

**VOLO  
A  
VELA**

**OTT. - NOV. 1989**

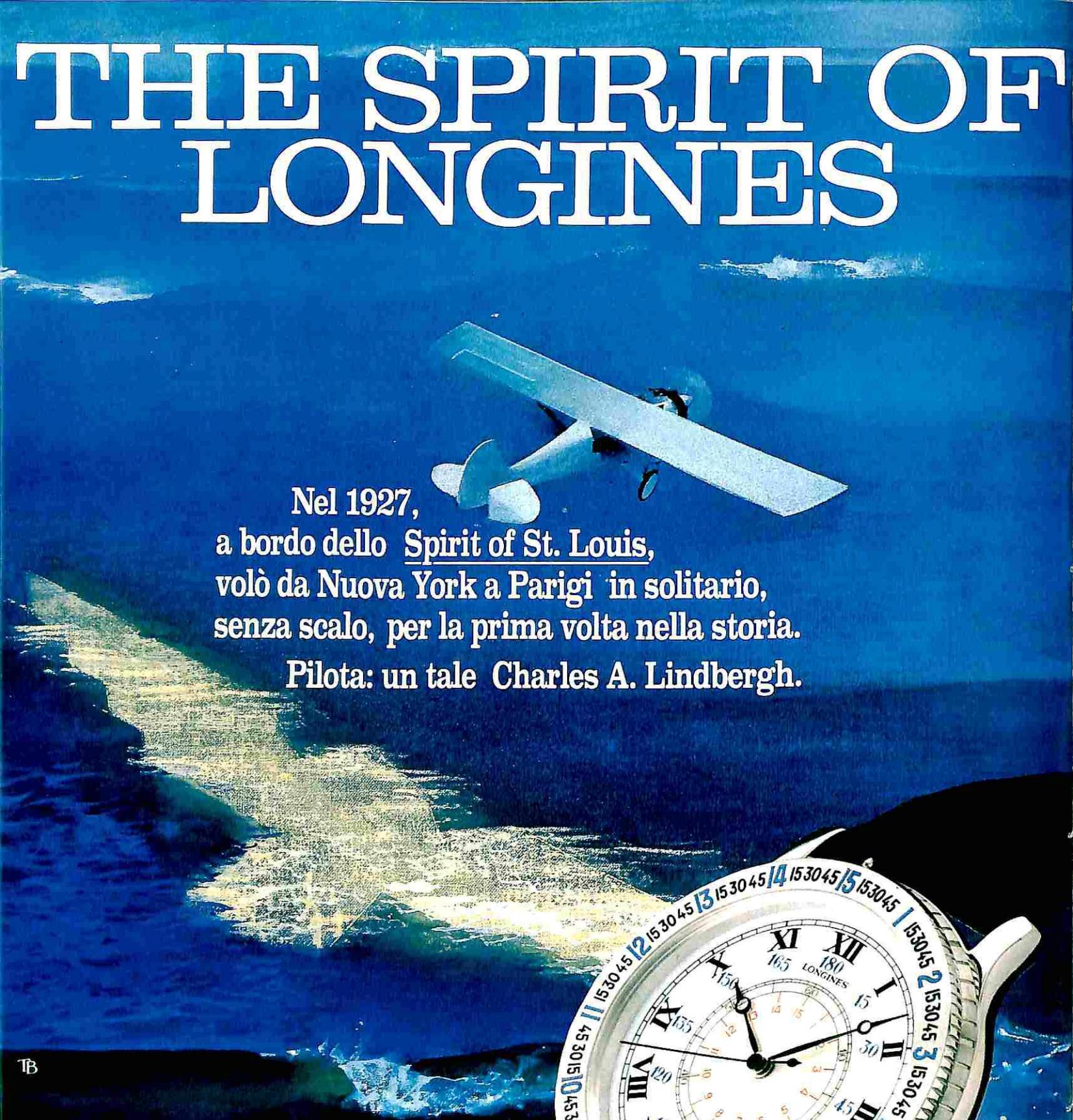
**N. 196**

**La Rivista dei Volovelisti Italiani**

BIMESTRALE. SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE. GRUPPO IV/70



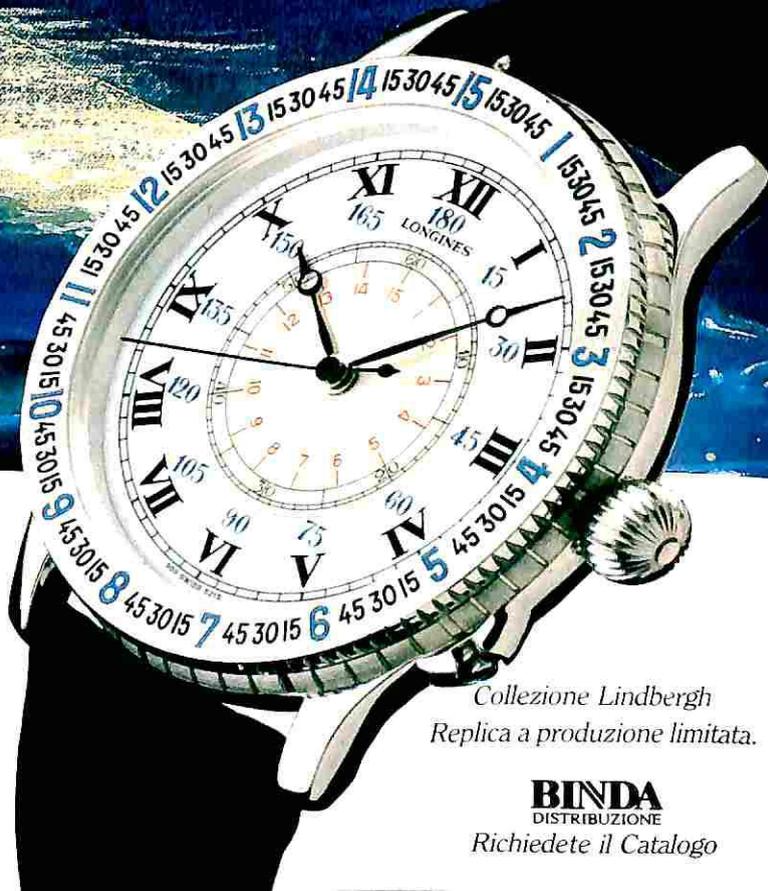
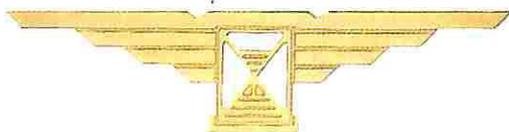
# THE SPIRIT OF LONGINES



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

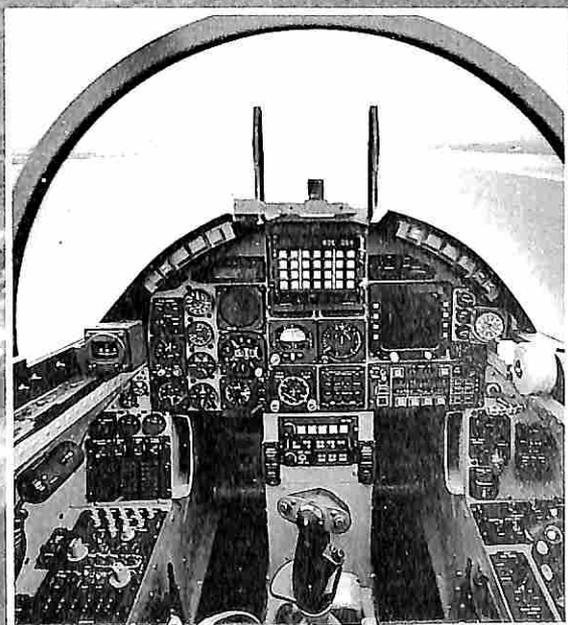
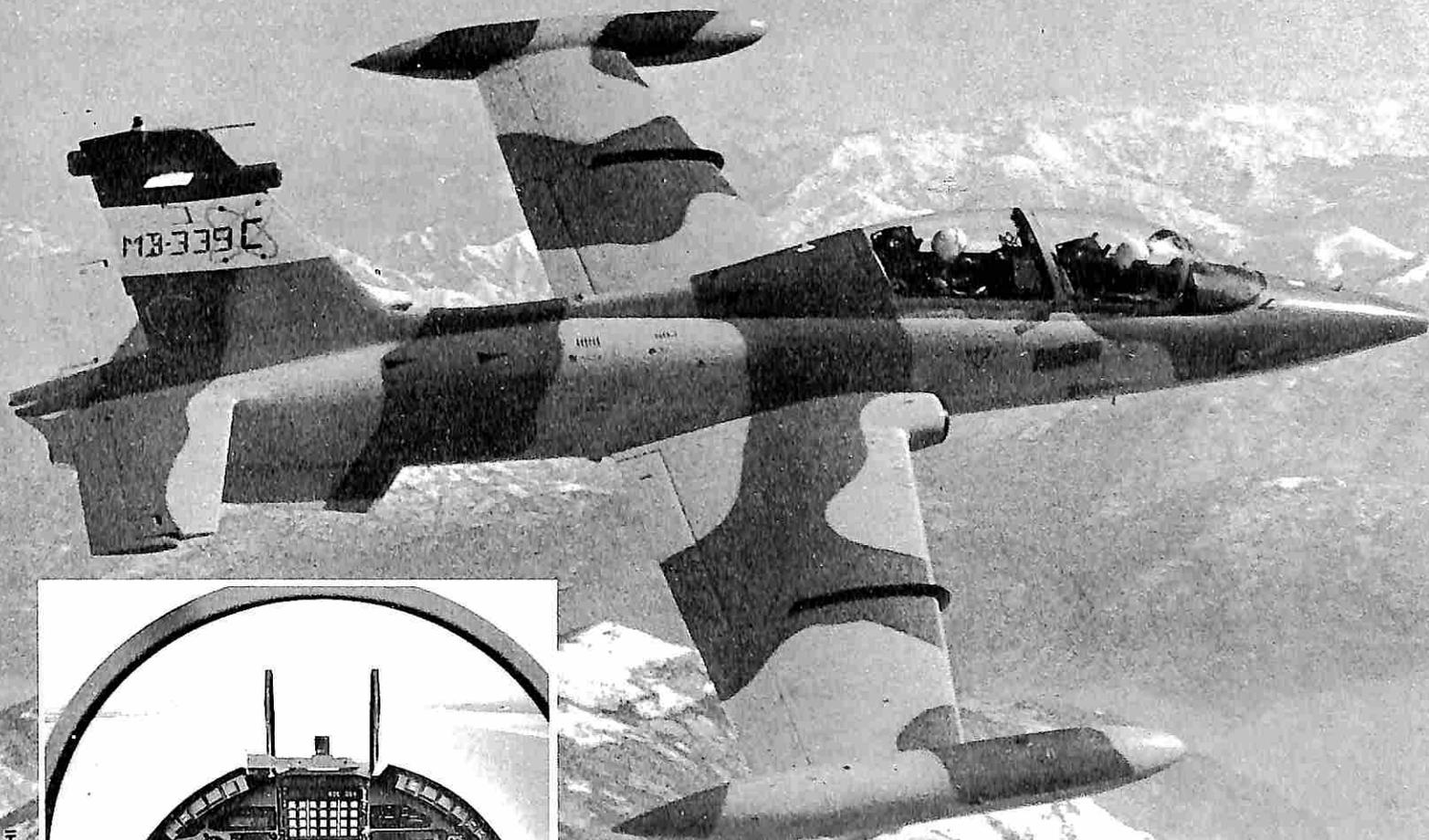
## LA VERSATILITÀ DELLA TECNOLOGIA ITALIANA

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.



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.



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: 330437 - Facsimile (02) 6985588

*GRAZIE: lo scriviamo ogni anno ai nostri inserzionisti in quanto le loro inserzioni pubblicitarie ci consentono di contenere, ma non coprire, il disavanzo economico della nostra rivista.*

*GRAZIE: lo facciamo pubblicamente perchè sono le loro inserzioni pubblicitarie che consentono, a noi ed ai nostri lettori, un'ampia libertà di opinioni e lo spazio per manifestarle, opinione e spazi che — stando a quello che si legge nell'ambito del professionismo — sembra non siano sempre libere e disponibili.*

*GRAZIE: due volte agli inserzionisti che sono fuori dal nostro piccolo mondo, perchè la loro inserzione è per noi un atto di solidarietà per il nostro operare da dilettanti e siamo certi che il loro gesto è apprezzato anche dai nostri lettori. Lettori che sono in modesto ma continuo aumento, sia in Italia che all'estero.*

*GRAZIE: a tutti coloro che collaborano inviandoci articoli e cronache il che ci consente di dire che anche loro sono in modesto ma continuo aumento. Infatti ogni tanto qualcuno comprende che il silenzio e l'indifferenza rappresentano una «complicità» ingiustificabile. Certamente lo scrivere non risolve il tutto, aiuta però a mettere a fuoco i molti problemi che ci affliggono.*

*E poi non ci sono solo i problemi: cosa c'è di più piacevole di una risata per un fatto descritto o di un'emozione per un ricordo dei tempi andati?*

*Tempi andati e tempi che stanno per giungere: tra poco inizieremo l'ultimo decennio di questo secolo, poi entreremo nel terzo millennio! Come non azzardare qualche programma?*

*Ecco, qui stà il bello: viviamo alla giornata, una volta faticiamo a mettere insieme un numero, un'altra volta rimandiamo articoli al numero successivo, eppure tutte le occasioni sono buone per stendere programmi per il futuro.*

*Certo è che se nello «stendere programmi» riuscissimo a coniugare il futuro con la coerenza, potremmo anche perseverare nell'...illuderci.*

*Arrivederci a Bologna!*

RENZO SCAVINO



# VOLO A VELA

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

#### 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  
Telefono & Fax 031/266636  
VOLO A VELA - c/o PEDROLI  
Via Soave 6  
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

OTTOBRE-NOVEMBRE 1989

N. 196

ISSN-0393-1242

#### SOMMARIO:

- 271 GRAZIE  
279 VALBREMBO: A FREDDO È MEGLIO  
282 HUDIS, IL VISORE A TESTA ALTA  
285 I MOTORIZZATI - ASW 24E e ASW 24 TOP  
286 CAMPIONATO PROMOZIONE E COPPA CITTÀ DI RIETI  
287 CRONACHE & NOTE DAI CAMPI DI VOLO  
295 VACANZE VOLOVELISTICHE  
302 SAN MARTIN DE LOS ANDES  
307 UNA VITA PER IL VOLO E LE COSTRUZIONI AERONAUTICHE  
308 RIUNIONE FAI-IGC  
309 A PROPOSITO DI VOLO A VELA... AVANGUARDISTICO  
310 WORLD SOARING DIRECTORY - 1989  
311 AI NUOVI (ED AI VECCHI) AMICI DI VOLO A VELA  
312 LETTERE AL DIRETTORE  
314 VOLOAVELAINFORMAZIONI  
315 A PROPOSITO DI METEO  
317 UN'ALTRA LETTERA APERTA AD UN ALTRO GENERALE  
318 MAESTÀ, IL POPOLO RIDE  
319 TABELLA PRIMATI MONDIALI E NAZIONALI, MASCHILI  
321 RICERCA ED ANALISI SUL FENOMENO «VOLO DA DIPORTO  
E SPORTIVO»  
325 V.I.P. - INTERNATIONAL GLIDING CLUB  
337 ULTIMISSIME

IN COPERTINA: *Un doveroso omaggio al traino ed ai trainatori.*

Redazione e Amministrazione: Aeroporto «Paolo Contri»

21100 Varese, Calcinato 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.

---

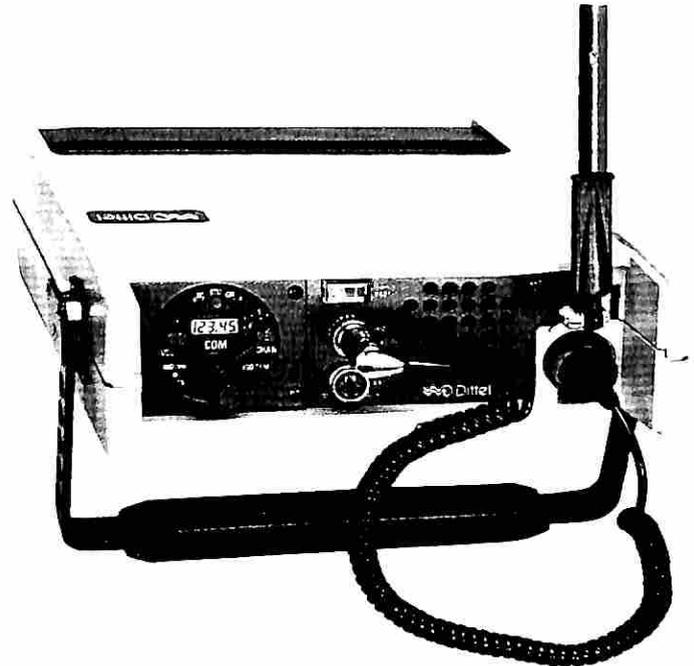
ALIANTE E MOTOALIANTE	:	G R O B SCHEMPP-HIRTH SCHNEIDER GLASER & DIRKS HOFFMAN «DIMONA»
STRUMENTI A CAPSULA	:	WINTER e BOHLI
BUSSOLE	:	SCHANZ, BOHLI, AIRPATH
VARIOMETRI ELETTRICI	:	WESTERBOER, CAMBRIDGE, ZANDER, PESCHGES, ILEC, BLUMENAUER, THERMALLING TURN INDICATOR
RADIO DI BORDO E PORTATILI	:	BECKER 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 ALIANTE 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 ALIANTE E MOTOALIANTE



---

## TUTTO PER L'ALIANTE ED IL MOTOALIANTE

---



# AVIATION COMMUNICATION SYSTEMS

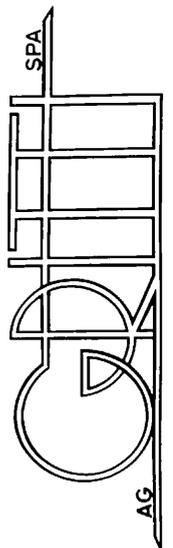
MODEL	FSG 70	FSG 71 M	FSG 5	FSG 4	FSG 5 W
FCC (USA)	yes	yes	yes	yes	no
TSO /LBA	pending /yes	pending /yes	N/A	N/A	N/A
Airborne, installation mounting system transceiver panel size	direkt fixed, panel 57 mm/2 1/4" $\varnothing$	direkt fixed, panel 57 mm/2 1/4" $\varnothing$	UL, parachute -	UL, parachute -	UL, parachute -
Portable Version	yes	yes	Hand-held	Hand-held	Hand-held
Mobile Version	yes	yes	yes	yes	yes
Fixed base Version	yes	yes	yes	yes	yes
Back up	yes	yes	yes	yes	yes
Portable case, type Tx duty cycle (%), Sby Operation time	70 PC and 70 PS 20% 10% Sby 17 33 200hrs.	70 PC and 70 PS 20% 10% Sby 17 33 200hrs.	N/A 20% 10% 5% Sby 5 8 12 24hrs.	N/A 20% 10% 5% Sby 5 8 12 24hrs.	N/A 20% 10% 5% Sby 5 8 12 24hrs.
Channels / Freq. range	760/118-136.975	760/118-136.975	760/118-136.975	6 out of 760	1040/118-143.975
Memory channels	-	10	-	-	-
Transmitter output	min. 6 W	min. 6 W	1 W	1 W	0.8...1 W
Transmitter duty cycle	100%	100%	100%	100%	100%
Audio (Speaker)	8 W / 2 $\Omega$	8 W / 2 $\Omega$	0.7 W / 8 $\Omega$	0.7 W / 8 $\Omega$	0.7 W / 8 $\Omega$
Audio (Phones)	35mW / 500 $\Omega$	35mW / 500 $\Omega$	0.3 W / 8 $\Omega$	0.3 W / 8 $\Omega$	0.3 W / 8 $\Omega$
Frequency tolerance	< $\pm$ 15 ppm	< $\pm$ 15 ppm	< $\pm$ 20 ppm	< $\pm$ 20 ppm	< $\pm$ 20 ppm
Sensitivity (m = 30%)	< 1 $\mu$ V / 6 dB	< 1 $\mu$ V / 6 dB	< 1 $\mu$ V / 6 dB	< 1 $\mu$ V / 6 dB	< 1 $\mu$ V / 6 dB
Selectivity $\pm$ 8 kHz Selectivity $\pm$ 25 kHz	< 6 dB > 70 dB	< 6 dB > 70 dB	< 6 dB > 60 dB	< 6 dB > 60 dB	< 6 dB > 60 dB
Spurious response Rx	> 80 dB	> 80 dB	> 60 dB	> 60 dB	> 60 dB
AGC range	5 $\mu$ V ... 0,2 V / < 6 dB	5 $\mu$ V ... 0,2 V / < 6 dB	5 $\mu$ V ... 0,1 V / < 6 dB	5 $\mu$ V ... 0,1 V / < 6 dB	5 $\mu$ V ... 0,1 V / < 6 dB
Supply voltage range	9.7...15.2 V	9.7...15.2 V	11...15.2 V	11...15.2 V	11...15.2 V
Low voltage warning	< 11 V (LCD blinking)	< 11 V (LCD blinking)	5 LED test	5 LED test	5 LED test
Standby (typ.)	< 25 mA	< 25 mA	< 15 mA	< 15 mA	< 15 mA
Receive (typ.)	140 mA	140 mA	35 mA	35 mA	35 mA
Transmit (typ.)	1.5 A	1.5 A	400 mA	400 mA	400 mA
Mike dyn. (ext.) 200 (600) $\Omega$	2...10 mV	2...10 mV	2...10 mV < 200 Ohm	2...10 mV < 200 Ohm	2...10 mV < 200 Ohm
Amplified mike	0.1...1 V	0.1...1 V	-	-	-
Modulation compressor	yes	yes	yes	yes	yes
Climax audio filter	yes	yes	yes	yes	yes
Auxiliary audio input	yes	yes	-	-	-
Intercom	yes	yes	no	no	no
Transmit side tone	yes	yes	optional	optional	yes
Frequency display	LCD	LCD	mechanical	label	LCD
Display Illumination	14/28 V ext.	14/28 V ext.	internal LED	no	internal LED
Altitude ft/m MSL	50000 / 15000	50000 / 15000	50000 / 15000	50000 / 15000	50000 / 15000
Temperature range	-20°C / + 55 / + 71°C	-20°C / + 55 / + 71°C	-20°C / + 60°C	-20°C / + 60°C	-20°C / + 60°C
Dimensions W x H x D (mm)	63 x 61 x 237 mm	63 x 61 x 237 mm	83 x 35 x 209 mm	83 x 35 x 209 mm	88 x 54 x 233 mm
Weight (kg / lbs.)	0.74 kg / 1.63 lbs.	0.80 kg / 1.76 lbs.	0.87 kg / 1.91 lbs.	0.87 kg / 1.91 lbs.	1.05 kg / 2.3 lbs.
Depth behind panel incl. plugs and wiring	240 mm	240 mm	-	-	-

Walter Dittell GmbH



# TECHNICAL INFORMATION

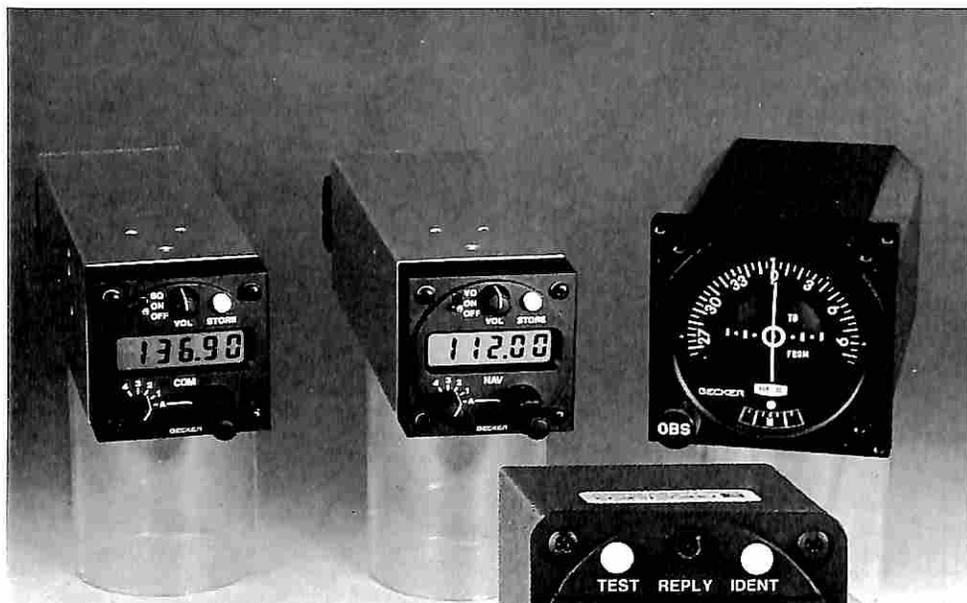
## VHF AVIATION RADIO



I-39100 BOLZANO/BOZEN • Via Maso della Pieve 72 Pfarrhofstraße  
Tel. 0471/940001 (5 linee) • Telex 400312 GRITTI I • Telefax 0471/940472

# „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 alianti 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 alianti — mentre l'unità ricetrasmittente può essere installata in una posizione comodamente accessibile fino a 10 m di distanza.

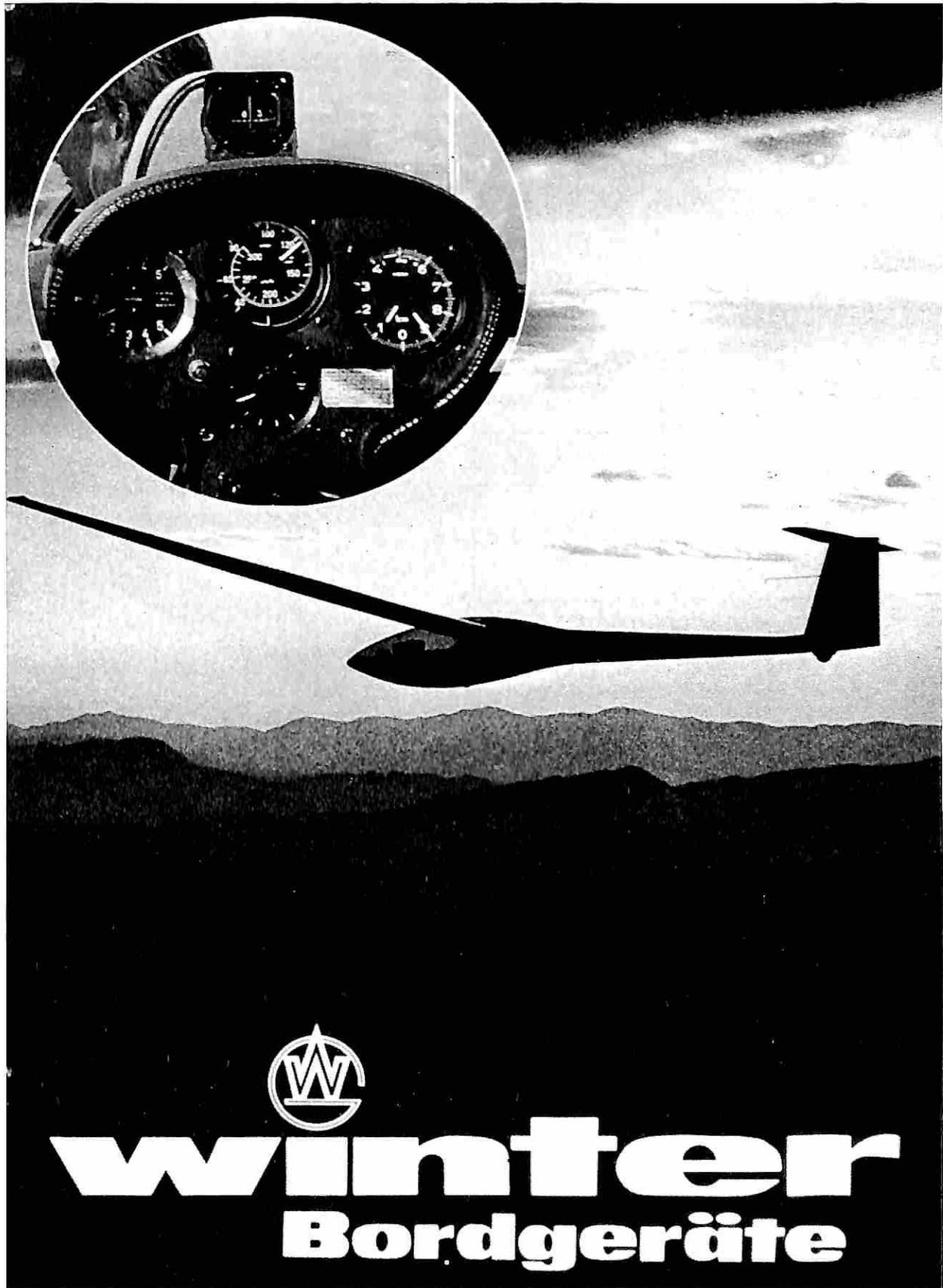
Dimensioni:

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. (0 72 22) 12-0 · Tx. 781 271  
Telefax 1 2217



GLASFASER ITALIANA spa

VALBREMBO (BG) Tel. 035/528011 - Fax 035/528055

# “air classic”

**AS K21** biposto scuola  
apertura alare 17 mt  
efficienza max 35 (DFVLR)

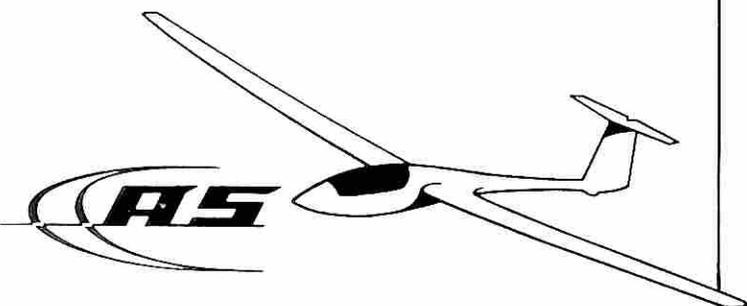
**AS K23** monoposto da addestramento  
scuola e performance, apertura 15 mt  
efficienza max 34 (DFVLR)  
**B**

**AS W24** monoposto classe STANDARD  
apertura 15 mt, peso max 500 Kg  
efficienza max 43  
**E** versione decollo autonomo  
salita 2,8 m/sec  
efficienza max 43

**AS W20** monoposto classe 15 METRI  
peso max al decollo 525 Kg  
efficienza max 43 (DFVLR)  
peso max al decollo 454 Kg  
efficienza max 43 a 90 Km/h (DFVLR)  
**B**  
**C** disponibile versione con prolunghe  
a 16,6 mt, efficienza max 46 (DFVLR)

**AS W22** monoposto classe LIBERA  
apertura alare 25 mt  
peso max al decollo 750 Kg  
efficienza max 60  
**B**  
**BE** versione motoalante  
peso max al decollo 750 Kg  
efficienza max 60

**AS H 25** biposto classe LIBERA  
apertura alare 25 mt  
peso max al decollo 750 Kg  
efficienza max 58  
**E** versione con motore di sostentamento  
salita 0,8 m/sec  
efficienza max 58



*Rappresentante esclusivo per l'Italia  
di tutta la gamma:*

**ALEXANDER SCHLEICHER**  
GMBH & C. - Segelflugzeugbau  
D 6416 Poppenhausen-Wasserkuppe

Agente per la vendita del velivolo  
MAULE 180 e 235 HP  
Eccezionale per traino allianti!



Rappresentante esclusivo  
per l'Italia  
Modifica Mecanair  
per PIPER PA 18 180 HP  
Elica quadripala  
Ottimale per traino allianti  
e volo in montagna



**HOAC**

*The third generation!*  
*A supreme concept, a state-of-the-art design.*

**HK 36**

HOAC, 1210 Vienna, Richard-Neutra-Gasse 5, AUSTRIA  
 Phone 25 59 96, 25 36 91-0, Tx 112820 hac a, Fax 25 25 25-4900

## Valbrembo: a freddo è meglio

di SMILIAN CIBIC

*Dopo anni che si scrivono le stesse cose, ecco forse finalmente l'occasione per qualcosa di diverso, una indicazione sicura di cambiamenti che hanno anche aspetti positivi. E il fatto di non averne scritto subito, a caldo, ha consentito di decantare le sensazioni più epidermiche e di riordinare le idee.*

*Perchè la prima reazione era quella, un po' deprimente, di dire che Valbrembo era in fase di stanca, che il suo ritmo annuale era insostenibile, che il mercato dell'usato non aveva senso in assenza dell'usato stesso, che il convegno tecnico-scientifico in realtà non interessava nessuno.*

*Per fortuna altre cose più urgenti ci hanno distratto, impedendoci di affrontare subito questa incombenza (quasi un «fuori il dente, fuori il dolore») e permettendoci da un lato di pensarci sù, dall'altro di sentire reazioni di vario genere e da varie parti che ci hanno un po' rasserenato.*

*Per cominciare, non si possono addebitare a Valbrembo colpe che non sono sue. «Ci sono poche novità» ci siamo detti e ci siamo sentiti dire sul campo, con riferimento agli alianti.*

*È vero, ed è forse l'osservazione più ovvia e più importante. Ma c'è ragionatamente da replicare che era ora, anche se questo ci fa mancare parte del divertimento, che peraltro era tutto a spese nostre, se non personali comunque del volo a vela.*

*Gli è che dopo anni di avvicendamento di tipi a ritmo accelerato, per cui c'erano costantemente in pentola parecchie novità ed altre si preannunciavano, sembra che la tendenza sia in rallentamento, che ci sia stia avviando ad una fase più tranquilla, di consolidamento.*

*Stiamo naturalmente parlando principalmente delle classi FAI, perchè sono quelle che attirano la maggiore attenzione, ma le cose non sono molto diverse anche negli altri settori.*

*Questo rallentamento consente all'agonista di punta di respirare un momento senza doversi preoccupare tanto del nuovo modello che certamente qualcuno dei suoi avversari ha prenotato e porterà alla prossima competizione importante.*

*Ne consegue un impoverimento del mercato dell'usato, fin qui alimentato essenzialmente dalle macchine che campioni, aspiranti e sedicenti tali, ed i molti imitatori cedevano per sostituirlle con l'ultimissimo modello.*

Se l'impoverimento del mercato dell'usato è l'aspetto negativo di questo fenomeno, c'è per contro anche quello positivo. Esso è costituito, a nostro modo di vedere, dal fatto che sperabilmente chi non trova l'usato di lusso di questo genere si orienterà sul mercato del nuovo su qualcosa di più ragionevole, non più sulla supermacchina, ma su quella buona e onesta tutto fare, abbastanza bene la gara, benissimo il volo turistico e da club. Col tempo queste macchine dovrebbero finire con l'alimentare un mercato dell'usato più sano.

E magari i costruttori invece di investire tempo e denaro alla sola ricerca di frazioni di punto di efficienza, troveranno conveniente orientarsi a questo settore di produzione. Questo in attesa che capiscano l'importanza, anche nei loro interessi, della world class, che potrebbe ingrossare le leve dei volovelisti che, se non tendono a assottigliarsi, certo non si stanno gonfiando come si vorrebbe.

Ma dopo tutto questo probabilmente del tutto utopico sproloquio veniamo al concreto: vediamo in breve e con un po' d'ordine cosa abbiamo visto a Valbrembo e come si presenta il mercato.

Cominciamo ovviamente dalle classi FAI, dalla più modesta che gode di tutte le nostre simpatie, la standard naturalmente.

Se l'LS 4 l'ha fatta rinascere poco meno di una decina di anni fa, quando sembrava avviata al declino, con un salto di qualità rispetto alle macchine precedenti, il Discus, comparso in massa ai mondiali '85, l'ha consolidata con un altro bel balzo, raggiungendo prestazioni che sembrano difficilmente superabili, almeno con le attuali conoscenze.

Con francesi e polacchi incapaci di ottenere risultati concreti, protagonisti sono ancora i grandi costruttori tedeschi, e le novità vengono da Schleicher e Schneider rispettivamente con l'ASW 24 e l'LS 7. Abbiamo sentito parlare molto bene del primo, in particolare della sua maneggevolezza, con meno entusiasmo del secondo, che pare più adatto alle condizioni forti. Ma contrariamente a quanto era successo con l'LS 4 e con il Discus, quello che è certo è che non si tratta per nessuna delle due di un nuovo balzo in avanti, ma al massimo di qualche possibile marginale progresso.

