.	2173	58 Pramstraller W.	1016	52 Balbis C.	1061	11 Manzoni R.	2053
8 Urbani L.	2074	59 Pozzi G.	996	26 Balestra B.	1668	15 Marchisio G.	1980
9 Perotti G.	2072	60 Cappi C.	986	45 Balzer M.	1256	92 Masellis L.	386
10 Bertoncini L.	2069	61 Righini A.	965	81 Baroni B.	640	98 Massoni G.	146
11 Manzoni R.	2053	62 Gostner T.	950	97 Bellora M.	180	77 Mazzi G.	699
12 Avanzini L.	2030	63 Stefanutti S	909	31 Beozzi A.	1440	20 Meriziola S.	1895
13 Vergani W.	2028	64 Brigliadori R. Sr	894	10 Bertoncini L.	2069	99 Miticocchio P.	132
14 Paolillo U.	2008	65 Lovijcek G.	892	41 Biagi M.	1315	74 Montemaggi S.	746
15 Marchisio G.	1980	66 Riva A.	877	87 Borellini G.	586	68 Monti Lor.	829
16 Servilio S.	1942	67 Passardi R.	850	1 Brigliadori L.	2368	29 Monti Luca	1473
17 Corbellini E.	1930	68 Monti Lor.	829	6 Brigliadori R. Jr	2209	5 Monti R.	2222
18 Colombo V.	1925	69 Capoferri S.	826	64 Brigliadori R. Sr	894	47 Mussio R.	1234
19 Costa C.	1912	70 Cosimi G.	806	100 Budini Gattai	123	91 Muzi E.	393
20 Meriziola S.	1895	71 Clerici A.	799	79 Cairoli G.	689	35 Nedialkov K.	1401
21 Pronzati M.	1809	72 Caraffini A.	772	24 Cala` S.	1718	55 Nicotra N.	1036
22 Pronzati A.	1746	73 Ales G.	749	69 Capoferri S.	826	54 Nuccio P.	1043
23 Colombo A.	1723	74 Montemaggi S.	746	60 Cappi C.	986	39 Orsi G.	1338
24 Cala` S.	1718	75 Peccolo L.	723	72 Caraffini A.	772	14 Paolillo U.	2008
25 Villa A.	1695	76 Esposto V.	700	51 Castagno G.	1087	43 Paris G.	1291
26 Balestra B.	1668	77 Mazzi G.	699	53 Catalano A.	1057	88 Pasin V.	540
27 Secomandi M.	1646	78 Kastlungner H.	695	90 Cattaneo Fausto	471	67 Passardi R.	850
28 Giacobbe S.	1643	79 Cairoli G.	689	71 Clerici A.	799	32 Passarelli G.	1430
29 Monti Luca	1473	80 De Marco P.	680	23 Colombo A.	1723	93 Pavesi G.	356
30 Albertazzi A.	1460	81 Baroni B.	640	18 Colombo V.	1925	82 Pavesi U.	613
31 Beozzi A.	1440	82 Pavesi U.	613	17 Corbellini E.	1930	75 Peccolo L.	723
32 Passarelli G.	1430	83 Rasero D.	604	70 Cosimi G.	806	9 Perotti G.	2072
33 Poletti F.	1428	84 Guazzoni R.	601	19 Costa C.	1912	49 Piludu F.	1231
34 Di Vecchio G.	1425	85 Aldini L.	600	86 Costa F.	588	33 Poletti F.	1428
35 Nedialkov K.	1401	86 Costa F.	588	40 Dall'Amico P.	1316	59 Pozzi G.	996
36 Kroeger J.	1356	87 Borellini G.	586	38 Danesy E.	1347	58 Pramstraller W.	1016
37 Fontana V.	1349	88 Pasin V.	540	57 Davini G.	1017	22 Pronzati A.	1746
38 Danesy E.	1347	89 Maestri G. Sr.	479	80 De Marco P.	680	21 Pronzati M.	1809
39 Orsi G.	1338	90 Cattaneo Fausto	471	34 Di Vecchio G.	1425	83 Rasero D.	604
40 Dall'Amico P.	1316	91 Muzi E.	393	76 Esposto V.	700	61 Righini A.	965
41 Biagi M.	1315	92 Masellis L.	386	46 Fianco G.	1256	66 Riva A.	877
42 Mantica U.	1312	93 Pavesi G.	356	44 Flores P.	1268	48 Sarti E.	1234
43 Paris G.	1291	94 Lanzi A.	276	37 Fontana V.	1349	27 Secomandi M.	1646
44 Flores P.	1268	95 Incardona F.	235	4 Galetto G.	2225	16 Servilio S.	1942
45 Balzer M.	1256	96 Villa L.	188	2 Gavazzi M.	2317	63 Stefanutti S	909
46 Fianco G.	1256	97 Bellora M.	180	3 Ghiorzo S.	2238	50 Taverna A.	1163
47 Mussio R.	1234	98 Massoni G.	146	28 Giacobbe S.	1643	56 Tesserà Chiesa E.	1030
48 Sarti E.	1234	99 Miticocchio P.	132	62 Gostner T.	950	8 Urbani L.	2074
49 Piludu F.	1231	100 Budini Gattai	123	7 Gritti A.	2173	13 Vergani W.	2028
50 Taverna A.	1163	101 Actis F.	118	84 Guazzoni R.	601	25 Villa A.	1695
51 Castagno G.	1087	102 Acquaderni P.	106	95 Incardona F.	235	96 Villa L.	188

# Francoforte: la giornata volovelistica tedesca

note di PIERO P.

Ho avuto la ventura di assistere alla giornata volovelistica tedesca a Frankfurt, il 5 novembre scorso. Si trattava dell'anno della giornata «bassa», essendo biennale il grande raduno che occupa normalmente due giornate.

Con la presenza del presidente Culmann dell'AeC di Germania, del presidente del Land Assia, di un sottosegretario del Ministero federale dei trasporti, di rappresentanti della stampa, il presidente Von Podewils della Federazione Volovelistica ha fatto il punto della situazione al centenario di rappresentanti della specialità e, successivamente ha premiato gli sportivi maggiormente distinti nei vari campionati nazionali e regionali.

La flotta attuale conta 6100 aianti suddivisi tra i 100 Aeroclubs e gli oltre 1000 «Vereine» riconosciuti.

Nel Campionato di distanza sono stati volati oltre due milioni di chilometri con settemila voli degli oltre duemila partecipanti. Oltre ai vincitori, sono stati premiati (una tuta e qualche soldo) tutti i giovani partecipanti, mentre, ai Club che hanno offerto la maggior partecipazione viene assegnata una somma di denaro per la formazione di giovani volovelisti.

È stato istituito un premio intitolato ad «Hans Glöckl», riservato ai giovani.

Tra gli interventi che si sono susseguiti, da notare quello del Sottosegretario ai Trasporti, che ha tranquillizzato i volovelisti in ordine alla regolamentazione delle aree di traffico aereo,

mentre il Presidente della Regione Assia ha dato notizia di una iniziativa intesa ad alleviare il carico assicurativo agli sport più gravati, come il volo a vela, proponendo una polizza sportiva unica per tutti i generi di attività.

La rappresentante femminile Isolfe Wörderhoff ha tracciato un quadro della presenza delle donne negli sport aeronautici: oltre 3.800. Nel volo a vela la percentuale di presenza femminile è dell'8% circa e solo il 20% delle associazioni non hanno donne. Ha poi lamentato la scarsa disponibilità dei mariti a far da «squadra» alla moglie, nelle competizioni, mentre l'opposto è cosa normale (non ho capito bene cosa ha proposto per ovviare l'inconveniente).

Culmann, presidente del DAeC ha ricordato che, dei 70.000 associati, circa 40.000 sono volovelisti e che il Museo del Volo a Vela alla Wasserkuppe è stato visitato, nell'88, da 100.000 persone.

Von Podewils ha concluso ringraziando gli intervenuti, tra i quali il sottoscritto con un accenno alla «favolosa Rieti», e affermando che i volovelisti tedeschi sono soddisfatti pienamente di appartenere all'AeC di Germania e non hanno intenzioni separatiste. Anch'io, da qui, ringrazio gli amici tedeschi per l'ospitalità e le cortesie usatemi, e ringrazio Paola Harrasser, perfetta interprete.

Come vedi, Renzo, è tutto — PIÙ o meno — come da noi!

## FRIUL-VELA

*manutenzioni e riparazioni  
aianti e moto-aianti*

OFFICINA AUTORIZZATA  
R.A.I. & L.B.A. 11.B17

Via Martiri di Bologna 6  
33038 S. DANIELE DEL FRIULI (UD)



La **FRIUL-VELA**, certificata dal R.A.I. e dall'L.B.A., esegue manutenzioni e riparazioni di classe 1<sup>a</sup>, 2<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup> su aa/mm di costruzione tedesca con marche «I» e «D».

Inoltre esegue consulenze e la vendita di strumenti ed accessori per il volo.

**POLANO ROBERTO • Via Aquileia 32 • S. DANIELE DEL FRIULI (UD) • Tel. 0432/954101**



---

# V. I. P. - International Gliding Club

---

*I titoli dei giornali hanno ampiamente riportato il problema della congestione del traffico aereo in Europa durante i mesi estivi, le frequenti mancate collisioni — sebbene le relazioni di fine d'anno indichino un cielo più sicuro nel 1988, almeno da questo punto di vista — e le richieste di un più efficiente controllo di un più ampio spazio aereo. La comunità volovelistica è anche stata colpita dalla famosa, o meglio disgraziatamente famosa, NPRM 88-2, che, chiarendo, è la proposta della FAA che ha fatto scrivere a «Soaring»: «Spazio Aereo: Ingresso negato agli alianti. Vietato entrare. Tutto chiuso». La nostra libertà di passare da termica a termica, di saggiare i pendii e di salire in onda sembra essere messa in forse. L'SSA si è opposta alla proposta di nuovo regolamento della Federal Aviation Board ed ha avuto successo, insegnando con ciò a noi che stiamo da questa parte dell'oceano una interessante lezione: con uno sforzo congiunto possiamo ancora vincere, o almeno sopravvivere. Philip Wills usò le sue capacità, intelligenza ed abilità verbale per combattere tutte le limitazioni scioccamente imposte al volo a vela ai suoi tempi. L'articolo che segue è il suo indirizzo al pranzo ufficiale della associazione dei controllori del traffico aereo del 1961. Credo sarà una lettura assai interessante per tutti coloro che ancora non hanno avuto l'occasione di farla, in particolare ai lettori più giovani offre molti spunti di meditazione. A prescindere degli ovvi cambiamenti avvenuti nel mondo nei venticinque anni trascorsi da quando è stato scritto (il cielo di Londra non è più meno affollato di quello di Little Rock nell'Arkansas, mentre collisioni tra velivoli a getto ed alianti si sono già verificate: un aliante ed un A-10 si sono ad esempio urtati nel cielo tedesco qualche tempo fa), questo articolo è ancora fresco, indica una via da seguire, insegna un metodo. Non dovremmo infatti scordarci che l'istallazione a bordo del TCAS I (sistema di allarme traffico in prossimità e prevenzione collisioni) sta attendendo negli USA dietro l'angolo del novembre 1993 e che a Rieti hanno costruito una torre...*

RF

## **Il controllo del traffico aereo visto da un pilota di volo a vela**

*Devo confessare che rimasi veramente meravigliato quando proprio io venni invitato a fare un discorso a questo pranzo, e non saprei davvero dire chi è il più coraggioso di noi. Ma mi hanno assicurato che posso dire quello che voglio, e che non è necessario il mio panciotto a prova di proiettile. Il guaio è che i discorsi tenuti dopo i pranzi dovrebbero essere pieni di facezie ed amenità, ma il Controllo del traffico Aereo è un soggetto sul quale io trovo estremamente difficile essere divertente. Voi certamente conoscete la mia posizione in questo affare complicato e che fa impazzire, qual è quello di combattere per la porzione di cielo del pilota di aliante. Ma forse voi non conoscete la mia storia, così io comincerò annoiandovi un po' con quella.*

*Durante la Seconda Guerra Mondiale ero Comandante in Seconda del Trasporto Aereo Ausiliario, ed in quattro anni noi*

*Summer peak-season air-traffic congestion in Europe, frequent near-misses - in spite of end-of-the-year reports indicating a safer sky in this respect in 1988 - and the requests for larger, more effectively controlled airspace, hit the headlines in the past months.*

*The soaring community was also struck by the famous, or infamous NPRM 88-2; to clarify, the FAA's notice which prompted «Soaring» to print: «Airspace: Glider Access Denied. Shut-off! No entry!».*

*Our freedom to hop from thermal to thermal, to skim ridges and climb in waves seems to be in bad predicament.*

*SSA took action against the proposed rule and met with success.*

*This taught us over here an interesting lesson : if we join efforts and persist, we can win, or survive.*

*Philip Wills used his skill, smartness and verbal ability to fight all the meaningless limitations posed to gliding in his days.*

*The article that follows is his address to the 1961 Annual Dinner of the ATC Guild. I think it will be an extremely interesting reading for all who have not yet had the chance of doing it, in particular the younger readers. It gives many reasons to meditate.*

*Despite the obvious changes in the scenario occurred over 25 years (London's sky is no longer emptier than Little Rock's, Arkansas, and mid-air involving gliders and jets have already happened: an A-10 and a glider collided over Germany some time ago), this article is still fresh, and points the way, teaches a method.*

*We should not forget that TCAS I (Traffic Alert and Collision Avoidance System) is possibly waiting around the corner of 1993 in the US, and Rieti has got a tower...*

RF

## **Air Traffic Control in the U.K. Glider Pilot**

*I must confess I was pretty startled when I, of all people, was invited this evening to come and make a speech, and I don't know who is the braver of us. But I have been assured I can say what I like, and need not bring my bullet-proof waistcoat, so here goes. The trouble is that after-dinner speeches should by rights be full of fun, and Air Traffic Control is a subject on which I find it singularly difficult to be amusing.*

*You no doubt know my own position in this complicated and maddening business, as fighting for the glider pilot's share of the air. But you may not know my history, so I will start off by boring you with a bit of that.*

*During the war I was Second in Command of Air Transport Auxiliary, and in four years we ferried over 400,000 aircraft of all shapes and sizes, in all weathers, without radio or navigational aids of any kind, and without collisions. At one*

*trasportammo in volo oltre 400.000 aeroplani di tutte le forme e dimensioni, con qualsiasi tempo, senza radio od aiuti alla navigazione, e senza collisioni. A quei tempi, per notti e notti si potevano udire 1.000 aerei sulla sola Londra, metà dei quali cercava di trovare l'altra metà e di abbattearla, mentre a terra dei volenterosi ragazzi sparavano indiscriminatamente nel gruppo 30.000 colpi per notte.*

*Nessuna collisione né con gli aerei, né con i proiettili. Allora veramente i nostri cieli erano «sovraffollati». Oggi noi usiamo questa maligna parola se abbiamo più di quattro aeroplani nell'intero corridoio aereo tra Londra e Manchester.*

*Dopo il Trasporto Aereo Ausiliario, io seguii il mio capo, Gerard d'Erlanger, presso una impresa di recente formazione: la BRITISH EUROPEAN AIRWAYS, che per un breve periodo consistette in lui, me e due segretarie, tutti guazzanti in un mare di circa 30.000 lettere ancora in fase.*

*In una delle prime riunioni a cui partecipai, al Ministero dell'Aviazione, mi vennero messi davanti gli schizzi del Viscount e mi venne chiesto se la B.E.A. lo volesse. A quei tempi noi non avevamo un Consiglio e quindi io dissi di sì. Dei due anni seguenti, uno dei miei più vividi ricordi è quello di un ufficio del Ministero con due uomini preposti all'impianto antincendio da installarsi sull'aeroplano. I due uomini in questione erano indubbiamente degli ottimi elementi, onesti, lavoratori e tecnicamente competenti. Ma divenne ben presto evidente che per essi il Viscount era semplicemente un veicolo disegnato per portare l'ultimo grido in fatto di prevenzione ed estinzione degli incendi. Quando facemmo loro notare che portando tutto quello che essi volevano non sarebbe rimasto posto per i passeggeri, essi persero ogni interesse alla cosa.*

*Ho raccontato questa storia perchè, girando negli ultimi anni, nel labirinto dei corridoi ministeriali di riunione in riunione, sempre sul Controllo del Traffico Aereo, un sospetto mi ha attraversato la mente, e cioè che questi due individui abbiano messo radici nella vostra Sezione. Molte volte, in fondo ad un corridoio mi è parso di vedere due figure che sembravano le loro. Giravano dietro un angolo, li ho inseguiti, ma senza successo. Eppure...*

*Se è così, questa volta hanno trionfato, perchè l'equipaggiamento radio necessario per chiunque desideri svolazzare liberamente nella nostra piccola Isola, oggi, costa più di un piccolo aereo ed in ogni modo non si riesce nemmeno a farcelo stare dentro. Difatti oggi non vi sono praticamente nel Paese aerei leggeri privati.*

*Devo confessare che mi dispiace per voi e spero che a voi dispiaccia per noi. Da voi ci si attende che vi prendiate la responsabilità della prevenzione delle collisioni in volo, ma, con l'eccezione della zona di Londra, vi si danno equipaggiamenti da età della pietra, che rendono possibile il vostro compito solo imponendo delle restrizioni che tengono il cielo così vuoto che, in effetti, se un domani il vostro compito fosse rovesciato, e voi doveste tentare di creare delle collisioni, l'espressione più comune che si sentirebbe nelle torri di controllo sarebbe: «Accidenti! L'ho mancato ancora!».*

*Come già avrete molte volte udito, l'Aeroporto di Londra è recentemente disceso nella lista degli aeroporti di maggior traffico dal 41° posto, e cioè dopo Little Rock, Arkansas, all'umiliante 83°, dopo Charleston, Carolina. Il traffico complessivo riunito assieme di tutti gli aeroporti inglesi è inferiore a quello di Chicago, dove le restrizioni sono meno severe di quelle imposte a Londra, ed ancora meno severe di quelle imposte in quel Sahara Aereo che è la Zona di Controllo di Manchester.*

*Sfortunatamente l'equipaggiamento oggi in uso presenta una impressione totalmente falsa del rischio. Alla radio, voi ed i piloti udite una confusione di voci che suona assolutamente spaventevole, finchè uno non guardi fuori dalla finestra e non riesca a vedere un aeroplano in tutto il cielo. Sui vostri schermi radar voi vedete due puntini, la cui scala è enormemente esagerata, che apparentemente sembrano in collisione, ma nella*

time, with everyone else round London, night after night we would hear 1,000 aircraft over London alone, half trying to find the other half and shoot it down, with earnest chaps, on the ground indiscriminately pumping 30,000 shells a night up into the lot. No collisions, either with aircraft or shells. Then indeed our skies were «overcrowded». Nowadays we use this damnably maligned word if we have more than four aircraft in the whole corridor between London and Manchester.

After A.T.A. I followed my boss, Gerard d'Erlanger, to the newly-formed B.E.A., which for a short time consisted of him and me and our two secretaries, peering over the top of a pile of 30.000 unopened letters in two rooms in Berkeley Square.

At one of the first meetings I went to at the Ministry of Aircraft Production, I was presented with the broad outlines of the Viscount, and asked if B.E.A. wanted it.