L'aspetto più interessante è forse che l'ASW 24 è il primo standard con motore che consente il decollo autonomo, e questo è certamente un grosso punto a suo favore, in un momento in cui la tendenza alla motorizzazione è più viva che mai.

Stiamo parlando di macchine sofisticatissime entro i limiti di quella classe standard che è nata, tanti anni fa, per essere semplice ed economica, e che essendo tralignata si è vista sostituire in questa veste da una classe club che, fallita in una sua versione artificiale, sta abbastanza dignitosamente vivendo in una versione più spontanea e, più che come classe, come fetta di mercato della macchina per il club e per il pilota non troppo esigente e/o non troppo spendaccione.

Esempio tipico della versione fallita può essere considerato l'ASK 23, che riusciva a costare come il suo fratello standard ASW 19 senza averne i pregi, tranne, forse, la robustezza. Più centrato, ma progettato deliberatamente per essere una macchina per club senza concessioni alle prestazioni, ci sembra il polacco Junior, che si sta affermando in Svizzera ed in Germania, e di cui si elogiano in particolare le caratteristiche di galleggiamento. Purtroppo per qualche strana ragione dal nostro paese è praticamente impossibile trattare con la Polonia, per cui non riusciamo a vedere qui questa macchina che dovrebbe essere interessantissima anche per il prezzo.

Vicende societarie, ma probabilmente non solo quelle, hanno portato ad una certa scarsa diffusione del francese Pegase, che pure offriva una certa gamma di versioni di prezzi e prestazioni diverse.

Nel settore di mercato che ci interessa in maniera particolare rimangono pertanto oggi due macchine. Una è l'LS 4, declassato dal tempo da macchina che spopolava in tutte le gare del mondo a onesto standard/club che, comprato usato o nuovo, sta diffondendosi in particolare nei club tedeschi. L'altra è il DG 300 di Glaser Dirks, costruito in maniera qualitativamente egregia dalla jugoslava Elan. Nella versione standard questa macchina non è lontana dalle migliori, come si può rilevare dai risultati di molte gare internazionali; ma c'è anche la versione club che ha un prezzo ancora più accessibile.

Tutta la gamma costituisce a nostro parere il migliore affare dal punto di vista del rapporto prestazioni/prezzo.

Un po' diverso il discorso per la 15 metri, nella quale il fenomeno del motore, per decollo o sostentamento autonomo, si manifesta in tutta la sua virulenza, collegato a quello delle alette di prolungamento. I due fatti si aiutano vicendevolmente: si vendono ormai ben pochi alianti senza la seconda opzione, sulla quale ha finito col cedere anche Schneider; per quanto riguarda la prima, la maggior parte dei Ventus si vende con il motore, finora nella versione turbo, a sostentamento autonomo, ma abbiamo visto a Valbrembo anche la nuova, originale versione a decollo autonomo, che va ad infrangere il monopolio del DG 400 in questo particolare settore.

Sono il Ventus e l'LS 6 che dominano la scena, con l'ASW 20C un po' meno in luce. Il primo nella sua versione più recente ha allungato a 17,6 metri le alette supplementari, per raggiungere prestazioni che erano proprie dei 20 metri fino ad una decina di anni fa. Il secondo non offrendole per troppo tempo ha forse limitato la sua diffusione fra i soli piloti particolarmente interessati alle gare.

Modifiche dei tipi esistenti quindi, più che grandi novità, visto anche che la novità grossa e tanto attesa, il DG 600 dalle linee bellissime, non convince molto.

E se nella standard/club, come abbiamo visto, qualcosa di medio-buono e conveniente si può trovare, nella 15 metri il mercato del nuovo offre solo l'ottimo, mentre c'è una certa disponibilità di usato della prima generazione di questa classe, in particolare dell'ASW 20, ma anche di qualche DG 200.

La libera sta a nostro modo di vedere troppo... liberamente andandosene per conto suo verso il sempre più grande, e non è più il caso di fare previsioni per vedercele contraddette rapidissimamente dai fatti.

Schleicher non pensava certamente al successo che poi ha avuto quando ha costruito il primo ASH 25. Ma da un lato le ottime prestazioni in assoluto della macchina, dall'altro una nuova fetta di clienti attratti dal volo in biposto di alto livello hanno portato a questa diffusione, visto che a fronte di una quota non lontana dal 2% del totale mondiale degli alianti, supera abbondantemente il 10% in questo particolare settore.

Si è vista così la classe riprendere importanza nelle gare e fuori, in particolare per effetto dei biposti, col contributo anche del Nimbus 3D, mentre piuttosto in declino appare il mercato dei monoposti. Questo sembra non preoccupare molto Schleicher, che sta andando bene con il biposto, mentre Holighaus, che col biposto ha avuto meno fortuna, sta preparando il Nimbus 3, naturalmente più grande (ma ci viene detto che avrà meno di 27 metri di apertura!) per allarmare quanto meno tutti quelli che pensano di volare in questa classe ai prossimi mondiali.

Anche qui la tendenza alla motorizzazione è fortissima.

Al di fuori della classi FAI, avendo già parlato degli alianti club, restano i biposti, di cui a Valbrembo abbiamo visto le novità più interessanti, l'elegante Grob Twin III ed il nuovissimo DG 500. Se quello costituisce un miglioramento rispetto ai noti e diffusi Grob, il secondo ha, a detta di chi ha avuto la fortuna di provarlo, ottime caratteristiche di pilotaggio che lo rendono assimilabile ad un monoposto. Peccato che tempi tecnici ne rendano le consegne inaccettabili ai fini di una candidatura per il piano rinnovo flotta, che resta pertanto limitata al Twin ed all'ASK 21, ciascuno dei quali ha le sue schiere di sostenitori.

Tra i motoalianti, non si è riusciti ancora a far venire quello che forse è il più interessante, lo Stemme, che con le sue soluzioni originali riesce a volare con buone prestazioni sia come aliante che come aereo a motore, ma che ha avuto e forse ha ancora i suoi problemi. Tra quelli a elica fissa, il mercato, a parte le vendite estemporanee di Grob (cinquanta macchine alla RAF), è praticamente del Dimona, che ci ha presentato la versione Super con notevoli migliorie, e, in particolare per le scuole, del solito Falke.

Per quanto riguarda la strumentazione, citiamo solo, per la sua originalità e funzionalità, il vario-computer francese Hudis, un head-up display, che sul suo piccolo schermo trasparente riesce a dare tutte le informazioni dei più sofisticati computers e in aggiunta qualche altra nuova certamente utile nel volo più impegnativo.

E qui, pensando anche ai circa sette milioni per questo nuovo strumento, veniamo a due aspetti, quello solito dei costi e quello della sofisticazione, volontaria o forzata (per esempio con l'obbligo dei transponder). Temiamo, per quanto riguarda il secondo, che si finisca col togliere qualcosa alla bellezza del volo, col pilota troppo impegnato a leggere strumenti e premere bottoni e meno dipendente dal suo cervello e dalla sua sapienza volovelistica.

Riguardo ai costi, non abbiamo parlato prima, per non interrompere il lavoro col pianto, dei prezzi degli alianti, ma possiamo darne un'idea, anche se sono fin troppo noti.

Variano dalla decina di milioni in su per l'usato, che per la sua rarità viene spesso trattato in via breve tra amici senza veramente arrivare sul mercato.

Per il nuovo si va (prezzo base alla fabbrica) dai 45/50 mila DM per i club ai 60 della standard; dai 63 ai 75 per un 15 metri con le alette di prolungamento. Se passiamo ai libera andiamo dai 140 ai 150 mila DM sia per i mono che per i biposti. Il motore incrementa il prezzo di 20 mila DM per la versione turbo, di 30 o più per la versione a decollo autonomo. Un biposto scuola vale tra 75 ed 85 mila DM.

Un centro che dovesse sorgere ex novo dovrebbe mettere in conto, se prendesse macchine nuove, almeno trecento milioni per un traino, un biposto ed un monoposto, con costi orari che, tenendo conto delle assicurazioni sul relativamente ridotto numero di ore di utilizzazione dei mezzi, vanno alle stelle.

Parlando con uno degli juniores tedeschi ospiti di Rieti ci siamo sentiti dire che il suo club era piuttosto caro, perchè a lui il volo veniva a costare circa cinquecentomila lire all'anno, mentre il suo collega in un club più economico se la cavava con trecentomila lire.

Naturalmente volano col verricello e con vecchi alianti, che noi, per quei pochi che avevamo, abbiamo troppo frettolosamente buttato via. E sono in tanti, certamente, perchè c'è un'altra cultura aeronautica, ma anche perchè qualsiasi ragazzo può permetterselo.

Torniamo così inevitabilmente sul discorso dell'aliante economico, che non piacerà forse a molti dei volovelisti attuali, ma non potrà non costituire uno degli elementi determinanti per un volo a vela nuovo su basi più ampie.

In sede internazionale ci si crede, e l'IGC ha in sostanza approvato l'iter del concorso per il monotipo. Da noi si è fatto qualcosa con il noto progetto, e con l'aiuto dell'AeCI si potrebbe fare ancora qualche passo avanti.

Se ne è parlato al convegno tecnico-scientifico di Valbrembo, che pur con qualche momento di stanca, ha avuto dei punti di estremo interesse, tra i quali citeremo per brevità solo il progetto del motoaliante con motore elettrico. Ci si rende conto peraltro che è difficile, specie se la giornata è bella, far sedere la gente per ore ed ore ad ascoltare relazioni. Ritenendo praticamente impossibile dedicare per esempio il venerdì al solo convegno, si potrebbe forse concentrarlo in un paio d'ore diffondendo prima le relazioni e limitandosi a discuterle ed a premiarne le migliori.

Valbrembo c'è. è nostra. è viva. Forse va ritoccata. ma non possiamo permetterci di non farla continuare.

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. 0332/310373

21100 VARESE, Calcinate del Pesce



## **HUDIS, il visore a testa alta per il volo a vela**

Articolo fattoci cortesemente pervenire da Léonard Favre, Svizzera  
tradotto da Roberta Fischer

Messo a punto dalla società francese DELTA Instruments, Sainte Geneviève des Bois, frutto di una ricerca scientifica supportata da prove di volo, l'HUDIS è uno strumento che apre un'era nuova nel volo a vela, sovvertendo il concetto tradizionale di cruscotto ed al contempo migliorando la sicurezza attraverso una presentazione dei dati a «testa alta». In realtà, l'«Head Up Display Information System», che è stato messo a pèunto da esperti volovelisti a conoscenza delle insufficienze della strumentazione classica, offre una visione simultanea dell'ambiente esterno e dei parametri di volo, offrendo al contempo un eccezionale comfort di pilotaggio. Tuttavia sarebbe errato non accennare all'aspetto relativo al trattamento digitale delle informazioni fondamentali che rimane la chiave del sistema. Il cuore, o meglio, il cervello di tale equipaggiamento, è un calcolatore digitale composto da 4 microprocessori molto potenti.

Vediamo di osservare con maggiore attenzione questo sistema di visualizzazione dati a testa alta, che comprende 4 elementi:

- 1) L'unità centrale (CPU), che provvede alla misura ed al trattamento digitale delle informazioni visualizzate sul display a testa alta.
- 2) Il sistema di visualizzazione (HUD) viene generalmente installato sulla capottina antiriflesso del cruscotto, nel campo visivo del pilota. Bisogna tuttavia sottolineare che la presentazione a testa alta non è del tutto obbligatoria, e che è possibile collocare tale componente anche sul cruscotto.

La novità maggiore è peraltro l'aver saputo comprimere un cruscotto completo fino a dimensioni inferiori a quelle di una cartolina postale (150 mm x 75 mm). L'immagine è generata da cristalli liquidi integrati in una lastra di vetro relativamente scura.

Sono possibili due tipi di presentazione: modo spirale e modo traslazione.

- 3) Il terminale di presentazione e di registrazione (DRT) viene montato sul cruscotto ed assomiglia, quanto ad aspetto esteriore, ai calcolatori della precedente generazione. Esso assicura la visualizzazione delle informazioni relative alla gestione di volo (pagine di volo, parametri, navigazione, statistiche, calibrazione, regolazione) e la registrazione continua di tali dati su di una scheda di memoria, come vedremo in seguito.

4) La tastiera, con 16 tasti, che viene utilizzata per dialogare con il terminale (DRT). Può essere sistemata sul cruscotto e su di una parete laterale della cabina.

Dopo questa breve descrizione tecnica torniamo però al dettaglio delle vere novità, che determinano un miglioramento rispetto ai calcolatori convenzionali quali il Cambridge, lo Zander od il Peschges. In realtà, l'HUDIS fa tutto ciò che fanno gli altri calcolatori, ma anche molto di più.

### L'Head Up Display

Come abbiamo visto in precedenza, il primo elemento in più rispetto ai precedenti calcolatori è la visualizzazione a testa alta di tutte le informazioni relative al pilotaggio, cosa che permette al pilota di verificare ed avere a disposizione tutti i dati senza dover chinare la testa. Per i biposto è disponibile un quadretto ripetitore, che riproduce tutte le funzioni.

Cionondimeno, quando un pilota godrà il privilegio di disporre in volo di tale strumento, noterà immediatamente che la piastra di vetro dell'HUDIS, che è illuminata per trasparenza, diviene più leggibile quando lo sfondo è chiaro. Al contrario, si osserverà un oscuramento assai evidente quando la prua dell'aliante passa su di una zona scura. Ciò potrebbe far nascere qualche situazione sgradevole nel caso di arrivi a tarda sera (sono in preparazione occhiali speciali...!)

Può far discutere anche la presentazione dell'anemometro, che è del tipo a «termometro» e non digitale come l'altimetro.

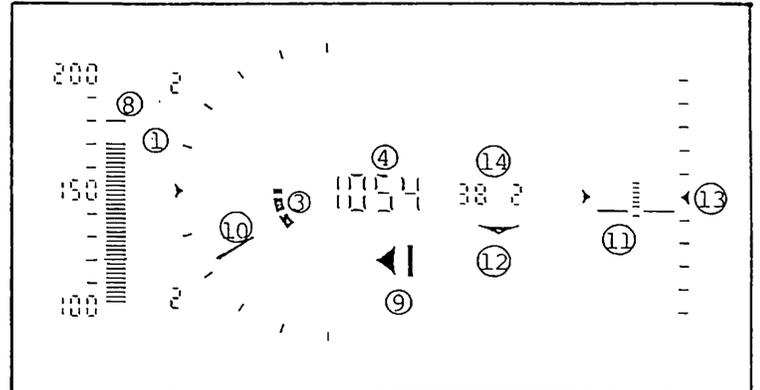
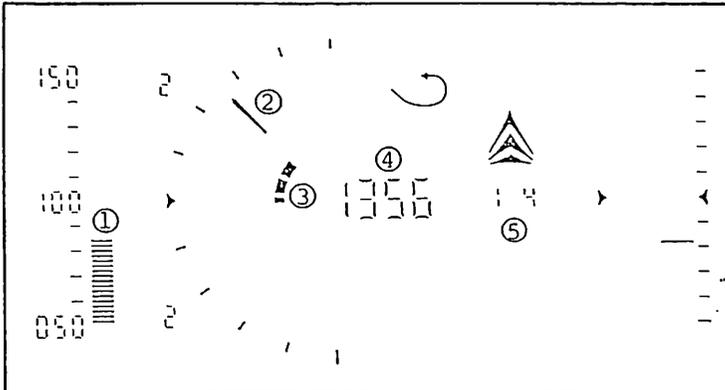
Eviteremo comunque di entrare qui nel merito dell'annosa polemica tra i sostenitori della forma analogica e di quella digitale, in quanto in tale campo ognuno ha la propria opinione!

### La scheda di memoria

Il secondo vantaggio offerto da questo strumento è la possibilità di memorizzare il volo su di una scheda magnetica rimovibile delle dimensioni di una carta di credito. Si possono memorizzare sino a 20 ore di volo su di una scheda da 32K.

La rilettura e l'analisi dei dati può essere fatta tranquillamente a casa su di un PC compatibile IBM, con sistema MS:DOS; il software è fornito con l'HUDIS. In realtà, grazie all'HUDIS è possibile ricostruire il volo in modo completo, con il barogramma, la traccia del circuito, la posizione delle ascendenze, ecc., il tutto comodamente seduti in poltrona, invece che dover collegare il computer al calcolatore installato in modo fisso sul velivolo come succede, ad esempio, con lo ZANDER SR 820D. È anche possibile programmare una biblioteca di 20 circuiti ciascuno contenente sino a 10 punti di pilone, che sarà facilmente possibile richiamare appena prima del decollo non appena i dubbi meteorologici si dissolvono.

Infine, è l'unico calcolatore al mondo che offre ai propri utilizzatori all'avanguardia la possibilità di registrare la polare reale dell'aliante in aria calma, per qualsiasi carico alare, con i moscerini che sporcano il bordo di attacco e, nel caso di un aliante con i flap, con la curvatura ottimale.



### Calcolatore nel modo spirale

- 1 - velocità indicata in Km/h
- 2 - variometro a energia totale
- 3 - variazione di quota
- 4 - quota in m
- 5 - valore medio delle ascendenze
- 6 - tendenza del variometro
- 7 - altezza rispetto alla termica precedente

### Calcolatore nel modo traslazione

- 8 - velocità ottimale di traslazione
- 9 - correzione di rotta da effettuare
- 10 - variometro in m/s
- 11 - posizione verticale istantanea
- 12 - direttore di volo «Push-pull»
- 13 - planata di arrivo
- 14 - distanza dal punto di rotta in Km

## Il filtraggio delle raffiche orizzontali

L'ultimo vantaggio offerto da questo sistema informatico è il trattamento digitale di tutti i dati rilevati; ciò significa che essi sono codificati in bits. È qui che si ha l'idea più rivoluzionaria dell'intero progetto dell'HUDIS: il software adatta automaticamente la sensibilità del variometro alle caratteristiche dell'ascendenza, effettuando, in una certa misura, un filtraggio delle raffiche orizzontali.

Facciamo qui un esempio, semplificando, della tecnica elaborata per tale filtraggio: se da un lato la pressione dinamica aumenta, ossia aumenta la velocità all'aria, mentre dall'altro la pressione statica è rimasta invariata, il calcolatore nota che i due fenomeni non sono coerenti, e, conseguentemente, sussiste una condizione di raffica orizzontale. Il dispositivo provvede anche alla diminuzione della compensazione elettronica del variometro, che viene corretta ogni decimo di secondo onde evitare che il pilota abbia la tentazione di sfruttare qualcosa che in realtà non è che un effetto del pilotaggio.

### Per concludere

La possibilità di effettuare precisi «debriefing», di confrontare e analizzare le prestazioni dei piloti, di poter effettuare una infinità di migliorie per adattarsi alle richieste dei diversi piloti, che non sono certamente identiche tra loro, mantenendo d'altro canto una certa semplicità di utilizzo, rendono l'HUDIS un utilissimo mezzo di perfezionamento delle capacità del pilota.

Il prezzo dell'attuale versione pone l'HUDIS nella fascia di mercato più alta nell'ambito dei calcolatori (7,3 milioni di lire).

Una versione semplificata, denominata «Little HUDIS» sarà commercializzata a partire dall'inizio del 1990. Essa non sarà dotata né della tastiera né del terminale di visualizzazione e registrazione (DRT). Essi saranno sostituiti da qualche interruttore rotatorio. Questo nuovo strumento interesserà la maggior parte dei piloti e dei club che non sentono la necessità di passare la maggior parte delle lunghe serate di inverno ad analizzare le varie opzioni e gli errori compiuti nella stagione precedente, ma soprattutto che dispongono di un budget limitato, in quanto il prezzo della versione «ridotta» si aggirerà intorno ai 3,3 milioni di lire.

Sarebbe troppo pretenzioso voler già fornire dati conclusivi sull'HUDIS, che è ancora in piena fase di sviluppo, ma già ora, come in passato, DELTA Instruments, alla ricerca di nuovi miglioramenti tecnologici, non manca di ambizioni e prevede di arricchire il sistema introducendo un modulo ricevente per i satelliti di navigazione GPS (Global Positioning System), cosa che farà forse rabbrivire i più anziani tra di noi. La tecnologia, peraltro, si rinnova ogni giorno, ed il volo a vela sarebbe ben sciocco se non ne approfittasse.

## ABBONAMENTI RIVISTE ESTERE

Sono in corso i rinnovi per il 1990 alle diverse riviste che scrivono di volo a vela.

### Riviste mensili:

AEROKURIER  
AVIASPORT  
AUSTRALIAN GLIDING  
SOARING ..... L. 90.000 cad.

### Riviste bimestrali:

SAILPLANE & GLIDING  
VOL A VOILE  
NEW ZEALAND GLIDING KIWI  
SOARING PILOT MAGAZINE ..... L. 60.000 cad.  
TECHNICAL SOARING (trimestrale) ..... L. 60.000 cad.

Le riviste vengono spedite a domicilio come stampe raccomandate.

Gli abbonamenti in corso s'intendono rinnovati se non disdettati entro il 30 novembre.

Per i nuovi abbonamenti — per anno solare — gli interessati devono contattare la Redazione.

VOLO A VELA

## A chi di dovere!

Lo SVIVOLAZ (Istituto per lo Sviluppo del Volo a Vela in Amicizia), in collaborazione con l'AVAC (Aeroclub Volovelistico Aspromonte Calabrese), organizza per la giornata di domenica 1 aprile 1990, presso l'AVMe (Aeroclub Volovelistico Messinese) il **Primo Convegno Nazionale** sul tema:

### IL VOLO SILENZIOSO

Sono previsti i seguenti interventi:

#### Meteorologia

«Condizioni di volo in onda in assenza di onda radio»  
Capt. MICHELE PAROLARI

#### Medicina aeronautica

«Effetti dell'emissione del suono e dello stress timpanico nei voli di lunga durata»  
Prof. LANFRANCO BASTA CIACOLLE

#### Tecnica aeronautica

«Vibrazioni sonore e fatica strutturale»  
Dott. Ing. TACITO GIAMMAI

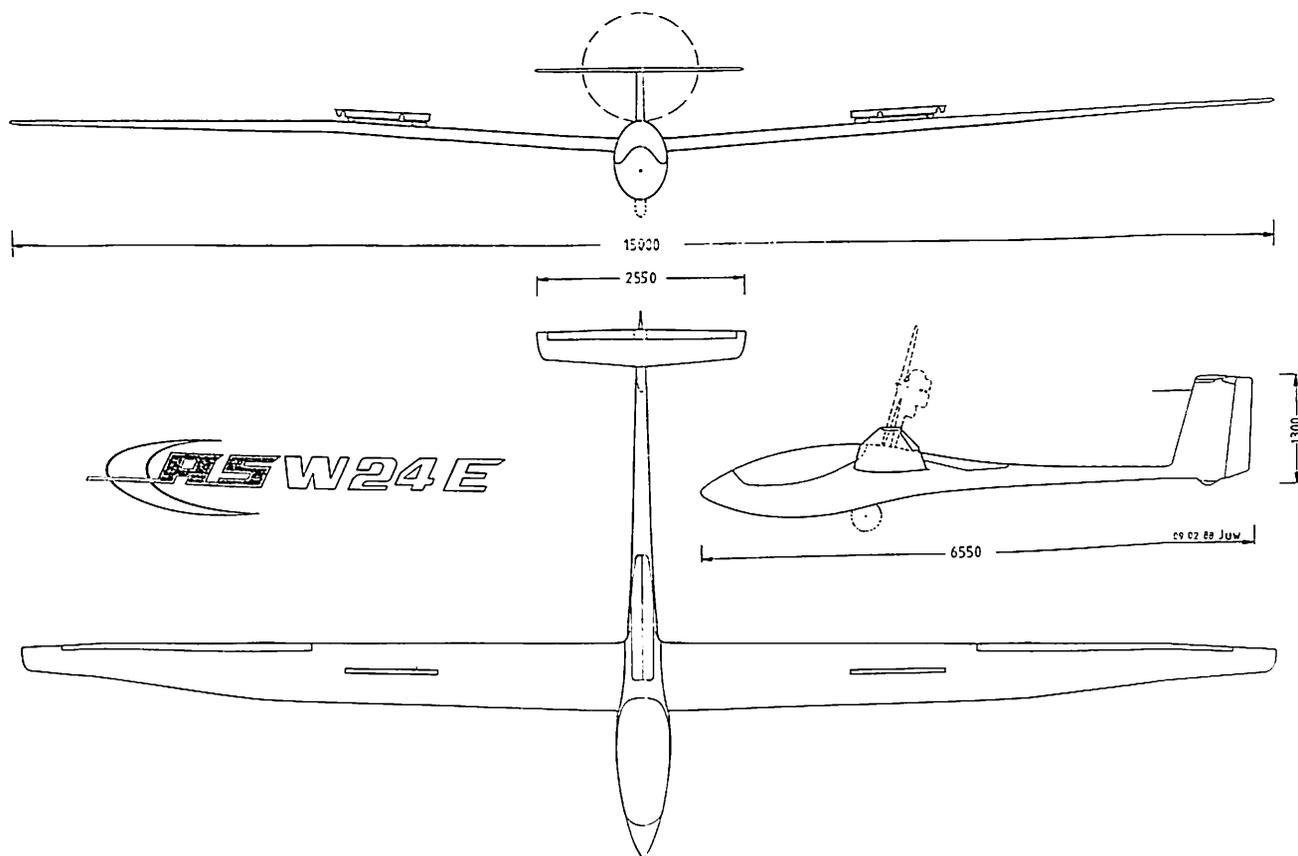
#### Sicurezza del volo

«Vedere e non essere sentiti»  
Comte. GINO PARLOTTA

#### Pilotaggio

«Come virare a 75° e parlare a 360°»  
P.a. ORONZO LINGUALONGA

Gli interessati sono pregati di comunicare a voce la propria adesione entro e non oltre il 29 febbraio 1990, chiamando il numero: I-484848.



## I motorizzati - ASW 24 E e ASW 24 TOP

Il settore degli alianti motorizzati, in continua espansione tecnica e commerciale, può vantare ora due novità di assoluto rilievo: due tipi di motorizzazione sul medesimo modello di aliante.

La macchina in questione è l'ASW 24, aliante Standard che per prestazione e soprattutto per facilità e piacevolezza di Handling si è imposto commercialmente in maniera stupefacente.

Gli ordini fermi hanno abbondantemente superato le 250 unità causando, contemporaneamente al successo dell'ASH 25, un intasamento delle linee di produzione Schleicher fino ai primi mesi del 1992.

Giusto completamento alle prestazioni di un aliante come quello in questione è la versione motorizzata che apre nuove frontiere al volovelista risolvendo problemi che in maniera più o meno marcata interessano tutti i campi volovelistici italiani ed internazionali: quali le lunghe attese per i decolli a causa di un numero insufficiente di trainatori disponibili e le difficoltà allo sgancio a causa di condizioni troppo deboli nelle prime ore della giornata che limitano le possibilità di voli di distanza; ma lunghe parole sono già state dette a proposito di questa nuova opportunità che si configura per i moderni volovelisti.

Le reazioni alla motorizzazione sono varie e vanno dal più completo consenso al più assoluto diniego giustificato da una possibile snaturalizzazione dello spirito del volo a vela. Comunque a prescindere da questo diverbio, reduce da un'edizione di Valbrembo che ha visto un forte interesse per le versioni motorizzate, mi sono recato presso gli stabilimenti tedeschi per rendermi personalmente conto delle potenzialità volovelistiche dell'ASW 24 motorizzato.

Ho avuto a mia disposizione il dimostratore, modello di preserie, per una linea che ormai sforna già ASW 24 E e TOP di serie, per la precisione si trattava di un ASW 24 E con avviamento elettrico, con un peso a vuoto di Kg 275, che con me (Kg 75) a bordo più paracadute e attrezzature varie mi portava a decollare con un peso di 36 Kg/mtq.

Le ascendenze erano sostanzialmente inesistenti, ma le caratteristiche di maneggevolezza tipiche della macchina non subivano alcuna variazione a causa del leggero aumento di peso, permettendomi di veleggiare in «zerini» a 80-85 Km/h senza il minimo pensiero.

Il motore installato è il Rotax mod. 275 erogante 25 HP con elica bipala di 1,40 m di diametro che garantisce il decollo in 200 m di corsa e una salita che visto il peso della prova, si aggirava intorno ai 3 m/sec., e che per aliante carico (50 Kg/mtq) è di 2,3 m/sec.

L'efficienza è immutata: 43 a 110 Km/h, contemporaneamente potevo osservare l'ASW 24 TOP; le caratteristiche di questa versione sono leggermente inferiori alla versione con retrazione elettrica dell'elica, sia come salita, circa 2 m/sec a pieno carico, che come efficienza 42 a 110 Km/h.

Vantaggio indiscusso di questa macchina è che permette di staccare la parte motore, il TOP, per l'appunto e di tornare ad avere le prestazioni dell'ASW 24 versione non motorizzata. Le impressioni ricevute mi hanno indotto a richiedere per un mese il dimostratore, che porterò all'inizio della prossima primavera, nei maggiori campi volovelistici nazionali per dimostrare le stupefacenti caratteristiche della macchina e inoltre mi hanno indotto ad acquistarne uno personalmente e a ordinarne 14 per accontentare la clientela italiana.

D A

## Il Campionato di Promozione & la Coppa «Città di Rieti»



*Il secondo periodo dell'agosto reatino continua a piacermi di più, anche se il calo dei partecipanti alla Promozione quest'anno è stato un po' troppo evidente e non è significativo l'incremento nella «Città di Rieti».*

*Quello che non mi piace è il silenzio che ha fatto seguito, sia da parte dei partecipanti che da parte degli organizzatori.*

*Cercherò quindi di supplire con qualche fotografia per rendere omaggio al podio dei vincitori ed al tavolo dell'organizzazione ma senza lasciarmi sfuggire l'occasione per... tirar sassi in piccionaia.*

**La Promozione:** *adesso che sono stati tutti, o quasi, promossi, dovremo dividere i nazionali in serie A e B?*

*Al piacere della promozione non fa riscontro la consapevolezza di essere ai piedi della scala?*

**La Coppa «Città di Rieti»** *assolve sempre bene il compito di tappabuchi, funzione certamente utile che concede spazio a qualche straniero in ritardo ed ai nostri nazionali che non se la sentono di scendere in campo con il coltello tra i denti, divertirsi volando è anche bello.*

*Se fosse un po' più reclamizzata raccoglierebbe certamente più partecipanti e potrebbe essere valida anche per collaudare le novità, traendone utili esperienze.*

*Si chiacchera molto, con pareri discordi e con idee e proposte non collaudate, circa una più ampia libertà per il pilota.*

*La Coppa «Città di Rieti» potrebbe benissimo rappresentare un reale collaudo per trarne utili deduzioni.*

*Basta un po' più di buona volontà e un po' meno di improvvisazione.*

R.S

redatto a cura di Smilian Cibic, Roberto Monti, Luigi Villa, Edoardo Prosperini

PILOTI NAZIONALI DI VOLO A VELA PUNTEGGI GARE 1989

Pilota	T.C.TO	C.M.89	TCB-PR	TCB-NA	C.I.15	VELINO	C.I.CL	C.I.ST	CIM 15	CIM LI	PROM.	T.C.RI	CID MP	CID BP	CID MT	VIN.
1 Actis F.	226									120						
2 Albertazzi A.				569									163			
3 Ales G.						333			195							
4 Ametta M.						725		494				496				
5 Avanzini L.					888			950					909			
6 Balestra B.									738				232			
7 Balzer M.						790				617				244		
8 Bellora M.												509	375			
9 Beozzi A.	584															
10 Bertoncini L.					915				889				950			
11 Borellini G.				137												
12 Brigliadori L.		895								890			412			
13 Brigliadori R.Jr		687			889			935					412			
14 Brigliadori R.Sr				272												
15 Bruni P.											772		238			
16 Budini Battai A.									601				276			
17 Cairolli G.				492					795							
18 Cala' S.					836											
19 Capoferrri S.														231		
20 Cappi C.				415					523							
21 Caraffini A.															215	
22 Castagno G.	387															
23 Colombo A.							792			506						
24 Colombo V.					790			950					162			
25 Corbellini E.					900								696			
26 Cosimi G.					454	800						304				
27 Costa C.					697				872							
28 Dall'Amico P.	723															
29 Danesy E.							304									
30 Davini G.				755					552							
31 Di Vecchio G.				608												
32 Esposto V.				673				557								
33 Flores P.													326			
34 Fontana V.					684					698			589			
35 Galetto G.		853			928					950			513			
36 Bavazzi M.		730						856								
37 Ghiorzo S.		875			950				933				860	70		
38 Giacobbe D.	526				122	708			628							
39 Gostner T.					759								832			
40 Brinza C.	574															
41 Gritti A.					613		787	856							808	
42 Guazzoni R.							797									
43 Kastlunger E.															849	
44 Lang F.											753					
45 Lanzi A.				432							846				539	
46 Longhi M.															779	
47 Loviscek G.								563								
48 Lucco G.			730			488										
49 Maestri G.Jr			777													
50 Maestri G.Sr							774						301			
51 Magni V.												588				
52 Manzoni R.										726		800				239
53 Marchisio G.	772								813							
54 Marzotto G.						669										
55 Mayer L.											850		597	217		
56 Mazzi G.									643			93			238	
57 Meriziola S.																
58 Mitococchio P.												390	278			
59 Montemaggi B.								628								
60 Monti Lor.							351		727				387			
61 Monti Luca					863				778							
62 Monti R.		837								897				650		
63 Mussio R.										392				641		735
64 Nedialkov K.									704			624	510			
65 Nuccio P.	336											767				
66 Orsi G.																
67 Paolillo U.							870								664	
68 Paris G.					416								409			
69 Pasin V.				346	264											
70 Passardi R.						793										
71 Passarelli M.	515								707							
72 Pavesi G.										359				128		
73 Pavesi U.				568									465			
74 Perotti G.	800			762												
75 Piludu F.					410		788		911							
76 Poletti F.					758							321				
77 Pozzi G.									429				117			
78 Pramstraller W.														198		
79 Pronzati A.					818					719			811	664		
80 Pronzati M.					814											
81 Righini A.				496	598				485				688			
82 Riva A.							537						169			
83 Sarti E.									673							
84 Secomandi M.					646				770				193			
85 Servilio S.					116				845							
86 Spreafico G.											784		419			
87 Stagi F.						755										
88 Stefanutti S.				179											332	
89 Strata A.			800													
90 Taverna A.													814			
91 Urbani L.							900			854			463			
92 Vergani W.										722			141		400	
93 Villa A.				800						765			373			
94 Villa L.														72		