At that time we were unencumbered with anything like a Board, and I gave instructions to proceed. Over the subsequent two years, one of my vivid memories is of a two-man department in the Ministry responsible for — shall we say? — the firefighting equipment to be installed in the aeroplane. The two men concerned were splendid chaps in nearly every way — honest, hard-working and technically competent. But it became evident that to them the Viscount was simply a vehicle designed to carry the last word in fire prevention and extinguishing gear, and when we pointed out that to carry all they required would leave no room for any passengers they were profoundly disinterested. A suspicion crept in that perhaps they couldn't see the wood for the trees.

I have told this story because, over the last few years, as I have plodded my way along the labyrinthine Ministerial corridors from A.T.C. meeting to A.T.C. meeting, a suspicion has in turn crept in that these two chaps may have come to rest in your department. Several times, at the far end of a long corridor, I have seen two backs turning the corner very like theirs. I have come in at a door at one end of a room to see another closing at the other end with the same two backs seen through the diminishing crack of the door. Could it be...?

If I am right, they have this time triumphed, because the radio equipment necessary to anyone wishing to fly around freely in our small island to-day costs more than a light aeroplane itself, and can't be got in anyway. So there are virtually no privately-owned light aircraft in this country.

I must confess I feel sorry for you folk, and I hope you feel sorry for us. You are expected to bear the responsibility for the prevention of collisions in the air but, with the possible exception of the London Zone, are given stone-age equipment which only makes it possible to do so by imposing restrictions which have kept the air so empty that, in fact, if your duties were tomorrow reversed, and you had to try to create collisions, the commonest expletive coming out of control towers would be: «Damn! Missed again!».

As you are no doubt told *ad nauseam*, London Airport has recently descended from 41st in the list of busiest airports, after Little Rock, Arkansas, to the undistinguished place of 83rd, after Charleston, Carolina. All the traffic handled by all airports together in the U.K. is less than that handled by Chicago, where the restrictions are less severe than those imposed in London, and even less, God help us, than those imposed in that aerial Sahara, the Manchester Control Zone.

Unfortunately the equipment used presents an absolutely false impression of the risk. On the radio, you and the pilots hear a jumble of voices which sounds absolutely frightful unless someone peers out of the window and can't see an aeroplane in the sky from horizon to horizon.

On your screens you see two blips, immensely exaggerated in scale, apparently about to collide, but in fact the two real aircraft never get within miles of each other.

Whilst your radio and your radar screens are indeed overcrowded, the actual sky remains as vast and as empty as ever. So please don't come to believe your absurdly inadequate

realità i due veri aeroplani sono lontani molte miglia l'uno dall'altro. Mentre le vostre radio ed i vostri radar sono effettivamente sovrappollati, il vero cielo rimane grande e vuoto come sempre. Quindi, per favore, non state lì a credere ciecamente nei vostri strumenti assurdamente inadeguati, ignorando la realtà che è l'unica che conti, e cioè che nei sedici anni dalla fine della guerra vi sono state solamente due collisioni tra apparecchi di linea, mentre c'erano altri aerei che volavano a casaccio non sotto coordinato controllo nello stesso spazio; è veramente difficile credere che anche il più perfetto sistema avrebbe migliorato quel primato. Quello che un più perfezionato sistema avrebbe fatto sarebbe stato di eguagliare il primato con dieci, venti o anche cinquanta volte quel volume di traffico. I nostri padroni hanno cercato di rimpiazzare quello che vi manca in attrezzature con restrizioni sullo spazio aereo; ma guardate un po' che cosa abbiamo perso! Negli Stati Uniti d'America ci sono più di centomila aerei leggeri che volano allegramente.

La Francia è punteggiata di aeroporti pieni di aeroplanetti; mentre noi ne abbiamo circa 500 in tutto, e per la maggior parte vecchi. Un movimento di cui fummo i pionieri trent'anni fa è andato interamente perso a favore di altre nazioni, l'industria, i piloti, l'entusiasmo e ciò che ne consegue.

Io non voglio esagerare il mio caso. Noi ammettiamo che nella Zona di Controllo di Londra vi è un traffico, in mezzo al quale gli alianti sarebbero fuori posto, e benchè fino allo scorso marzo noi vi volassimo in VRF in perfetta sicurezza, abbiamo accettato volenterosamente la nostra esclusione. Ma non pensiamo neanche lontanamente che questo si debba applicare altrove nello spazio aereo inglese con la attuale patetica densità di traffico.

Per lunghi anni ci è stato ripetuto che non vi sarebbero state le infrastrutture per l'aviazione leggera, finchè non fossero presenti gli aerei che mostrassero che esse erano necessarie.

Questo è esattamente come dire che non si fanno le strade finchè non ci siano le automobili che le percorrano. Se noi vogliamo piantare saldamente l'aviazione nella seconda metà del ventesimo secolo, dobbiamo installare moderne attrezzature di controllo, e finchè non le installiamo, noi dobbiamo essere liberi di volare, quando mostriamo coi fatti che non siamo di pericolo per alcuno.

C'è una curiosa Legge di Natura che si chiama la Legge di Wills. Questa dice che LA SEVERITÀ DEL CONTROLLO DEL TRAFFICO AEREO È INVERSAMENTE PROPORZIONALE ALLA DENSITÀ DEL TRAFFICO. In un aeroporto sull'isola di Outer Uist, il martedì, prima che l'aereo settimanale arrivi, il Controllore si alza presto, si precipita all'aeroporto e mette a terra tutti i gabbiani due ore prima dell'orario stimato di arrivo. In Nuova Zelanda, dove c'è una sola aerovia ed una manciata di aeroplani, il volo in nube è proibito senza radio, su tutta l'estensione delle due Isole. L'area proibita attorno a Salisbury, Rhodesia, è enorme, e così è quella della Zona di Controllo di Manchester, che è in permanente IFR. Londra, con un traffico venti volte superiore, per lo meno ha una zona più piccola di quella di Manchester. Ma quando si va veramente in posti affollati come Little Rock, Arkansas, si può arrivare senza preavviso, ed atterrare con il segnale verde della torre.

Naturalmente vi potrebbe essere una collisione tra un aliante ed un apparecchio di linea, come ve ne potrebbe essere una tra un meteorite ed un apparecchio di linea, ma il fatto è che non ve n'è mai stata una, e nemmeno «quasi» una, in tutto il mondo. Quando il traffico scende al di sotto di una certa densità, sembra quasi certamente vero che il Controllo debba aumentare il rischio di collisione: cioè il rischio dell'errore umano è più grande del caso, e qui noi arriviamo ad uno dei punti chiave del problema. Si preferiscono due incidenti per cui poi si possa biasimare qualcuno, ad uno solo per cui si possa poi biasimare solamente il Buon Dio?

Ma se il quadro dell'aviazione leggera è scuro, nel volo a vela è il contrario. Perchè noi siamo una banda di fanatici entusiasti, ma con un forte senso di responsabilità e di autodisciplina;

instruments, and ignore the hard *fact* — the only thing that matters — that in the 16 years since the war there have been only two collisions involving airliners, although we have had aircraft under different and unco-ordinated controls flying through each other's systems in a nearly random way; and it is hard to believe that even the most sophisticated system could have bettered that record. What a sophisticated system *could* have done would have been to equal it with ten, twenty, or even fifty times the volume of traffic.

What you have lacked in equipment, our joint masters have tried to replace by restrictions on the use of the air, and look what we have lost! In the United States we see over 100,000 small aircraft flying happily around. France is dotted with airfields stiff with small aeroplanes; whilst here we have about 500 all told, mostly completely obsolete. A movement which we pioneered in the late 'twenties has been entirely lost to other nations, the industry, the pilots, the enthusiasm and all that goes with it.

I don't want to exaggerate my case. We do admit that in the London Control Zone there is a perceptible dribble of traffic, amongst which gliders would be out of place, and although up to last March we flew around in it in V.F.R. in perfect safety, we have willingly accepted our exclusion from it. But we do not believe for one moment that this applies anywhere else in the U.K. airspace with the present pathetic traffic densities.

For years we were told that we couldn't have the facilities for small aircraft until the aeroplanes were there to show that they were needed. This is exactly like saying you can't have roads until you have the motorcars needing them. If we are to drag ourselves screaming into the second half of the twentieth century in aviation, we *must* instal modern A.T.C. equipment, and until we do we *must* be left freedom to fly, so long as we show by the *facts* that we are hazarding no one else.

There is a curious law of Nature called Will's law. This states that *the severity of Air Traffic Control varies in inverse proportion to traffic density*. At an airfield in Outer Uist, on Tuesday before the weekly aeroplane arrives the Controller gets up early, bolts his breakfast, tears out to the airfield, and grounds all the seagulls two hours before its E.T.A. In New Zealand, where there is one airway and a handful of aircraft, cloud-flying is forbidden without radio throughout the length and breadth of both Islands. The restricted area round Salisbury, Rhodesia, is vast, so is the Manchester Control Zone, which has permanent I.F.R. to boot. London, with perhaps twenty times the traffic, has at least a smaller Zone than Manchester. When we come to busy places like Little Rock, you can (or could, when last heard of) arrive unannounced and land on a green light from the control tower.

Of course there *could* be a collision between a glider and an airliner — there could be one between a meteorite and an airliner — but the *fact* is that there never *has* been one, or even nearly one, anywhere in the world. When traffic drops below a certain density, it seems almost certainly true that control must *increase* collision risk — i.e. the risk of human error is greater than the random one, and here we come to one of the nubs of the problem. Would people prefer, say, two accidents for which they can afterwards blame someone, to one for which they could blame only God?

But if the picture regarding light powered flying is dark, with only a dim light ahead at the end of a long tunnel, in Gliding it is so far the reverse. Because we are a band of fanatical enthusiasts, but with a strong sense of responsibility and self-discipline, we have battled away over the past 15 years and managed so far to retain a degree of freedom which has enabled us to become the leading gliding nation in the world. In every World Championship since 1952 a British pilot or a British sailplane, or both, have won first or second place. Without government subsidy or support for prototype expenses or the like, British sailplanes have been exported to over 30 countries, and 30% of our production is exported. Two British sailplanes are the only British aircraft ever to have been sold to the Soviet

*abbiamo combattuto per quindici anni e siamo riusciti finora a conservare un grado di libertà che ci ha consentito di divenire la nazione più volovelistica del mondo. In tutti i Campionati Mondiali dal 1952 un pilota inglese od un aliante inglese, o ambedue, hanno ottenuto il primo od il secondo posto. Senza alcun sussidio governativo gli alianti inglesi sono stati esportati in oltre trenta Paesi, ed il 30% della nostra produzione è avviata all'estero. Due nostri alianti sono gli unici aerei inglesi ad essere mai stati venduti all'Unione Sovietica.*

*Questo, quindi, è un sommario schizzo del nostro caso, ed ho ragione di credere che molti di voi sono in gran parte d'accordo, ed invero alcuni di voi sono fanatici volovelisti essi stessi; e allora lasciateci stare, così che noi possiamo continuare ad essere ancora uno dei rami dell'aviazione in cui la Gran Bretagna è in testa nel mondo.*

PHILIP WILLS

## **Commissione Internazionale di Volo a Vela La «Classe Mondiale»**

*La commissione internazionale del volo a vela (CIVV), della FAI, ha avviato un'importante iniziativa: la creazione di una nuova classe di alianti monotipo la cosiddetta «classe mondiale», che andrà ad aggiungersi alle classi attualmente presenti nei campionati (standard, 15-metri e libera).*

*Per la prima volta, una classe monotipo verrà inserita nelle competizioni volovelistiche, mentre le attuali classi, definite da specifiche generali, mettono insieme alianti spesso di caratteristiche e prestazioni assai diverse.*

*Una simile iniziativa era stata lanciata 50 anni fa, quando il volo a vela era stato assai prossimo a diventare uno sport olimpico.*

*La guerra aveva interrotto tale sforzo. In ogni caso l'iniziativa era stata lanciata, era stata annunciata una competizione tra prototipi e cinque di tali macchine erano state confrontate a terra ed in volo (Sezze Romano, Italia, febbraio 1939). L'aliante tedesco Meise era stato infine scelto.*

*La attuale iniziativa IGC dovrebbe seguire linee simili.*

*L'obiettivo primario è l'ottenimento di una misura «pura» delle capacità del pilota, dando ad ogni pilota che gareggia nella «classe mondiale» un aliante dello stesso tipo. È intenzione dell'IGC che tale aliante risulti adatto anche per i seguenti scopi: utilizzo nei club e da parte dei proprietari privati, per l'addestramento, compresi i primi voli da solista, per l'ottenimento delle insegne sportive e per la realizzazione partendo da scatola di montaggio.*

*Le specifiche di base sono:*

*Basso costo*

*Sicurezza*

*Facilità di maneggio al suolo ed in volo.*

*Le prestazioni non devono necessariamente essere elevate. Si prescrive un'efficienza massima non inferiore a 30 ed una velocità minima di discesa di non più di 0,75/ms.*

*Prestazioni molto più elevate di questi valori minimi non sono considerate essenziali quanto un costo inferiore, caratteristiche di volo più sicure, maneggio più agevole a terra ed in volo.*

*La velocità di stallo non dovrebbe superare i 65 Km/h.*

*Due persone dovrebbero essere sufficienti per il montaggio e lo smontaggio.*

*Non si specifica un limite di apertura alare. In ogni caso, un compromesso tra requisiti spesso contrastanti dovrebbe portare ad una apertura alare dell'ordine di 12, 15 metri.*

*Tale aliante dovrebbe contribuire a diffondere il volo a vela nel mondo in due modi: introducendolo dove ancora non esiste ed espandendo l'attività ove già esiste, attraendo più persone, in particolare tra i giovani.*

*L'ispirazione per l'iniziativa dell'IDG è originata da un documento presentato al congresso OSTIV del 1987 da Paul A.*

Union.

This, therefore, is an outline of our case — and I have reason to believe that many of you agree with much of it: indeed some of you are gliding fanatics yourselves — our case to be left alone, so that we can go on being one of the fields of aviation in which Britain leads the world.

PHILIP WILLS

## **International Gliding Commission The «World Class»**

The International Gliding Commission (CIVV) of F.A.I. has started an important initiative: to create a new one-design glider Class, the «World Class», to be added to the existing FAI World Championship Classes (the Standard, 15-metre and Open Classes).

For the first time a one-design class would be introduced in gliding competitions, whereas the existing classes, defined by means of general specifications, put together gliders often quite different in characteristics and performance.

A similar initiative was started 50 years ago, when gliding was very close to become an Olympic sport. The war blocked the realization of this effort. However, the initiative was launched, a prototype competition was announced, five prototypes were compared on the ground and in flight (Sezze Romano, Italy, Feb. 1939). The German «Meise» was finally selected.

The current IGC initiative should follow similar lines. The primary objective is to allow a pure measure of the pilot's skill, providing each pilot competing in the «World Class» with a glider of the same type. It is the intention of IGC that the new glider should be also suitable: for use in clubs and by private owners; for training (including early solo flights); for the achievement of badges and for construction from kits.

The basic specifications are:

*low cost,*

*safety,*

*ease of handling on the ground  
and in flight.*

The performance need not be very high. A best glide ratio of not less than 30 and a minimum sinking speed of not more than 0.75 m/s are specified.

A much better performance than these minimums will not be considered so essential as a *lower cost*, safer flight characteristics, easier handling on the ground and in flight.

The stall speed should not exceed 65 km/h.

Rigging and de-rigging by two persons should be possible.

No limit of wing span is specified. However, the necessary compromise between the often conflicting requirements should lead to a wing span in the range of 12 to 15 metre.

Such a glider should help to expand gliding worldwide in two ways: by introducing gliding where it does not exist now; and by expanding gliding activity where it does exist, by attracting more people, young people in particular.

The inspiration for the IGC initiative is to be found in a paper presented at the OSTIV Congress 1987 by the well known American glider designer and manufacturer Paul A. Schweizer, stating the strong need of a simple low cost glider for the development of gliding. Similar ideas were expressed by Gary

*Schweitzer, il noto progettista e costruttore di alianti americano. Questo documento sottolineava la grande necessità di un aliante semplice e di basso costo. Idee simili vennero avanzate in passato da Gary Sunderland (Australia, 1981), Leonardo Brigliadori (Italia, 1986), Miguel Conde (Argentina, 1987). Il «Sottocomitato per gli Obiettivi relativi ai Campionati» dell'IDG, presieduto dal vice-presidente dell'IDG Tor Johannessen (Norvegia), prese in considerazione tali suggerimenti e dopo due riunioni, avvenute nel settembre e nel dicembre del 1987, emise un documento che proponeva l'aliante mono-tipo di classe mondiale ed una eventuale procedura da eseguire per giungere alla sua realizzazione.*

*La riunione del marzo 1988 a Vienna, presieduta da Williams S. Ivans (USA), discusse ed approvò la proposta in linea di principio e decise di avviare l'attività di definizione delle specifiche tecniche sulle quali l'aliante di classe mondiale avrebbe dovuto basarsi.*

*Un gruppo di esperti, coordinato dal vice-presidente dell'IDG Piero Morelli (Italia), elaborò, con scambi di corrispondenza ed in due riunioni tenutesi il 10 ed 11 settembre ed il 20 ottobre 1988, una bozza di specifica che conteneva una serie di requisiti e raccomandazioni relativi agli aspetti di sicurezza, costo, prestazioni ed operativi da tenere presenti nella progettazione del nuovo aliante. I requisiti più significativi sono stati riportati più sopra.*

*Tali proposte di specifica tecnica sono state approvate con poche modifiche durante la più recente riunione IDG di Londra (21 e 22 ottobre 1988). Nel contempo, venne deciso di compiere un ulteriore passo: un gruppo di persone qualificate venne incaricato di studiare gli aspetti tecnici, legali, economici ed amministrativi collegati con la competizione tra i prototipi e con la conseguente produzione del progetto vincente in modo da rendere possibile l'annuncio della competizione e la contemporanea emissione delle regole e delle procedure applicabili in occasione della prossima riunione dell'IDG (Parigi, 17 e 18 marzo 1989).*

*Il confronto tra i prototipi a terra ed in volo e la successiva selezione del progetto vincente dovrebbe verificarsi due anni dopo l'annuncio della competizione.*

*Dopo la scelta, i disegni e la documentazione relativi al nuovo progetto dovrebbero essere resi disponibili per i produttori di qualsiasi paese intenzionati a produrre l'aliante, assemblato o in kit di montaggio.*

*A tale punto, l'IDG annuncerà campionati mondiali e o continentali per la classe mondiale; tale mossa dovrebbe essere di stimolo per la produzione e l'utilizzo del nuovo aliante, come le esperienze passate hanno chiaramente dimostrato.*

*(Trasmesso da Piero Morelli per conto del presidente dell'IDG William S. Ivans).  
20 novembre 1988*

## **MEMO**

*Raccomandiamo ai Delegati CIVV di voler rispondere al questionario inviato loro unitamente al n. 190 di VOLO A VELA.*

*Le risposte ci consentiranno di fare un quadro delle prescrizioni sanitarie adottate nel mondo per il conseguimento del brevetto, e di ciò sarà nostra premura curarne la pubblicazione. Con il nostro anticipato grazie.*

LS

## **IL SECONDO**

### **«RALLYE DEI CUMULI»**

**Aperto agli alianti ed ai motoalianti con motore retrabile**

*Il Rally si svolgerà dal 1° luglio al 13 luglio e porterà piloti di tutta Europa da Parigi a Palma del Rio.*

Sunderland (Australia, 1981), Leonardo Brigliadori (Italia, 1986), Miguel Conde (Argentina, 1987).