## GRADUATORIA NAZIONALE PILOTI DI VOLO A VELA

al 31/10/1989

0	PILOTA	PUNTI	I 89 x1	I189 x.7	I1189x.5	I 88 x.8	I188 x.56	I1188x.4	I 87 x.6	I187 x.42	I1187x0.3
1	Ghiorzo S.	2349	950 950	933 653	875 438	932 746	798 447	614 246	934 560	850 357	570 171
2	Galetto G.	2339	950 950	928 650	853 427	924 739	854 478	760 304	879 527	782 328	757 227
3	Avanzini L.	2326	950 950	909 636	888 444	925 740	707 396	0 0	763 458	640 269	625 188
4	Brigliadori R.Jr	2317	935 935	889 622	687 344	950 760	701 393	0 0	944 566	900 378	0 0
5	Brigliadori L.	2278	895 895	890 623	412 206	950 760	940 526	0 0	950 570	927 389	871 261
6	Bertoncini L.	2271	950 950	915 641	889 445	851 681	767 430	364 146	851 511	791 332	0 0
7	Monti R.	2243	897 897	837 586	650 325	950 760	858 480	693 277	839 503	818 344	434 130
8	Gavazzi M.	2186	856 856	730 511	0 0	950 760	867 486	0 0	950 570	896 376	799 240
9	Colombo V.	2168	950 950	790 553	162 81	831 665	677 379	0 0	775 465	745 313	0 0
10	Urbani L.	2147	900 900	854 598	463 232	811 649	718 402	686 274	950 570	665 279	594 178
11	Gritti A.	2142	856 856	808 566	787 394	900 720	850 476	731 292	847 508	679 285	354 106
12	Perotti G.	2137	911 911	800 560	762 381	833 666	758 424	0 0	885 531	640 269	622 187
13	Gostner T.	2123	832 832	759 531	0 0	950 760	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0
14	Pronzati A.	2035	818 818	811 568	719 360	812 650	756 423	728 291	0 0	0 0	0 0
15	Corbellini E.	2030	900 900	696 487	0 0	804 643	699 391	0 0	796 478	675 284	621 186
16	Costa C.	2010	872 872	697 488	0 0	812 650	688 385	0 0	773 464	636 267	0 0
17	Paolillo U.	2009	870 870	664 465	0 0	822 658	776 435	549 220	803 482	666 280	0 0
18	Marchisio G.	1993	813 813	772 540	0 0	800 640	770 431	0 0	801 481	585 246	0 0
19	Manzoni R.	1991	800 800	726 508	239 120	853 682	800 448	160 64	800 480	800 336	742 223
20	Servilio S.	1982	845 845	116 81	0 0	826 661	688 385	611 244	793 476	681 286	0 0
21	Monti Luca	1957	863 863	778 545	0 0	687 550	633 354	0 0	0 0	0 0	0 0
22	Cala' S.	1954	836 836	795 557	0 0	702 562	604 338	0 0	742 445	701 294	617 185
23	Vergani W.	1946	722 722	400 280	141 71	874 699	649 363	636 254	875 525	656 276	0 0
24	Pronzati M.	1929	814 814	703 492	0 0	779 623	651 365	0 0	718 431	0 0	0 0
25	Villa A.	1870	800 800	765 536	373 187	668 534	631 353	0 0	732 439	586 246	549 165
26	Mussio R.	1813	735 735	641 449	392 196	786 629	640 358	0 0	0 0	0 0	0 0
27	Colombo A.	1799	792 792	506 354	0 0	665 532	606 339	0 0	792 475	722 303	0 0
28	Righini A.	1773	688 688	598 419	496 248	833 666	188 105	0 0	0 0	0 0	0 0
29	Secomandi M.	1759	770 770	646 452	193 97	671 537	664 372	624 250	638 383	466 196	0 0
30	Balzer M.	1732	790 790	617 432	244 122	637 510	415 232	0 0	241 145	0 0	0 0
31	Giacobbe S.	1712	708 708	628 440	526 263	706 565	547 306	541 216	693 416	457 192	446 134
32	Taverna A.	1711	814 814	0 0	0 0	498 398	0 0	0 0	831 499	0 0	0 0
33	Balestra B.	1710	738 738	232 162	0 0	608 486	266 149	254 102	809 485	623 262	0 0
34	Monti Lor.	1661	727 727	387 271	351 176	829 663	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0
35	Piludu F.	1639	788 788	0 0	0 0	790 632	0 0	0 0	365 219	0 0	0 0
36	Sarti E.	1633	673 673	0 0	0 0	697 558	0 0	0 0	671 403	0 0	0 0
37	Lovijcek G.	1595	779 779	563 394	0 0	527 422	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0
38	Orsi G.	1591	767 767	0 0	0 0	728 582	432 242	0 0	385 231	52 22	0 0
39	Fontana V.	1589	698 698	684 479	589 295	515 412	475 266	0 0	627 376	563 236	0 0
40	Nedialkov K.	1584	704 704	624 437	510 255	554 443	523 293	332 133	601 361	0 0	0 0
41	Passarelli G.	1566	707 707	515 361	0 0	615 492	445 249	0 0	611 367	583 245	332 100
42	Dall'Amico P.	1543	723 723	0 0	0 0	638 510	0 0	0 0	516 310	0 0	0 0
43	Montenaggi S.	1498	628 628	390 273	0 0	746 597	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0
44	Beozzi A.	1496	584 584	0 0	0 0	751 601	0 0	0 0	518 311	491 206	0 0
45	Meriziola S.	1478	238 238	0 0	0 0	800 640	558 312	0 0	876 526	0 0	0 0
46	Passardi R.	1473	793 793	0 0	0 0	850 680	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0
47	Davini G.	1465	755 755	552 386	0 0	404 323	0 0	0 0	504 302	375 158	0 0
48	Pozzi G.	1462	758 758	429 300	117 59	223 178	0 0	0 0	672 403	421 177	0 0
49	Cosimi G.	1424	800 800	454 318	304 152	87 70	86 48	0 0	511 307	462 194	287 86
50	Albertazzi A.	1417	569 569	163 114	0 0	512 410	0 0	0 0	730 438	567 238	0 0
51	Di Vecchio G.	1414	608 608	0 0	0 0	614 491	210 118	0 0	525 315	0 0	0 0
52	Kastlunger H.	1405	849 849	0 0	0 0	695 556	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0
53	Mayer L.	1376	850 850	597 418	217 109	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0
54	Maestri G. Sr.	1344	774 774	301 211	0 0	0 0	0 0	0 0	599 359	0 0	0 0
55	Esposito V.	1332	673 673	557 390	0 0	0 0	0 0	0 0	448 269	403 169	0 0
56	Poletti F.	1327	410 410	321 225	0 0	708 566	332 186	294 118	584 350	451 189	328 98
57	Ametta M.	1319	725 725	496 347	494 247	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0



50	BALESTRA BERNARDO	G.V.A.					1		579
	125 020889	357.4	0.0	357.4	Tema prefissato non concluso	1.75	LS 3A	1.08	579
51	CAPOFERRI SERGIO	AVA Valbrembo					1		578
	MUSSIO RENATO								
	69 230489	409.4	0.0	409.4	Triangolo non FAI minore di 500 Km.	1.75	ASH 25	1.24	578
52	COLOMBO FERNANDO	AVAL Varese					1		574
	103 270389	341.3	0.0	341.3	Triangolo non FAI minore di 500 Km.	1.75	D6 300	1.04	574
53	GALLIA GUIDO	AVA Valbrembo					2		542
	106 300489	158.6	0.0	158.6	Andata e ritorno prefissata < 500 Km	1.75	HORNET	1.02	272
	107 110689	157.4	0.0	157.4	Andata e ritorno prefissata < 500 Km	1.75	HORNET	1.02	270
54	MAYER LUCIANO	AVA Valbrembo					1		541
	GANDOLFI ANDREA								
	78 030589	321.6	0.0	321.6	Tema prefissato non concluso	1.75	JANUS B 18 m.	1.04	541
55	MAYER LUCIANO	AVA Valbrembo					1		532
	REDAELLI GIORGIO								
	79 290489	316.4	0.0	316.4	Triangolo non FAI minore di 500 Km.	1.75	JANUS B 18 m.	1.04	532
56	DROVANDI ENRICO	AVA Valbrembo					1		502
	81 070589	315.7	0.0	315.7	Triangolo non FAI minore di 500 Km.	1.75	KESTREL 17 m.	1.10	502
57	PRAMSTRALLER WOLFRAM	Ae.C. Foligno					1		494
	VORANO								
	134 180889	304.7	0.0	304.7	Triangolo non FAI minore di 500 Km.	1.75	JANUS C 20	1.08	494
58	VALLI D.	ASVV Borgo S. Lorenzo					1		488
	126 020889	312.0	0.0	312.0	Triangolo non FAI minore di 500 Km.	1.75	VENTUS A 16.6 m.	1.12	488
59	SECOMANDI MAURIZIO	AVAL Varese					1		483
	12 270389	416.9	0.0	416.9	Tema cambiato in volo	1.25	ASW 20	1.08	483
60	ROMANO ALBERTO	AVA Valbrembo					1		436
	20 150489	302.4	0.0	302.4	Tema prefissato non concluso	1.50	D6 300	1.04	436
61	CERTIANI DAMINO	A.V.M. Milano					1		430
	52 290489	344.2	0.0	344.2	Tema cambiato in volo	1.25	ASW 15	1.00	430
62	RIVA ADALBERTO	A.V.M. Milano					1		421
	54 300489	250.4	0.0	250.4	Tema prefissato non concluso	1.75	DISCUS B	1.04	421
63	ALBERTAZZI ALBERTO	A.V.M. Milano					1		406
	56 300489	250.4	0.0	250.4	Tema prefissato non concluso	1.75	LIBELLE H 301	1.08	406
64	COLOMBO VITTORIO	AVAL Varese					1		404
	13 270389	349.3	0.0	349.3	Tema cambiato in volo	1.25	ASW 20	1.08	404
65	VERGANI WALTER	AVAL Varese					1		353
	49 270389	350.4	0.0	350.4	Tema cambiato in volo	1.25	ASW 22	1.24	353
66	CAPOFERRI SERGIO	AVA Valbrembo					1		351
	SUGLIANI MAURIZ.								
	80 300489	249.0	0.0	249.0	Tema prefissato non concluso	1.75	ASH 25	1.24	351
67	PAVESI GIANNI	AVAL Varese					1		319
	PRADA PIETRO								
	149 110689	265.7	0.0	265.7	Tema cambiato in volo	1.25	JANUS B 18 m.	1.04	319
68	POZZI GIOVANNI	A.V.M. Milano					1		291
	55 230489	201.6	0.0	201.6	Tema prefissato non concluso	1.50	DISCUS B	1.04	291
69	VILLA LUIGI	A.V.M. Milano					1		181
	ALBERTAZZI ALBER								
	30 230489	149.5	0.0	149.5	Tema cambiato in volo	1.25	JANUS A	1.03	181
70	GHIORZO STEFANO	A.V.M. Milano					1		174
	VILLA LUIGI								
	1 050389	143.0	0.0	143.0	Tema cambiato in volo	1.25	JANUS A	1.03	174

2^ CAMPIONATO ITALIANO DI DISTANZA - 1989

CLASSIFICA UFFICIALE DEL 23 Ottobre 89 - CLASSE MOTOALIANI

pos.	cognome e nome		club		n. voli		punti		
	prova n./data	Km.volati/detr./validi	Tema/punti	Km.	Aliante/fatt.corr.		punti		
1	VERGANI WALTER		AVAL Varese		2		1754		
	133 240789	539.0	0.0	539.0	Andata e ritorno prefiss. = > 500 Km	2.00	VENTUS A 16.6 m.	1.12	963
	132 300789	708.8	0.0	708.8	Tema cambiato in volo	1.25	VENTUS A 16.6 m.	1.12	791
2	STEFANUTTI SERGIO		AVAL Varese		2		1454		
	36 230489	522.2	0.0	522.2	Triangolo prefiss.qualsiasi > 500 Km	2.00	D6 400	1.08	967
	59 300489	306.0	0.0	306.0	Tema prefissato non concluso	1.75	D6 400 17m.	1.10	487
3	MANZONI ROBERTO		AVAL Varese		2		1046		
	33 240489	467.0	0.0	467.0	Tema prefissato non concluso	1.75	NIMBUS 3 D	1.24	659
	50 270389	393.9	10.0	383.9	Tema cambiato in volo	1.25	NIMBUS 3 D	1.24	387
4	CARAFFINI ANTONIO		AVAL Varese		1		944		
	34 230489	519.2	0.0	519.2	Triangolo prefiss.qualsiasi > 500 Km	2.00	D6 400 17m.	1.10	944

2^ CAMPIONATO ITALIANO DI DISTANZA - 1989  
 CLASSIFICA UFFICIALE DEL 23 Ottobre 89 - CLASSE ALIANTI

pos.	cognome e nome				club	n. voli		punti
	prova n./data	Km. volati/detr./validi		Tema/punti Km.		Aliante/fatt.corr.	punti	
1	BERTONCINI LUIGI				A.V.M. Milano	2		2372
	26 240489	607.7 20.0	587.7	Distanza libera in linea retta	2.25	VENTUS A	1.10	1202
	115 020889	643.7 0.0	643.7	Triangolo prefiss.qualsiasi > 500 Km	2.00	VENTUS A	1.10	1170
2	AVANZINI LUCIANO				AVAL Varese	2		2270
	40 240489	530.5 0.0	530.5	Distanza libera in linea retta	2.25	DISCUS A	1.04	1148
	116 020889	671.9 4.9	667.0	Tema prefissato non concluso	1.75	DISCUS A	1.04	1122
3	GHIORZO STEFANO				A.V.M. Milano	2		2147
	28 240489	607.7 20.0	587.7	Distanza libera in linea retta	2.25	LS 6	1.10	1202
	5 260389	520.0 0.0	520.0	Andata e ritorno prefiss. = > 500 Km	2.00	LS 6	1.10	945
4	KASTLUNGER ERICH				Ae. C. Bolzano	2		2120
	95 090689	645.5 0.0	645.5	Triangolo prefiss.qualsiasi > 500 Km	2.00	VENTUS A	1.10	1174
	45 230489	529.6 0.0	529.6	Triangolo prefiss.qualsiasi > 500 Km	2.00	VENTUS B 16.6 m.	1.12	946
5	GOSTNER THOMAS				Ae.C. Bolzano	2		2078
	46 230489	633.8 0.0	633.8	Triangolo prefiss.qualsiasi > 500 Km	2.00	VENTUS B 16.6 m.	1.12	1132
	9 260389	529.6 0.0	529.6	Triangolo prefiss.qualsiasi > 500 Km	2.00	VENTUS B 16.6 m.	1.12	946
6	TAVERNA ANDREA				ASVV Borgo S.Lorenzo	2		2033
	127 020889	551.4 0.0	551.4	Andata e ritorno prefiss. = > 500 Km	2.00	LS 4	1.04	1060
	130 300889	506.2 0.0	506.2	Andata e ritorno prefiss. = > 500 Km	2.00	LS 4	1.04	973
7	PRONZATI ATTILIO				AVAL Varese	2		2025
	119 020889	671.9 4.9	667.0	Tema prefissato non concluso	1.75	VENTUS 17.6 m.	1.14	1024
	42 240489	570.6 0.0	570.6	Andata e ritorno prefiss. = > 500 Km	2.00	VENTUS 17.6 m.	1.14	1001
8	GRITTI ANGELO				AVA Valbrembo	2		2018
	51 240489	559.4 0.0	559.4	Andata e ritorno prefiss. = > 500 Km	2.00	DE 300	1.04	1076
	11 260389	560.0 0.0	560.0	Distanza su spezzata con angolo < 30	1.75	DE 300	1.04	942
9	LOVISCEK GIORGIO				AVA Valbrembo	2		1945
	123 020889	507.1 0.0	507.1	Triangolo prefiss.qualsiasi > 500 Km	2.00	DE 300	1.04	975
	70 070589	504.4 0.0	504.4	Triangolo prefiss.qualsiasi > 500 Km	2.00	DE 300	1.04	970
10	CORBELLINI EUGENIO				A.V.M. Milano	2		1737
	7 260389	520.0 0.0	520.0	Andata e ritorno prefiss. = > 500 Km	2.00	LS 6	1.10	945
	142 300789	387.2 0.0	387.2	Distanza libera in linea retta	2.25	LS 6	1.10	792
11	RIGHINI ALBERTO				AVAL Varese	2		1718
	43 230489	522.2 0.0	522.2	Triangolo prefiss.qualsiasi > 500 Km	2.00	LS 6	1.10	949
	98 090689	483.2 0.0	483.2	Tema prefissato non concluso	1.75	LS 6	1.10	769
12	PRONZATI ATTILIO				AVAL Varese	2		1708
	ORSI ADELE							
	89 140589	680.3 0.0	680.3	Triangolo prefiss.qualsiasi > 500 Km	2.00	ASH 25	1.24	1097
	91 210589	606.6 0.0	606.6	Tema cambiato in volo	1.25	ASH 25	1.24	611
13	PADLILLO UGO				ACVVT	2		1658
	151 210889	499.5 4.9	494.6	Tema prefissato non concluso	1.75	LS 4	1.04	832
	57 240789	511.0 19.9	491.1	Tema prefissato non concluso	1.75	LS 4	1.04	826
14	MONTI ROBERTO				AVAL Varese	2		1623
	MANTICA UMBERTO							
	2 260389	522.2 0.0	522.2	Triangolo prefiss.qualsiasi > 500 Km	2.00	ASH 25	1.24	842
	97 100689	553.6 0.0	553.6	Tema prefissato non concluso	1.75	ASH 25	1.24	781
15	MUSSIO RENATO				AVA Valbrembo	2		1601
	CAPOFERRI SERGIO							
	66 080589	697.0 0.0	697.0	Tema prefissato non concluso	1.75	ASH 25	1.24	984
	68 240489	612.0 0.0	612.0	Tema cambiato in volo	1.25	ASH 25	1.24	617
16	MAYER LUCIANO				AVA Valbrembo	2		1490
	85 080589	548.2 0.0	548.2	Triangolo prefiss.qualsiasi > 500 Km	2.00	DE 300	1.04	1054
	86 300489	362.6 0.0	362.6	Tema cambiato in volo	1.25	DE 300	1.04	436
17	FONTANA VITTORIO				AVAL Varese	2		1471
	47 230489	487.9 0.0	487.9	Tema prefissato non concluso	1.75	LS 6	1.10	776
	154 090689	437.0 0.0	437.0	Tema prefissato non concluso	1.75	LS 6	1.10	695
18	LONGHI MARCELLO				AVA Valbrembo	2		1346
	74 230489	416.8 0.0	416.8	Tema prefissato non concluso	1.75	HORNET	1.02	715
	140 190789	378.7 3.6	375.1	Tema prefissato non concluso	1.75	DE 300	1.04	631
19	GALETTI GIORGIO				Ae.C. Bolzano	1		1281
	62 300489	704.3 0.0	704.3	Triangolo prefiss.qualsiasi > 500 Km	2.00	LS 6	1.10	1281
20	NEDIALKOV KONSTANTIN				Ae.C. Roma	2		1274
	121 020889	507.1 0.0	507.1	Triangolo prefiss.qualsiasi > 500 Km	2.00	ASW 20	1.08	939
	99 070689	207.0 0.0	207.0	Tema prefissato non concluso	1.75	ASW 20	1.08	335
21	SCAGLIONI GIOVANNI				AVA Valbrembo	2		1260
	111 100689	399.3 0.0	399.3	Tema prefissato non concluso	1.75	LS 3	1.08	647
	73 230489	330.9 0.0	330.9	Triangolo FAI minore di 500 Km.	2.00	LS 3	1.08	613

22	PLATTNER CHRISTIAN				Ae.C. Bolzano		1		1196
	94 100689	645.8	0.0	645.8	Triangolo prefiss.qualsiasi > 500 Km	2.00	MINI NIMBUS	1.08	1196
23	PAVESI UGO				AVAL Varese		2		1162
	38 240489	363.0	0.0	363.0	Tema prefissato non concluso	1.75	CIRRUS STD.	1.02	623
	100 060689	457.0	17.4	439.6	Tema cambiato in volo	1.25	CIRRUS STD.	1.02	539
24	URBANI LUCA				G.V.A.		1		1156
	118 020889	718.2	4.9	713.3	Tema prefissato non concluso	1.75	ASW 20	1.08	1156
25	GANDOLFI ANDREA				AVA Valbrembo		2		1086
	113 100689	316.4	0.0	316.4	Triangolo non FAI minore di 500 Km.	1.75	HORNET	1.02	543
	83 070589	316.4	0.0	316.4	Triangolo non FAI minore di 500 Km.	1.75	HORNET	1.02	543
26	SPREAFICO GIOVANNI				AVA Valbrembo		2		1045
	112 100689	316.4	0.0	316.4	Triangolo non FAI minore di 500 Km.	1.75	HORNET	1.02	543
	82 300489	315.7	0.0	315.7	Triangolo non FAI minore di 500 Km.	1.75	KESTREL 17 m.	1.10	502
27	BRIGLIADORI LEONARDO				A.V.M. Milano		1		1029
	4 260389	475.6	0.0	475.6	Distanza libera in linea retta	2.25	DISCUS A	1.04	1029
28	BRIGLIADORI R.J.				A.V.M. Milano		1		1029
	3 260389	475.6	0.0	475.6	Distanza libera in linea retta	2.25	DISCUS A	1.04	1029
29	PARIS GIORGIO				Ae.C. Trento		1		1021
	92 070589	551.6	0.0	551.6	Triangolo prefiss.qualsiasi > 500 Km	2.00	ASW 20	1.08	1021
30	MONTEMAGGI SANDRO				ASVV Borgo S.Lorenzo		1		975
	64 080589	507.2	0.0	507.2	Andata e ritorno prefiss. = > 500 Km	2.00	D6 300	1.04	975.
31	MONTI LORENZO				AVAL Varese		1		967
	37 230489	522.2	0.0	522.2	Triangolo prefiss.qualsiasi > 500 Km	2.00	ASW 20	1.08	967
32	MERIGIOLA STEFANO				Ae.C. Roma		1		966
	120 040889	502.1	0.0	502.1	Triangolo prefiss.qualsiasi > 500 Km	2.00	LS 4	1.04	966
33	BELLORA MARIO				AVAL Varese		2		937
	14 270389	427.4	0.0	427.4	Tema cambiato in volo	1.25	D6 300	1.04	514
	60 300489	251.4	0.0	251.4	Tema prefissato non concluso	1.75	D6 300	1.04	423
34	VILLA ALESSANDRO				A.V.M. Milano		2		931
	48 290489	357.6	0.0	357.6	Tema prefissato non concluso	1.75	ASW 20	1.08	579
	29 240489	303.8	0.0	303.8	Tema cambiato in volo	1.25	ASW 20	1.08	352
35	CRIPPA MARIO				AVA Valbrembo		2		889
	124 200789	301.1	0.0	301.1	Triangolo non FAI minore di 500 Km.	1.75	HORNET	1.02	517
	71 290489	303.8	0.0	303.8	Tema cambiato in volo	1.25	HORNET	1.02	372
36	BAUMGARTNER ALOIS				Ae.C. Bolzano		2		888
	147 210989	278.0	0.0	278.0	Triangolo non FAI minore di 500 Km.	1.75	LS 4	1.04	468
	148 200989	249.6	0.0	249.6	Tema prefissato non concluso	1.75	LS 4	1.04	420
37	PROSPERINI MARCO				A.V.M. Milano		2		836
	122 200789	301.1	0.0	301.1	Triangolo non FAI minore di 500 Km.	1.75	D6 200	1.08	488
	131 190789	300.6	0.0	300.6	Tema cambiato in volo	1.25	D6 200	1.08	348
38	FLORES PABLO				A.V.M. Milano		1		814
	129 020889	483.6	0.0	483.6	Tema prefissato non concluso	1.75	LS 4	1.04	814
39	TSCHAGER GEORG				Ae.C. Bolzano		2		801
	144 210989	278.0	0.0	278.0	Triangolo non FAI minore di 500 Km.	1.75	LS 4	1.04	468
	146 240589	266.4	0.0	266.4	Tema cambiato in volo	1.25	LIBELLE STD.	1.00	333
40	CASAMATTI ALBERTO				AVA Valbrembo		1		777
	110 250589	475.6	13.9	461.7	Tema prefissato non concluso	1.75	D6 300	1.04	777
41	MAESTRI GIANCARLO				A.V.M. Milano		2		751
	53 290489	389.7	0.0	389.7	Tema cambiato in volo	1.25	CIRRUS STD.	1.02	478
	150 210789	235.6	0.0	235.6	Tema cambiato in volo	1.25	ASW 20	1.08	273
42	MITICOCCHIO PAOLO				AVA Valbrembo		2		694
	141 020889	317.1	0.0	317.1	Tema cambiato in volo	1.25	PEGASE A	1.02	389
	44 250589	253.8	0.0	253.8	Tema cambiato in volo	1.25	D6 300	1.04	305
43	GARBARI FERRUCCIO				Ae.C. Trento		1		693
	10 300389	360.4	0.0	360.4	Triangolo FAI minore di 500 Km.	2.00	LS 4	1.04	693
44	BUDINI GATTAI A.				Ae.C. Rieti		2		690
	93 070689	217.4	0.0	217.4	Tema prefissato non concluso	1.75	ASW 20	1.08	352
	105 080689	292.1	0.0	292.1	Tema cambiato in volo	1.25	ASW 20	1.08	338
45	CUSTO ROBERTO				AVA Valbrembo		2		672
	152 020889	345.0	0.0	345.0	Tema cambiato in volo	1.25	LS 3A	1.08	399
	153 040889	236.3	0.0	236.3	Tema cambiato in volo	1.25	LS 3A	1.08	273
46	BALZER MARIO				AVA Valbrembo		1		608
	BOLZONI FRANCO								
	23 260389	431.1	0.0	431.1	Triangolo non FAI minore di 500 Km.	1.75	ASH 25	1.24	608
47	BRUNI PIETRO				A.V.M. Milano		1		595
	8 280389	303.5	0.0	303.5	Triangolo FAI minore di 500 Km.	2.00	ASW 19	1.02	595
48	MERIZIOLA STEFANO				Ae.C. Sabina		1		594
	PROSPERINI EDOAR								
	135 200789	366.5	0.0	366.5	Triangolo non FAI minore di 500 Km.	1.75	JANUS C 20	1.08	594
49	MANEGGIA FORESTINO				Ae.C. Foligno		2		585
	137 100889	236.2	0.0	236.2	Tema cambiato in volo	1.25	LIBELLE STD.	1.00	295
	138 180889	165.6	0.0	165.6	Tema prefissato non concluso	1.75	LIBELLE STD.	1.00	290

# CRONACHE, APPUNTI, NOTE & NOTERELLE DAI CAMPI DI VOLO

*Questa nuova testata vorrebbe significare l'ampiezza degli argomenti sui quali scrivere e dissertare, in realtà è l'ennesimo tentativo di rompere la cintura del silenzio che isola alcuni campi di volo, che continueremo a sollecitare affinché escano dall'ingiustificato isolamento informativo.*

*È appena il caso di ripetere che anche se dovessero manifestare il più aperto dissenso, le pagine di VOLO A VELA resterebbero a loro disposizione.*

*E veniamo al dunque: malgrado le promesse (ancora calde!) Michele Fergnani continua a non mandarci notizie da Ferrara; la scuola dell'Aeroclub Volovelistico «Fulvio Padova» di Novi Ligure continua a sfornare brevetti ma non ci manda nemmeno i nomi dei neo brevettati; circa l'aviosuperficie Alfina (scuola operante a verricello) siamo andati a visitarla ed è stato un po' il ritorno al passato ricco d'entusiasmo, ora aspettiamo che il Detti Evandro Aldo torni alla collaborazione dei tempi andati.*

*E per oggi basta.*

## LUCCA Aero Club Volovelistico Toscana: due anni di silenzio, un traguardo raggiunto

Oggi finalmente operante la scuola ha due anni, forse un po' meno, dalla frattura di Borgo San Lorenzo. Pomo della discordia: scuola sì, scuola no. Una scelta sofferta. La più difficile per la minacciata scissione, poi avvenuta. La più coraggiosa per il vergognoso ricatto della «cacciata» del Club dall'aviosuperficie di Borgo (vergognoso per chi poi l'ha messa in atto). La più coerente al fermo convincimento della Scuola quale presidio all'avvenire del Club, alla diffusione del volo a vela, all'aumento della base numerica dei volovelisti. Certamente imprevedibili le incognite, inevitabili le difficoltà e tanto lavoro d'affrontare e impegno da approfondire.

E così il silenzio di questi due anni. Silenzio forse un po' scaramantico ma di sicuro per l'amore dei fatti e non delle parole. L'Aero Club per perseguire lo scopo che si era dato ha dovuto combattere anche per sopravvivere alla crisi succeduta al forzato abbandono dell'aviosuperficie del Borgo di cui, con sacrifici e lungimiranza, ne era stata fatta la sede estiva ed alla scissione dei volovelisti, è giusto dirlo, più assidui.

Sono di questi due ultimi anni l'iniziativa di brevi stages al Borgo che si prevede di istituzionalizzare con cadenze precise e di più lunga durata dalla prossima stagione, la gara «Ali di Donna» di cui si ebbe un buon successo, e programmata di nuovo per la prossima primavera dopo averne riveduto il regolamento, un corso di familiarizzazione agli assetti inusuali dell'aliante nell'ottica della sicurezza del volo e, in attesa del disciplinare brevi periodi estivi, in agosto, di propedeutica al volo a vela e che oggi, ottenuto il disciplinare potranno essere articolati in maniera più costruttiva.

Ma in questi due anni mai perso di vista di lavorare per il disciplinare. Le varie *magnae carthae*, i dibattiti e gli interventi sulla rivista, al briefing di Bologna, nelle riunioni della Commissione hanno illustrato ad *abundantiam* la situazione in cui si dibatte il volo a vela italiano. Questo nostro volo a vela Cenerentola dell'Europa ancorchè bravissimo e bellissimo come la Cenerentola della fiaba quando va a gareggiare ma altrettanto coperto di stracci quando si conta in numero di piloti, di macchine, di brevetti e d'attività.

Altrettanto ad *abundantiam* la necessità prioritaria di allargare la base volovelistica. In buona sostanza aumento del numero dei brevetti con una dislocazione più omogenea delle scuole sul territorio cercando di pari passo una maniera più semplice e meno costosa di fare volo a vela, aliante assai meno costosi e monotipo, abbandono progressivo degli aeroporti per le aviosuperfici, normative più snelle e, non certamente ultimi, una maggior destinazione delle risorse disponibili là dove ce n'è più bisogno per il raggiungimento degli obiettivi da privilegiare.

### LA NOSTRA ESPERIENZA

Due anni l'*excursus* ad ottenere il disciplinare scuola di Civilavia. Dicono che abbiamo fatto presto. Affrontati problemi: di personale da certificare R.A.I., locali d'attrezzare, documentazioni tecniche da reperire, modulistica da inventare e far approvare, manuali d'impiego e di volo che non si trovano, tragico il trovare istruttori e per dire solo dei principali e, per fortuna, non c'erano da comprare il traino e gli aliante! Ed ora finalmente la Scuola diventa realtà. A luglio una prima, la prima, sessione d'esami. Presentati sei allievi: Gabriele Cianetti, Giancarlo Leoni, Eugenio Gianpietro, Andrea Tamburini, Livio Tricoli e Flavio Germani. Tutti promossi. È un momento di particolare soddisfazione ed ci siamo sentiti, a buon diritto, d'uscire dal silenzio di questi anni e, sempre a buon diritto, chiedere all'Aero Club d'Italia un qualche tangibile aiuto ad affrontare il futuro più immediato certamente pieno di nuove necessità e spremuti come siamo di risorse. Così il traguardo che il Consiglio Direttivo si era proposto, due anni fa, prioritario è stato raggiunto. È la prima scuola di volo a vela in Toscana: sarà povera di mezzi, piccolo mattone per il progredire del volo a vela italiano, ma importante lo è di sicuro.

E mi permetta ora l'infaticabile, appassionato amico Cibic, una breve nota a margine: è bello parlare di associazionismo, dei piccoli gruppi autonomi, delle aviosuperfici. Tutto bello e giusto ma che, a mio parere, non può risolvere, né subito o

nel brevissimo periodo, la primaria necessità dell'allargamento della base volovelistica. Se guardiamo la situazione attuale, osserviamo la dislocazione delle scuole sul territorio nazionale ed i livelli d'attività e di numero di piloti, regione per regione, vediamo dei vuoti enormi da colmare. Non credo sia bastevole l'associazionismo a correggere tante disparità. Credo invece, al di là di qualsiasi polemica, prezioso ed indispensabile il ruolo degli Aeroclubs e che la strada della diffusione del volo a vela passa ancora oggi dagli Aeroclubs locali e, naturalmente da una scelta precisa, coraggiosa e coerente dell'Aero Club d'Italia in particolare laddove le carenze sono più macroscopiche.

Con i costi gestionali alle stelle, i velivoli e gli aliante alle quotazioni che noi tutti conosciamo e i pesanti oneri connessi ad ogni attività aeronautica, sarebbe forse più realistico pensare agli Aeroclubs in chiave regionale anziché provinciale come oggi avviene.

Di fatto gli Aeroclubs non sono altro che «aziende» e come tali hanno esigenze fondamentali imprescindibili: corretta organizzazione, risorse commisurate ad un corretto equilibrio costi/ricavo, bacini d'utenza sufficientemente ampi, un volontariato che si traduca in autofinanziamento e non rimanga solo sterile correttivo tariffario per citarne solo alcune. E di questo passo rieccoci di nuovo all'annosa questione della modifica degli statuti dell'Ente centrale e di quelli periferici. E non mi addentro oltre.

Grazie Lorenzo per l'ospitalità di queste brevi note con l'intenzione, speriamo non pia, di scrivere di più di quello che accade nel mio club e di contribuire, sia pur modestissimamente, a sollevare interrogativi, offrire spunti ed idee.

RENATO CARMASSI

## TRENTO

### La notte di San Lorenzo

È la notte di San Lorenzo. Il cielo stellato si mescola con le scintillanti lucciole. Con la macchina ed il carrello al traino percorro le polverose stradine di campagna.

Devo andare a prendere Giorgio. È molto che aspetta, perché non riesco a districarmi tra le vie nascoste di questa terra umbra.

So che Giorgio sarà arrabbiato per il mio ritardo, ma questa è la notte di San Lorenzo. Una notte speciale. Deve essere bello atterrare su questa terra arata, arsa dal sole, profumata delle fragranze della natura. Atterrare ed aspettare la notte. Solo. Sedersi per terra con la schiena appoggiata alla liscia fusoliera. E aspettare nel silenzio che la luce cali di intensità, aspettare di essere illuminati dalle stelle. E poi posso vedere come si trasforma il paesaggio. Il vicino campo di grano da gialla e luminosa distesa diventa un mare azzurro con le dolci onde cullate dal vento. Come rinfresca questo vento notturno, così misterioso, che viene da lontano.

La macchina quasi balla a causa della tortuosità della strada. Un sobbalzo mi fa ricordare che Giorgio mi aspetta. E lui si fida di me, questo è importante.

La luce dei miei fari illumina da lontano l'aliante. Bianco come è si staglia subito nella profonda notte umbra. Sembra addormentato. Un candido aliante sta ora dormendo sulla terra di questo campo. La sua ala sinistra sembra sfiorare il terreno alla ricerca di un soffice cuscino. Anche Giorgio

dorme. Lo trovo appoggiato al suo aliante. Vedo il suo volto. Giorgio è felice. Sembra il bambino con il giocattolo più amato dopo una giornata di grande divertimento.

Aspetto un attimo a svegliarlo e penso a quanto è bella questa notte stellata. Rimango affascinato dal silenzio che ci circonda.

«Giorgio, sveglia. Sono io, sono venuto a prenderti».

Giorgio apre gli occhi. Mi sorride con uno sguardo luminoso.

«Sai, ho fatto un sogno. Ero qui con il mio aliante. Il campo di grano che tu vedi è, diventato come un mare. E il vento muoveva le sue onde e portava messaggi lontani. Poi guardavo le stelle. Quanto sono belle e quante sono!».

«Sì, Giorgio, lo so perché questa è la notte di San Lorenzo».

Una notte speciale, che è nel sogno di ogni vero volovelista.

La notte di San Lorenzo.

ALBERTO TEDESCHI - CUS Trento

## CAIOLO

### La terra della birra!

Carissimo Scavino,

ti invio le mie impressioni sul corso di volo a vela svolto presso l'Haus der Luftsportjugend di Eschenburg, Germania. Non era questa la mia prima esperienza, visto che sono andato anche l'anno scorso con il mio amico Ghidotti junior di Bergamo, e mi ero trovato molto bene.

Quest'anno ho ripetuto il corso ed è stata ancora una meravigliosa esperienza; con me c'erano due miei amici di Sondrio, ed anche loro si sono divertiti, ed hanno potuto scoprire cosa è il volo a vela, visto che non avevano mai volato prima.

I fatti positivi di andare in Germania ad imparare a volare sono:

Si spende poco, si impara la lingua e ci sono ottimi istruttori, che sanno anche spiegare molto bene anche in lingua inglese.

Oltre ai miei due amici di Sondrio, vi erano ragazzi di diverse nazionalità: spagnoli, olandesi e tedeschi. Ad eccezione del sabato e della domenica durante i quali non si volava, gli altri giorni si volava sempre (tempo permettendo), e sul campo di volo è indispensabile aiutarsi a vicenda, quindi vige la legge che: chi non aiuta il suo compagno, non può volare. Sia l'aeroporto sia dove noi dormivamo, erano immerse nel verde, perfino il campo di volo era in un parco naturale (dal campo di volo per sapere dove vi era una termica, bastava guardare dove erano i falchi).

L'esperienza di quest'anno, che non dimenticherò mai, è iniziata il 17 luglio quando per la prima volta ho volato da solo su un aliante (un ASK 13), ed è stato per me una stupenda sensazione (sono perfino riuscito a far quota per oltre un quarto d'ora!).

Questa scuola dispone di quattro ASK 13 e tre monoposti, come sistema di traino ci sono due verricelli; la giornata tipo era: sveglia alle ore 7.30 e successivamente colazione (molto abbondante), poi col nostro istruttore andavamo con un pullmino al campo di volo.