An IGC «Sub-committee for Championships Objectives», led by IGC Vice President Tor Johannessen (Norway) took these suggestions into consideration and, after two meetings in Sept. and Dec. 1987, issued a document proposing the new one-design «World Class» and a possible procedure to follow in order to attain this objective.

The IGC meeting in Vienna in March 1988, under the chairmanship of William S. Ivans (USA), discussed and approved the proposal in principle and decided to start with the definition of «Technical Specifications» upon which the design of the «World Class» glider should be based.

A group of experts, coordinated by IGC Vice President Piero Morelli (Italy), by correspondence and in two meetings on Sept. 10 & 11 and Oct. 20, 1988, worked out a draft «Technical Specifications» containing a set of requirements and recommendations covering the safety, cost, performance and operational aspects to be taken into consideration in the new glider's design. The more significant requirements have been mentioned above.

These proposed «Technical Specifications» have been approved with a few modifications in the last IGC meeting in London on October 21 & 22, 1988. At the same time a further step was decided: a group of qualified persons will study the technical, legal, economic and administrative aspects associated with the prototype competition and the ensuing production of the winning design, so that the next IGC meeting (Paris, March 17 & 18, 1989) is able to announce the competition and, at the same time, to issue the relevant rules and procedures.

The comparison of the prototypes on the ground and in flight and the ensuing selection of the winning design is planned to take place two years after the announcement of the technical competition.

Thereafter, the drawings and documentation of the winning design should be made available to any manufacturer of any country willing to produce the glider in a completed form or in kits.

At this stage IGC will announce World and/or Continental Championships for the new Class, an important move which should stimulate the production and use of the new glider, as past experience has clearly shown.

*(Transmitted by Piero Morelli on behalf of IGC President William S. Ivans).  
November 20, 1988*

## **REMINDER**

We would like to ask to the CIVV delegates to fill in the questionnaire they will find in their copy of VOLO A VELA No. 190.

Your replies will enable us to prepare an international summary of the rules applicable to the physical check required before being allowed to get a Gliding Licence, if any. The summary will be published as soon as a sufficient amount of data is collected. Thank you in advance.

LS

## **THE SECOND**

### **«RALLYE DES CUMULUS»**

**Open to gliders and self-launching/self-sustaining sailplanes**

This Rally will take place from the 1st to the 13th July and will bring pilots from all over Europe from Paris to Palma del Rio.

*Comprenderà una tappa di trasferimento (1 luglio) da Parigi a Oloron Sainte Marie, ai piedi dei Pirenei, un prologo sui Pirenei (3 luglio) e cinque voli di gara:*

*4 luglio: Oloron Sainte Marie - Lerida (205 km)  
6 luglio: Lerida - Castellon la Plana (180 Km)  
10 luglio: Beas de Segura - Mora (Toledo) (170 Km)  
12 luglio: Mora - Palma del Rio (250 Km).*

*In ciascun aeroporto di tappa sarà effettuata un'altra prova, per la quale si applicheranno le regole FAI.*

*Saranno assegnati un handicap agli alianti e punti di penalizzazione ai piloti che utilizzano il motore o che atterrano fuori campo.*

*La premiazione si svolgerà il 13 luglio.*

*Dovrebbe essere garantita la presenza di parecchi rappresentanti della stampa e della televisione.*

*Daremo informazioni aggiuntive se ne riceveremo. I piloti interessati dovrebbero contattare la rivista «Vol à Voile».*

*(AVIASPORT - 59, av. Aristide-Briand  
F 93190 LIVRY-GARGAN - FRANCIA)*

## **I GIOCHI DEI VETERANI DECOLLANO! Seconda edizione, 22 luglio - 6 agosto 1989**

— Riassunto del comunicato stampa

*I Giochi Mondiali dei Veterani saranno un evento internazionale dedicato al crescente numero di persone che preferiscono una vita attiva al riposo sul sofà di casa aspettando di «diventare vecchi con grazia».*

*Il motto dei giochi è «Lo sport per la vita».*

*Sia vecchie stelle dello sport che persone che vogliono mantenersi in forma sono invitati a partecipare. Le aspettative indicano un numero di partecipanti tra 15.000 e 20.000. A tutt'oggi sono state ricevute oltre 6.000 adesioni.*

*I Giochi precedenti si sono tenuti a Toronto nel 1985; in futuro i Giochi si svolgeranno ogni 4 anni nell'anno successivo alle Olimpiadi. Parecchie città della Nuova Zelanda e dell'Australia hanno già manifestato l'intenzione di ospitare i Giochi del 1993.*

*I Giochi sono organizzati da tre città dello Jutland: Herning, Aalborg e Aarhus. La federazione degli sport danese e le tre città attendono di poter dare il benvenuto ai partecipanti, mentre l'erede al trono danese, il principe Frederik, ha accettato di patrocinarli.*

*Il volo a vela, il paracadutismo ed il volo in deltaplano saranno tra le discipline in gara.*

*Per quanto riguarda gli sport dell'aria, sono tuttora disponibili alcuni posti, sebbene sia stato necessario limitare il numero dei partecipanti: ad esempio, saranno ammessi alla gara circa 60 alianti.*

*Le competizioni di volo a vela saranno organizzate dalla federazione volovelistica danese. Le gare si svolgeranno dal 25 luglio al 4 agosto 1989. Il periodo di allenamento sarà tra il 18 ed il 24 luglio.*

*Età minima per partecipare: 45 anni al 25 luglio 1989.*

*Le gare si svolgeranno secondo le regole FAI in tutte le discipline CIVV: 15 metri, standard, club, biposto, libera e motoalianti.*

*L'iscrizione è come singoli. I partecipanti devono disporre del proprio equipaggiamento personale, gli alianti possono essere noleggiati.*

*Tasse: tassa per il volo a vela: 900 corone danesi, escluso il traino. Tassa di iscrizione ai giochi 500 corone danesi.*

*Informazioni presso: WORLD MASTER GAMES:  
VESTERGADE 481 8000 AARHUS, DANIMARCA*

It will include a «ferry leg» (July 1st) from Paris to Oloron Sainte Marie, at the foot of the Pyrenees, a prologue over the Pyrenees (July 3rd) and five contest flights:

Oloron Sainte Marie - Lerida (205 km, July 4th)  
Lerida - Castellon La Plana (180 km, July 6th)  
Castellon - Beas De Segura (320 km, July 8th)  
Beas - Mora (Toledo) (170 km, July 10th)  
Mora - Palma Del Rio (250 km, July 12th).

At each stop, additional trials will be flown according to the rules of the FAI Sporting Code.

The gliders will be given a handicap and penalties will be imposed on pilots who use their motor or outland.

Prize giving will be on July 13th a fairly large media coverage is envisaged.

We will give additional information if they are received, but all the interested pilots should contact «Vol à Voile» magazine.

(AVIASPORT - 59, av. Aristide-Briand  
F 93190 LIVRY-GARGAN - FRANCE)

## **THE WORLD MASTER GAMES TAKE OFF!**

**2nd Edition, July 22 thru August 6, 1989**

— Summary of press release

The World Masters Games will be an international event for the rapidly increasing number of people electing an active life to an idle everyday on the homely couch while «growing old with grace».

The motto of the games is «Sport for Life».

Both former sport stars and keep-fitters are invited to participate in the Games which are open to all. The World Masters Games are expected to attract 15,000 to 20,000 participants. At this point more than 6,000 registrations from 126 nations have already been received.

The previous Games were staged in Toronto in 1985, in the future the Games will be taking place every fourth year after the Olympic Games. Several cities in New Zealand and Australia have already expressed the wish to host the Games in 1993.

The Games are organized by three cities in Jutland: Herning, Aalborg and Aarhus. The Danish Sports Federation and the three cities are looking forward to welcoming the participants. The heir to the Danish Throne, His Royal Highness Crown Prince Frederik has consented to become patron of the Games. Gliders, parachutists and hang-gliders will also be participating in the event.

For the air sports there is still a number of vacant places, although it has been necessary to place a limit on the number of competitors: approximately 60 gliders will for instance be given the possibility to participate.

The gliding competitions will be organized by the Danish Gliding Federation. The competitions will take place from July 25 - August 4, 1989. The practice period will be July 18 - July 24. Minimum age: 45 years by July 25, 1989.