Si iniziava l'attività di volo alle 8.35, che veniva sospesa alle 12.30 per il pranzo (si mangiava in un hangar), tornavamo all'ostello della gioventù alle 19.30 dove si cenava. Verso le 22.30 tutti a letto.

## CATANIA

### Sarà volovelistica?

Sono un neofita che ha appena conseguito il brevetto in quel di Rieti.

Sì, ho realizzato un vecchio sogno nel cassetto, ma, vivendo in Sicilia, mia terra nativa, temo che dovrò riporre il sogno di nuovo nel cassetto.

Speravo, ingenuamente, di poter creare qualcosa in Sicilia, ma tutto ciò sembra molto difficile. Lo spazio aereo siciliano è paragonabile, dal punto di vista strategico, al confine nord orientale della nostra amata Patria.

Mentre per almeno dieci mesi all'anno ci sono condizioni meteo entusiasmanti.

Ciò premesso pongo alcuni quesiti:

- 1) è permesso decollare con un aliante da una aviosuperficie ricadente in un CIR?
- 2) è possibile ottenere l'autorizzazione al decollo da un aeroporto come quello di Catania dove esiste un intenso traffico di linea?
- 3) piloti di motoalianti possono svolgere attività di volo su aviosuperfici?
- 4) è autorizzata l'attività didattica su aviosuperfici?

Sperando di leggere al più presto risposte confortanti, colgo l'occasione per invitare tutti gli appassionati a volare quaggiù, dove quest'anno la nube d'onda si è più volte formata sull'Etna.

Cordiali saluti.

ROSARIO VIOLA

*Alle domande del volovelista Rosario Viola, giratemi dal nostro Lorenzo, rispondo con parole ed opinioni mie personali nella speranza di aiutare a chiarire alcuni interrogativi. Procedo a rispondere in ordine alle domande:*

- 1) *A prescindere che non vi è alcuna proibizione generica per i voli su aviosuperfici situate entro la C.T.R. (ad eccezione di Roma dove è vietato tutto il traffico V.F.R.), la questione va concordata di volta in volta con gli appropriati e competenti enti A.T.S. preposti al controllo, oltre che a tutte le altre autorità che devono di norma dare il nulla osta all'uso delle aviosuperfici. Per quanto riguarda l'aliante in sé, non costituisce un problema particolare. Se l'aviosuperficie è autorizzata ad operare, non fa differenza tra aeroplani ed alianti, fatto salvo che tutti devono rispettare le specifiche necessarie per quanto riguarda la lunghezza pista, gli ostacoli ecc.*
- 2) *Sebbene anche qui non esista alcun specifico divieto, per ragioni pratiche piuttosto ovvie è senz'altro da escludere la possibilità di operare da aeroporti tipo Catania.*
- 3) *Certo che possono. Come già detto, non vi è alcuna limitazione relativa al tipo di macchina, purchè siano sempre rispettate le norme di sicurezza.*
- 4) *In passato sono già state autorizzate attività didattiche con alianti su aviosuperfici, ma ciò non costituisce una norma. Di volta in volta è necessario inoltrare una domanda circostanziata allegando tutti i dati e la documentazione completa, comprovante il soddisfacimento dei requisiti richiesti per qualsiasi Scuola di Volo (personale, mezzi, sovrastrutture, ecc. ecc.) oltre che naturalmente alle doti di sicurezza dell'aviosuperficie stessa. Le norme relative sono in via di chiarificazione ma, in linea di massima, non vi dovrebbero essere ostacoli pregiudiziali. Sarà in ogni modo necessaria una spiegazione di una apposita commissione.*

*Auguro all'amico Rosario, che spero sia dotato di molta tenacia e determinazione, di riuscire a realizzare almeno in parte i sogni volovelistico-aviatori.*

*Con cordiali saluti.*

GUIDO BERGOMI



I corsi possono essere effettuati in vari periodi e la durata del corso è di 16 giorni, e l'età minima per poter partecipare è di 16 anni.

Queste le mie impressioni vissute in un fantastico paese quale la terra della birra.

Per ulteriori informazioni scrivetemi:

Via Mazzini 63a - 23100 Sondrio.

STEFANO MAZZUCCHI

## FRIULI

### I volovelisti friulani e la Friul-Vela

I nuovi fermenti dell'attività volovelistica friulana, in buona parte dovuti all'impegno di Roberto Polano, riguardano anche la Friul-Vela, sempre più attiva e più impegnata nell'ampliamento dei propri settori di lavoro.

Il primo riconoscimento è dell'87, da parte dell'L.B.A. per la manutenzione e la riparazione di alianti e motoalianti tedeschi. Successivamente l'organizzazione del volo sportivo bavarese (L.V.B.) ha riconosciuto la Friul-Vela come sua filiale per la manutenzione ed i rinnovi degli aeromobili con marche tedesche in gestione a piloti italiani.

Il R.A.I. — nella persona dell'ing. Bottiglia che ha fornito preziosi consigli — ha certificato l'officina per i lavori di manutenzione, riparazione e rinnovi annuali. Attualmente la certificazione italiana riguarda gli alianti ASW 15, ASW 19, Cirrus, Cirrus Standard, Libelle e Blanik L13.

Inoltre la Friul-Vela ha ottenuto la rappresentanza esclusiva per l'Italia del motoaliante TAIFUN 17E, della Valentin, ed è in attesa dell'omologazione dell'aliante KIWI, anch'esso della Valentin.

Dopo lunghe vicende il R.A.I. ha omologato il dispositivo per aerei da traino con verricello per il ricupero del cavo (FEUERSTEIN) che è stato collaudato con esito favorevole su un Morane MS 893 trainante un Blanik L13.

Il collaudo è stato effettuato sull'aviosuperficie di Rivoli d'Osoppo dell'A.V.R.O.

E proprio verso questa aviosuperficie sono rivolti i programmi per il futuro, dove la Friul-Vela conterebbe di spostare l'officina di San Daniele del Friuli.

Ciò consentirebbe l'effettuazione dei voli officina e l'accesso direttamente in volo.

# CALCINATE

## Viva Bonaventura!

Sabato 23 aprile sembra un bel giorno di primavera come altri, ma qualcosa ispira propositi bellicosi a Carlo ed a me, mentre a mattino inoltrato spingiamo il nostro Bonaventura fuori dall'hangar.

Senza curarci dei sorrisini che di solito ci accolgono quando portiamo in linea di volo la nostra macchina di legno e tela, consultiamo la carta e decidiamo che potremmo tentare qualcosa di degno dei nostri titoli sportivi, ovvero una «C» d'argento e mezza.

Data l'atmosfera e sentiti i colleghi anziani, optiamo per Oropa e ritorno, con un sorriso sulle labbra e pensando che tuttalpiù ci saremmo fermati dalle parti del Mottarone; non sappiamo ancora che la giornata ci riserverà qualcosa di meglio.

Alle 12.00 le condizioni sembrano mature, cosicché decidiamo di partire; dopo lo sgancio sul Campo dei Fiori troviamo subito buoni valori che ci portano a quasi 1800 metri. La tappa successiva è il Monte Nudo ove, però, dobbiamo posteggiare per qualche tempo, dato che non sembra possibile salire oltre i 1600 metri; memori (soprattutto io) di altre avventure concluse ingloriosamente in un campo di patate, vogliamo raggiungere una più elevata «quota di lancio» prima di affrontare il Lago Maggiore. Non sollevino le sopracciglia coloro che volano su moderni aliante di «plastica» e ricordino che il Bonaventura è una macchina stagionata che ha volato per la prima volta nel 1957!

Finalmente arriviamo a 1850 metri ed attraversiamo il lago verso le pendici del Monte Zeda. Qui arriviamo con 1400 metri, ma troviamo subito ottime condizioni ed alla media di 2,5 m/s saliamo fino a 2000 metri.

I cumuli ora popolano il cielo in quantità e sembrano essere più definiti e meglio distribuiti a Nord-Ovest. Decidiamo di conseguenza di abbandonare Oropa e dirigerci verso ignota destinazione.



La vista all'ingresso della Val Vigizzo è confortante e la imbocchiamo, lasciando le pendici dello Zeda e rimanendo sul lato Sud, dove incontriamo presto una termica forte e rotonda che ci porta a 2500 metri. Da questo punto in poi seguiamo lungo il versante Sud della valle senza mai scendere al di sotto di quota 2300, fino a che, poco prima di entrare nella valle di Domodossola, ci spostiamo sull'altro versante, avendo scorto un promettente cumulo in formazione: ci troviamo infatti, in un lampo, a 2500 metri e ci accorgiamo di non essere i soli a sfruttare questa ascendenza. Sopra di noi gira uno Janus svizzero, il primo aliante che incontriamo dopo aver lasciato la sponda lombarda del Lago Maggiore.

Entrando nella valle di Domodossola Carlo esprime seccamente la propria incredulità per le superbe condizioni ed io ammutolisco alla vista delle montagne circostanti. Studiamo per bene l'aviosuperficie di Maserà (non si sa mai...) e quindi ci dirigiamo a Nord verso la Val Formazza. Un paio di passi falsi ci portano giù a 2000 metri, ma è facile recuperare con simili condizioni e subito ci ritroviamo a 2800 metri. Decidiamo di cambiare rotta, dato che a Nord non si vedono più cumuli, e ci dirigiamo verso il Monte Leone. Facciamo sosta sulla vetta innevata del Pizzo Dieci dove l'ennesima termica porta noi e due DG 300 svizzeri a 3000 metri: l'onore tocca a Carlo, che condisce l'impresa con colorite espressioni di soddisfazione (è la prima volta che li raggiunge).



*L'avventura incomincia, alle pendici dello Zeda*



La vista è impressionante: la Jungfrau da una parte, il Rosa dall'altra. Mai avevamo raggiunto questi siti e mai avevamo veduto tanta bellezza.

Ci spostiamo verso il Monte Leone ed intravediamo i tornanti della strada che porta al passo del Sempione. L'entusiasmo ci

spingerebbe verso le creste a pochi chilometri da noi; il desiderio di sbirciare nella valle del Rodano è forte, ma la mancanza di cumuli e la prudenza ci fanno desistere. La fatica ed il freddo cominciano pure a farsi sentire e quindi decidiamo di puntare verso casa, già paghi della così bella esperienza.

Per il ritorno seguiamo la rotta dell'andata e sfruttiamo appena una termica a metà della Val Vigizzo, giusto perchè ci sembra peccato sprecare tanta abbondanza; lasciata la Val Vigizzo ci troviamo persino più alti dei cumuli.

Alla «folle» velocità di 120 Km/h ci dirigiamo verso Calcinate, ove arriviamo con più di 1000 metri di quota, tanto che pur di non estrarre i diruttori proseguiamo un po' verso Sud-Est riassaporando ciò che abbiamo visto.

È stato certamente il più bel volo della nostra carriera volovelistica: 150 Km A/R in 4 ore. Un volo eseguito con prudenza da un equipaggio che si è trovato a proprio agio dividendosi i compiti, incitandosi a vicenda, confrontando passo dopo passo le opinioni circa la condotta del volo e trovandosi sempre d'accordo sulle decisioni prese.

Siamo più che mai convinti, ora, che anche il nostro vecchio Bonaventura possa darci grandi soddisfazioni e permetterci di compiere voli sportivi di discreta portata.

## Vacanze in Valtellina

Ai primi di agosto un gruppetto di amici di piloti AVAL ha fatto una settimana di vacanze in Valtellina, trasferendosi a Caiolo (Sondrio) con un trainatore L.5, uno Janus, un Calif ed un ASW 20, per cercare di incontrare il vero volo a vela alpino. Dopo un briefing di orientamento con Antonio Mazzucchi, responsabile della notevole struttura aeroportuale, eravamo pronti per iniziare i primi nostri sondaggi.

L'attività incominciava sempre dopo le 13, in concomitanza con l'inizio dello spirare del vento da fondo valle, vento abbastanza forte e teso che richiedeva, in decollo ed in atterraggio, una buona attenzione.

Dopo diversi sondaggi eravamo piuttosto perplessi in quanto avevamo trovato un solo punto di aggancio, sopra ad un modesto pianoro, a 1000 m QNH, dal quale si poteva salire in termica fino a 1700/1800 m, pochi per poter uscire dalla vallata.

Con la disponibilità del traino, anche i piloti locali potevano volare con il loro Twin, ed il lavoro non mancava certamente al nostro Danilo Malnati.

Se piacevoli erano le giornate sul campo di volo, altrettanto lo erano le serate con Andreina e Nino Paolini, esperti della zona, che ci accompagnavano nei vari ristoranti locali alla ricerca delle specialità tipiche.



Nel corso del nostro purtroppo breve soggiorno a Caiolo abbiamo avuto la visita di Tenconi e Trecchi, a bordo delle loro super-motociclette, nonché di Bertoli che, con l'abituale classe, dava il cambio a Malnati in qualche traino. Come spesso succede nelle vacanze, le cose più belle si scoprono quando stanno per finire. È successo con Bonini che, all'ultimo giorno, ha cambiato direzione e con un traino a 1500 metri, in coppia con Darioli, riusciva ad effettuare un buon volo, raggiungendo la zona di Bormio. Anche Veronesi volava per diverse ore, mentre il sottoscritto cercava di smaltire il mal di denti che lo aveva tormentato per tutta la notte. L'indomani ritorno a Calcinate, in traino con un bel temporale, volo che chiudeva un'esperienza comunque positiva.

Hanno partecipato i seguenti piloti: Borracci, Cappelletti, Bonini, Veronesi, Crivelli, Darioli, Malnati, Snider e Paolini.

ANGELO



## 13, 89, 69...

13 gennaio è giorno e mese d'inizio 89 quest'anno, dalla meteo piuttosto insolita 69 il numero progressivo, per la verità non accertato, di questo corso che è stato battezzato, all'unanimità, viste le particolari caratteristiche fisio-psico-attitudinali degli allievi ed il loro carattere molto estroverso, PICCHIATELLI, rifacendosi in parte al nomignolo di quei piloti italiani che, durante l'ultimo conflitto, ebbero ad utilizzare il celebre bombardiere in picchiata STUKA (soprannominato appunto PICCHIATELLO) ed il cui famoso assetto (leggermente picchiato) viene tutt'ora impostato con estrema, anzi eccessiva, naturalezza dai novelli allievi, soprattutto in finale d'atterraggio.

Il nutrito stormo di emuli di Icaro ha pertanto iniziato a sbatacchiare le ali sul cielo del campo, sotto il vigilante sguardo di Giuseppe e Nando, mentre sul fronte teorico Piero, Emilio, Giuseppe, Nando e Francesco affrontano il gravoso impegno di inculcare qualcosa nelle menti di Gianluigi, Ernesto, Umberto, Piergiorgio, Marco, Luca, Oscar, Paolo, Michele, Carlo, Emilio, Luca 2, Andrea, Gianfranco, Antenore, Luca 3, Nicodemo, Alessandro, Carlo 2, Artemio, Oscar 2 e Carlo 3.

GIANFRANCO

## BORGIO S. LORENZO

### La strada che porta altrove?

L'anno 1989 inizia sotto i migliori auspici con l'arrivo di un bel Twin Astir fresco fresco, è proprio il caso di dirlo, dalla Germania. Essendo il primo che possiamo battezzare l'abbiamo chiamato, pensando alla valle del Mugello, I-MUGE. Per noi è il raddoppio della flotta biposti affiancando l'amato K-13-I-DUKI.

L'attività nel 1989 ha avuto una pausa invernale ridotta in quanto la persistente situazione anticiclonica che ha caratterizzato l'inverno 88/89 ci ha permesso di mantenerci allenati anche se ci sono mancate le tipiche situazioni ondulatorie che caratterizzano la valle del Mugello durante la stagione fredda.

La primavera è stata bella e classica illuminata dal primo volo di oltre 500 Km fatto da un nostro pilota, Sandro Montemaggi, con partenza dal nostro campo di Borgo S. Lorenzo. Dopo, dopo... abbiamo avuto l'enorme soddisfazione d'ospitare il Campionato Italiano classe 15 metri.

Chi l'avrebbe mai detto solo due o tre anni fa?

È stato necessario tanto, tantissimo lavoro dietro le quinte è vero, ma quale soddisfazione vedere tanti alianti a svolazzare e a gareggiare tranquilli sul nostro campetto come fossero a casa loro!

Purtroppo, e come al solito, la situazione meteo durante il campionato italiano (10-18 giugno) ha visto perdurare una situazione dal 1° quadrante alquanto inconsueta per il periodo in esame. Ciò ha comunque permesso l'effettuazione di ottimi voli con prove alquanto selettive in zone nuove ed interessanti che meriterebbero d'essere incluse anche nelle gare di Rieti. In occasione di questo consueto bilancio settembrino vorremmo ufficialmente ringraziare la Commissione Sportiva d'aver scelto la nostra aviosuperficie per ospitare una manifestazione così importante, accordandoci nel contempo una fiducia che ci è parsa, viste le nostre forze, alquanto temeraria. Poi, in effetti, sotto l'ala protettrice dell'Aeroclub Centrale di Volo a Vela di Rieti e con il coordinamento di Piero Pignetti tutto è diventato relativamente facile e semplice.

Il dover ospitare il campionato ci ha costretto e ci ha permesso (con l'aiuto degli sponsors) di fare importanti lavori che hanno aumentato e migliorato l'agibilità e la ricettività della nostra aviosuperficie.

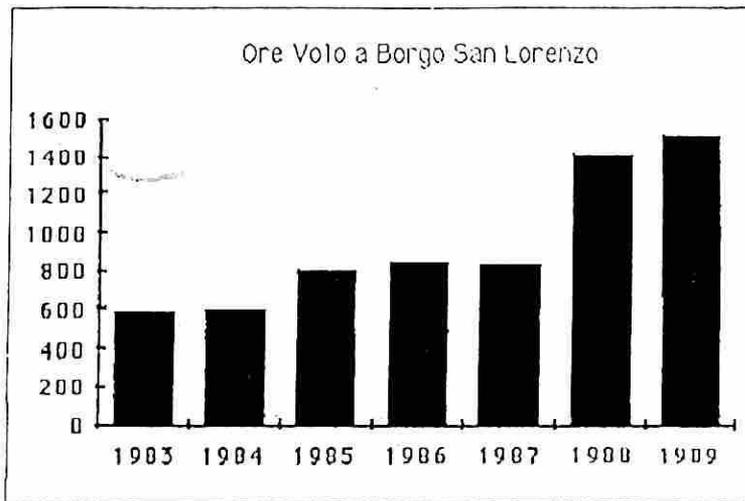
Per migliorare la sicurezza e i margini operativi abbiamo provveduto a rendere praticabile l'area di rispetto ad Ovest della pista rendendo possibili atterraggi o procedure d'emergenza indipendentemente dalla disponibilità della pista principale.

Abbiamo inoltre realizzato un nuovo ingresso con ampio parcheggio. Abbiamo rifatto tutti gli impianti elettrici, acquisito un box con servizi e docce e rifatto l'impianto idrico. Infine il box direzione gara della testata Nord, noleggiato per l'occasione, sta divenendo la nostra sede.

Erano tutte infrastrutture indispensabili per poter fare la gara ma che rimarranno patrimonio della nostra Associazione e del volo a vela italiano.

occorre infine considerare che quanto realizzato in quest'occasione ci permetterà in futuro d'ospitare manifestazioni analoghe o stage di performance senza alcuna necessità d'ulteriori interventi.

La nostra attività di volo ha avuto quest'anno, pur con un'estate così piovosa ed anomala (tanto per non cambiare), un incremento normale anche se le ore perse per la forzata inattività, durante la gara non sono state poche.



Nel vedere il computer che mi sforna le statistiche di quest'anno e mi crea a mia scelta il tipo di rappresentazione grafica desiderata, mi chiedo quale sarà il grafico che sceglierò quando i numeri saranno meno positivi. Conteggiando le ore della gara avremmo sfondato quota 2000 di un bel po' in quanto tra allenamenti e gara vera e propria sono state fatte oltre 900 ore con circa 250 traini. Insieme alle ore di volo ed al numero di traini sono aumentati anche i nostri piloti «attivi» che oramai crescono regolarmente di 4/5 unità ogni anno.

Riteniamo comunque che Borgo S. Lorenzo per non perdere le caratteristiche di quiete e piacevolezza che lo caratterizzano non debba arrivare a elevati livelli d'attività. Infatti tutti gli amici volovelisti che ci sono venuti a trovare hanno per prima cosa apprezzato la tranquillità del posto e sarebbe veramente sciocco, sapendolo, incamminarci su di una strada che ci porti altrove.

## VALBREMBO

### Una ventata d'entusiasmo!

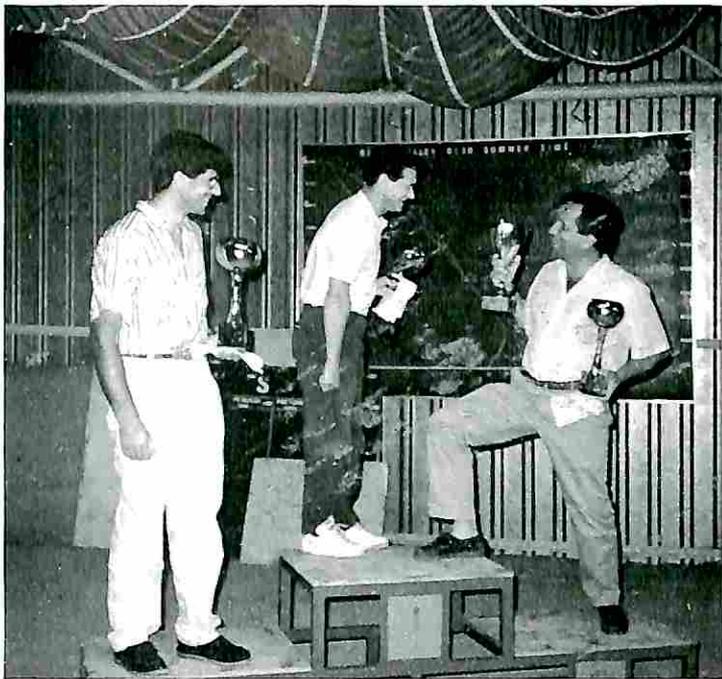
*Ero convinto che il peso della gloria avrebbe finalmente scosso gli amici bergamaschi e mi accingevo a fare spazio per gli articoli e le fotografie che sarebbero giunte in redazione.*

*Invece... passa un giorno, passa l'altro... mi convinco che è meglio telefonare: sarà per sabato prossimo! Ne passano due e decido d'andare a ritirare... un piccolo ritaglio dell'Eco di Bergamo!*

*Eppure, insieme al piacere della gloria, molte osservazioni andrebbero espresse in merito al nostro Campionato di Promozione: sulla sua indiscussa validità, sul suo contenuto agonistico e... perchè no, sulla preoccupante scarsa partecipazione, quest'anno erano in dodici, al via!*

*Cosa si pensa di fare in proposito? Continuiamo a vivere alla giornata, poi qualche santo provvederà.*

*Io intanto utilizzo questo spazio, destinato a Valbrembo, per chiedere — non so a chi — quante sono le insegne realizzate quest'anno? Quando avremo, in veste ufficiale, le tabelle dei primati nazionali?*

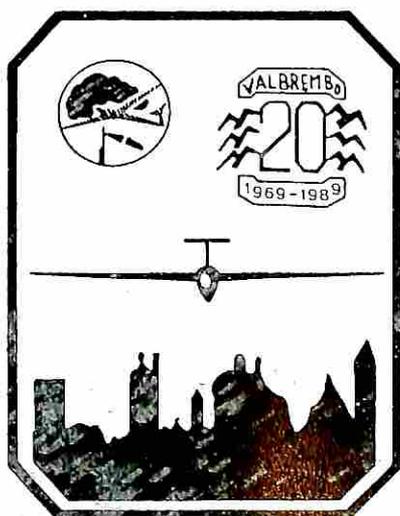


*Ma forse è meglio ritornare a Mayer, Longhi e Spreafico per complimentarsi per la loro netta e bella affermazione che inoltre ha rinfrescato l'entusiasmo per la competizione sportiva, al punto che Valbrembo si è candidato ad organizzare il Campionato della 15 metri dell'anno prossimo.*

*Confidando che il terzetto bergamasco trovi la voglia di scrivere durante la pausa invernale, cedo la penna ad Elio Locatelli per un suo scritto da troppo tempo in... fermo posta.*

R.S.

## La Medaglia del Ventennale



La medaglia non è rotonda perché dovrebbe rappresentare il nostro aeroporto e il profilo o bordo esterno sta a rappresentare quella cintura di terra che è stata costruita dopo l'alluvione per proteggere la nostra bomboniera. Nella medaglia il bordo è completo per ragioni stilistiche.

Il profilo che si vede in basso è il motivo ricorrente dei poster della mostra dell'aliante che si svolge ogni anno a Valbrembo. In realtà è il profilo di Bergamo alta, come si presenta a chi alzatosi dall'aeroporto di Valbrembo, punta verso la città. Le righe che verticalmente attraversano lo sfondo, rappresentano i fusi orari delle ore liete trascorse in volo o in aeroporto.

L'aliante non ha storia, si sa è la macchina a noi più cara. Il disco in alto a sinistra è lo stemma della A.V.A.O.

La composizione di destra che puntualizza il 20° richiede un ripasso di storia e un po' di fantasia. Premetto che sin dagli antichi egizi, fenici, greci e per ultimi gli etruschi, lo scarabeo ha sempre rappresentato un simbolo solare, più precisamente il sole nascente; per i popoli citati era la divinità preposta alla longevità e preservazione di tutto ciò che è stato posto sotto la sua protezione.

Dopo questa premessa guardando la composizione vediamo, con un po' di fantasia, la testa dello scarabeo dov'è la scritta Valbrembo, il corpo è rappresentato dal 2°, la coda dalle due date, le zampine dai due gruppi di gabbiani rappresentanti l'AVAO e l'AVA.

ELIO LOCATELLI

## RIETI

### Dieci istruttori dieci!

Al termine della stagione '89, un primo bilancio mostra risultati soddisfacenti con un incremento dell'attività complessiva, al 30 settembre, di un dieci per cento rispetto a quella dell'88. Si sono raggiunte le 11.500 ore di volo.

Agli stages organizzati è mancata, quest'anno, la presenza straniera (due stages in meno) restando invariata la presenza complessiva (un paio di decine di italiani in più). Qui si sono volate meno ore, pur con un maggior numero di voli, per una situazione meteoro non troppo favorevole.

Maggior presenza nelle competizioni, soprattutto di stranieri ed incremento di voli di aliante privati.

Una migliore organizzazione degli stages, con programmi tempestivi, informazioni più accurate, presenza di un istruttore a tempo pieno e di piloti addestratori per ogni stages, è oggetto delle attenzioni del Consiglio e ne sono stati investiti particolarmente il Vice Aldini con il consigliere Meriziola e con Ferro Piludu. Già è stato distribuito un programma di massima e si contano parecchie adesioni di piloti validi, quali assistenti agli stages. Per il «Briefing delle Due Torri» si attende una buona copertura del programma da parte degli Aeroclub locali. Non mancherà una opportuna propaganda all'estero. La parte logistica è a buon punto e si sta provvedendo ad attrezzare degnamente anche le strutture per il supporto teorico dei briefing.

Per un resoconto dettagliato, attendiamo anche il bilancio finanziario che, anticipiamo, ha visto grossi impegni e cospicui investimenti.

Un risultato eccellente è sortito dal Corso Istruttori di fine settembre: dieci nuovi istruttori per il Volo a Vela nazionale, dalle Alpi al Vesuvio, sono stati laureati con ottimi voti. Complimenti ad essi ed un grazie al Corpo Insegnanti.

Passando ad altro: qualche buona notizia e qualche meno buona.

L'Aeroclub d'Italia ha acquistato un nuovo biposto Grob Twin III Akro, per l'AeCCVV, mentre, da parte nostra, è stato ceduto a Trento, per la Scuola del CUSI, un Twin II, oltre al traino Robin. È in corso qualche altra cessione temporanea di alianti e traini ad Eroclub volovelistici.

La notizia cattiva è che stanno venendo al pettine i canoni demaniali definitivi sulle superfici occupate. Seppure non ancora notificate, si sa che comportano importi decuplicati rispetto ai canoni provvisori, con retroattività ed interessi.

Al Ministero delle Finanze sono completamente privi di umorismo.

Ecco i nomi dei nuovi istruttori: Alzetta Battista, Campagna Gianni, Cazzaniga Giovanni, Detti Evandro, Filippi Riccardo, Fiorini Massimo, Fulgenzi Angelo, Gioppo Gaetano, Marino Paolo e Paris Giorgio.

E la doverosa citazione degli insegnanti: Aldini Luigi, Bergomi Guido, Filippini Pietro, Fianco Gualtiero, Galli Walter, Grisogoni Carlo, Marchetti Carlo, Minio Paluello Massimo, Piludu Ferruccio e Mario Girardi.

A seguito dell'esperienza degli scorsi anni, raccogliendo i suggerimenti dei piloti stagisti e degli istruttori, è stato elaborato un programma di stage che ha come obiettivo la formazione dei piloti secondo il livello personale di istruzione volovelistica, in modo da permettere ad ognuno di acquisire per gradi la giusta preparazione.

Sono stati pertanto previsti i seguenti tipi di stage:

*basico:*

stage per piloti neobrevettati che intendono acquisire la conoscenza del volo veleggiato;

*1° livello:*

stage per piloti con un minimo di esperienza postbrevetto, fatta nel club oppure attraverso uno stage basico, che intendono conseguire l'insegna «C» d'argento;

*2° livello:*

stage per piloti con buona esperienza, già in possesso del «C» d'argento, che intendono acquisire la tecnica per voli di distanza e insegne superiori all'argento;

*3° livello:*

piloti esperti che intendono effettuare prove dei 500/700 Km

*Acrobazia:*

piloti che intendono avvicinarsi a questa disciplina per acquisire maggiore fiducia nel pilotaggio e nel mezzo.

Per ogni tipo di stage sono previsti istruttori che seguiranno il gruppo di piloti sia per la parte tecnica che pratica.

**CALENDARIO STAGES 1990**

N. 1	1/ 4 - 7/ 4	Stage di acrobazia - Rieti
N. 2	8/ 4 - 14/ 4	Stage basico - Rieti
N. 3	15/ 4 - 21/ 4	Stage basico - Rieti
N. 4	22/ 4 - 23/ 4	Stage basico - Rieti
N. 5	15/ 4 - 21/ 4	Stage 2° livello di V.a.V. alpino decentrato al Nord
N. 6	22/ 4 - 28/ 4	Stage 2° livello di V.a.V. alpino decentrato al Nord
N. 7	29/ 4 - 5/ 5	Stage 1° livello - Rieti
N. 8	6/ 5 - 12/ 5	Stage 1° livello - Rieti
N. 9	13/ 5 - 19/ 5	Stage 1° e 2° livello - Rieti
N. 10	20/ 5 - 26/ 5	Stage 1° e 2° livello - Rieti
N. 11	27/ 5 - 2/ 6	Stage 1° e 2° livello - Rieti
N. 12	3/ 6 - 9/ 6	Stage 1° e 2° livello - Rieti
N. 13	10/ 6 - 16/ 6	Stage 1° e 2° livello - Rieti
N. 14	17/ 6 - 23/ 6	Stage 1° e 2° livello - Rieti
N. 15	24/ 6 - 30/ 6	Stage 1° e 2° livello - Rieti
N. 16	1/ 7 - 7/ 7	Stage 1° e 2° livello - Rieti
N. 17	8/ 7 - 14/ 7	Stage 1° e 2° livello - Rieti
N. 18	15/ 7 - 21/ 7	Stage 1°, 2° e 3° livello - Rieti
N. 19	22/ 7 - 28/ 7	Stage 1°, 2° e 3° livello - Rieti
N. 20	26/ 8 - 1/ 9	Stage 1° e 2° livello - Rieti
N. 21	2/ 9 - 3/ 9	Stage 1° e 2° livello - Rieti
N. 22	9/ 9 - 15/ 9	Stage 1° e 2° livello - Rieti
N. 23	16/ 9 - 22/ 9	Stage basico e 1° livello - Rieti
N. 24	23/ 9 - 29/ 9	Stage basico e 1° livello - Rieti
N. 25	30/ 9 - 5/10	Stage basico - Rieti
N. 26	6/10 - 13/10	Stage di acrobazia - Rieti
N. 27	14/10 - 21/10	Stage di acrobazia - Rieti

**VOLOVELISTI ATTENZIONE!**

A QUATTRO KM. DA RIETI, COLLINE DI S. ELIA VENDESI CASALE VILLETTA DI 200 mq. con 4.000 mq. DI TERRENO, IN POSIZIONE INCANTEVOLE.

TELEFONARE ORE UFFICIO: 0746/480250

**SAILPLANE PILOTS!**

**SMALL DETACHED HOUSE (200 sq.m) AND LAND (4000 sq.m) ON SALE.**

**LOCATION: 4 KM FROM RIETI ON ST. ELIA'S HILLS. ENCHANTING SPOT.**

CALL 0746/480250 (9.00 am to 6 pm)



## **Vacanze volovelistiche**

*Non si può certo parlare di diffusione, è però un fatto assodato che sempre più sovente i nostri volovelisti incominciano ad abbinare le loro vacanze con l'attività volovelistica e, tra questi, qualcuno opta per l'estero, sia vicino che agli antipodi.*

*Chi alla caccia di primati, chi nell'interno di migliorare le proprie conoscenze e che per stabilire un primo contatto didattico.*

*Sono tutte esperienze lodevoli, ovviamente anche le vacanze volovelistiche «nazionali», che rappresentano pure un buon bagaglio di informazioni per i nostri lettori e noi ringraziamo tutti coloro che, magari dopo qualche insistenza, ci hanno scritto.*

*Siamo convinti che i loro scritti avranno certamente un effetto promozionale e noi confidiamo, come sempre, che i protagonisti ci invieranno notizie delle loro nuove esperienze.*

*Grazie in anticipo!*

LA REDAZIONE

## **Una settimana a Barcelonnette**

### **Cronaca di una nuova e splendida esperienza di volo**

di VIRGI e MIMMA

*Già da tempo preparavamo la settimana volovelistica in Francia e dopo un rapido giro direttamente nella zona alpina della Provenza, Delfinato e Haute Alpes, raccolte le principali informazioni sugli aeroporti, e non da ultimo seguendo l'istinto, sceglievamo l'aeroporto di Barcelonnette. Ubicato nella bella e lussureggiante valle del fiume Ubaye, circondato da imponenti montagne radenti i 3000 metri, con la pista in asfalto orientata nel medesimo senso della valle 27-09, ci aveva subito affascinati. Eravamo animati da grandi aspettative e non poche fantasie fintanto che, pochi giorni prima della partenza l'angoscia prendeva improvvisamente il sopravvento su tutto: sulla base di indicazioni e suggerimenti di più esperti volovelisti ogni entusiasmo veniva spento e per contro si ergevano, ancora più elevate delle montagne che ci aspettavano, le difficoltà e i pericoli inerenti l'orografia del terreno, valli strette di difficile praticabilità, scarsissime le zone atterrabili, vento impetuoso.*

*Quasi una follia per dei piccoli piloti come noi, con solo un centinaio o poco più di ore di volo e limitatissima esperienza di volo in montagna... e se si aggiunge che per la prima volta lasciavamo il sicuro «Campo dei Fiori» per partire con l'Astir mono del club da smontare, trasportare, rimontare, rismontare e ritrasportare (mai fatto!).*

*È solo grazie alle assicurazioni telefoniche di Marcel, 30 anni di volo a vela alle spalle, istruttore, che decidevamo di partire. Il pomeriggio del 29 luglio una carovana di 3 auto, 5 persone di cui 3 piloti (il quarto, Danilo, ci avrebbe raggiunto più avanti), due carrelli (IVBG - SEXY) e una canoa varcava il confine di Stato.*

All'arrivo, il calore dell'accoglienza e del benvenuto veniva subito raggelato dal forte vento, circa 35 nodi e più, a raffiche dovute alle asperità del terreno, in direzione ovest: in asse pista per fortuna!  
 Iniziarono i primi voli, timidi, in doppio comando, e ora dopo ora, insieme ai volovelisti francesi, svizzeri e tedeschi, quello che era il nuovo e impressionante incontro di vento e alte vette iniziava a diventare «amico».  
 qui la penna passa a Virginio...



Mimma e Virgi si schierano a Barcelonnette, sotto un cielo pieno di promesse.



...era ormai il quarto giorno e cominciava a comparire la parola fine nei nostri discorsi, fine di una settimana che ci aveva riservato una quantità di sorprese.

Il vento non accennava a diminuire e ogni volta che si avvicinava l'ora del decollo, provavo un senso di malessere e mi tornavano alla mente le parole degli esperti piloti di Calcinate che avevano sconsigliato vivamente la località, ed io mi confessavo per lo meno «zuccone»...

Con Gerard avevo fatto il primo volo e il K 13 nelle sue mani aveva sorvolato tutta la vallata risalendo costoni, rasentando cime impressionanti, ma soprattutto svelandomi un diverso modo di approcciare la montagna e per me quel volo rappresentava un allargarsi di orizzonti. Non è difficile comprendere che da quel momento Gerard divenne il punto di riferimento, il decano dei piloti di Barcelonnette, ma non so fino a che punto ne avesse consapevolezza quando, con quel suo modo gioviale e gentile, veniva a rassicurarmi, stuzzicarmi, spingermi. Non so come l'argomento cadde sulla importanza dell'acqua nelle ali, il fatto è che ora mi trovavo lì, in quello che con un eufemismo possiamo definire «allineamento per il decollo» (allineati erano soltanto gli alianti nel prato, quello al decollo formava col traino un angolo di quasi 90 gradi), con tutte le mie perplessità, paure e 20 litri d'acqua per ala.

Cercai di rappresentare la più espressiva espressione di sicurezza di cui ero capace, mentre alle parole di Gerard che non udivo più, si sostituivano nella mente quelle dei piloti di Calcinate...

Ma fu questione di un minuto ed eccomi a risalire il costone del «Chapeau de Gendarm» alla velocità di 120 Km/h affiancato dalle aquile che mi erano diventate familiari come i piccioni di Piazza Duomo. 3500 metri sotto il cumulo per poter attraversare la valle in direzione delle «Aiguille de Chambeyron» splendide montagne dalle rocce appuntite, una miriade di laghi alpini, un paesaggio mozzafiato che mi rendeva euforico.

Poi davanti a me il Monviso come un gigante solitario che si ergeva sopra la coltre di nubi. La copertura come un mare si estendeva sopra la Valle Varaita e quella del Po, ed io a ovest nella parte soleggiata della catena che conteneva la perturbazione provavo l'ebbrezza di trovarmi al di sopra delle nuvole, toccavo il cielo con un dito come si usa dire.

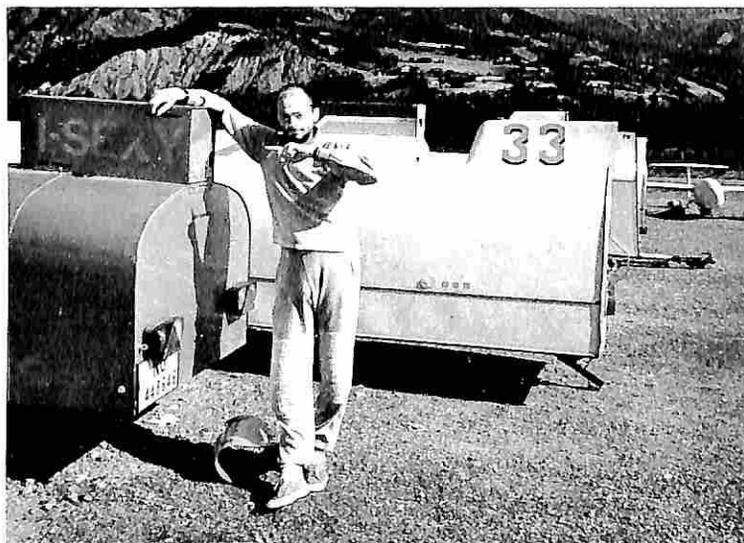
Il proverbio che dice: «la paura mette le ali» è il titolo del viaggio di ritorno che da «le grand Pic de Rochebrune» ho trascinato sino alla vista del campo. Una volta sull'aeroporto mi si è aperto il cuore, e provavo grande soddisfazione complimentandomi con me stesso. Ma ahimè... a riportarmi alle condizioni di piccolo pilota quale sono fu il gratificante rumore dell'aliante che toccava terra... avevo aperto e poi richiuso il carrello!

## L'intenso lavoro?

di DANILÒ TROVÒ

Barcelonnette, per me, più che una vera vacanza è stata una pausa di pochi giorni in un agosto di intenso lavoro, per cui le impressioni che ne possono riportare non sono certo le più esaurienti, perlomeno dal punto di vista volovelistico.

La cittadina di Barcelonnette, che ospita l'omonimo centro di volo a vela, si trova a 40 Km dal confine italo-francese, al centro di un'incantevole valle in grado di offrire le più svariate opportunità di divertimento: rafting, kajak, equitazione, barca a vela, windsurf ecc., che si rivelano un corollario indispensabile per chi vuole trascinare con sé gente che col volo a vela ha poco da spartire.



Per quanto riguarda invece le condizioni di volo (piloti del posto mi hanno assicurato che durante tutta l'estate le condizioni sono uguali a quelle da noi trovate) posso dire che queste sono dominate da un vento da Ovest sui 30-40 Km/h con punte massime intorno ai 70, che a partire da metà mattino fino a tarda sera genera delle condizioni di dinamica veramente molto forti.

Inoltre dalla tarda mattinata in poi iniziano a formarsi anche i primi cumuli, associati a termiche sempre molto turbolente e disturbate dal vento. Gli agganci sono possibili a partire da 1700-1800 metri QNH (il campo è a 1000 metri) ed il plafond si aggira sui 3000-4000 m QNH.

I valori variano parecchio a seconda delle condizioni sfruttate, andando dal metrino scarso della termica di sottovento agli entusiasmanti +5 ed oltre di certi costoni. Ad onor del vero bisogna dire che anche i valori in negativo sono di tutto rispetto con discendenze di sottovento veramente terrificanti.

Tutto ciò, unito all'orografia non certo rassicurante del terreno sorvolato, rende i voli di distanza sempre molto impegnativi ma anche molto interessanti.

Un cenno particolare va fatto infine all'ospitalità dei padroni di casa sempre molto cortesi e al di sopra di ogni aspettativa.

## Stage in Austria dei volovelisti friulani



Nel quadro delle iniziative rendenti alla maggior diffusione del volo a vela ed alla migliore formazione ed aggiornamento dei piloti, ha avuto luogo nello scorso mese di agosto il primo stage di volo in montagna, organizzato dall'Aero Club Friulano.

Lo stage si è svolto presso l'aeroporto di Nötsch in Austria dove un nutrito gruppo di aliantisti udinesi, cui successivamente si sono aggregati anche altri piloti dell'Aero Club di Gorizia con un loro velivolo, si è trasferito per una settimana con due alianti, utilizzando in loco le strutture ed attrezzature messe a disposizione dall'Associazione Volovelistica di Arnoldstein che vi ha sede.

Si è trattato di un'esperienza nuova per molti giovani e comunque interessante e di completa soddisfazione per tutti i partecipanti, che ha fatto registrare una intensa attività condotta sotto la guida dell'istruttore Roberto Polano nel corso di piacevoli giornate, trascorse tra briefing e attività di volo, fra lavori a terra e momenti di relax collettivo nella tranquillità e nel verde delle vallate carinziane.

Dal punto di vista tecnico lo stage ha costituito una valida

occasione per i piloti friulani, la cui attività prevalente è costituita dal volo termico in pianura, per approfondire la tecnica di volo a vela alpino e le tematiche del volo di distanza che nella valle del Gail e nelle valli limitrofe trova il suo ambiente ideale.

Si è trattato, come si è detto, della prima iniziativa del genere assunta dall'Aero Club Friulano dopo che la sezione di volo a vela ha raggiunto un'interessante consistenza numerica in piloti e mezzi; sei nuovi piloti si sono infatti brevettati nello scorso mese di maggio mentre sono una decina gli allievi che frequentano attualmente la scuola di volo a vela.

È negli auspici e nel desiderio di tutti che l'esperienza abbia a ripetersi anche nei prossimi anni, estendendo eventualmente l'iniziativa ad altri centri dei Paesi vicini dove l'attività di volo a vela viene praticata a livello delle massime performances. Per ora si può dire che in tal senso si svilupperà senz'altro la volontà e lo spirito di collaborazione che questo stage ha contribuito a rinnovare fra l'Aero Club Friulano ed i vicini Clubs di Arnoldstein e Villaco con i quali peraltro già in passato i rapporti e le occasioni di scambi di esperienza non erano certamente mancati.

# Settimana dell'amicizia

L'Aero Club Arnoldstein Noetsch (Austria) ha invitato il giorno 15 settembre 1989 i piloti e i soci degli Aero Clubs dell'angolo dei tre Paesi:

Kaernten (Austria), Friuli (Italia), Slovenia (Jugoslavia) ad una festa.

Questa iniziativa è nata nel quadro della settimana dell'amicizia tra Udine e Villaco e il patto Alpi-Adria, per stimolare la collaborazione e intensificare le attività tra gli Aero Clubs vicini.

Il Friuli è stato rappresentato dai soci dell'Aero Club friulano di Udine, dai soci dell'Aero Club di Gorizia e dall'A.V.R.O. di Rivoli di Osoppo, mentre la Jugoslavia non ha avuto nessuna rappresentanza.

Il presidente dell'Aero Club Noetsch - Arnoldstein (Austria), il sig. Walter Kovska, ha espresso la speranza che anche la Jugoslavia possa prendere parte a questa festa che dato il successo ottenuto sicuramente si ripeterà il prossimo anno a settembre.

L'incontro di quest'anno è dunque da considerarsi come inizio di una collaborazione e amicizia tra i tre Paesi.

Visto che già in precedenza l'A.V.R.O. aveva ospitato i volovelisti di Noetsch nella sua aviosuperficie di Rivoli di Osoppo.

FREUNDSSCHAFTSWOCHE    SETTIMANA DELL' AMICIZIA

14. 10. - 21. 10. 1989    30. 9. - 7. 10. 1989

Udine    Villach

## Faccia l'esperienza di Australia, Il Suo paradiso per il volo a vela nell'estate australiano novembre 1989 — febbraio 1990

Guidi l'ASH 25, la migliore macchina biposta ad alto rendimento nel mondo, in associazione con monoposti come Libelle — Cirrus — ASW 20 — LS3 — LS 4 — Discus — Nimbus 2 — ASW 22 e Nimbus 3 all'aeroporto di Tocumwal con Ingo Renner, 4 volte campione mondiale, o all'aeroporto di Waikerie con Maurie Bradney.

Ingo Renner e Maurie Bradney offrono volontari addestramento nei voli di 750 e 1.000 km.

Si raccomandano voli di addestramento in Germania, Svizzera, Italia, Austria o Spagna.

Richiedi il nostro nuovo programma.

Voli di linea in Australia offerti da noi non sono esclusivamente per piloti d'aliante.

**ALPHA-GLIDING-TOURS** GmbH  
La Sua ditta per le vacanze di volo a vela

Geschwister-Scholl-Str. 11 · B. O. Box 1327  
D-6242 Kronberg (Taunus)  
Telefono 06725/3131 · Telefax 06173/4488



Mondi il nuovo programma a:

Cognome: \_\_\_\_\_ Nome: \_\_\_\_\_  
Paese: \_\_\_\_\_ C.A.P./Città: \_\_\_\_\_  
Strada: \_\_\_\_\_

Photo by Glenn Stiles



*L'inconfondibile ala del Calif A21 mentre sorvoliamo la cima del Cheval Blanc, nel Sud delle Alpi francesi.*

## Quatre italiens a Vinon

L'ultimo giorno del luglio '89, quando le condizioni nell'area prealpina cominciavano a scarseggiare, siamo partiti in quattro, giovani (volovelisticamente) piloti di Calcinate, cercando fortuna verso il sud delle Alpi francesi, precisamente verso Vinon sur Verdon.

Il racconto di quella settimana di «Vol à Voile» non vuole essere una descrizione degli splendidi voli fatti (vi saranno altre occasioni per parlarne) ma una raccolta di impressioni sul «Vol à Voile» d'oltralpe, fenomeno che abbiamo vissuto quale cosa diversa dal «Volo a Vela» prealpino.

Comunque, lungi da noi l'intenzione di fare dei paragoni fondati su una occasionale settimana di attività volovelistica in Francia.

Il primo incontro che abbiamo avuto con i cugini d'Oltralpe, dove abbiamo subito realizzato di trovarci in un altro mondo, è stato a St. Auban, unico centro francese abilitato alla formazione degli istruttori: per la scuola hanno la bellezza di 35 Janus oltre a un paio di ASH 25 e altri alianti dell'ultima generazione.

Viene subito da chiedersi quale quota associativa paghino per gestire una simile flotta.

E qui viene subito alla luce una delle formidabili realtà del Vol à Voile: è lo Stato che partecipa al finanziamento di tali centri, che si preoccupa di favorire l'entrata dei giovani in questo sport con «borse di studio», che incentiva la formazione degli istruttori...

Ma a St. Auban eravamo solo di passaggio, la nostra meta era circa quaranta chilometri più a sud.

E anche Vinon ci sgomenta subito: estensioni incredibili, efficienza, attività frenetica ma pianificata fin dalle prime ore del mattino, briefing, meteo, lavaggio alianti...

Veniamo subito coinvolti nel meccanismo, dapprima con un po' di diffidenza (eravamo i primi italiani a frequentare uno stage a Vinon), ma poi con simpatia e cordialità crescenti. Va considerato che non siamo andati con alianti nostri ma che sono sempre state assecondate le nostre preferenze nell'assegnazione delle macchine del Club.

L'efficienza, per lo più fondata su semplici regole organizzative, è sostenuta sostanzialmente dallo spirito sportivo ed amichevole col quale tutti affrontano ciò che è di contorno al volo.

I numerosi istruttori, quasi tutti volontari e spesso molto giovani, sono i primi a dare l'esempio, a spingere gli alianti in pista, ad aiutare la linea, a darsi il turno in biga e, infine, a lavare gli alianti, operazione da effettuarsi con regolarità data la presenza di un territorio reso particolarmente volatile dal clima secco e ventilato.

Laurearsi istruttore è molto diffuso, non con particolari ambizioni, ma per il piacere di proseguire la «specie volovelistica».

Abbiamo, infatti, conosciuto anche due istruttori donne... e che istruttori!

I giovani, preparati molto bene, vengono presto avviati alla conquista di Argento, Oro e Diamanti; siamo rimasti ammirati nel vedere ragazzi e ragazze, appena maggiorenti, caricare d'acqua gli LS del Club e partire per i 300 e 500 Km. Non per questo la sicurezza viene meno, anzi: il fuori campo è un'eventualità prevista senza cruccio, addirittura, per meglio coprire l'area alpina, pur già molto ricca di aeroporti, vengono pagati dei contadini perchè mantengano i loro campi ben rasati e dotati di manica a vento.

Tutti questi «campi di fortuna» vengono poi censiti in dispense fotografiche, aggiornate periodicamente e consultate da chiunque intraprenda una «missione».

In definitiva un'esperienza veramente positiva, dove abbiamo imparato: cosa vuol dire la sicurezza, la «sécurité» è stata la nostra ossessione; che un fuori campo non è una tragedia ma un'eventualità pianificabile; come si prepara un volo di distanza; la tecnica di una «pris du terrain» con 45 nodi di vento ma, soprattutto, dove abbiamo imparato come funziona un Club dove non si può essere solo «campioni in cielo» ma si deve anche essere buoni compagni in terra (la mattina, al briefing, il direttore soleva dire: «nous sommes un Club et pas un société»).

Tre ultime differenze col nostro Volo a Vela, per chi volesse seguire le nostre orme: preparatevi a traini interminabili (oltre i 20 min.) stando sempre più alti del trainatore (qualcuno ci sa dare una spiegazione tecnica?), preparatevi ad utilizzare l'altimetro in QNH e infine: volare è bello ma, se vi capita, fate un giorno da terrestri, ci sono dei luoghi incantevoli ad est di Vinon che meritano di essere conosciuti (meglio se con una canoa!).

...W ...Venus!

Les italiens de Vinon.

FAGGIONI, RIMOLDI, CASTIGLIONI, TAMBURINI

## Les italiens de Vinon

All'inizio di febbraio un gruppo di soci dell'AVAL decide di trascorrere una vacanza volovelistica estiva in Francia, prende contatto con l'aeroporto di Vinon per definire le modalità di uno stage dal 29/7 al 5/8, da effettuarsi con le macchine di proprietà del Club di Vinon.

Una volta ricevute le informazioni richieste ed accertata la disponibilità ad accoglierci nel periodo indicato, confermiamo la partecipazione; saremo in quattro: Claudio Castiglioni, Carlo Faggioni, Carlo Rimoldi e Luigi Tamburini.

### Sabato, 29 luglio

Partiamo da Calcinatè alle otto e, dopo esserci fermati a curiosare negli aeroporti di Barcelonnette, Gap-Tallard e St. Auban, giungiamo nel tardo pomeriggio a Vinon. Ci presentiamo subito all'ufficio informazioni per compilare i nostri documenti e chiedere informazioni su quella che sarà la nostra attività di volo per i giorni successivi. Sbrigate le formalità il sig. George, direttore dell'aeroporto, ci invita a presentarci la mattina dopo alle ore 9 sul campo per un briefing e qualche volo di ambientamento.

### Domenica, 30 luglio

Alle 9 partecipiamo al briefing per i nuovi arrivati. Veniamo resi edotti dei regolamenti ai quali attenerci, ci viene fornita una carta della zona circostante con indicate le altitudini per il rientro in sicurezza, valide sino ad una distanza di 25 Km dall'aeroporto, l'altitudine del circuito di atterraggio, le frequenze in uso e un promemoria dei controlli pre-volo. Ci viene poi consegnata una pianta dell'aeroporto, con la disposizione delle tre piste disponibili, che ci è d'aiuto data l'estensione del tutto inusuale per noi.

La tarda mattinata ed il primo pomeriggio vengono trascorsi facendo tutti due voli in biposto con l'istruttore.

Gli istruttori assegnatici sono quattro, tutti dilettanti (non professionisti, NdR). I voli ci servono per conoscere la zona, provare i circuiti di atterraggio e le relative procedure radio. Prendiamo così anche un primo contatto con le termiche secche che in questa domenica si sviluppano in abbondanza sulla piana di Valencole, città a Nord dell'aeroporto, e con il vento che soffia a 30 Km/h, praticamente in asse pista.

La pista in uso è la 28, che è anche la pista principale data la disposizione dei venti dominanti.

Il vento sarà presente tutti i giorni della nostra permanenza, con direzione ed intensità variabili.

### Lunedì, 31 luglio

Giunti al campo alle nove, per prima cosa scriviamo i nostri nomi sulla lista delle prenotazioni, quindi attendiamo l'assegnazione delle macchine.

Poco prima del briefing, mentre diamo una mano a disporre gli aliati sul piazzale antistante gli hangar, notiamo che, come d'incanto, si leva un vento da Ovest che gonfia in modo deciso la manica a vento.

Al briefing meteo ci informano che il vento spira da 270° e l'intensità è di 50/60 Km/h e ci forniscono pressione, temperatura, umidità relativa e previsioni sul plafond stimato per la giornata.

All'assegnazione delle macchine siamo tre in biposto e uno in monoposto, che toccherebbe a me, ma — data la situazione meteo — ritengo più opportuno volare in biposto e prendo accordi con l'addetto: volerò con lo stesso istruttore con il quale ho volato il giorno prima. Quanto all'orario di partenza due di noi partiranno alle 13 e gli altri due alle 15.

Già da mezzogiorno il cielo è popolato da cumuli, con plafond a 2000 metri, che permarranno fino al pomeriggio inoltrato, con valori medi di salita di 2,5 m/sec e con punte di 4 m/sec. Per quanto riguarda il volo, dopo lo sgancio a 1000 QNH sulla piana di Valencole, raggiungiamo rapidamente i 2000 metri e ci dirigiamo ad Ovest verso la Durance (fiume che scorre nei pressi dell'aeroporto) per proseguire verso la catena montuosa del Luberon a Ovest della quale i cumuli quasi si uniscono e creano una vera e propria strada, con plafond a 2500 metri, che porta quasi fino al Mont Ventoux, in direzione Nord/Ovest.

Il vento a queste altezze è chiaramente assai più forte che a terra ed i nostri istruttori si prodigano nel darci consigli sul modo migliore possibile di sfruttare le termiche con un vento di questa intensità.

Terminiamo la giornata con un paio d'ore di veleggiamento ciascuno e con qualche scottatura provocata da un sole cocente che abbiamo un po' sottovalutato. Mentre, a sera, stiamo lasciando l'aeroporto un istruttore ci dice che dato il perdurare del vento e considerata la direzione, per la giornata successiva si preannuncia il «Mistral».

### Martedì, 1° agosto

Il Mistral è arrivato! Si tratta del famoso vento che sovente batte questa parte della Francia.

Alle nove siamo sul campo e notiamo, come previsto, il cambiamento della pista in uso: dalla abituale 28 alla 34, il Mistral infatti proviene da 340°. Con una situazione meteo di questo genere assegnano a ciascuno un biposto con un istruttore.

L'intensità del vento aumenta e, a terra, raggiunge il massimo verso le dodici con valori di 90 Km/h con frequenti raffiche, le nostre partenze sono stimate verso le 14.

Data la forza del vento tutto l'aeroporto è immerso in un turbine di polvere, particolarmente al decollo dei traini, quando i piloti in linea già faticano a trattenere gli alianti che il vento tenta di portar via. Per finire il quadro della situazione non bisogna dimenticare il sole battente.

Questa faticosa attesa è premiata dalle condizioni ottime di volo in onda, che si trovano sganciando a 1500 metri sulla catena del Luberon.

All'aggancio dell'onda, che è innescata dalla Montagne de Lure, provvedono i nostri istruttori; non è infatti cosa facile. I valori iniziali di 1 m/s crescono sino ad arrivare a 4 m/s a 4000 metri, altezza alla quale, per la mancanza delle bombole di ossigeno, sospendiamo la salita e ci godiamo il paesaggio sottostante con una visuale che giunge sino a lambire la costa ed il mare antistante Marsiglia.

Alla sera siamo stanchi ma molto soddisfatti.

### **Mercoledì, 2 agosto**

Dopo il passaggio del Mistral, il cielo mattutino si presenta di un bel colore azzurro e l'aria, già solitamente fresca, oggi lo è ancor di più.

Seguiamo il briefing in cui ci comunicano le previsioni meteo della giornata: 2000 m in pianura e 3000/3500 in montagna, con la quasi totale assenza del vento.

A Faggioni, con sua somma gioia, è assegnato uno Janus e, con l'istruttore, realizza un volo di A/R di 140 Km, arrivando alla montagna du Cheval Blanc e incontrando termiche da 3 m/s.

Tamborini, partito con un biposto nel pomeriggio vola per oltre 2 ore sulla piana di Valencole con buoni valori di ascendenza e un plafond di 2500 QNH.

Il sottoscritto parte molto fiducioso per un bel volo, ma ben presto la stanchezza accumulata nei giorni precedenti comincia a farsi sentire. Decido quindi di limitarmi ad un volo locale che durerà circa un'ora.

Castiglioni decide di concedersi un giorno di riposo e trascorre un pomeriggio rilassante sulle rive di un laghetto artificiale poco lontano da Vinon.

### **Giovedì, 3 agosto**

Il cielo si presenta un po' meno limpido del giorno prima, ma è comunque promettente. All'assegnazione delle macchine siamo tre in biposto su Calif, mentre il monoposto tocca a Faggioni.

Castiglioni e Tamborini sono con un istruttore che li mette subito a proprio agio dato che parla benissimo l'italiano. Entrambi faranno lo stesso percorso che Faggioni ha realizzato il giorno prima.

Io capito nuovamente con Pierreluis, col quale avevo già volato, e che scopro essere un istruttore di professione presso il Centro Nazionale di St. Auban, che sta trascorrendo le vacanze a Vinon, suo club di appartenenza.

Pierreluis mi comunica che intende raggiungere il Monviso e prima di partire mi illustra il percorso, identificando sulla carta tutti i rilievi montuosi che sorvoleranno. A conti fatti si tratta di un volo di A/R di 290 Km, più del doppio di quelli da me fino ad ora percorsi.

Partenza alle 14, sgancio a 1000 m a Nord del campo, in breve siamo a 2500 m e ci dirigiamo verso Nors-Est sulla

Serre de Montdenier. Ci riportiamo a 2500 m e ci spostiamo a Nord sulla Montagne de Coupe, rifacciamo quota e arriviamo alla Montagne de Cheval Blanc, dove costoniamo per raggiungere la cresta e sfruttare una ascendenza che ci porta una volta di più a quota 2500, sotto la quale non scenderemo più prima di arrivare su «les Trois Eveches», rilievo montuoso che immette nella valle di Barcelonnette; 3000 su Le Chapeau de Gendarme, 3500 sulla Tête de Siguret, quindi puntiamo a Nord-Est verso il Monviso dove, con una bella termica sfioriamo i 4000 metri: uno sguardo alla pianura padana immersa in un opprimente grigiore, una foto al costone del Monviso e via verso casa, ripercorrendo la stessa strada dell'andata.

Un volo bellissimo, concluso in 4 ore e 30 minuti, sorvolando un paesaggio alpino suggestivo e maestoso, soprattutto grazie alle capacità del mio istruttore.

### **Venerdì, 4 agosto**

Di comune accordo decidiamo di concederci una giornata di riposo, trascorriamo la mattinata bighellonando per i paesini sparsi nella campagna della Provenza. Nel pomeriggio visitiamo il «Grand Canyon» scavato dal fiume Verdon, percorrendo in auto la strada che costeggia e fermandoci nei punti più suggestivi ad ammirare il panorama sottostante.

### **Sabato, 5 agosto**

In lontananza un fronte avanza minaccioso da Sud e per tutta la giornata condiziona con la sua presenza l'attività di volo. Pur non interessando direttamente l'area dell'aeroporto, obbliga al cambiamento della pista in uso, dalla iniziale 28 alla 16, dato che il vento ora proviene da Sud con un'intensità stimata in 50 Km/h.

L'unico volo degno di nota lo realizza Claudio che, con uno Janus, riesce a compiere un A/R da Vinon a St. Auban.

### **Domenica, 6 agosto**

Sbrigate le formalità, salutiamo tutte le persone che per una settimana ci hanno assistito ed aiutato con entusiasmo e cordialità e partiamo per il rientro a casa.

Nel complesso una settimana divertente ed una bella esperienza volovelistica.

Ci piace qui ricordare e salutare: Michèle Cartry, Danielle Joeun, Louis Bortolamiol, Charles Storti e Pierre Louis Villot.



*Les italiens de Vinon in compagnia degli istruttori francesi Michèle Cartry e Pier Louis Villot.*

# SAN MARTIN DE LOS ANDES



## Volare nella Patagonia e sulle Ande

*Una volta tanto siamo stati buoni profeti.*

*Questo per merito di Angelo Zoli che, capitato sul posto, non mancò di scriverne e di inviarci delle bellissime fotografie. Il tutto pubblicato sul n. 186 di VOLO A VELA di Gen/Mar 1988.*

*Ed ecco qui di seguito quanto ci scrivono in merito alle nuove iniziative turistico-sportive che stanno mettendo in atto.*

Sta nascendo una iniziativa per offrire ai piloti dell'Emisfero Nord la possibilità di visitare l'Argentina per fare del volo a vela in una località paradisiaca combinando il viaggio con gite turistiche.

La base è in San Martín de los Andes, provincia di Neuquén, ai piedi delle Ande, a Nord della Patagonia. L'epoca migliore per volare è da ottobre a marzo, durante l'estate australe, quando in Europa e Nordamerica le possibilità di volare sono limitate a causa della avversa meteorologia e dalla breve durata del giorno.

La frequenza di giorni di sole nel Neuquén è molto alta, si può paragonare al Sud-Est degli Stati Uniti o al centro della Spagna.

San Martín de los Andes è una ridente cittadina in riva ad un lago e circondata da montagne. Questa zona fa parte di uno dei Parchi Nazionali più belli del continente: il Lanín. La zona selvaggia raduna numerose specie di uccelli e mammiferi come la volpe, il cervo, il cinghiale.

La regione offre fiumi e ruscelli per la pesca di salmoni, reputata tra le migliori del mondo. È un luogo dove la popolazione è molto scarsa e la natura non è contaminata. L'attività di volo a vela si svolge sull'aeroporto di Chapelco che è a pochi chilometri ad Est del paese, dove comincia la zona del deserto patagonico. In effetti l'attrattiva di questa proposta turistico-sportiva sta nel fatto che si alloggia in una zona boscosa, con un paesaggio lacustre, mentre si vola dove le condizioni sono ideali per la formazione delle ascendenze. Molto vicino all'aeroporto c'è il Monte Chapelco di 2400 metri, che permette voli in dinamica, termica o con condizioni di onde orografiche, generate 30 chilometri ad Ovest dall'Alta Cordillera delle Ande. Pochi chilometri più a Est ci sono basse colline con valli e ancora più in là la pianura patagonica.

Questa combinazione fa sì che la zona sia un vero e proprio paradiso del volo a vela. Lo spazio aereo non controllato rinforza la sensazione di libertà che dà questo sport.

In estate sono frequenti le giornate con cumuli la cui base è tra i 2800 ed i 4000 metri. Le termiche sono molto forti, da 4 a 5 m/s in media ed a volte di più. Le valli ed il deserto offrono numerose alternative di atterraggio fuori campo. Quando c'è onda, il che è molto frequente in primavera e al principio dell'estate, si può arrivare a quote da insegna di diamante. San Martín de los Andes è un centro adibito a stazione invernale di sci, dispone pertanto di una eccellente infrastruttura alberghiera, di ristoranti e di comunicazioni dirette internazionali. Nella zona ci sono numerose attività per gli accompagnatori che non volano, da gite alle riserve indiane fino alla pratica di sport nautici nei laghi della regione. La qualità dei vini argentini è leggendaria e il loro prezzo incredibilmente basso (!)

Insomma, questa è un'ottima località per «allontanarsi dal mondo».

*Torneremo certamente in argomento, nel frattempo riportiamo due nominativi ai quali rivolgersi per più dettagliate informazioni:*

**TRAVELTIME SERVICES**

Mario Cavasotto

Florida 910 6° p.

1005 BUENOS AYRES (Argentina)

tel. (541) 311-0710

313-3265

fax (541) 313-8667

**PATAGONIA ANDES SOARING CENTER Ltd.**

Enrique E. Juncadella

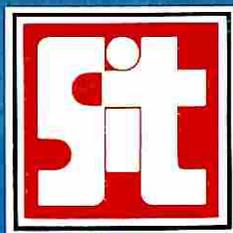
Salguero 2935 7° B

1425 BUENOS AYRES (Argentina)

tel. (541) 801-8286

801-8616

fax (541) 313-8667



**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.**



Il design elegante, il materiale robusto ed infrangibile, la praticità nello smontaggio per una facile pulizia sono le caratteristiche che rendono il sedile VEGA un progetto evoluto, valido per ogni tipo di ceramica.

Le design élégant, la matière résistante et incassable, le démontage facile pour un nettoyage efficace, ces sont les caractéristiques de l'abattant VEGA qui font une réalisation moderne qui s'adapte à toute céramique.

# VEGA®

Das elegante Design, das robuste und schlagfeste Material und nicht zuletzt das einfache Abmontieren, das ein schnelles und gründliches Reinigen ermöglicht, sind die wichtigsten Merkmale des neuen WC-Deckels VEGA, der fuer jede Keramik geeignet ist.

Elegant design, strong and unbreakable material, practical disassembly, easy to be cleaned: all these are the features that make VEGA a progressive project, fit for every kind of sanitary ceramic models.

PLASTICA  
**ilma**

**Una vita per il volo  
e le costruzioni aeronautiche**

**L'ingegner**

**Ermanno Bazzocchi**

**commendatore al merito  
della Repubblica e  
medaglia d'oro al merito  
dell'Aeronautica**

di PLINIO ROVESTI



*Conosco l'ing. Bazzocchi da quando ero ragazzo e gareggiavo con lui nel campo dell'aeromodellismo. Benchè fosse di qualche anno più giovane di me, io lo consideravo un maestro, specialmente nel settore dell'aerodinamica e delle costruzioni. Alieno da ogni ambizione e vanità, egli ha sempre studiato e lavorato tenacemente sino al conseguimento della laurea in ingegneria, conseguita a pieni voti presso il Politecnico di Milano.*

*Quanto ha fatto successivamente l'ing. Bazzocchi nel campo della progettazione di velivoli civili e militari dalla fine della seconda guerra mondiale ad oggi, è ben noto in campo internazionale, particolarmente per quella fortunatissima serie di velivoli da addestramento e combattimento che in pochi anni si imposero in tutto il mondo, come standard internazionale di riferimento per la loro categoria.*

*Quando ho appreso che il Presidente della Repubblica, con decreto in data 2 giugno 1989, ha conferito l'onorificenza di Commendatore al merito della Repubblica Italiana all'ing. Ermanno Bazzocchi, progettista e direttore tecnico dell'Aermacchi di Varese, e che il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, qualche mese prima gli aveva conferito la medaglia d'oro al merito aeronautico, ho provato una grande gioia.*

*Finalmente il riconoscimento ufficiale delle benemeritenze acquisite dall'ing. Bazzocchi in un cinquantennio di studi e ricerche nel campo delle progettazioni aeronautiche ha rallegrato anche i numerosi concittadini che conoscono le capacità tecniche e scientifiche del geniale ideatore degli aviogetti che compongono le famose «frecce Tricolori» della nostra Aeronautica Militare.*

*Particolare esultanza si è riscontrata nel gruppo dei vecchi volovelisti varesini, essendo stato Bazzocchi uno dei fondatori del Gruppo di Volo a Vela «Tommaso Dal Molin» di Varese nel lontano dicembre del 1930. Nella primavera del 1934, studente universitario e futuro ingegnere aeronautico, dopo aver progettato e costruito con le proprie mani un aliante veleggiatore di medie caratteristiche, partecipa ai Littoriali Universitari del Volo a Vela, compiendo un'intensa e felice attività di volo.*

*Nell'autunno dello stesso anno, Ermanno Bazzocchi continuò le esperienze col suo aliante in un campicello di fortuna alla periferia di Tradate, presso Varese.*

*In uno di questi voli — come ama ancor oggi ricordare scherzosamente lo stesso commendator Bazzocchi — l'ardimentoso giovane rimase... appeso col suo aliante alla cima di un albero. Quanto fece successivamente l'ing. Bazzocchi nella sua qualità di direttore tecnico e progettista dell'Aeronautica Macchi è ben noto a tutti gli appassionati d'aviazione.*

*Gli sportivi dell'aria ricordano con entusiasmo l'MB-308, apparecchio da turismo che ha contribuito validamente alla rinascita della nostra aviazione sportiva dopo la fine della seconda guerra mondiale.*

*Il Direttorio dei Pionieri dell'Aeronautica gli ha conferito da un ventennio il titolo di «Pioniere del progresso del volo»; la Federazione Aeronautica Internazionale (FAI) gli ha conferito da anni il «Diploma Tissandier»; e nel 1971 l'Unione Giornalisti Aeronautici Italiani, il premio «Aeroplano d'argento».*

*Ermanno Bazzocchi è pilota di volo a vela dal 1930, pilota civile di 2° grado dal 1945, Ufficiale di Complemento del Genio Aeronautico in congedo.*

*È autore di innumerevoli pubblicazioni tecnico-scientifiche, tradotte in varie lingue. Il 19 agosto dello scorso anno è stato chiamato negli Stati Uniti d'America (California) al Congresso Scientifico Internazionale dell'Aeronautica per illustrare gli aspetti tecnici che dal 1913 al 1931 hanno portato l'Italia più volte alla vincita della Coppa Schneider ed alla definitiva conquista del campionato mondiale di velocità per idrocorsa.*

*Ora Ermanno Bazzocchi si è ritirato in punta di piedi nel suo eremo di via Sangallo, non già per riposare ma per portare avanti i suoi studi e le sue ricerche. I suoi vecchi amici gli sono più vicini che mai ed i molti estimatori che egli possiede in Italia ed all'estero lo seguono nella certezza che in campo aeronautico egli ha ancora molte cose da dire e da insegnare a quanti credono che in aerodinamica sia ormai stata detta l'ultima parola.*

# Riunione FAI-IGC (CIVV) - Francoforte, 5-7 ottobre 1989

## Breve relazione

**Presenti:** delegati di 21 Paesi: Austria, Belgio, Canada, Cecoslovacchia, Cipro, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania Fed., Gran Bretagna, Grecia, Irlanda, Italia, Norvegia, Olanda, Polonia, Spagna, Stati Uniti, Svezia, Svizzera, Unione Sovietica. L'assenza dei Paesi dell'emisfero australe (Argentina, Australia, Nuova Zelanda, Sud Africa) era stata preannunciata, per protesta contro la decisione di tenere due riunioni in un anno (troppo oneroso).