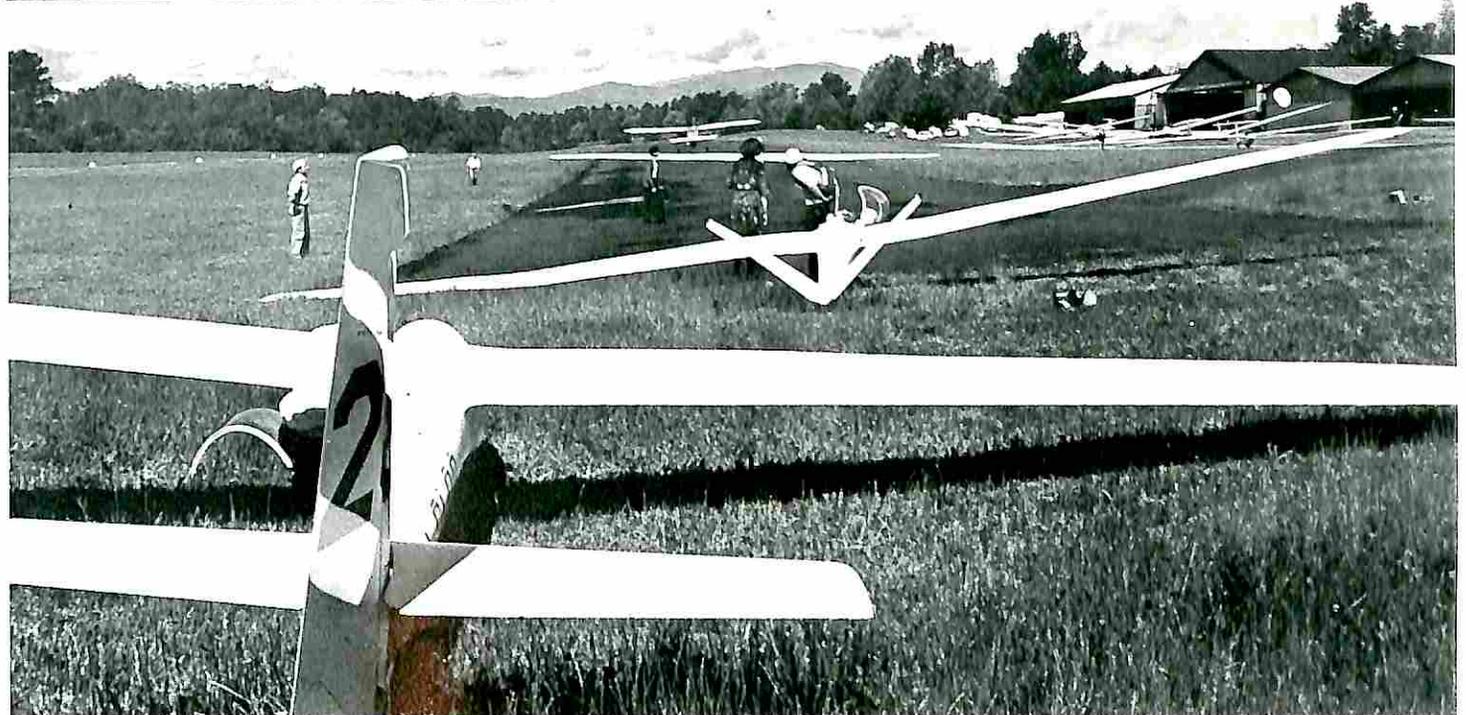
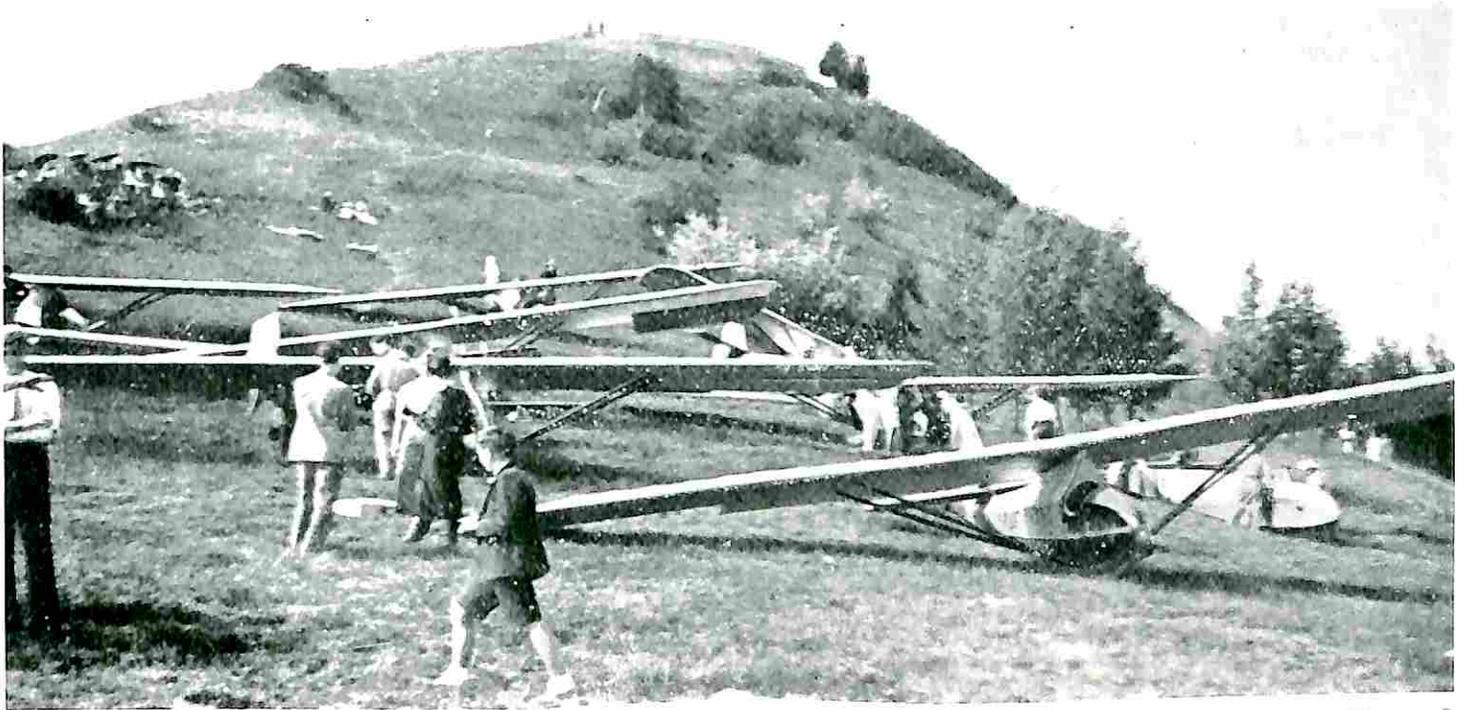
The gliding competitions will take place according to the FAI rules in all CIVV disciplines: 15 m, standard, club, twin-seater, open and motor gliders.

Registration as individual. The participants must bring along their own gear. Gliders may be rented.

Fees: Gliding fee DKK 900 excluding aero-tow. World Masters Games fee: DKK 500 per participant.

Information: WORLD MASTERS GAMES:  
VESTERGADE 481, 8000 AARHUS - DANMARK.

# ***Oltre cinquant'anni di volo a vela***



**A.V.A.L.**  
**Aeroclub Volovelistico Alta Lombardia**  
**VARESE - Calcinate del Pesce**

EP

moda maglia

PUGNETTI - Uggiate (Como) - tel. 031/948702

# 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

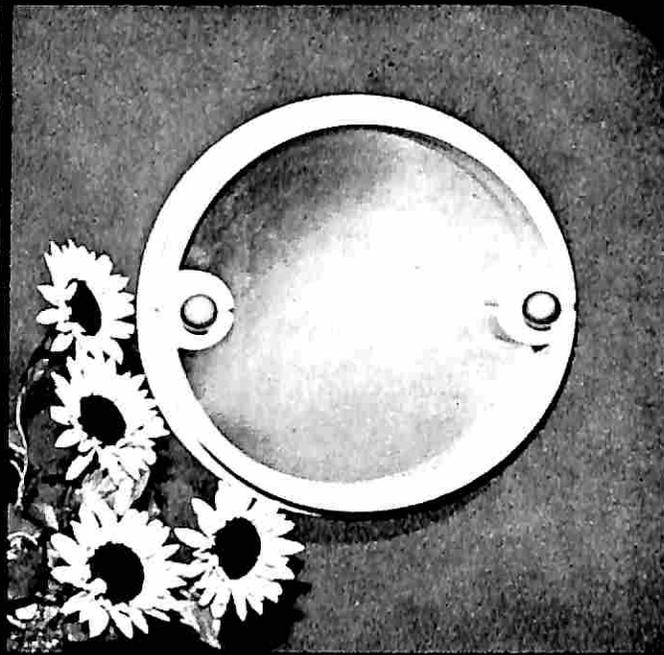
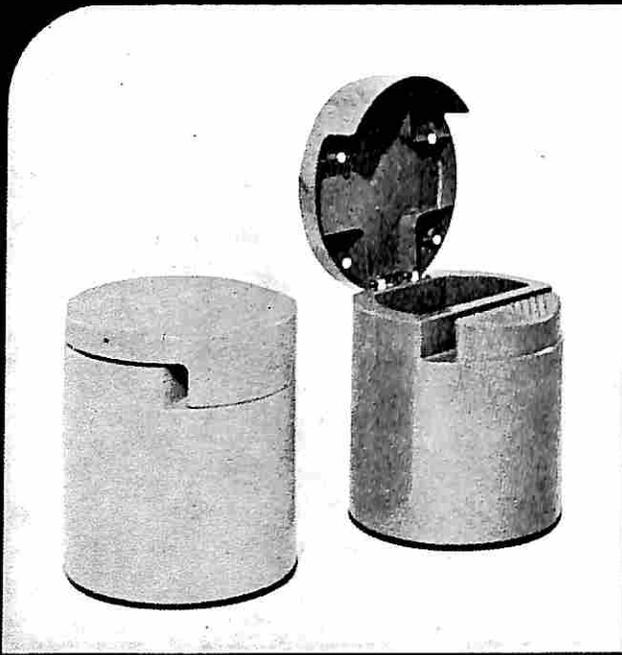
# inda

**INDUSTRIA NAZIONALE DEGLI ACCESSORI  
S.p.A.**

*nel bagno  
accessori necessari*

Sede:

21032 CARAVATE (Varese) - Italia  
telefono (332) 601151  
telex 380481 INDACC  
telefax (332) 603117



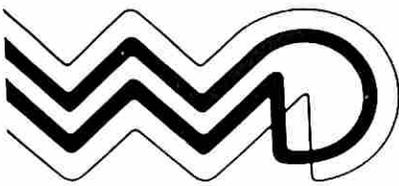
# coordinati per bagno

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



Walter Dittel GmbH  
Luftfahrtgerätebau

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

AG

GRITTI SPA

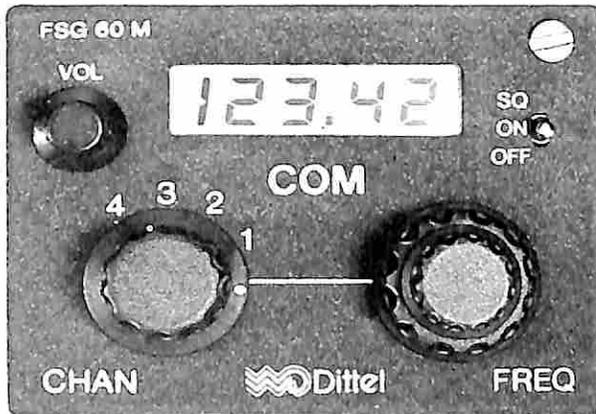
I-39100 BOLZANO/BOZEN

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.