**Codice sportivo:** decisa la revisione totale che impegnerà due gruppi di lavoro entrambi presieduti da Johannessen (N). Il primo (con Faber (A) e Weinholz (D)) si occuperà degli Annessi (libretto giallo contenente le norme sui campionati). Il secondo (con Scwing (NL) e Ross MacIntire (NZ)) revisionerà la «Section 3». Obiettivo: portare i testi revisionati alla prossima riunione (3/90).

**Documentazione dei voli d'insegna e di primato:** la possibilità di usare i nuovi barografi elettronici (due dei quali sono stati illustrati personalmente dai costruttori Braüniger (D) e Richards (EW Avionics -GB)) sarà vagliata da un gruppo di lavoro presieduto da Deutsch (CH).

**Motoalianti:** Hans Werner Grosse (D), invitato alla riunione, ha proposto che: 1. i motoalianti «self-sustaining» (cioè i «turbo») siano ammessi ai primati per i motoalianti insieme coi motoalianti a decollo autonomo («self-launching»); 2. che sia consentito ai motoalianti «self-launching», al fine dei primati, il decollo «assistito», con l'aiuto cioè di un rimorchiatore, verricello od altro. Dalla discussione che è seguita sono emersi per lo più pareri negativi su entrambe le proposte, ma nessuna decisione è stata presa. La sottocommissione motoalianti, nel cui ambito queste proposte dovrebbero essere vagliate, è al momento carente di un coordinatore che sostituisca Alvaro De Orleans, dimissionario.

**Mondiali 1989:** dalla relazione di Faber è emerso il notevole successo della gara e anche la circostanza singolare di un bilancio in attivo.

**Europei Femminili 1989:** tenuti in URSS - la rivista VOLO A VELA ha ampiamente riferito. Una relazione che copre aspetti collaterali è qui allegata.

**Gara Europea Junior 1989 (F):** 15 Paesi partecipanti di cui 3 extra-europei fuori gara (Giappone, Nuova Zelanda, USA). 47 piloti (31 Std + 16 15-m). Età: da 17 a 25 anni. Notevole successo sportivo (7 prove) e organizzativo.

**Mondiali 1991 (USA, Minden):** il regolamento presentato in bozza è stato criticato nella parte temi e punteggio, particolarmente da parte italiana e svizzera. Il delegato USA presenterà emendamenti che saranno sottoposti all'approvazione del Bureau entro dicembre.

**Mondiali 1993 (Svezia, Borlänge):** ai campionati svedesi 1990 sono ammissibili 5 piloti stranieri, un numero maggiore nel 1991; i tradizionali pre-Mondiali avranno luogo nel 1992.

**Mondiali Motoalianti 1990 (Francia, Issoudun, 23.6-13.7):** comprenderanno tre Classi: I - biposti con elica retrattile e apertura oltre i 18m + monoposti con apertura oltre i 18m; II - biposti con elica retrattile e apertura fino a 18m + monoposti con apertura fino a 18m; III - monoposti con elica retrattile e apertura fino a 15m. Dunque, i motoalianti biposti con elica fissa (Grob 109, Dimona, Taifun ecc.) non concorreranno.

**Europei 3 - FAI 1990 (Polonia, Leszno, 20.5-10.6):** scadenza per iscrizioni: 31.3.90. Non più di 6 piloti per Paese, non più di 2 per Classe.

**Europei Classe Club 1990 (Danimarca, Arnborg, 2.5-19.5):** non più di 8 piloti per Paese. Alianti con handicap fino a 102 della lista tedesca.

**Europei Classe Club 1991 (Germania Fed., Landau, 19.6-7.7):** quota iscrizione DM.600, traino DM.35.

### Offerte per altre competizioni:

L'URSS e la Bulgaria hanno annunciato offerte ufficiali per gli Europei 3 - FAI 1992. La Finlandia ha annunciato l'intenzione di organizzare gli Europei Femminili 1991. L'Italia si è candidata per (in ordine di priorità): 1. Europei Motoalianti 1991; 2. Mondiali Motoalianti 1992; 3. Europei Junior 1991 (finora non dichiarati Campionati); 4. Europei Classe Club 1992 o 1993; 5. Europei Femminili 1993. Offerte ufficiali sono attese per una decisione alla prossima riunione.

**World Air Games:** dopo lunga discussione, la commissione si è trovata concorde nell'auspicare che questi giochi annunciati dalla FAI e di cui si riconosce l'utile finalità, siano programmati con molto anticipo in modo da evitare che cadano nello stesso anno dei Mondiali o degli Europei. Riguardo alla 1ª edizione prevista per il settembre 1991 a Tolosa (Francia), il delegato francese ha annunciato che non solo la Federazione francese di Volo a Vela ma anche le federazioni francesi di altri 6 sport aerei (cioè tutte) hanno deciso di non partecipare. In tale situazione la IGC non può ovviamente promuovere alcuna partecipazione di altri Paesi.

**World Class:** le «Technical Specifications» sono state definitivamente approvate. Anche le «Rules» hanno ricevuto un'approvazione di massima, salvo verifica di alcuni aspetti legali. Su proposta del Presidente Peter Ryder è stato deciso con voto unanime di dare il via all'iniziativa, affidandone la conduzione a un «management group» presieduto dallo scrivente e di cui saranno chiamati a far parte Lattimore (USA), Vernon (GB), Johannessen (N), De Orleans (E). La divulgazione della notizia e della documentazione agli AeC nazionali, alle autorità di navigabilità e alla stampa sarà effettuata dagli uffici FAI di Parigi. Le Commissioni giudicatrici al termine della Fase 1 e della Fase 2 saranno nominate dalla IGC.

**OSTIV:** nel tradizionale rapporto sono stati messi in evidenza, in particolare: l'esito del concorso, positivamente concluso a Wiener Neustadt (5/89), per un «avvisatore di stallo»; la recente approvazione di nuove specifiche e raccomandazioni sulla resistenza a fatica delle strutture e sulla protezione del pilota in cabina; la prossima riedizione, in collaborazione con la WMO, dello «Handbook of meteorological forecasting for soaring flight». La relazione è qui allegata.

**Spazio aereo:** al presidente della sottocommissione «ad hoc» (Zealley - GB) è stato raccomandato di attivare e, se del caso, riunire la sottocommissione per aggiornarla sulle molte iniziative in ambito ICAO ed europeo. Si ricorda che per l'AeCI è stato da tempo designato il T. Col. Chiarotti.

**Prossima riunione:** Parigi, 22-24 marzo 1990.

Il Delegato AeCI: PIERO MORELLI

# A proposito di volo a vela... avanguardistico

di ATTILIO PRONZATI

Gli encomiabili sforzi di Renzo Scavino per attivare su VOLO A VELA Ogni sorta di confronto di idee sembra in procinto di dare frutti, ogni opinione in contrasto con altre è linfa per la nostra rivista ed è anche un interessante segno di vitalità della nostra attività sportiva.

Il titolo che Riccardino Briigliadori ha dato al suo articolo (volo a vela avanguardistico) mi ha incuriosito e l'ho letto attentamente.

I commenti provocatori di Renzo mi spingono ad entrare nell'arena.

Riky ha un brillante avvenire volovelistico di fronte a lui.

In competizione ha realizzato almeno due brillanti piazzamenti.

Per la sua invidiabile giovinezza e i risultati che ha realizzato il volo a vela italiano gli deve attribuire un futuro sportivo potenziale non certo trascurabile.

È del tutto naturale, inoltre, che la sua giovinezza, lo nutra esclusivamente di certezze, senza nessun dubbio e nessun possibilismo.

Vediamole queste sue granitiche certezze.

Scarto della prova, sostanzialmente sono d'accordo con lui.

Lo scarto della prova non conferisce maggiore sicurezza ai piloti nella conduzione dei voli di gara né per sé né per gli altri. La motivazione a suo tempo adottata per la sua regolamentazione si dimostra, dopo l'esperienza dei campi di gara, assunta sotto una spinta di natura più emotiva che razionale. In caso di un malaugurato incidente sarebbe sufficiente che al pilota, che rinuncia alla prova per dare soccorso ad un amico, il regolamento gli attribuisca un quid di punti stabiliti secondo una ragionevole formula risolvendo così il «caso» con onore, sul campo o solo se e quando l'eventualità si manifesta. Altrimenti lo scarto di una prova «fallita» favorisce chi ha sbagliato e penalizza, in pari tempo, il pilota regolare. È, sotto quest'aspetto, un'evidente ingiustizia sportiva.

Introduzione di formule di gara diverse dalla pura velocità.

Dice Riky: «la velocità rimane l'unico criterio selettivo». Suo padre sostiene da sempre: «la selezione (dei piloti) la si fa solo con il cronometro». Si potrebbe commentare: è un vizio di famiglia!

Fortunatamente, nello stesso numero di VOLO A VELA, qualcuno la pensa diversamente e Jean M. Clemant lancia un interessante messaggio.

La gara di «velocità pura oramai mostra la corda» e ne fornisce motivate, valide ragioni. Traduce in un personale italiano idee pensate in francese e dice cose sulle quali riflettere. Idee che sono nell'aria, che si respirano, in alcuni casi già realtà (Fayance). Sarebbe imprudenza non accettarle; prima ci metteremo su questa strada e meglio ci troveremo piazzati nel volo a vela degli anni '90.

Lo sconro ideologico è forte. Riky sostiene che le nuove formule introdotte nella competizione hanno creato «un'evoluzione nulla»! Ed aggiunge: per carità, teniamo lontani i «non addetti al lavoro» quelli che mi possono inventare qualcosa diverso dei miei soliti, amati, prediletti triangoli!

In altre parole teniamo lontano da noi chi non ritiene debba essere solo il cronometro a fare la selezione. Ossia: facciamo ancora ed esclusivamente quel volo a vela che mette in luce

le tattiche pre taglio traguardo, che facilita il volare in squadroni, che riimpila gli alianti in densi roccoli e, per finire, esalta i campioni della specialità nota sotto l'etichetta dei «succhia-code». Come sappiamo in quest'ultima categoria si esalta lo spirito sportivo dei giovani piloti, si arricchisce la loro mente con preziose esperienze meteo, si insegna loro la navigazione ecc. ecc.

Se così si lavora per «far crescere» il volo a vela italiano, possiamo sperare in future medaglie d'oro solo in occasione di eventuali Europei o Mondiali ancora occasionalmente a Rieti dove i nostrani campioni conoscono, o ritengono di conoscere, tutti i «trucchetti» del «posto», dove la furbizia, più di altre conoscenze, ci si immagina, possa servire più o meglio per guadagnare le medaglie d'oro.

Alla analisi del perché «le nuove idee» in campo agonistico hanno portata ad «evoluzione nulla» non viene assolutamente dato spazio.

Cerchiamo di capirci. Per nuove idee presumo che Ricky si riferisca alla «area prescritta» — non ne abbiamo vissuto altre — e vorrei precisare edizione Rieti 1989 per evitare malintesi. Dovrei anche dire che è un errore ideologico chiamare «area prescritta» il pastrocchio ideato per Rieti '89 si sarebbe dovuto inventare assieme alla formula anche un nome nuovo al fine d'evitare confusione di termini.

Facciamo brevemente un po' di storia: l'area prescritta era stata a suo tempo ideata per risparmiare in costi e in tempi durante le competizioni. La preparazione dei piloti e l'efficienza dei nuovi alianti in gara nelle prove di distanza libera — definita romanticamente «la Regina» delle prove — portava gli alianti a distanze ingestibili. Già in occasione dei Mondiali d'Argentina nel '62 i voli in distanza libera raggiungevano la soglia degli 800 Km e, in Italia, permetteva a più alianti di atterrare praticamente a pari merito sulle spiagge dello Jonio «consumando» letteralmente il territorio disponibile.

Lo spirito selettivo ed agonistico della «prova Regina» era quello di mettere in luce le capacità del pilota nello sfruttare al meglio «l'energia» che in quel giorno era nell'aria, con una avveduta «gestione» dell'energia stessa nell'arco della giornata e con una opportuna scelta di rotta. Un volo generalmente solitario e non certo condotto come branco di corvi affamati pronti a qualsiasi scorrettezza pur di strapparsi vicendevolmente quel gruzzoletto di secondi necessari per farsi considerare il «migliore» sulla linea di traguardo. Per la verità anche nella distanza libera poteva capitare di duellare negli ultimi Km ma raramente e comunque con molta personalità. (Mi rendo conto che sto cercando di colorire la mia tesi e di essere nostalgico!).

Fu proprio per evitare recuperi via aerea a mezzo di un cargo militare — leggasi Makula in Argentina mondiali '62 — quando per rimmetterlo in gara dopo 48 ore si rese necessario l'uso di questo eccezionale mezzo di trasporto, che venne ideata la «Cat's cradle». Questa invenzione manteneva gli alianti in relativa prossimità del campo di gare e lasciava massimo le libertà di scelte al pilota. Non era previsto un tempo massimo: si volava fin quando era possibile al fine di mettere il maggior numero di Km dietro la coda. La formula si diffuse e la si sperimentò anche a Rieti dove si scoprì ch'era

possibile volare anche di notte. I fenomeni di restituzione termica di valle, l'arrivo tardivo di brezze di mare e situazioni d'onda fecero registrare atterraggi notturni.

E allora, per sicurezza — ricordiamoci che ques'etichetta ha più usi — e per un certo periodo venne abbandonata perchè pericolosa ma, in verità, si mormora perchè non piaceva ai cosiddetti velocisti, quelli del cronometro insomma. A Rieti '89, forse per apparire aggiornati e di essere aperti ad aderire alle spinte evolutive, senza cambiargli il nome, l'area prescritta è stata trasformata in una pura e semplice gara di velocità con l'aggiunta del «gambling», che giustamente Riky critica, dell'ultima foto entro il tempo massimo. A Rieti lo spirito della prova «Regina» nella versione «cat' craddle» è stato totalmente stravolto.

Nell'industria e nel commercio è reato spacciare sotto l'etichetta di un prodotto un'altra merce. Nel volo a vela invece si può; del resto, a Rieti, si possono anche cambiare i coefficienti degli alianti ad iscrizioni chiuse e 12 ore prima dell'inizio delle gare. Importante come dice Riky è eliminare dal tavolo delle decisioni chi non la pensa nella stessa maniera!

La ragione non è mai da una sola parte ma si deve temere il peggio quando le idee si vogliono far confluire verso una sola parte. Il volo a vela competitivo negli anni '90 subirà modifiche, è quasi certo, e non ci si deve nutrire di solo certezze, rifiutare pregiudizialmente la novità perlomeno crea un ritardo evolutivo.

Il cronometro nel volo a vela non sarà mai cancellato, il concetto di velocità sarà sempre fondamentale

nell'insegnamento del volo a vela, è l'indispensabile gradino sul quale occorre appoggiare il piede per crescere. Il concetto di velocità e l'insegnamento di come volare veloci è, se si vuole, propedeutico per chi vuol primeggiare nell'antica prova «regina». Il volo a vela è fatto «anche» di velocità, ma non «solo» di questa, la nostra disciplina sportiva è assai complessa e, come tale, occorre accettarla soprattutto praticarla in tutti i suoi aspetti.

Forse è arrivato il tempo per affrontare il problema della «definizione» di: chi è il pilota di volo a vela, quali le sue caratteristiche e quali le sua capacità, il suo bagaglio tecnico/scientifico? Quale il suo profilo «professionale», per intenderci. Dopo una corretta definizione forse anche alle prove si potrebbe dare la corretta fisionomia. A prima vista sembrerebbe che il «campione» non sarà il pilota solo capace di essere il più veloce nel percorrere un percorso prefissato.

Dove per di più, come dice Roky, mai un meteorologo è capace di dirgli «esattamente» quale tipo di tempo potrà trovare con certezza sul percorso?

Quando su questa «definizione» ci sarà accordo — ma occorrerà che i vincenti dell'attuale modo di fare competizione siano ricondotti alla ragione — le formule si troveranno, si sperimenteranno e si perfezioneranno.

Certamente occorre un lavoro disinteressato svolto senza pregiudizi né preconcetti attento alle esperienze in corso e pronto a cogliere le novità con la ponderazione del caso ma anche con la sufficiente fermezza di chi è cosciente che all'evoluzione delle macchine occorre affiancare anche quella delle idee.

## WORLD SOARING DIRECTORY 1989

### Dear reader of the World Soaring Directory!

The World Soaring Directory is conceived as an aid for world-wide communication between glider pilots, organization and industry.

The intention is to publish a new issue in March each year.

The main part of the directory is filled by addresses to gliding organizations, such as clubs, operators and National organizations. But space will also be available for short articles and notes of world-wide interest.

Readers are invited to contribute to the World Soaring Directory. We hope that the Directory will be well received by the gliding industry and commercial operators, in order to secure sufficient support for a continued issuing.

In this first issue we have information from 27 countries. We know that gliding is practiced in about 60 countries. The aim is to develop this Directory to be as complete as possible. All gliding countries should be represented.

Tibro, Sweden, March 5th, 1989

The Editors

ROBERT AXELSSON - AKE PETTERSON

### RICHIEDETELO ALLA NOSTRA REDAZIONE

Spedito per raccomandata al Vostro domicilio,  
costa L. 16.000.

Preface . . . . .	Page 5
General Information . . . . .	6
Argentina . . . . .	10
Australia . . . . .	12
Austria . . . . .	26
Belgium . . . . .	35
Canada . . . . .	38
CSSR . . . . .	42
Denmark . . . . .	44
Egypt . . . . .	49
FAI-members . . . . .	52
Federal Republic of Germany . . . . .	56
Finland . . . . .	129
France . . . . .	138
Greece . . . . .	160
Hungary . . . . .	162
IGC . . . . .	164
Israel . . . . .	168
Italy . . . . .	170
New Zealand . . . . .	174
Norway . . . . .	176
OSTIV . . . . .	180
South-Africa . . . . .	183
Spain . . . . .	186
Sweden . . . . .	189
Switzerland . . . . .	201
The Netherlands . . . . .	209
United Kingdom . . . . .	211
USA . . . . .	220
USSR . . . . .	243
Zimbabwe . . . . .	245
World Records . . . . .	247
Gliding Magazines . . . . .	249
Order form . . . . .	251
Corrections . . . . .	252

# Ai nuovi (ed ai vecchi) amici di VOLO A VELA

Collaborando al riordino dell'archivio di VOLO A VELA, colgo anche l'occasione di rileggermi i vecchi numeri della rivista, trovando bellissimi articoli che meriterebbero di essere portati a conoscenza delle nuove generazioni di volovelisti.

Pagine di notizie tecniche, racconti di voli stupendi e, a mio parere, anche dell'autentica poesia.

A tale proposito spero che Scavino trovi lo spazio per ristampare l'articolo apparso a pagina 239 del n. 142 di Set/Ott del 1980, una traduzione di Patrizia Golin tratta dalla rivista inglese «Sailplane & Gliding» e dal titolo «Ebbene, cosa vuoi dal volo a vela?».

Una domanda che anch'io mi sono posto e la risposta è gelosamente racchiusa nel mio cuore. Non essendo però egoista spero che una valida risposta sia nel cuore di tutti noi che amiamo il volo a vela.

Tanti cari saluti con l'augurio per tutti di... «fare progetti in inverno con l'estate negli occhi».

ANGELO CRIVELLI

## Ebbene, cosa vuoi dal volo a vela?

di RHODA PARTRIDGE

Un filosofo del XIX secolo del quale ho dimenticato il nome, diceva qualcosa di simile a: «fai attenzione a quel che vuoi, giovanotto, perchè probabilmente lo otterrai».

«Ora, che dire di lui? Che cosa c'è da ottenere dal Volo a Vela?».

Te lo dirò. Il Volo a Vela ha una così straordinaria varietà di gioie da offrire che la maggior parte di noi non pensa mai realmente a ciò che vuole.

Spesso siamo spinti dal tentare di raggiungere quello che non abbiamo scelto consapevolmente, o possiamo aver raggiunto quel che ci va bene e ci si vergogna del non esser felici a causa di quei tali non meglio identificati piloti migliori che arricciano il naso.

Perciò lasciatemi prendere in considerazione ciò che ci viene offerto dal volo a vela.

La leccornia numero uno è la maniera con la quale puoi prenderti uno spavento bello e buono.

Io prendo sempre delle strizze, ma dopo è formidabile la sensazione che mi dà la scarica di adrenalina che segue. Dopo di che c'è il piacere di essere aviotrasportato e di muoverti sopra un magnifico paese con un cielo con cui poter giocare.

Fare progetti in inverno con l'estate negli occhi.

Insegnare, il che ti dà la sensazione di essere utile, assistere ai progressi dei tuoi pupilli e mandarli in volo da soli; avere i tuoi bravi complessi per i fuoricampo che ti procurano fiumi di adrenalina (il che spiega perchè non ho mai osato farne).

L'amministrazione dei poteri del club a livello nazionale o anche internazionale.

Ingenuità e inventiva. Amicizie allegre, scottanti affari di cuore. Pettegolezzi. Insegne. Competizioni con l'ansia di segnare il percorso sulla cartina, l'eccitamento di essere mandati via su di un percorso impossibile e con la confusione fatta dopo nel bar dalla descrizione dettagliata di ciascuno sul come sia riuscito a farlo senza nessuno che ascolti.

Scoprendo angoli splendidi del Regno Unito.

Lavando l'aliante in una bella mattina e facendola star pronta a venirti a recuperare fuori campo.

Euforia dopo un volo andato bene.

Portare gli aliante fuori da campi impossibili.

Amabili persone che ti aiutano quando atterri fuoricampo.

Termicare con gli uccelli.

Ora aggiungici ciò che vuoi.

«Io non volevo volare da solo, ma ciò avvenne...».

La prima cosa che desiderai appassionatamente fu quella di volare su Popsy (West Galle T-21) in linea retta, usando come guida la pista, con le articolazioni bianche e le ciglia aggrottate non appena questa si metteva a dondolare dolcemente da parte a parte.

Io non volevo volare da solo, ciò accadde non appena non ebbi la forza di dire che non avrei voluto.

Poi volli il C d'argento e dopo 6 anni di voli su aerei del club a Long Mynd, riuscii a conquistarlo. (Lasciate che vi raccomandi Mynd, è un posto meraviglioso per volarci).

La cosa seguente che desiderai fu un K-6E e, grazie alla lavorazione della ceramica, l'ottenni. Mi insegnò molto, e mi suggerì che avrei potuto tentare la conquista del C d'oro. Quando ebbi uno Standard Cirrus mi persuase che i diamanti rimanenti sarebbero stati una bella cosa.

Le aspirazioni cambiano con più uno va lontano.

Quello che voglio ora dal volo a vela è semplicemente la felicità.

Ci sono da fare voli sopra una squisita Bretagna in belle giornate, voli aggrappati alle colline in giornate così così. Ascendere soavemente in onda senza perdermi e con il tempo che non si sta chiudendo sotto di me.

Ritornare a Shobdon stanco e felice e desideroso di birra.

Un mucchio di persone interessanti con cui parlare.

Mi piacerebbe fare i 500, ma non mi si spezzerà il cuore se non ci riuscirò.

È così che vuoi? Qualsiasi cosa ci sia, spero che tu l'ottenga.

Ma non disprezzare il pilota che vuole qualcosa di diverso.

Un'ultima domanda (e questa mi fa sempre arrossire): «E tu cos'è che dai al volo a vela?».

(da «Sailplane & Gliding», a cura di Patrizia Golin)

*Grazie Angelo per il simpatico e gradito suggerimento, che realizzi subito, e che mi permette qualche considerazione, la prima delle quali è quella di confidare in una prossima ripresa di collaborazione da parte di Patrizia.*

*La seconda è la speranza che l'articolo richiami l'attenzione di Elisabetta per dare l'avvio ad altri articoli che dovrebbero fare da contraltare alle molte e piuttosto aride... classifiche, riprendendo episodi vecchi e nuovi che — per il loro contenuto «più umano» — possano miscelare ed arricchire le nostre vicende volovelistiche.*

*Ultima, ma non ultima, è la considerazione circa ciò che di concreto facciamo per il «nostro» volo a vela e qui non mi rimane che ripetere, rivolgendomi ad una gran parte dei volovelisti nostrani, la domanda che conclude l'articolo di Rhoda Partridge:*

*«E TU COS'È CHE DAI AL VOLO A VELA?».*

*Scusa Angelo se non ho potuto fare a meno di prendere al balzo il tuo suggerimento e grazie per la collaborazione che deve continuare. Ciao.*

RENZO

# Lettere al Direttore

## Parlare al deserto

Sono abbonato alla rivista «Volo a Vela» da circa un decennio, da quando cioè ho cominciato a fare un po' di attività volovelistica.

Ho seguito in religioso silenzio, per non disturbare, il torpore generale della nostra amata categoria, quella che Lei chiama «rivolta di Abele», e questo sia nei progetti iniziali come nelle successive ricadute o meglio cadute operative a livello pratico. La ammiro sinceramente per la costanza che ha nel parlare al deserto, perchè mi sembra oggi irrealista e francamente velleitario avviare progetti aventi per oggetto snellimenti di procedure burocratiche o almeno ricerche di non penalizzazione di tutto il nostro ambiente.

Non ho però capito in cosa concretamente consista la «rivolta di Abele», mentre nel mio procedere volovelistico quotidiano ho capito perfettamente una cosa assolutamente più modesta, ma forse più tangibile, e cioè che mi sono tranquillamente «rotto i coglioni».

Rottura di non poco conto, se è vero che mi ha fatto prendere carta e penna e, sempre nel nostro deserto volovelistico, mi ha costretto a stilare due proposte che Le sottopongo per un dibattito ed una discussione.

Dal contatto con i vari rinnovi di brevetti, C.N., licenze stazione radio, piegatura paracadute, ecc. ecc., ho visto che sono preposti uffici sia a Roma come in periferia, che lavorano al meglio delle loro possibilità con organici magari mal distribuiti, mentre altri si fanno in quattro per applicare in maniera assolutamente originale e personale le norme vigenti di settore.

Ho visto e sentito burocrati — mutuando dalla pittura — che vanno dall'arte povera (certe scrivanie in certi uffici!) ai post moderni (certe fonie in napoletano/inglese), passando per gli astrattisti, di cui non capisco assolutamente quello che fanno. Grossi assenti i futuristi!

Ora mi sembra minimale, se sono vere le premesse di cui sopra, istituire un servizio legale centralizzato per tutto il volo a vela, che serva da consulenza immediata ai problemi quotidiani che ci impediscono di volare.

Avere la certezza legale che all'arroganza di lor signori si possa rispondere — alla luce del sole — schiacciandoli come fastidiosi insetti.

La seconda proposta è l'istituzione di un premio annuale da assegnare al burocrate che si è maggiormente distinto per «abnegazione e sprezzo del pericolo» nell'espletamento delle proprie funzioni.

Volendo, caro Direttore, avrei già pronti fatti, luoghi e persone sicuramente degne di ambire all'aggiudicazione di un simile premio.

Come ad esempio quando sabato 6 maggio 1989 non ho potuto decollare perchè bloccato a terra dalla mancata firma del cartoncino azzurro della R.C.

In particolare, prima si è rifiutata la firma perchè mi è stato detto che per firmare ci vuole il C.I., attualmente a Roma per un passaggio di proprietà, e non è bastato a sostituirlo la dichiarazione di vendita dell'aliante medesimo.

Successivamente, non ho potuto volare anche perchè mi è stato detto che nessun aeromobile può volare senza il C.I. a bordo.

Se ho quindi capito bene, quando c'è un passaggio di proprietà in corso, per tutto il periodo che il C.I. è materialmente a Roma, ogni aeromobile dovrebbe essere fermato!

Ritornando al premio, potrebbe consistere nella pubblicazione gratuita di un volumetto con le gesta del vincitore, corredato da foto, note autobiografiche, stato di servizio, ecc. ecc., e motivazioni per l'assegnazione del premio, con divulgazione presso tutti i brevettati d'Italia.

Concludo affermando che non sono un pentito del volo a vela italiano.

E, da irriducibile, mi sembra minimale avere l'assistenza di un buon legale ed una bella raccolta di istruttivi volumetti.

Cordialmente

PAOLO BERTOTTI

Trento, 8 maggio 1989

## La porta aperta

Caro Lorenzo,

ti scrivo queste righe, un po' a caldo, dopo essere stato in Germania a prendere mio figlio, il quale ha fatto uno stage di volo a vela presso l'HAUS DER LUFTSPORTJUGEND E.V. Queste righe mi è venuta voglia di scrivertele per via di come il volo a vela è così diffuso ed economico, al contrario di quello italiano.

Stando a Bottenhorn, sede dello stage, ed andando ad Hirzenhain ed a Mönchengladbad, ho osservato quanto segue:

- 1) L'attività viene svolta con il verricello su erba, la maggior parte degli alianti biposti erano ASK 13, con un ancora arzilla K 7 (in quelle sedi ho solo visto un ASK 21 e due Twin Astir), mentre nei monoposti primeggiava il K 8.
- 2) Con il verricello a due tamburi si lanciavano in aria 14 ÷ 15 alianti l'ora. Il costo di una verricellata era di 3,5 DM (meno di 3.000 lire).
- 3) Con il verricello posto a circa 800 metri in assenza di vento contro i biposti venivano lanciati a circa 350 m, con 10 nodi di vento contro si arrivava a 500 m.
- 4) A Mönchengladbad, nonostante l'intensa attività di volo a motore, l'attività di volo a vela veniva fatta con il verricello su una pista in erba molto vicina alla pista asfaltata del volo a motore.
- 5) Rientrando in Italia sono passato per l'Austria e sono andato a dare un'occhiata a tre campi di volo: su uno operavano solo motoalianti, su un altro l'attività veniva fatta solo con il verricello, e nell'ultimo veniva usato sia il traino aereo che il verricello.

Ora tu mi chiederai il perchè ho elencato tutte queste cose, e la mia risposta è perchè non si può fare anche da noi la medesima cosa? Cioè poter fare attività didattica con il verricello su aviosuperfici? Penso che così i costi potrebbero abbassarsi notevolmente con conseguente incremento del numero dei piloti.

Un'altra cosa: nei club visitati la manutenzione e la revisione degli alianti veniva fatta da loro, ad esempio: presso il centro dove mio figlio ha fatto lo stage, un istruttore era certificato per quanto sopra, infatti lo scorso inverno aveva totalmente revisionato la loro super macchina, uno ASK 6 Cr. Da noi tu sai benissimo che le operazioni delle ispezioni annuali, le eventuali revisioni e riparazioni devono passare tramite delle ditte certificate dal R.A.I., la qualcosa incide sul costo dell'ora volo (penso che ormai in Italia aeroclub che abbiano ancora l'officina per farsi tutte le operazioni di manutenzione e revisione siano ben pochi).

Caro Lorenzo, so che sfondo una porta aperta parlando con te di queste cose, ma spero che questa mia goccia contribuisca a scalfire la roccia dell'immobilismo del nostro ben amato volo a vela.

Scusa lo sfogo, sempre tuo  
Torino, 21 agosto 1989

CARLO GRINZA

## Convivente connivente

Al Presidente Aeroclub di Bergamo  
Aeroporto di Orio al Serio - ORIO AL SERIO (BG)

e, p.c.:

«VOLO A VELA» - Aeroporto «Paolo Contri»  
Calcinatate del Pesce - 21100 VARESE

Caro Presidente,  
nei giorni scorsi volevo farmi abilitare ad un particolare tipo di monomotore. Poichè faccio l'istruttore di volo a vela a Valbrembo, la cosa più logica mi è sembrata rivolgermi al tuo aeroclub che da Valbrembo dista forse sei chilometri. Mal me ne incolse e ti spiego perchè.

Giovedì 14 settembre telefono al tuo club e parlo con il comandante Brambilla, il quale, gentilissimo, scorre l'agenda e trova un buco per il giorno successivo: venerdì alle 16. Che mi facessi portare in loco con il biposto su cui fare l'abilitazione.

So perfettamente che il tuo aeroclub convive con quel coinquilino un po' ingombrante che è l'aeroporto di Orio al Serio dove, in mancanza di traffico adeguato, tutti si adoperano per far capire che quello è un aeroporto internazionale e che con loro non si scherza.

Cerco quindi di fare le cose per bene ed il fatidico venerdì, dopo aver trovato l'amico già abilitato che mi accompagni in volo, faccio telefonare alla Torre di Orio al Serio chiedendo l'autorizzazione ad atterrare direttamente sulla pista dell'aeroclub, effettuare un breve volo locale ed infine tornare alla base.

La nostra impareggiabile Tiziana parla con quattro o cinque persone ed ottiene il permesso.

Con una puntualità direi elvetica, atterriamo sulla pista del tuo club, il Brambilla mi fa il briefing pre-volo, faccio la notifica telefonica e decolliamo per il volo di abilitazione.

A questo punto accade l'imponderabile. L'impiegato del tuo aeroclub, il sig. Bognetti, dopo essersi ben accertato che siamo per aria, ritiene di poter telefonare alla direzione aeroportuale dicendo che il biposto testè decollato è un aeromobile sconosciuto e pertanto sospetto, e che lui non si assume responsabilità alcuna circa la regolarità e gli scopi di detto volo.

Deve essere stato come gridare «al fuoco!» in una fabbrica di esplosivo. Ti lascio immaginare cosa è successo dopo.

L'ispezione corporale è l'unica cui siamo scampati.

Per farla breve ci hanno ordinato di atterrare e parcheggiare presso l'aerostazione principale, quindi interrogatorio, ispezione del mezzo, controllo accurato dei documenti. Infine, accertatisi che non trasportavamo né droga, né armi, né agenti batteriologici, ci viene intimato l'ordine perentorio di levare la nostra inutile presenza alla volta delle terre di origine, Valbrembo, senza nemmeno poter ripassare dall'aeroclub!

In definitiva ci tocca volare a Valbrembo, che nel frattempo ha chiuso la linea di volo per scarsa visibilità e qui reperire fortunosamente un volontario che ci riporti in auto ad Orio. Un'ora a soffrire in mezzo al traffico dell'ora di punta per arrivare al tuo club quando gli allievi del Brambilla davano già il loro istruttore per perso.

Infine, per me, l'accompagnatore ed il volontario seconda dose di traffico congestionato per tornare a Valbrembo, angarare, consegnare le chiavi, spiegare...

Caro Presidente, non cerco nemmeno di capire la ragione di quella telefonata a tradimento del Bognetti, anche perchè il tuo segretario, in fatto di simili cortesie non ha propriamente una fedina immacolata.

Il problema è che questi atti di dichiarata, inutile e gratuita ostilità nei confronti di piloti «forestieri» gli vengono consentiti. C'è chi da anni va proponendo, per l'aviazione generale, un movimento opportunamente definito come la Rivolta di Abele. Ma come si può sperare qualcosa se dentro di noi si consente che rimanga chi semina zizzania?

Cordialmente tuo  
Milano, 28 settembre 1989

VITO FAILLA

*Cari amici,*

*è arduo azzeccare risposte esaurienti, risposte che possono dipendere dalla giornata, dallo stato d'animo e da un sacco di altre cose. Comunque la realtà sta nelle vostre lettere e non nelle mie risposte.*

*È una realtà che, ancora una volta, denuncia il peso di una burocrazia inutile, costosa ed improduttiva.*

*È una realtà che illustra un altro modo di fare il volo a vela, e solo in quest'altro modo potremo ottenere un'ampia diffusione. È anche una realtà triste ed amara da accettare, ma pur vera, che conferma le nostre carenze ed i nostri limiti.*

*Sono comunque realtà che dobbiamo combattere e, poichè il tempo delle rivoluzioni è finito, non ci rimane che la cocciutaggine della rivolta di Abele!*

*Vostro,*

LORENZO SCAVINO

<p>VENDESI MOTOALIANTE TAIFUN 17 E immatricolato in Italia, condizioni perfette, radio 720 canali, vor, trasponder, orizzonte L. 95.000.000. Telefonare ore ufficio a: SPELTA 011/284348 o Tessera 011/9591485</p>	<p>ORIZZONTE ELETTRICO per alianti, e motoalianti NUOVO tel. 0432/740429</p>
<p>VENDESI <b>ATLAS 16</b> IN BUONO STATO L. 6.000.000 TRATTABILI o in permuta con strumentazione tel. 050/500424 ore ufficio 055/8244386 ore serali Chiedere di Paolo</p>	<p>Vendo: — ALTIMETRO WINTER — MASCHERA OSSIGENO NUOVA — RADIO R/T 100 CAN. BERTEA con CASSETTA BATT. + ALIM. tel. Balzer: 035/251392</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>VARIOCOMPUTER PESCHGES VP-3-E COMPETITION con display ALPHA 16 nuovo tel. 0432/740429</p>
<p>VENDO LS 4 HB 1673 costruzione 1983 - ore di volo 270 MAI INCIDENTATO Strumentazione da competizione Rimorchio COMET - <i>Subito disponibile</i> GOSTELI WALTER - Tel. 04191 - 544078</p>	<p><i>Manuale teorico-pratico sulle infrazioni e norme della navigazione aerea (1980)</i> <i>Elementi di diritto della navigazione, parte aerea, aggiornato (1983)</i> <i>Navigazione aerea, manuale giuridico-amministrativo (1985)</i> Richiederli all'autore: G. DE STEFANI - Via T. Omboni 81 - Roma</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>VENDO LS3 marche HB 1362 flaps, carr. retr. e ballast, radio Dittel 720 canali, variometro ILEC plurifunzioni, paracadute e impianto ossigeno carrello chiuso. Telefonare a R. PASSARDI, 0041/91/931106</p>
<p>VENDO RADIO BECKER 760 canali, tipo 3201 contattare BRIVIO EZIO Via Circonvallazione 77 20040 CORNATE D'ADDA (MI) Tel. 039/692180 (ore pasti)</p>	<p>AERO CLUB DI VITERBO AVIOSUPERFICIE «ALFINA» Punto di ritrovo: <b>ALBERGO-RISTORANTE «LA PERGOLETTA»</b> <b>Via della Piazzetta - Tel. 0763/61071</b> <b>05014 CASTEL VISCARDO (Terni)</b> N.B. - Farsi riconoscere volovelisti!</p>

# A proposito di meteo

## Una premessa

La meteorologia è una delle materie da presentare all'esame per il conseguimento della licenza di pilota di aliante. È logico quindi capire come, dopo aver appreso la materia quasi in modo scolastico e con l'unico scopo di riuscire a risolvere i benedetti quiz, presenti qualche difficoltà conciliare le nozioni acquisite con l'applicazione pratica.

È pertanto necessario che un discorso, avente lo scopo di illustrare fenomeni meteorologici e le conseguenti relative teorie, sia fatto in forma piana ed accessibile non solo agli «addetti ai lavori» ma anche a tutti coloro che si sentono interessati all'argomento trattato. Ciò perchè tali lavori non siano utilizzati da pochi ed accantonati da molti.

I vecchi volovelisti ricorderanno, certamente con molta simpatia e riconoscenza, le lezioni di meteorologia impartite loro da Plinio Rovesti il quale, munito di una interminabile serie di cartelloni illustrati, cercava in modo semplice e chiaro, e con molta pazienza, di cacciare nelle nostre aride zucche le basi di questa materia tanto misteriosa ed affascinante.

In realtà la meteorologia del volo a vela non è una materia particolarmente difficile specialmente per chi, avendo la passione del volo, più o meno inconsciamente ne ha già appreso qualche elemento.

Anche in questo campo è quindi importante il discorso di Abele: allarghiamo la base di coloro che sanno interpretare e valutare i fenomeni meteo per far sì che costoro possano collaborare alla stesura di pronostici e corredare con dati interessanti le relazioni dei voli rendendo così più qualificato il nostro volo a vela.

In questa ottica abbiamo cominciato dal mese di marzo '89 un servizio meteo che ha assicurato per le giornate festive e semifestive la stesura di un pronostico volovelistico. Per questo scopo ci siamo valse dei dati rilevati dal radiosondaggio effettuato quotidianamente dalla Stazione Meteorologica di Milano/Linate nonché delle cartine isobariche ed isotermiche messeci gentilmente a disposizione dal Servizio Meteorologico del Centro Astronomico del Campo dei Fiori.

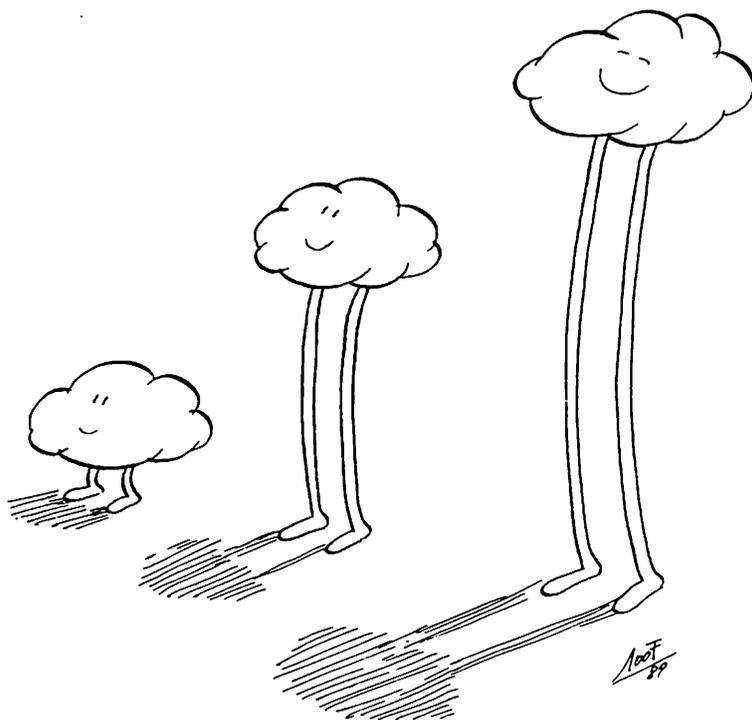
Abbiamo inoltre installato una «capannina» dotata di barografo, termografo ed igrografo da cui abbiamo rilevato importanti dati per le nostre previsioni e statistiche.

Molti saranno indotti a pensare che questa nostra attrezzatura sia ormai superata in quanto ritengono sia sufficiente osservare il Meteosat.

Il Meteosat è un ottimo aiuto per il meteorologo, ma da solo dice poco in quanto, pur indicando molto bene la disposizione e circolazione delle masse d'aria delle quali per vari motivi è avvenuta la condensazione, non indica la natura delle suddette masse (stabili o instabili) e tantomeno ne quantifica in modo esatto i valori. Valori indispensabili per formulare un pronostico volovelistico di qualche utilità.

Non si deve condividere la generale opinione, come viene quotidianamente mostrato in TV, che osservando le nubi che stanno per arrivare è possibile determinare se dopo alcune ore avremo un cielo coperto o sereno.

La maggior parte delle perturbazioni che interessano la nostra zona provengono da Nord e le masse d'aria che le compongono, incontrando il Rilievo Alpino ne risultano intimamente alterate e deviate in modo tale da provocare talvolta la dissoluzione del corpo nuvoloso, od anche di crearne dei nuovi.



NUBI BASSE - NUBI MEDIE - NUBI ALTE !!!

Il Meteosat può darci solo l'idea dell'andamento generale del tempo, ma per formulare un pronostico volovelistico sufficientemente attendibile sono indispensabili i dati che ci possono essere forniti solo da un sondaggio termodinamico. È nostra intenzione per il prossimo anno ottenere i dati dei radiosondaggi che vengono effettuati a Sud ed a Nord delle Alpi, in modo di avere la possibilità di programmare voli di un certo interesse.

Ritorno più diffusamente su questo argomento in altra sede per illustrare quali sono le nostre intenzioni in proposito. Preciso solo che sarà molto interessante, organizzando un lavoro di équipe fra i club di volo a vela che hanno la loro sede lungo l'arco alpino, il reciproco scambio di dati.

Ho avuto qualche contatto con volovelisti d'Oltralpe i quali hanno dimostrato interesse per l'idea ed hanno assicurato la loro collaborazione.

Abbiamo fatto stampare dei tracciati predisposti per la stesura dei diagrammi termodinamici e che, qualora vi fossero utili, potete richiedere alla redazione della rivista.

Sono anche riuscito a raccogliere i dati meteo relativi a quasi tutte le giornate festive e semifestive da marzo a luglio '89 (cartine isobariche, diagrammi, ecc.) per cui se vi servono dati per analizzare qualche volo effettuato nel suddetto periodo, potete richiederli sempre alla redazione della rivista VOLO A VELA - Servizio Meteo - Aeroporto «P. Contri» Calcinatè del Pesce (Varese).

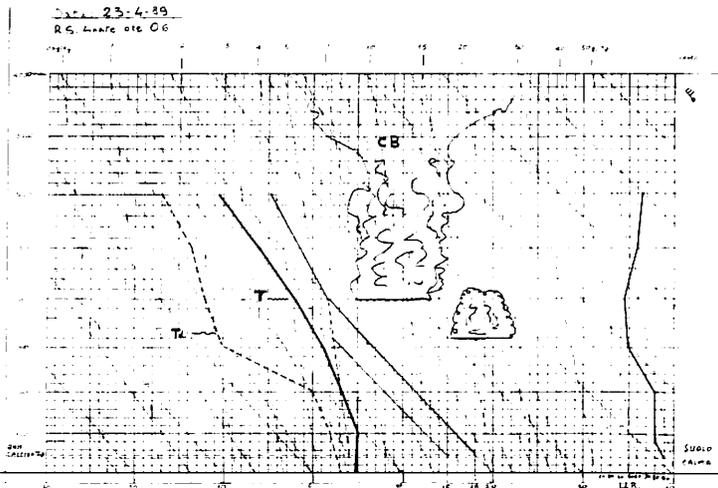
GONALBA EMILIO

# Una buona giornata

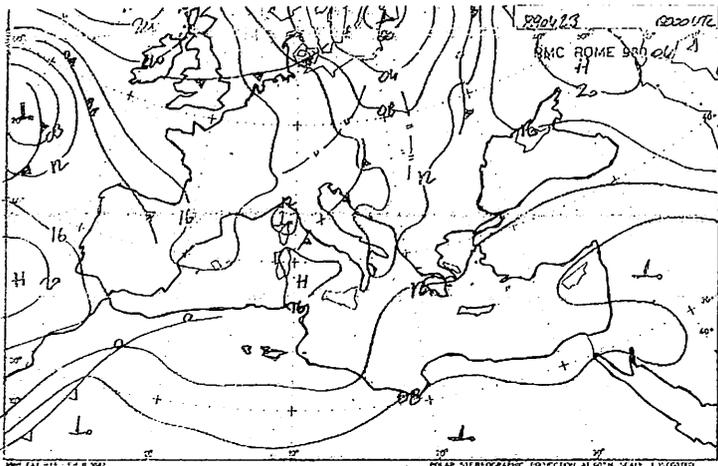
Sono quasi tutti d'accordo nell'affermare che la giornata del 23 aprile è forse stata quella, intesa fra le festive e semifestive, più interessante per l'attività volovelistica del corrente anno.

A Calcinates diversi piloti, fra cui Manzoni, Monti, Bonini, Righini, Colombo, Caraffini, Stefanutti, Avanzini, Pronzati ed altri, hanno compiuto voli di oltre 500 Km in triangolo, utilizzando per la maggior parte come vertici Calcinates - Susa Tirano - Calcinates.

Anche in altri club diversi piloti hanno ottenuto risultati simili, sia compiendo percorsi triangolari che di andata-ritorno per valori di complessivi 500 Km e più: a Bolzano i piloti Kastlunger, Gostner, Tschager; a Valbrembo Scaglioni, Capoferri e Mussio e ad Alzate Corbellini, Villa e Albertazzi ed ancora diversi altri non segnalati. Questi numerosi voli, quasi tutti conclusi con il conseguimento del risultato che i piloti si erano prefissato, dimostrano come la situazione meteorologica sia stata favorevole e si sia estesa a tutto l'arco alpino



In figura 1 è riportato il diagramma termodinamico che è stato compilato per la giornata del 23 aprile sulla scorta dei dati trasmessi da Linate e che si riferiscono al radiosondaggio delle ore 06.



In figura 2 la cartina che indica le isobare al suolo alle ore 00 sempre del 23 aprile, mostra come un fronte freddo, poche ore prima, abbia attraversato le Alpi e la pianura provenendo da Nord-Ovest.

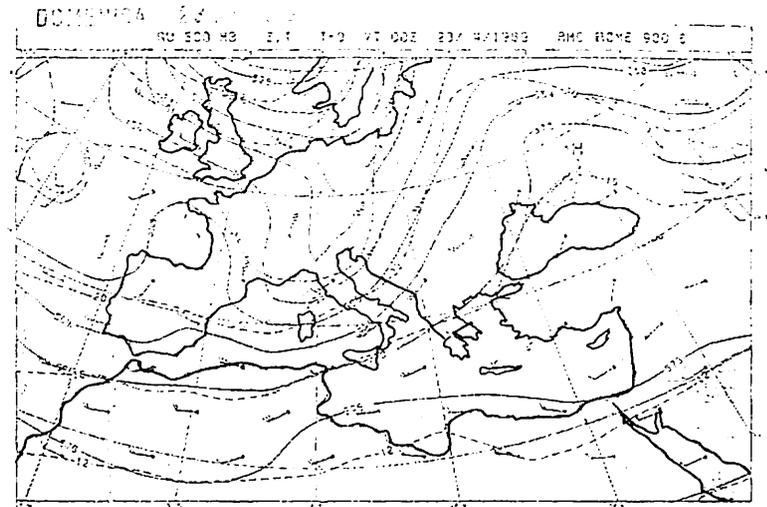
Infine in figura 3 l'analisi a 500 mb, sempre delle ore 00, segnala un afflusso di aria fredda in quota proveniente da Nord con valori di  $-28^{\circ}$  a 5.480 m sulla Gran Bretagna,  $-24^{\circ}$  a 5.580 m sull'Emilia e di  $-20^{\circ}$  sul Lazio.

Sempre a 500 mb vento da Nord-Ovest sulle regioni settentrionali, ruotante ad Ovest verso le regioni centrali della penisola con intensità variabile attorno ai 15 m/s.

Il diagramma termodinamico rivela un forte gradiente termico (almeno per i primi 2.000 m) ed una discreta distribuzione dell'umidità relativa che hanno fatto ben sperare per il buon andamento della giornata volovelistica.

Come si è potuto osservare dalle cartine barografiche, le previsioni si sono avvicinate al vero, almeno per quanto riguarda la zona del percorso ad Est. Mentre verso Ovest si è verificato un notevole abbassamento del plafond.

Secondo le dichiarazioni dei piloti che hanno effettuato il percorso triangolare con vertice verso Susa, risulta che nella zona sovrastante la morena, detta La Serra, cioè nella zona compresa fra Biella ed Ivrea, il plafond sia sceso da 2.000 a 1.200-1.300 m per poi risalire verso il Canavese e la Valle di Susa sino a 3.000 m.



Osservando l'andamento orografico della zona, una delle ipotesi possibili che si è indotti a formulare per giustificare il fenomeno, è quella di una massa d'aria più fredda o più umida che scendendo dalla Valle d'Aosta ha modificato le condizioni in pianura allo sbocco della valle. Oppure è scesa dell'aria solamente più fredda che ha incontrata aria umida nella pianura cosparsa di risaie, soggette ad una intensa evaporazione, richiamata verso le montagne dalla depressione causata dalle correnti termodinamiche formatesi lungo i pendii orientali a Sud.

Sulla scorta di queste osservazioni, sarebbe stato oltremodo interessante conoscere le caratteristiche della massa d'aria relativa alla Valle d'Aosta. Dati che potrebbero essere stati facilmente rilevati e diffusi dal Centro di Volo a Vela di Aosta.

Da qui nasce un discorso molto più ampio ed interessante:

- rendere sensibili a codesti problemi i vari Club di volo a vela che hanno la loro sede lungo l'arco alpino;
- invitarli ad una reciproca collaborazione per quanto riguarda la raccolta di dati meteorologici ed il relativo scambio in tempo reale, grazie alla diffusione raggiunta dalle comunicazioni a mezzo telefax.

In ogni Club di volo a vela c'è sicuramente qualche individuo che come il sottoscritto è attratto dalla meteorologia; ed allora spero che con un po' di buona volontà e di impegno sia possibile realizzare per la prossima stagione questo programma che non mancherà di dare buoni risultati e di rendere più qualificante il nostro volo a vela.

Una caratteristica indispensabile per assolvere questi compiti è quello che codeste persone siano assolutamente refrattarie allo scetticismo ed agli sfontamenti e burle che dovranno subire loro malgrado da parte degli altri soci del Club. Data la complessità e le molte variabili tipiche di questa materia è assolutamente certo e molto facile prendere delle «cantonate» anche di grossa mole.

Nessuno nasce maestro e quindi bisogna imparare a perseverare. Imparare specialmente a conoscere la propria zona di osservazione in quanto i vari «tipi meteorologici» prima o poi vengono a ripresentarsi. Comunque assicuro che si tratta di un lavoro impegnativo, ma di molta soddisfazione e che non mancherà certamente di premiare il vostro impegno anche con il riconoscimento di qualche amico che vi dirà: «Però! Sai che ho trovato la base dei cumuli alla quota esatta che avevi detto?».

GONALBA EMILIO



## Un'altra lettera aperta ad un altro generale

Caro Generale,

*quest'anno sul campo di Rieti ho rivisto con piacere il Reparto Volo a Vela dell'A.M. seriamente impegnato nel portare al brevetto un nutrito gruppo di giovani partecipanti ai Corsi di Cultura Aeronautica.*

*Malgrado gli anni, la mente è riandata al passato e, alimentata dai ricordi, ha incominciato a sognare ed a fantasticare su quello che — con la sola reciproca buona volontà — si potrebbe realizzare collaborando tra strutture ed uomini del volo a vela civile e militare.*

*Incominciando dal terreno, che l'AMI dovrebbe riprendersi in gestione per evitarne il degrado e salvaguardarne la disponibilità, per passare al materiale di volo che troverebbe un più razionale impiego ed arrivare quindi alla formazione di una squadra di piloti AMI per partecipare attivamente all'attività volovelistica sportiva.*

*Dopo tutto l'AMI partecipa ad altre attività sportive molto bene «pertinenti» ed il connubio sarebbe certamente produttivo di risultati, sia sportivi che propagandistici. E tutti sappiamo di averne estremo bisogno.*

*Ho sempre in mente l'ultima partecipazione dell'A.M. al Campionato Italiano di volo a vela e non mi uscirà mai dalla pelle l'emozione provata per lo spontaneo applauso che salutava Mantelli e Ambrosini che entravano a far parte del nostro schieramento.*

*Non mi sento di aggiungere altro, i sogni non sono mai nettamente definiti. Mi auguro però che il Centro Volo a Vela dell'A.M. possa ampliarsi e svolgere programmi ancora più impegnativi e quindi produttivi per il nostro volo a vela.*

*Grazie per l'attenzione, suo*

LORENZO SCAVINO

**P.S.** - Anche questa volta ho problemi di indirizzo, ma confido che possa giungere sulla scrivania giusta, prima che tutto passi all'AAAVIG (!) potrebbe sperperare altrove i nostri soldi, dove «nostri» sta per tutti noi italiani.

L S

# Maestà, il popolo ride!

*Essendo direttore di una piccola banca emiliana, mio nonno paterno mi insegnava: «non ti fidare di chi ha impellente necessità di quattrini, poichè egli è costretto a destreggiarsi tra sciocchezze e nefandezze». Orbene, sembra assodato che la nostra «classe dirigente» abbia definitivamente rinunciato, malgrado l'opposto vociare, a ridurre il carico di spese che sta sommergendo la barca Italia per inseguire il miraggio di favolose entrate. Né mancano le sirene ad indicarne i modi, poco dissimili da quelli stigmatizzati dal mio avo.*

*Eppure l'antica saggezza dei popoli, di cui il nostro è un portatore insigne, prescrive, come fondamentale principio, che l'imposizione non comporti la distruzione del cespite. Qualche religione ha perfino divinizzato la fonte di reddito, facendo preferire il sorso giornaliero di latte alla bistecca «una tantum». Le stesse orde barbariche sapevano scegliere tra l'imposizione ed il saccheggio, in funzione del futuro rapporto con il vinto.*

*Quanto sta avvenendo, ad opera del Ministero delle Finanze, in ordine agli accertamenti dei canoni demaniali nei confronti degli Aeroclub, assomiglia molto ad un tentativo di saccheggio. Ciò detto, lungi da me l'intenzione di trasporre paragoni men che rispettosi verso la Commissione Interministeriale che ha operato in tale senso.*

*Succede che, dopo un iter piuttosto sofferto, tra Decreti Legge non convertiti, buone intenzioni non attuate, lungaggini burocratiche che vanno oltre la normalità, vengano notificati canoni demaniali decuplicati, rispetto ai provvisori, retroattivi al biennio 84/85, incrementati secondo ISTAT e gravati di interessi legali dal 1978, con preghiera di «non adire ad inutili contenziosi». Ne sorte una bomba, che manda a carte-quarantotto gli Aeroclub che operano su terreno demaniale.*

*Ora, che si sia alla ricerca affannosa di quattrini è pacifico, ma che si perdano cinque anni a quantificarli, lo è un po' meno. Cioè, non è giustificabile, e forse neppure legittima, la tardività del provvedimento che, altrimenti, avrebbe consentito all'utenza di provvedere con stanziamenti o salvaguardarsi con rinunce e cambiamenti. Gli Aeroclubs sono soggetti al controllo di un Ente di Diritto Pubblico, l'Aeroclub d'Italia, e stilano i propri bilanci su dati di fatto e non su fantasie.*

*Le notifiche assumono quindi l'aspetto di vere e proprie misure punitive retroattive, per situazioni non prevedibili. Quaranta anni or sono, che, a Norimberga, alcuni individui vennero appesi per il collo a causa di analoghi, seppur ben più gravi, comportamenti.*

*Che fare? Mio nonno, sempre lo stesso, mi diceva che è inutile elencare le ragioni che inducono a non pagare, quando la prima che si accampa è quella della mancanza di fondi. Non mancano però i motivi per eludere la gentile richiesta di «non adire ad inutili contenziosi».*

*Altrimenti non resterebbe che ridere, increduli di tanta mancanza di senso pratico, di valutazione dell'opportunità, di considerazioni generali.*

*Naturalmente la macina burocratica non si fermerà, se non interviene una Legge dello Stato, cioè se dovesse fallire l'azione intrapresa dall'Aeroclub d'Italia.*

*Così, immobili cadenti, la cui costruzione risale al periodo prebellico, tenuti assieme dalla buona volontà e dai quattrini degli Aeroclub, agli effetti dei canoni, verranno valutati al costo di costruzione attuale, con gli stessi parametri ognidove e con esemplare iniquità nei confronti di situazioni rovesciate, dove è il contribuente ad effettuare gli ammortamenti.*

*E la macina rotolerà fino a stritolare tutto, aeroplani e strutture: ad ammazzare, per intenderci, la vacca. Allegrìa, che c'è la bistecca!*

*Il tanto vituperato (a sproposito) Franceschiello, dopo l'imposizione di nuovi balzelli, inviava informatori a sondare gli umori dei contribuenti, facendo precipitosi «indietro tutta» quando gli riferivano: «Maestà, il popolo ride!».*

# Tabella dei primati mondiali e italiani al 31.08.1989

## Maschili

(M = primati mondiali, I = su territorio italiano, E = su territorio straniero)

### 01 DISTANZA IN LINEA RETTA

mono	M	1.460,80 Km	H.W. GROSSE (D)	ASW 12	25.04.72 in AUS
	I	588,00	L. BERTONCINI	VENTUS	04.89
	E		S. GHIORZO	LS 6	04.89
bipo	M	993,76 Km	GEORGESON/GEORGESON (NZ)	JANUS C	31.10.82
	I	480,00	MOLTRASIO/PRESSATO	JANUS	16.04.77
	E				

### 02 DISTANZA CON META PREFISSATA

mono	M	1.254,30 Km	GEORGESON, DRAKE, SPEIGHT (NZ)	NIMBUS 2	14.01.78
	I				
	E	513,00	M. STUCCHI	ST. AUSTRIA	16.08.66 in F
bipo	M	993,76 Km	GEORGESON/GEORGESON (NZ)	JANUS C	31.10.82
	I	270,00	VERGANI/MANZONI	JANUS	12.05.79
	E				

### 03 DISTANZA IN ANDATA & RITORNO

mono	M	1.646,68 Km	T.L. KNAUFF (USA)	NIMBUS 3	25.04.83
	I	775,00	R. MUSSIO	ASW 17	12.05.82
	E	836,00	L. BRIGLIADORI	DISCUS	06.01.87 in AUS
bipo	M	1.052,74 Km	MULLER/SENNE (D)	JANUS C	26.12.83
	I	668,00	PRONZATI/ORSI A.	JANUS	16.04.85
	E	534,4	PILUDU/MARCHETTI	CALIF A21	05.07.78 in E

### 04 DISTANZA IN TRIANGOLO

mono	M	1.362,68 Km	KNAUFF + altri 4 piloti		02.05.86
	I	759,50	T. GOSTNER	VENTUS B	09.06.88
	E	779,87	L. BRIGLIADORI	DISCUS	23.12.84 in AUS
bipo	M	1.379,35 Km	GROSSE/KOHIMEYER (D)	ASH 25	10.01.87 in AUS
	I				
	E	781,63	BALBIS/BALZER	ASH 25	24.01.89 in AUS

### 05 ALTEZZA ASSOLUTA

mono	M	14.938 m.	R.R. HARRIS (USA)	GROB 102	17.02.86
	I	10.525	G. GIACINTO	ASTIR	18.11.82
	E				
bipo	M	13.489 m.	EDGAR/KLEIFORTH (USA)	PRAT-RED	19.03.52
	I	8.550	CREPALDI/GARZOTTO	JANUS	01.02.85
	E				

### 06 GUADAGNO DI QUOTA

mono	M	12.894 m.	P.F. BLIKE (USA)	SGS 1/23E	25.02.61
	I	9.031	G.A. FERRARI	CANGURO	22.09.58
	E				
bipo	M	11.680 m.	JOSEFCZAC/TARCZON (PL)	BOCIAN	05.11.66
	I	7.176	PATUZZI/CREPALDI	TWIN ASTIR	09.04.80
	E				

### 07 VELOCITÀ IN TRIANGOLO DI 100 Km

mono	M	195,30 Km/h	I. RENNER (AUS)	NIMBUS 3	14.12.82
	I	131,88	R. MONTI	ASW 20	29.04.81
	E	158,25	S. CAPOFERRI	ASW 17	02.06.82 in A
bipo	M	177,26 Km/h	SOMMER/ANDERSEN (D)	JANUS C	26.07.84 in USA
	I	120,50	MONTI/MANTICA	ASH 25	20.08.89
	E				

**08 VELOCITÀ IN TRIANGOLO DI 300 Km**

mono	M	176,988 Km/h	B. BUENZLI (CH)	DG 400 sigill.	14.11.85 NAMIBIA
	I	102,84	W. VERGANI	NIMBUS 2	18.08.76
	E	132,14	W. VERGANI	NIMBUS 3	25.06.83 in USA
bipo	M	158,47 Km/h	GROSSE/GROSSE (D)	ASH 25	21.01.87 in AUS
	I	99,79	CAPOFERRI/MUSSIO	ASH 25	22.05.88
	E	113,13	BALBIS/SCHWAB	ASH 25	21.01.87 in AUS

**09 VELOCITÀ IN TRIANGOLO DI 500 Km**

mono	M	170,059 Km/h	B. BUENZLI (CH)	DG 400 sigill.	09.01.88 NAMIBIA
	I	87,02	L. BERTONCINI	LS 4	12.04.82
	E	136,79	M. GAVAZZI	ASW 20	27.12.84 in ZA
bipo	M	155,14 Km/h	GROSSE/KOHIMEYER (D)	ASH 25	09.01.87 in AUS
	I	85,77	L. BRIGLIADORI/STAGI	JANUS	12.04.82
	E	110,41	BALBIS/BALZER	ASH 25	13.01.89 in AUS

**10 VELOCITÀ IN TRIANGOLO DI 750 Km**

mono	M	158,40 Km/h	H.W. GROSSE (D)	ASW 22	08.01.85 in AUS
	E	119,59	M. GAVAZZI	ASW 20	22.12.84 in AUS
bipo	M	147,98 Km/h	HOLIGHAUS/TONDER (D)	NIMBUS 3D	08.01.88 in ZA
	E	95,70	BALBIS/BALZER	ASH 25	24.01.89 in AUS

**11 VELOCITÀ IN TRIANGOLO DI 1000 Km**

mono	M	145,32 Km/h	H.W. GROSSE (D)	ASW 17	03.01.79 in AUS
	E				
bipo	M	138,07 Km/h	HOLIGHAUS/TONDER (D)	NIMBUS 3D	10.01.88 in ZA
	E				

**12 VELOCITÀ IN TRIANGOLO DI 1250 Km**

mono	M	133,24 Km/h	H.W. GROSSE (D)	ASW 17	09.12.80 in AUS
	E				
bipo	M	143,46 Km/h	GROSSE/KOHIMEYER (D)	ASH 25	10.01.87 in AUS
	E				

**13 VELOCITÀ IN A&R DI 300 Km**

mono	M	non previsto			
	I	102,79 Km/h	S. CAPOFERRI	ASW 17	27.03.87
	E	142,46	M. GAVAZZI	ASW 20	23.84 in ZA
bipo	I	99,89 Km/h	GRITTI/PERICO	JANUS	16.07.84
	E	123,76	CAPOFERRI/MUSSIO	ASH 25	10.07.89 in F

**14 VELOCITÀ IN A&R DI 500 Km**

mono	M	non previsto			
	I	89,44 Km/h	R. MONTI	ASW 20	12.04.82
	E	124,26	C. BALBIS	ASH 25	15.01.89 in AUS
bipo	I	79,44 Km/h	L. BRIGLIADORI/PATRIARCA	JANUS	25.04.82
	E	121,54	BALBIS/BALZER	ASH 25	14.01.89 in AUS

**15 VELOCITÀ IN A&R DI 750 Km**

mono	M	non previsto			
	I	93,89 Km/h	R. MUSSIO	ASW 17	12.05.82
	E	103,20	G. GALETTO	ASW 20	02.01.87 in AUS
bipo	I				
	E				

# Ricerca ed analisi sul fenomeno «Volo da diporto e sportivo»

a cura di DINO LONGO, responsabile dell'Ufficio Stampa della Federazione Italiana Volo Libero  
e direttore della rivista «VOLO LIBERO»

*Analisi dell'attuale situazione del volo da diporto e sportivo italiano, a seguito dell'entrata in vigore della Legge n. 106 e relativo Regolamento n. 404.  
Ricerca su aspetti istituzionali, economici, rappresentativi, politici e sportivi riguardanti la neonata disciplina del volo da diporto e sportivo nel quadro dell'aviazione generale, alla luce del primo censimento dei 16.000 nuovi utenti del cielo.*

## Cenni generali

Per comprendere cos'è il Volo da Diporto-Sportivo è opportuno ricordare brevemente le origini di questa disciplina nata, alla metà degli anni sessanta negli Stati Uniti d'America a seguito dell'applicazione di un progetto per la NASA dell'ing. F.M. Rogallo ad opera di due tecnici che da allora sono considerati i pionieri del volo libero: Bill Moyes e Bill Bennett. I loro nomi sono ancora oggi, ad oltre 20 anni dalla nascita del prototipo di deltaplano veleggiatore, tra quelli dei maggiori costruttori mondiali di questi meravigliosi quanto semplici apparecchi che hanno dato vita ad un nuovo modo di volare chiamato «hang-gilding».

Alla fine degli anni sessanta il deltaplano arriva in Europa ad opera di alcuni pionieri francesi che definiscono «vol libre» questo sport: e in effetti è volo libero in tutti i sensi perchè non ancora disciplinato da norme, codici e leggi che dopo un primo tempo di assoluta, incontrollata libertà, costringe il legislatore a dare una giusta regolamentazione a questi nuovi utenti del cielo, che nel frattempo sono diventati numerosissimi in Francia, Svizzera, Germania, Inghilterra, nazioni tradizionalmente aperte alle attività sportive aeronautiche, particolarmente al volo a vela. In tutte queste nazioni si parla di apparecchi veleggiatori, la cui caratteristica principale è quella di poter decollare col solo ausilio della forza muscolare delle gambe! Da ciò ne deriva una legislazione semplificata dal fatto che i suddetti apparecchi vengono considerati attrezzi sportivi e perciò svincolati da quella pesante costringe che tanto penalizza gli aeromobili e di conseguenza tutte le attività ad essi collegate.

## VOLO DA DIPORTO-SPORTIVO: LEGGI, REGOLAMENTI E NEOLOGISMI. LA SITUAZIONE ITALIANA

Dopo alterne vicissitudini (divieti, sequestri, condanne, assoluzioni ecc.) il legislatore italiano, dopo lungo travaglio durato ben sei anni, partorisce il 25 marzo 1985 la legge n. 106 chiamata «disciplina del volo da diporto o sportivo»: una legge innovativa, considerata da tutti gli sportivi una buona legge che finalmente sancisce il diritto dei cittadini italiani alla pratica di una disciplina sportiva che si effettua con apparecchi che la legge non considera aeromobili: se non che dalla stesura delle prime bozze all'entrata in vigore del regolamento vi sono state alcune significative evoluzioni nel settore che, seppur recepite dal legislatore, oggi alcune di quelle norme necessitano di modifiche.

La più importante evoluzione è stata quella dell'applicazione di un motore e di un'elica che hanno trasformato i cosiddetti deltaplani veleggiatori in deltaplani a motore: si formano per così dire, due

categorie di utenti (e due correnti di pensiero) che tra gli sportivi vengono denominati con neologismi (alcuni da traduzioni di vocaboli stranieri) che diventeranno comuni col passare del tempo. Discriminante le due categorie di sportivi è sostanzialmente la presenza del motore: infatti la legge non parla di deltaplano, parapendio, ultraleggeri, ecc., bensì di «apparecchi privi o provvisti di motore» che per rientrare nella legge 106 devono rispettare alcuni limiti di peso - fino a Kg 70 quelli privi di motore e fino a Kg 150 quelli provvisti di motore.

Il primo censimento ufficiale degli sportivi che praticano il volo da diporto è del 28 marzo 1989, data in cui tutti gli interessati devono presentare una domanda all'AeCI per sostenere una prova d'esame per l'ottenimento dell'attestato previsto dalla legge: ebbero oltre 16.000 domande pervengono all'Ente, che col tempo, provvederà al rilascio del documento.

L'Aviazione Generale scopre — dopo quella data — che in Italia esiste una nuova, imponente categoria di sportivi del cielo, un esercito di 16.000 sportivi che da soli corrispondono a tutti i soci dell'AeCI, soci che sono distinti in quattro specialità (volo a motore, volo a vela, paracadutisti, aeromodellisti).

Anche se la nuova legge parla genericamente di volo da diporto (la futura quinta specialità in seguito alla modifica dello statuto dell'AeCI) è opportuno evidenziare che la specialità volo da diporto-sportivo raggruppa due discipline sportive differenti e cioè: volo libero veleggiato, praticato con apparecchi privi di motore (tipo deltaplano e parapendio) e volo ultraleggero a motore, praticato con apparecchi provvisti di motore (tipo delta a motore, paracadute a motore, autogiro, ultraleggeri a due/tre assi, ecc.).