# G. GIUSTI

21013 GALLARATE (Va)

Via Torino, 8 - Telefono (0331) 781.368

CONCESSIONARIO:

Batterie dryfit



Sonnenschein

COMPONENTI ELETTRONICI



*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)

## Si avvicinano i Campionati Mondiali

*I Campionati Mondiali di Wiener-Neustadt si avvicinano a grandi passi (seconda e terza decade di maggio) e c'è grande fermento in tutto il mondo volovelistico.*

*I timori e le preoccupazioni riguardanti l'organizzazione, tanto criticata nella prova generale dei premondiali dell'anno scorso, sono fortunatamente svaniti con il cambio completo dell'equipaggio. Il nuovo gruppo, con a testa Loidolt, che aveva diretto con competenza e signorilità le gare del 1987, comprende anche, nella posizione di vice, altri due personaggi di indubbia esperienza: l'a noi ben noto Max Faber ed il meteorologo Trimmel, esperto volovelista che non ha sbagliato un colpo nelle previsioni dei premondiali. Sembra che questa volta tutti vogliano partecipare, anche nazioni che non si vedevano ai mondiali da anni o che non vi avevano mai partecipato prima: saranno infatti presenti tra le altre la Russia, la Cina, la Romania. Questo creerà qualche problema per le nazioni che desiderano iscrivere sei piloti, due per classe. Non si vorrebbero infatti superare 120 partecipanti totali e 45 per classe, comprendendo anche i campioni del mondo in carica, che sono extra quota nella rispettiva classe.*

*La cosa ci interessa molto direttamente perchè, come è ormai noto, la nostra squadra è formata da Leonardo e Riccardino Briigliadori nella standard (entrambi su Discus), da Giorgio Galetto e Stefano Ghiorno nella 15 metri (su LS-6) e da Marco Gavazzi e Roberto Monti nella libera. In attesa che la stagione consenta l'inizio di allenamenti seri, e con l'idea di non trascurare nessun possibile aspetto della preparazione, la squadra partecipa ad un corso di dinamica mentale (ricordate l'intervento di Bontempi a Bologna?), al quale si aggogheranno anche altri piloti. La vicinanza della sede delle gare (poco più di 800 km di autostrada da Milano) e quella (40 km) di una meta turisticamente interessante come Vienna, fa sperare nella presenza, nel periodo delle gare, di molti amici italiani. A tutti chi scrive darà volentieri tutte le possibili informazioni.*

SMILIAN CIBIC

## Gennaio in Australia

Una pattuglia di volovelisti italiani in Australia per rinfrescare la tabella dei primati italiani.

Ecco quanto ci comunica Cesare Balbis, con riserva di più ampie e dettagliate informazioni.

### PRIMATI ITALIANI SU TERRITORIO STRANIERO CATEG. BIPOSTI

8.1.89	Balbis-Schwab	Vel. triang.	300 km	113,100 km/h
13.1	Balbis-Balzer	Vel. triang.	500 km	110,412 km/h
14.1	Balbis-Balzer	Vel. A&R	500 km	112,138 km/h
16.1	Balbis-Balzer	Vel. A&R	300 km	112,875 km/h
24.1	Balbis-Balzer	Vel. triang.	750 km	95,510 km/h
		Dist. triang.	780 km	

### CATEG. MONOPOSTI

15.1.89	Balbis	Vel. A&R	500 km	123,990 km/h
---------	--------	----------	--------	--------------

## Nazionali australiani

Il rientro di Balbis ci consente di comunicare in anteprima i risultati dei Campionati Nazionali d'Australia che si sono conclusi il 21 gennaio:

CLASSE 15 METRI	1° Brockhoff	p. 9176
	2° Jansen	8990
	3° Percival	8609
CLASSE STANDARD	1° Pybus	p. 8268
	2° Renner	7824
	3° Bradney	7340
CLASSE LIBERA	1° Buchanan	p. 9500
	2° Kurstjens	9321
	3° Giles	8876

## Incontri internazionali per la gioventù volovelistica

Anche quest'anno l'Haus der Luftsportjugend dell'Aero Club tedesco organizza incontri internazionali per i giovani dai 16 ai 25 anni, con il seguente calendario:

S1 17/29.04, S2 22/5-3/6, S3 19/6-1/7, S4 4/21-7, S5 25/7-11/8, S6 15/8-1/9, S7 4/16-9.

Il costo di partecipazione, tutto compreso, è di 850 DM per i periodi S1, 2, 3 e 7 e di 1180 DM per i periodi S4, 5 e 6.

Ulteriori informazioni possono essere richieste a:

HAUS DER LUFTSPORTJUGEND,  
FRITZ-STAMER-HAUS  
D 6345 ESCHENBURG 4 - HIRZENHAIN - Tel. 02770-625

## Sun'n Fun 1989

Anche quest'anno un nutrito numero di appassionati di volo sportivo sta già prenotando il viaggio al SUN'n FUN, la più importante manifestazione-mostra-mercato relativa all'aviazione leggera ed ultra-leggera degli Stati Uniti che si svolge ogni anno all'aeroporto di Lakeland in Florida verso la metà di aprile.

L'EUROTRAVEL, agenzia viaggi specializzata già da alcuni anni nel settore AIRSHOW in particolare negli U.S.A., ha messo a punto per il SUN'n FUN 1989 due differenti programmi di soggiorno ognuno dei quali adattabile alle proprie esigenze.

Le partenze si effettuano da Milano e da Roma e le quote sono a partire da L. 1.390.000.

Il programma che va dall'8 al 16 aprile comprende: passaggi aerei, franchigia bagaglio, 5 pernottamenti all'hotel Holiday Inn di Lakeland, 2 pernottamenti all'hotel Sheraton Centre di New York, trasferimento da e per gli aeroporti negli U.S.A., escursioni a Disney World e Sea World, ingresso con passi speciali al SUN'n FUN, accompagnatore italiano negli U.S.A., assistenza in aeroporto in Italia e negli U.S.A., assicurazione Ce-Assistance.

Il programma che va dal 5 al 13 aprile comprende: passaggi aerei, franchigia bagaglio, 2 pernottamenti all'hotel Holiday Central di Lakeland, auto a noleggio per sette giorni con chilometraggio illimitato tassa inclusa, accompagnatore italiano a Lakeland, carta stradale e materiale informativo sulla Florida.

PER INFORMAZIONI E PRENOTAZIONI: EUROTRAVEL  
Tel. 06/869.845-858.592-859.120

# LEGGI, DECRETI E ORDINANZE PRESIDENZIALI

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 18 novembre 1988, n. 566.

Approvazione del regolamento in materia di licenze, attestati e abilitazioni aeronautiche, ai sensi dell'art. 731 del codice della navigazione, come modificato dall'art. 3 della legge 13 maggio 1983, n. 213.

## IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visto l'art. 87 della Costituzione;

Visto l'art. 731 del codice della navigazione, così come modificato dall'art. 3 della legge 13 maggio 1983, n. 213;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 4 luglio 1985, n. 461;

Visto l'allegato I alla convenzione relativa all'aviazione civile internazionale stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, approvata e resa esecutiva con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, ratificato con la legge 17 aprile 1956, n. 561;

Udito il parere del Consiglio di Stato;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri adottata nella riunione del 28 ottobre 1988;

Sulla proposta del Ministro dei trasporti;

## EMANA

il seguente decreto:

### Art. 1.

1. È approvato il regolamento in materia di licenze, attestati ed abilitazioni aeronautiche nel testo allegato, vistato dal Ministro proponente e annesso al presente decreto.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 18 novembre 1988

## COSSIGA

Visto, il Guardasigilli: VASSALLI

Registrato alla Corte dei conti, addì 30 dicembre 1988  
Atti di Governo, registro n. 76, foglio n. 21

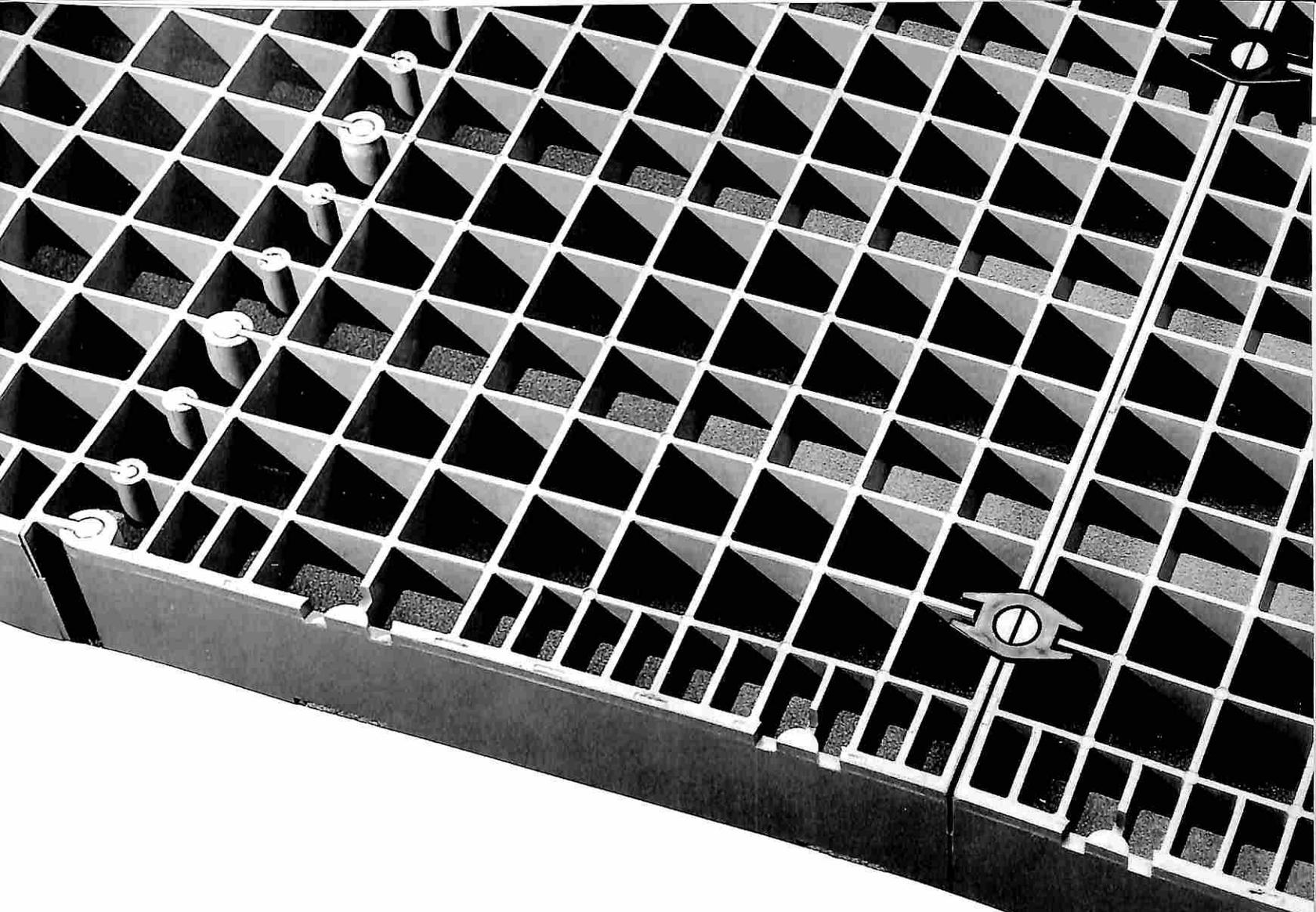
DE MITA, *Presidente del Consiglio dei Ministri*  
SANTUZ, *Ministro dei trasporti*

L'adeguamento a norme internazionali è sempre un fatto positivo.

Che per l'Italia - una delle sette pseudo grandi - ciò avvenga dopo oltre quaranta anni è ..... triste, per carità di Patria.

Non è più richiesta l'abilitazione al trasporto passeggero. Faremo appello al nostro senso di responsabilità, che non ci deve mancare. Le visite mediche scadono ogni 24 mesi o 12 mesi per i quarantenni. Ora non ci rimane che attendere, altri 40 anni ?, per conoscere quali saranno gli altri qualificati organi sanitari autorizzati alle visite mediche.

L.S.



# Grigliati per pavimentazioni

I grigliati Mazzucchelli in ABS e in Polipropilene, facilissimi da montare, hanno un disegno a canali aperti, per un'alta capacità drenante della superficie coperta. Le ottime caratteristiche meccaniche, fisiche ed elettriche consentono grande resistenza agli agenti chimici, atmosferici, alla temperatura ed agli urti.

Pavimentazione per centrali termiche, impianti galvanici, tintorie, concerie, verniciature, docce, salumifici, macelli, sale macchine, impianti di lavaggio, pontili galleggianti, impianti di depurazione, celle frigorifere, stand per fiere, coperture vasche, zone areazione e luce, intercapedini e controsoffittature anticondensa, piste carrellabili su spiagge, impianti elettrici (collaudati ENPI per tensioni fino a 6000 V).  
Per informazioni telefonare al numero 0331-856553.



**MAZZUCHELLI**

Mazzucchelli Celluloide S.p.A. - 21043 Castiglione Olona (Va) - Italy  
Telefono 0331-856111 - Telex 330609 SIC I - Telefax 0331-856213



### COMPUTER GRAFICO BETA

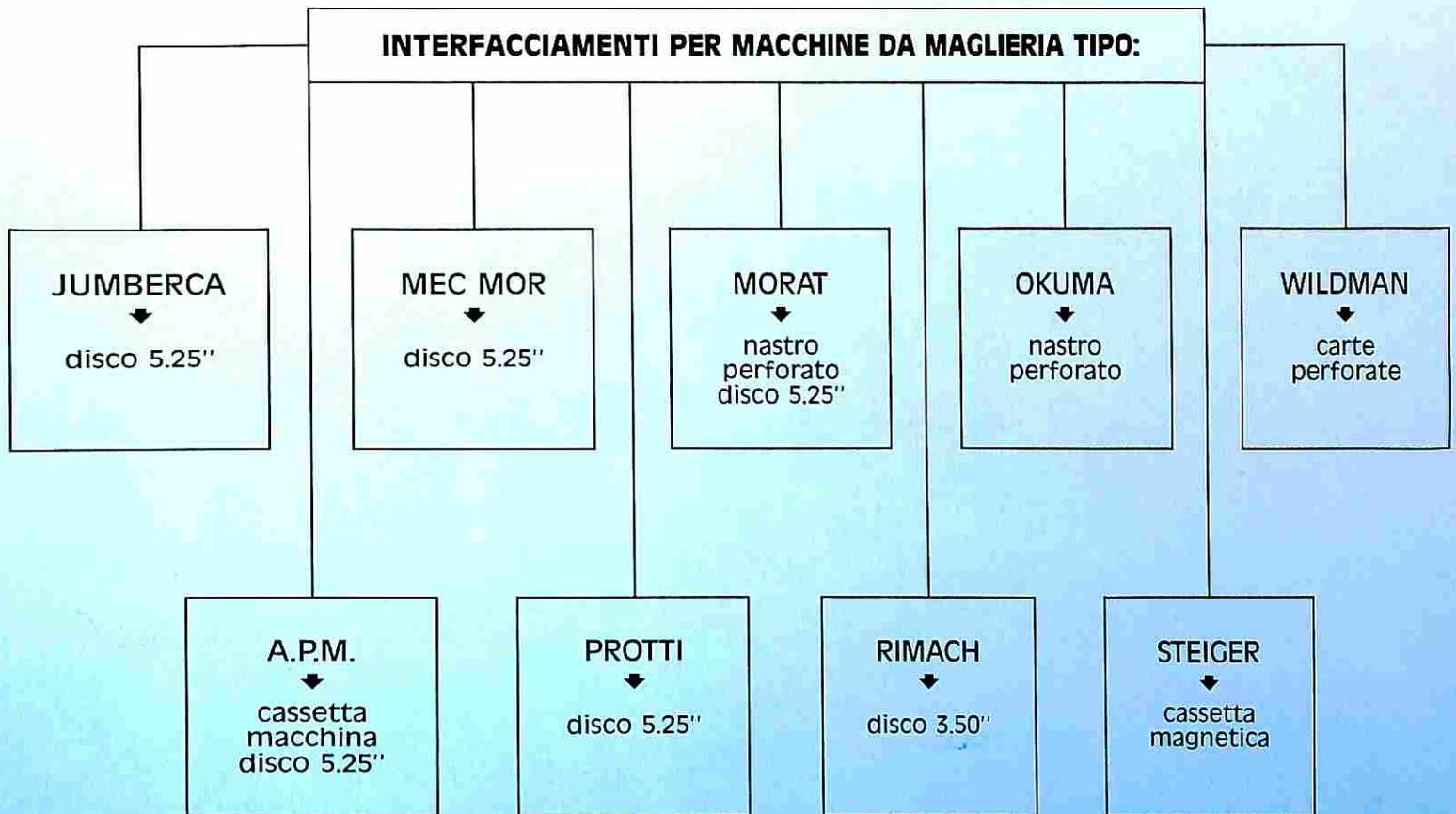
Dal designer più esigente al tecnico di maglieria più qualificato proponiamo le nostre soluzioni per risolvere i problemi di programmazione, al servizio di sempre più numerose macchine da maglieria rettilinee e circolari delle case costruttrici più diffuse sul mercato.



### CONTROLLER EMM per macchine circolari Morat

I vantaggi dell'elettronica vengono finalmente sfruttati qualificando la Vostra produzione.

# TECNOLOGIE APPLICATE PER UNA MIGLIORE PRODUZIONE



## INTERFACCIAMENTI COMPLETI DI PROGRAMMI MACCHINA PER MACCHINE DA MAGLIERIA TIPO:





GLASFASER ITALIANA S.p.A.

24030 VALBREMBO - TEL. 035/631011

*Esce ancora un pò addormentato dall'hangar. Le ali aderiscono alla fusoliera, cosicchè per la notte bastano 2 metri di larghezza. In pochi minuti distende le ali ed evidenzia tutta la sua bellezza. Si sale comodamente sulla balestra a sbalzo del carrello e già rulla dolcemente sul campo.*

**HOFFMANN AIRCRAFT**

Gesellschaft m.b.H.

EIN UNTERNEHMEN DER SIMMERING-GRAZ-PAUKER AG.

*Qualche raffica inattesa al decollo, nessun problema, si corregge facilmente e l'elica è commutabile in assetto di crociera. Nell'abitacolo tutto è a tenuta perfetta, grazie alle solide chiusure ed al migliorato profilo del telaio della cappottina.*

*E la vista è meravigliosa.*

# ***DIMONA H-36 MK II***