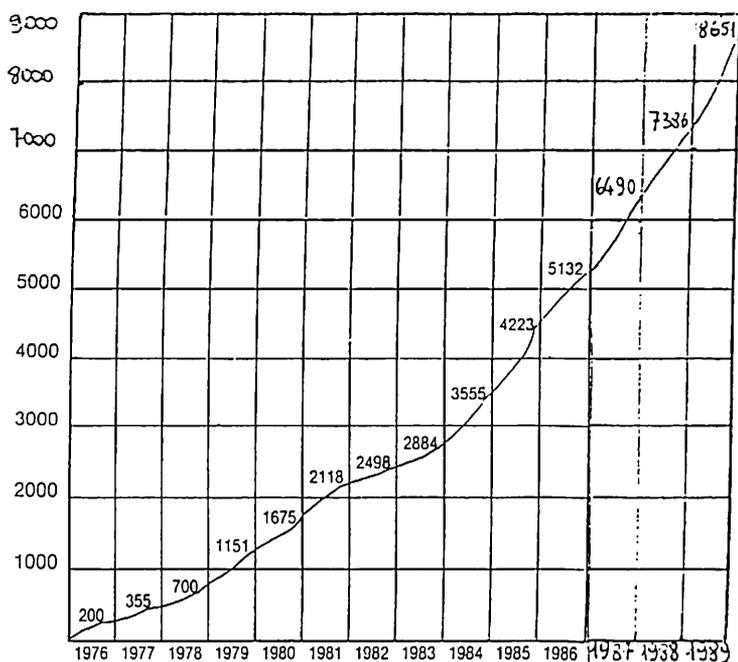
## AUTODISCIPLINA IN ATTESA DELLA LEGGE

Il successo di questa attività coinvolge anche gli sportivi italiani, favoriti tra l'altro dalla conformazione orografica, dalle condizioni meteo e dalla facilità di trasporto che consente di accedere ad un numero illimitato di punti d'involo.

Non va sottovalutato l'importanza del fatto che il relativo basso costo di acquisto dell'attrezzatura consente ad ogni sportivo di diventare proprietario del mezzo, dandogli quella indipendenza operativa non riscontrabile ad esempio nel volo a vela.

I primi dati ufficiali sul numero di praticanti risalgono al 1975, anno di fondazione della Federazione Italiana Volo Libero, che sull'esempio di quanto già avviene nelle nazioni sopra citate, diventa il punto di riferimento degli sportivi, circa 10.000 in 14 anni, grazie ad una efficace opera di autoregolamentazione che passa attraverso un serio controllo degli sportivi e delle zone di volo gestite da 160 club.

In attesa che una legge dia la possibilità all'AeCI di operare legalmente, la FIVL organizza tutte le gare e ben 14 campionati italiani, con un incremento impressionante di soci-piloti per una disciplina aerea, come evidenziato nel grafico seguente:



ANDAMENTO GRAFICO DEL NUMERO DEI SOCI

(Dati forniti dalla Federazione Italiana Volo Libero — relativi esclusivamente al Volo Libero privo di motore — aggiornati al 31 agosto 1989).

Tanti sportivi che, come vedremo in seguito, costituiscono un mercato che gli operatori considerano il migliore del mondo!

Qui di seguito schematizziamo la futura quinta specialità utilizzando i neologismi in uso e scomponendo il numero di praticanti:

VOLO DA DIPORTO-SPORTIVO .....	16.000
dei quali:	
VOLO LIBERO (deltaplanisti e parapendisti) .....	ca. 10.000
ULTRALEGGIERI A MOTORE (ulmisti) .....	ca. 6.000

## POLITICA E SPORT

Il volo da diporto è dunque una disciplina sportiva inserita tra le specialità gestite dall'AeCI che essendo Ente federato al CONI ne assume la gestione politica e sportiva: la promulgazione della legge n. 106 e del D.P.R. 404 in materia di volo da diporto e sportivo, il successivo D.P.R. 566 che approva il Regolamento in materia di licenze, attestati ed abilitazioni aeronautiche, richiedono pertanto la modifica dello Statuto dell'AeCI e quindi a quello tipo degli Aero club locali.

Questo fatto nuovo, nel contesto di un ambiente conservatore come quello dell'aviazione sportiva, ha risvegliato gli interessi di coloro che vedono nelle migliaia di diportisti non degli antagonisti pronti a destabilizzare una élite, privilegiata minoranza che tale desidera rimanere, ma un potenziale serbatoio che consenta col passar del tempo di trasferire quegli sportivi interessati a specialità aeronautiche più sofisticate da una specialità relativamente poco costosa come il volo da diporto a quella del volo a vela e del volo a motore, anche se com'è ipotizzabile sull'esperienza di ciò che avviene nel mondo, deltaplanisti e ulmisti costituiscono categorie agevolate proprio grazie a leggi estremamente semplificate e all'assoluta indipendenza da strutture ed impianti altrimenti necessari alle altre specialità.

Non va trascurato infine che tanti sportivi avranno un peso determinante nell'accedere a nuovi contributi elargiti dal CONI di cui potrà beneficiare l'AeCI (e alla conseguente ripartizione fra specialità). Nel 1989 questi contributi sono stati di circa 3 miliardi di lire a beneficio dell'AeCI, di cui meno di 50 milioni sono stati destinati all'attività volo libero nonostante gli ottimi risultati sportivi conseguiti dai vololiberisti italiani nelle competizioni mondiali e continentali: medaglia di bronzo ai campionati europei '88, quarto posto assoluto ai campionati mondiali '89, medaglia d'oro ai campionati mondiali '89 di parapendio!

A livello mondiale è la FAI (Federation Aeronautique Internationale) a dettare le regole ed i codici sportivi.

## MEZZO MILIONE DI ORE

Anche se non esistono dati ufficiali la FIVL attraverso una documentata ed elaborata statistica su un campione di 4350 soci in attività ha concluso che nel 1988 sono state effettuate 225.000 ore di volo veleggiato alle quali vanno aggiunte le ore di volo dei parapendisti e degli ulmist, che portano ad una stima di almeno 500.000 ore, che corrispondono, sulla base di 16.000 utenti, a 31 ore/anno pro-capite.

## VOLO DA DIPORTO: L'AVIAZIONE DEI GIOVANI

Il riconoscimento legale del volo da diporto non potrà che favorire ed incoraggiare l'incremento di un sempre maggior numero di giovani e ciò contribuirà ad abbassare l'età di chi si avvicina al volo, con indubbi benefici per l'aviazione generale.

Il CONI dovrà tenerne conto con favorevoli azioni di promozione. Interessante è osservare come l'età media dei piloti si abbassa in rapporto al costo dell'attrezzatura:

ULM - 36 anni (12 milioni); DELTA - 28 anni (6 milioni);  
PARAPENDIO - 22 anni (3 milioni).

## ASPETTI ECONOMICI: UN BUSINESS DA 20 MILIARDI

Da una recentissima indagine FIVL sugli aspetti economici legati al volo da diporto si resta meravigliati da quanta vitalità anima questo settore: seppure le istituzioni abbiano brillato per la loro latitanza in questo anni, le aziende e gli imprenditori hanno messo a disposizione degli sportivi tutto quanto serviva e veniva richiesto, con una varietà ed una ricchezza di assortimento da collocare il mercato italiano tra i migliori del mondo!

120 aziende di piccole dimensioni (ditte individuali con titolare tuttotfare/part-time - istruttore, rivenditore, riparatore, ecc.), aziende e società con caratteristiche imprenditoriali significative (specializzate nella produzione, distribuzione, esportazione-importazione di tutta l'attrezzatura), servono un mercato di 15-20 mila utenti di cui circa 3.000 nel 1988 hanno speso 20 miliardi di lire per attrezzature ex-novo!

Oltre all'attrezzatura di base considerata indispensabile per praticare attività di volo, composta dagli apparecchi e relativi accessori (di produzione nazionale e/o d'importazione - deltaplani, parapendii, pendolari, ultraleggeri, autogiro - accessori vari - imbragature, paracadute d'emergenza, caschi, occhiali, guanti ecc.), altri settori commerciali vengono interessati in modo significativo: quello degli strumenti (è di questi anni il boom delle plance miniaturizzate composte da altimetri, variometri, anemometri, bussole studiate espressamente per il volo libero), delle radio, delle assicurazioni, dell'abbigliamento che interessano gli sportivi condizionati da fattori in continua evoluzione tecnologica (quand'anche solo di moda!).

## INFORMAZIONE SPECIALIZZATA

Anche l'editoria segue con interesse questo giovane e dinamico settore: nascono pubblicazioni specializzate (il mensile «L'Aquilone» ha 14 anni), a cui fa seguito in ordine cronologico, «Ultralight», «Il Volo», «Volo Leggero», tutte con cadenza mensile: pur essendo reperibili solo su abbonamento e presso alcune librerie specializzate, insieme raccolgono 10.000 abbonati!

A queste riviste si devono aggiungere i notiziari con diversa cadenza delle Federazioni e le ricche pubblicazioni di manuali e guida.

## TURISMO SPORTIVO

Tutto questo mercato crea un indotto nel settore turistico-alberghiero che ricorda quello che ha significato il wind surf per certi laghi italiani: alcune località montane considerate minori e quindi lontane dai grandi movimenti turistici, sono diventati veri e propri centri di volo a rinomanza europea: valgano per tutti gli esempi del Cornizzolo, del Grappa, del Cucco e dei Sibillini, tenendo presente che solo nel volo libero esistono 160 club ai quali sono collegati una o più zone di volo, si può ragionevolmente considerare che almeno altrettante località beneficiano direttamente od indirettamente di questa nuova forma di turismo sportivo.

## CONCLUSIONI

L'Italia — quella ufficiale penalizzata da ritardi e vuoti legislativi — può contare sulla intraprendenza e caparbietà degli sportivi, che pur di praticare lo sport più bello del mondo, hanno affrontato (ed affrontano) in prima persona i rischi e le conseguenze di una situazione non certo degna di una potenza industriale e sportiva. Il 1989, primo anno di legalità per il volo da diporto-sportivo, anziché dare impulso al settore ha creato un blocco pressochè totale nelle vendite degli ULM, con conseguenze economiche catastrofiche rispetto agli anni precedenti. Seppur in maniera minore ne risente anche il settore del volo libero che solo da pochi giorni può riprendere ufficialmente l'attività didattica attraverso la quale si creano i nuovi piloti.

Intanto a livello internazionale si sta lavorando all'Olimpiade degli sport aeronautici e il volo libero (per numero di praticanti e di nazioni interessate) farà la parte del leone... anzi, dell'aquila.



## Elezione della Commissione Permanente del Volo da Diporto o Sportivo

Sabato 14 ottobre alle ore 10 è prevista a Roma, presso la sede sociale dell'Aeroclub d'Italia in viale M.Ilo Pilsudski 124, l'elezione della Commissione Permanente e del Consigliere Federale rappresentante la specialità del Volo da Diporto o Sportivo.

La convocazione dell'assemblea nazionale dei rappresentanti di specialità del Volo da Diporto o Sportivo è relativa al quadriennio 1986-1990.

Con l'entrata in vigore del D.P.R. 404 l'Aero Club d'Italia in ottemperanza agli obblighi statutari ufficializzerà la commissione con la prima assemblea dei delegati di specialità, provenienti da tutti quegli aero club locali che hanno provveduto all'apertura della sezione della nuova specialità.

Le Federazioni, FIVL - FAIVU - FIVU hanno messo a punto una linea unitaria per esaltare ulteriormente la compattezza dei 16.000 sportivi del volo da diporto.

Nell'ottica di questa politica unitaria si è deciso di appoggiare la candidatura del dott. Attilio Zammarchi quale consigliere di specialità presso l'Aero Club d'Italia.

La commissione permanente di specialità che con il suo lavoro dovrà supportare il Consigliere Federale, dovrà essere composta da persone competenti e rappresentanti le aspettative della base: pertanto le Federazioni hanno individuato tra i loro tecnici le persone che meglio possono esprimere in Aero Club d'Italia le esigenze delle specialità del Volo da Diporto o Sportivo.

Solo in questi modo si raggiungerà un corretto travaso in Aero Club d'Italia delle conoscenze e delle esperienze del settore Volo da Diporto o Sportivo con e senza motore e le Federazioni potranno rappresentare gli interessi della base attiva operando all'interno a vantaggio di tutti gli sportivi. Una occasione da non perdere per non vanificare il lavoro fin qui svolto.

F.I.V.L.  
Bacchi

F.A.I.V.U.  
Federighi

F.I.V.U.  
Kustatscher

## Eletta la Commissione permanente del Volo da Diporto o Sportivo in Aero Club d'Italia

Data storica per il volo libero italiano: sabato 14 ottobre 1989 si è svolta a Roma presso la sala del consiglio dell'Aero Club d'Italia, la prima assemblea dei delegati della disciplina Volo da Diporto o Sportivo.

Venticinque delegati convenuti da tutti gli Aero Club locali che hanno istituito la quinta specialità, hanno potuto finalmente esprimere in un democratico confronto una equilibrata composizione della Commissione permanente di specialità.

L'elezione a Consigliere di specialità di Attilio Zammarchi rappresenta, come auspicato dalla FIVL, quanto di meglio ci si poteva aspettare per una adeguata gestione politica dei nostri problemi. È stata così premiata la corretta politica del nuovo Consiglio FIVL che ha saputo catalizzare nella persona di Zammarchi anche le aspettative delle federazioni del volo motorizzato, superando interessi personali non significativi per la base.

A seguito delle votazioni la Commissione risulta così composta:

Pietro Bacchi  
Daniele Caponi  
Federigo Federighi  
Erick Kustatscher  
Italo Tarasconi

Finalmente i 16.000 praticanti il Volo da Diporto o Sportivo sono rappresentati all'interno dell'Aero Club d'Italia dai vertici delle rispettive federazioni, liberamente eletti.

Questo informale — ma naturale — riconoscimento del lavoro svolto, è l'inizio di una attività che, supportata dalla competenza di tecnici qualificati, porterà alla riorganizzazione del Volo da Diporto o Sportivo secondo le originarie motivazioni contemplate dalla legge 106. Oggi, con un avallo ufficiale ed eliminati i maggiori impedimenti, si potrà riorganizzare l'attività all'interno delle istituzioni preposte: l'Aero Club d'Italia potrà, con l'apporto della nuova Commissione, proporre ed appoggiare le richieste che da tutti i piloti giungono sempre più assillanti:

- la definitiva regolamentazione degli attestati per i piloti italiani e stranieri;
- la modifica delle norme di legge riguardanti l'identificazione degli apparecchi e le quote di volo.

Questa Commissione resterà in carica fino al 1990 per essere rinnovata con tutto il Consiglio dell'Aero Club d'Italia: un anno può essere sufficiente per indirizzare su una nuova strada la legislazione italiana sul Volo da Diporto o Sportivo adeguandola alle normative europee.

Sarà cura della Federazione Italiana Volo Libero tenere costantemente informati gli associati sull'evoluzione delle problematiche che di volta in volta saranno affrontate e, si spera, risolte.

IL CONSIGLIO F I V L

**DG****Verlangen Sie das Beste  
Don't accept less than the best****vollständiges  
Programm an  
Segelflugzeugen und  
eigenstartfähigen  
Motorseglern  
mit Klapptriebwerken  
ein- und doppelsitzig****full range of  
sailplanes and  
selflaunching-  
sailplanes with  
retractable powerplant  
single seaters and  
two seaters****Versäumen Sie nicht, ausführliche Informationen anzufordern  
Don't fail to ask for more detailed information****Glaser-Dirks Flugzeugbau GmbH****Im Schollengarten 19-20 · 7520 Bruchsal 4 · West Germany**

Phone 07257/89 10 · Telefax 07257/89 22 · Telex 7 822 410 gl dg d

**DG-400**

ad 8 anni dal primo volo ancora insuperato per:

Prestazioni di decollo e salita  
Maneggevolezza - Sicurezza  
Indipendenza**DG-500 ELAN Trainer**

Il biposto ideale per scuola e allenamento

**DG-500/22 ELAN**

Il biposto di alte prestazioni con 22 m. di apertura alare

**DG-500 M**

Versione a decollo autonomo del DG-500, con motore retrattile

**DG-600**

Il Super 15 metri corsa della nuova generazione, con prolunghe a 17 m.

Venduti in Italia tramite:

**GLASFASER ITALIANA s.p.a.****VALMBREMO (BG)****Tel. 035/528011****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. 0432/740429

---

# V. I. P. - International Gliding Club

---



## Batman vive!

*Sospetto che molti tra i piloti stranieri che sono abbastanza fortunati da ricevere VOLO A VELA, ma che non parlano l'italiano, facciano come faccio io, cioè passino direttamente alle pagine contenenti le traduzioni in inglese degli articoli scritti dai membri del VIP Club. Quando mi giunse l'ultimo numero, mi sedetti allegramente per fare colazione e leggere al contempo le osservazioni di Leonardo sui 21' campionati mondiali di volo a vela. Immaginate il colpo che mi prese quando mi vidi descritto come uno di coloro «...che se fanno qualche attività lavorativa diversa dal volo a vela, la fanno a tempo perso; si tratta di piloti professionisti o di professionisti dell'hobby».*

*Sì, Leo, io sono un pilota professionista, che vola per la British Airways. Ma credi realmente che ciò mi permetta di lavorare a mio piacimento quando non sono impegnato a fare il volo a vela? Se chiudo gli occhi e sogno, sento già l'altoparlante al terminale 4 dell'aeroporto di Heathrow che annuncia: «British Airways è dispiaciuta di comunicare che il volo BA 287 con destinazione San Francisco, già in ritardo, subirà un ulteriore ritardo sino alla prossima settimana a causa delle inevitabilmente favorevoli condizioni di veleggiamento al di fuori del nostro controllo»!*

*Non posso parlare per i piloti delle linee aeree italiane, ma noi, nel Regno Unito, lavoriamo un'intera settimana proprio come tutti gli altri e possiamo passare dalla cabina di pilotaggio dei nostri Boeing a quella dei nostri alianti soltanto durante le vacanze ed i giorni di riposo.*

*Una rapida occhiata al mio libretto di volo mi ha dimostrato che prima del periodo ufficiale di prove di Wiener Neustadt, avevo compiuto soltanto 11,5 ore di volo in aliante nel 1989.*

*Escludendo le ore effettuate durante i mondiali, nell'intero 1989 ho volato soltanto 72 ore, con 21 decolli. Questa non è davvero la stoffa di cui sono fatti i rudi piloti da gara! Vedrai pertanto Leo, che Batman non è morto, ma vive, almeno in questo piccolo angolo di Inghilterra.*

*Sono certo che Leo non se ne avrà a male perchè ho fatto un po' di umorismo sul suo articolo, anche perchè credo che condividiamo le stesse preoccupazioni circa lo sviluppo del nostro sport. Io amo il volo a vela e non posso ormai fare a meno di correre e far gare. Vorrei con tutto il cuore vedere più gente che fa volo a vela. Vi sono molte opinioni circa il modo di giungere a questo risultato, ma sono fermamente convinto che l'aspetto legato alle competizioni nel nostro sport possa, e debba, essere utilizzato come vetrina per incoraggiare nuovi «adepti». Come Leo, sono davvero preoccupato, e non vorrei che le competizioni di livello più elevato finissero per essere dominati dai super-ricchi e dai professionisti dell'hobby. Per incoraggiare persone giovani ad entrare nel nostro sport è necessario che si vedano persone giovani e «normali» ottenere grandi successi, pertanto i «Batman» dovrebbero essere aiutati il più possibile, ovunque essi si trovino.*

*Non sono contrario al professionismo, in quanto tale, nel volo a vela. Per alcune persone che non dispongono di reddito sufficiente da altre fonti, esso potrebbe essere l'unica via per raggiungere il successo, e per i piloti con molto talento e*

## Batman lives on

I suspect that most overseas glider pilots who are fortunate enough to receive «Volo a Vela» but who are not native speakers of the Italian language, do as I do and turn straight to the pages containing the English translations of articles by members of the VIP International Gliding Club. On arrival of the last issue of Volo a Vela I settled down happily over breakfast to read Leonardo's reflections on the 21st World Gliding Championships at Wiener Neustadt. Imagine my shock therefore on seeing myself described as «...persons who have a business activity they may carry on at leisure, when it is not soaring itself... they are either professional pilots or professional hobbyists...».

Yes Leo, I am a professional pilot employed by British Airways. But do you *really* think that this enables me to work at my leisure when not busy gliding?? If I close my eyes and dream I can already hear the announcement in Terminal 4 at Heathrow Airport, «British Airways regrets to announce that the delayed BA 287 to San Francisco will be further delayed until next week due to unavoidably good soaring weather beyond our control»!!!

I cannot speak for Italian airline pilots, but here in the United Kingdom we have to work a full week like anybody else, and only on our days off and vacations we can exchange the flight deck of our Boeings for the cockpit of our sailplanes.

A quick check of my logbook showed that before the official practice at Wiener Neustadt, I had flown only 11.5 hours in sailplanes during 1989. Excluding the hours flown during the 21st World Gliding Championship I have flown 72 hours from 21 starts in the whole of 1989. This is hardly the stuff that hardened professional competition pilots are made of! So you will see Leo that Batman is not dead, but is still alive at least in this small corner of England.

I am sure that Leo does not mind me poking a little of fun at his article, because I believe that we both have the same concerns about the development of our sport. I love the sport of gliding and am addicted to racing and competitions. I would dearly wish to see more people involved in soaring. There are many opinions on how this could be achieved, but I believe that the competitive side of our sport could and should be used as a shop window to encourage new entrants to the sport. Like Leo, I am terribly concerned that the top competitive levels should not be dominated by the super rich and professional hobbyists. To encourage young people into our sport, young «ordinary» people have to be seen achieving great success in competition, and so the «Batmen» of the world have to be helped as much as possible wherever they are.

I am not against professionalism as such in our sport. For some people without sufficient income from other means this might be the only route to success, and for the very talented and dedicated pilot it might be the only way to beat the super rich. We have seen from the French example how successful professionalism can be in raising a nation's performance level. However, I will fight against the development of a professional «super league». This will discourage the young competitors as

dedizione potrebbe essere l'unico modo di battere i super-ricchi. Abbiamo visto dall'esempio francese quanto la professionalità possa fare per innalzare il livello di prestazioni di una nazione. In ogni caso, mi opporrò allo sviluppo di una «super lega» professionistica. Ciò scoraggerebbe i giovani concorrenti quanto uno sport dominato dai super-ricchi.

È importante che le persone che organizzano le gare di volo a vela, ad ogni livello, dai campionati regionali a quelli mondiali, guardino al problema dal punto di vista di un ventenne che si arrabatta a tentare di conciliare gli oneri di tempo e denaro che le competizioni di volo a vela gli impongono, con l'impegno degli studi o di una carriera agli inizi. Sfortunatamente temo che gli amministratori sportivi guardino spesso le cose dal punto di vista di coloro per i quali il denaro non è un problema e che hanno una fortunata carriera alle spalle che permette loro di avere molto tempo libero per volare a vela.

In particolare non dovrebbe essere necessario partecipare a più di un campionato nazionale all'anno per avere la possibilità di essere scelti per far parte della squadra nazionale (tutte le persone «normali» riescono a trovare una settimana libera durante l'estate). Non dovrebbe essere possibile migliorare le proprie possibilità di essere scelti volando più gare degli altri. Le gare dovrebbero essere abordabili e le sponsorizzazioni commerciali dovrebbero essere utilizzate come sussidi per le quote di iscrizione e non per produrre un profitto. I giovani dovrebbero pagare meno per partecipare alla gara. La Libera non dovrebbe essere considerata la classe più eminente in gara — questo onore dovrebbe andare alla classe che gode il maggior numero di iscrizioni a livello internazionale, al momento la Standard o la 15 metri.

Se queste ed altre misure porteranno ad un aumento della partecipazione di persone normali, che fanno lavori normali, alle competizioni, allora Batman sopravviverà e rifiorirà. Senza di lui il nostro sport tenderà certamente ad appassire ed a morire. Batman vive ancora... diciamo sopravvive. Dobbiamo tutti fare la nostra parte per far in modo che il numero dei Batman continui a crescere.

ANDY DAVIS

## Inchiesta di Volo a Vela alla CIM

Parecchi partecipanti alla CIM Hanno voluto rispondere ai seguenti quesiti posti da «Volo a Vela»:

1. Con gli attuali sistemi e temi di gara, ritenete valida la possibilità di scartare una prova?
2. Ritenete opportuno che il pilota possa disporre di molto più ampio potere decisionale circa il tema della prova?
3. Ritenete che i diversi criteri e temi di gara possano coesistere in una stessa competizione?

Lo scopo dell'inchiesta era quello di cercare di capire se i piloti da competizione sentano veramente l'esigenza di variare i tipi di gara e, in caso affermativo, di scoprire come ciò potrebbe essere fatto.

Naturalmente il campione statistico analizzato (i partecipanti alla CIM) è troppo piccolo per essere significativo, ma permette comunque di ottenere qualche indicazione preliminare e del tutto parziale.

Innanzitutto possiamo osservare che vi sono opinioni assai diverse, ma vi è una larga maggioranza di piloti sfavorevoli allo scarto di una prova (Binder, Gantenbrink, Gavazzi, Peter, per fare alcuni nomi), mentre tra i favorevoli oltre ad alcuni «sì» decisi, si notano dei «distinguo»: Leutenegger, ad esempio, sostiene che ciò si può fare «a Rieti, con tante giornate di gara»,

surely as a sport dominated by the super rich.

It is important that the people who organise competitive gliding at all levels from Regional to World championships try to look at the problem from the viewpoint of a struggling twenty year old trying to reconcile the demands on his time and finances of competitive flying while at the same time trying to complete studies or establish a career. Unfortunately, I fear that the sport's administrators often look at things from the viewpoint of somebody to whom money is no problem and with a successful career behind them allowing lots of free time for gliding.

Some specific points are that it should not be necessary to fly more than one National championship each year to have a chance of selection for the National team (most ordinary people can manage at least one week of leave in the summer). It should not be possible to improve chances of selection by flying in more competitions than somebody else. Competitions should be affordable, with commercial sponsorship used to subsidise entry fees rather than produce profits. Young competitors should pay less to compete. The Open class should not be considered to be the pre-eminent competition class — this honour should go to the class of international competition with the largest number of entries, currently the Standard or 15metre.

If these and other measures lead to an increase in the number of ordinary people with ordinary jobs participating and succeeding in competitive soaring, then Batman will survive and flourish. With him our sport will also flourish. Without him our sport will surely fade away and die. Batman lives on... just. We must all play our part in making sure that the number of Batmen continue to grow.

ANDY DAVIS

## Volo a Vela Questionnaire

Several of the pilots competing in the CIM gave their replies to the following questions asked by «Volo a Vela» on occasion of that contest:

1. Under the present rules and types of tasks, do you agree with the possibility of dropping the worst day?
2. Do you think that the pilot should have a much wider decisional power with respect to the task?
3. Do you think that different criteria and types of tasks could exist together in the same competition?

The aim of the inquiry was to try to understand whether the competition pilots do actually feel the need to change the types of tasks, and in the affirmative case, to find out how they think this could be done.

Obviously the considered statistical sample (the participants in the CIM) is too small to be of full significance; it however permits a few, very preliminary indications to be obtained.

First of all, we may observe that opinions are diverse; a large majority of the pilots, however, is against dropping the worst day (Binder, Gantenbrink, Gavazzi, Peter, to name a few).

Among those who are in favor of this rule, there are some who say «yes» fair and square, but also others who prefer to specify. Leutenegger, for instance, says «Yes, at Rieti, with many contest

mentre Vergani ritiene che scartare una prova sia accettabile purchè lo si sappia ben in anticipo poichè tale regola impone al pilota di usare una diversa tattica di gara.

Le risposte alla seconda domanda si dividono in due grossi blocchi quasi uguali: quello del «no» e quello del «sì limitato», in quanto viene considerato consigliabile inserire soltanto due «Cat's Cradle» nell'intera competizione.

Alla terza domanda troviamo una larga maggioranza di «sì», spesso con annotazioni: «sì devono» (S. Leutenegger), «non vedo sostanziali ostacoli alla coesistenza nelle stesse competizioni di diversi criteri di gara, ma non ne vedo neppure la necessità» (Leonardo Brigliadori).

La breve panoramica offerta qui è un piccolo contributo a questo importante dibattito e spero che altri vogliano farci sapere il proprio parere. Desidero ringraziare anche Holighaus, Nietlispach, Stögner, Bertoncini, Riccardo Brigliadori e Fontana, che hanno risposto al questionario, ma che non sono stati citati in precedenza nel testo.

Voglio però concludere con uno scritto di Ib Wienberg, non solo per le approfondite considerazioni sull'argomento sino a qui trattato, ma anche per il suo accenno a «professionismo e disciplina», che ben si lega con quanto il vice-campione del mondo della Standard, Andy Davis, scrive in risposta all'articolo di Leo «È finita l'era dei Batman?», apparso nel numero 194 della rivista. Chissà se Ib Wienberg vorrà esplicitare il concetto per il VIP?

Nel prossimo numero torneremo ad affrontare l'argomento dei temi di gara con Jean Marie Clément, che ha scritto una lunga ed interessantissima relazione sull'Open di Francia, da lui vinto quest'anno a Fayence.

RF

days», while Vergani states that dropping the worst day is acceptable provided the rule is known well in advance on the competition, as this rule requires that the pilot adopts different racing tactics.

The replies to the second question are divided in two nearly equal sets: «no» and «yes but», the latter meaning that only two cat's cradles in the entire competition are considered acceptable. A large majority of the pilots replies «yes» to the third question, and many offer their remarks: «yes, they must» (S.

Leutenegger), «I do not see hindrances to the coexistence of different criteria in the same competition, but, at the same time, I do not see any need for it» (Leonardo Brigliadori).

This overview is meant to be a little contribution to this important debate, and I hope that other pilots will be willing to let «Volo a Vela» know their opinion.

I wish to thank also K. Holighaus, H. Nietlispach, G. Stögner, L. Bertoncini, R. Brigliadori and V. Fontana, who replied to the questionnaire, but have not been mentioned before.

To conclude, you will find here an article Ib Wienberg was so kind to write for us. It is very interesting not because it deals with the topic treated here in, but also because of its hint to «professionalism» and «discipline», which grafts well into what the vice world-champion of the standard class, Andy Davis, writes in reply to Leonardo Brigliadori's article «Is Batman Era Over?», published in number 194 of the magazine.

Will Ib Wienberg let us have more details for the VIP?

The subject of the different types of tasks will be further covered in the next number, which will include a long report on the French Open of Fayence prepared by Jean Marie Clément, this year's winner.

RF

## ***In lode del vecchio tema di velocità***

La squadra nazionale danese, o almeno la maggior parte di essa, ha effettuato quest'anno una trasferta a Rieti per partecipare alla CIM.

Per conto dell'intero «contingente» danese, vorrei ringraziare sentitamente Piero Pugnetti e Smilian Cibic, tutto il loro staff e gli altri concorrenti per averci fatto vivere una competizione ben organizzata ed un piacevolissimo soggiorno a Rieti.

Vi erano molte ragioni per le quali volevamo partecipare alla CIM. Prima di tutto è sempre un piacere prendere parte ad una buona gara, ma lo scopo ufficiale era quello di aumentare in generale le nostre capacità in gara — in particolare in montagna — e di fare qualche esperimento riguardante il volo in squadra. I risultati dei nostri esperimenti circa il volo di squadra sono un capitolo a sé, del tutto particolare, e devono ancora essere vagliati, ma credo che volare in squadra sia possibile e che noi abbiamo imboccato la strada della disciplina invece di quella del professionismo.

Non vi sono surrogati per un attento e prolungato lavoro sulle proprie capacità volovelistiche nel corso di molti anni — e per la disponibilità dei fondi necessari per svolgere tale lavoro.

Al termine della gara, ci avete sottoposto alcune domande.

Io credo che scartare la prova in cui si è ottenuto il punteggio più basso sia una splendida idea. È così per due ragioni: prima di tutto per ovvi motivi di sicurezza, in quanto si acquisisce la

## ***In praise of the Old Speed Task***

The Danish National Team, or most of it, went to Rieti this year to participate in the CIM.

On behalf of the whole Danish contingent, I should like to give my best thanks to Piero Pugnetti, Smilian Cibic, all your staff and our fellow competitors for a well organized competition and a very pleasant stay in Rieti.

We had a multiple purpose for flying the CIM.

First it is always a pleasure to take part in a good competition, but the official aim was to improve our competition skills generally — specially in the mountains — and to do some experiments on team flying.

The results of our experiments on team flying is a story in itself and has yet to be deduced, but I think it possible, that we have taken the road of discipline instead of that of professionalism. There is no substitute for a dedicated work on your soaring abilities over a long run of years — and the necessary funding of that work.

At the end of the competition you gave us some questions.

In my opinion, the possibility of throwing away the lowest score day, is a splendid idea.

It is good for two reasons.

First for obvious safety reasons, as you get the choice of doing an outlanding in maybe difficult terrain without going as far as possible.

*possibilità di fare un fuoricampo, magari su terreno difficile, prima di raggiungere il limite estremo; inoltre tale regola incoraggia a «forzare» nelle giornate buone.*

*Mantenere tale regola ci permette di divertirci di più. Per quanto riguarda le altre due domande, mi sembra di avvertire una nota di dubbio da parte vostra circa la necessità o la bontà di temi di distanza nelle loro nuove e diverse forme: condivido tali dubbi.*

*Credo che la distanza libera sia stata abbandonata negli anni passati in seguito ai miglioramenti raggiunti nelle prestazioni degli alianti e dei piloti, che davano origine ai successivi recuperi ancora più lunghi e portavano a spendere denaro e tempo prezioso per strada.*

*Nelle principali gare, i temi di distanza sono spariti e non vi è ragione per rivolerli.*

*Taluni trovarono allora deplorabile che i loro amati temi di distanza libera fossero stati sostituiti dai «noiosi temi su circuito chiuso», da ciò derivò l'invenzione dei temi in area prescritta. È stato sostenuto che i temi di area prescritta ed altri nuovi tipi di tema, nei quali viene lasciato un maggior grado di libertà al pilota quando si tratta di scegliere il percorso, facciano sì che il tema sia migliore e più piacevole.*

*Può essere così, ma non credo che nessuno abbia molto tempo per pianificare la propria rotta durante un volo in gara.*

*Senza un calcolatore di volo ed in particolare in monoposto, si ha veramente poco tempo se non quello di seguire qualcun altro o, almeno, di prendere una decisione molto rapida circa il punto di pilone successivo.*

*Una miglior ragione per scegliere il tema di area prescritta è che esso potrebbe ridurre la tendenza a volare in roccoli ancora più grandi durante le gare. I roccoli presentano indubbiamente un problema di sicurezza, e se roccoli numerosi si verificano durante parecchie giornate di gara, l'assegnazione di un tema di area prescritta presenta, nel migliore dei casi, almeno un punto a suo favore.*

*Durante la CIM di quest'anno abbiamo volato un tema di area prescritta, ed è stata una buona giornata. Ciò si è verificato soprattutto perché il periodo di gara era limitato a 4 ore e le condizioni intorno a Rieti erano buone.*

*Se non si pongono limiti al periodo in cui si assegna il punteggio, come si è verificato infatti in alcune gare internazionali, si potrebbero avere atterraggi a tarda sera e molto lontano dal campo.*

*Tali atterraggi assai distanti potrebbero essere anche il risultato dell'esistenza di condizioni migliori in una zona remota dell'area prescritta.*

*Credo che il miglior modo di assegnare temi in area prescritta sia:*

*a) limitare il periodo in cui si attribuisce il punteggio, vale a dire che dovrebbe essere possibile rientrare dal punto di pilone più lontano dopo aver completato il tema durante le ore migliori della giornata, oppure,*

*b) assegnare il campo di partenza come traguardo designato del volo.*

*Altrimenti riavremo con i temi di area prescritta, alcuni dei problemi che si verificavano una volta con i temi di distanza libera.*

*A Rieti non ci sono stati assolutamente problemi di roccoli e io condivido i vostri dubbi circa l'opportunità di assegnare un maggior numero di temi in area prefissata.*

*Il «buon vecchio tema di velocità su circuito chiuso» rimane tuttora il tema più affascinante e godibile.*

*Spero di aver ancora presto la possibilità di partecipare ad una gara a Rieti e di rivedere tanti buoni amici.*

Second because the rule encourages the push-on and improves speed on the good days.

Stick by that rule - it gives us more fun.

Your next two questions, I see as doubting the need or the wish for the distance task in its different new forms.

I share your doubt.

I think free distance tasks were given up many years ago as a result of the improved performance of both gliders and pilots, resulting in still longer retrieves and the spending of money and valuable time on the roads, that followed.

In major contests, the free distance has gone and there is no reason for wanting it back.

Some then found it regrettable, that their beloved free distance had been substituted by «the boring closed circuit tasks», and the area task was invented.

It has been argued, that the area tasks and other new types of tasks with a higher degree of freedom to the competitors in designing their route, gives a more enjoyable and better task. Maybe so, but I do not think anyone has much time for route planning during a competition flight.

Without the use of a flight computer and specially in a single seater, you have very limited time left for anything but following someone else or in the least, a very hasty decision on your next turning point.

A better argument for the area task is that it could reduce the tendency of still larger gaggles in competitions.

The gaggles surely contains a safety problem and if large gaggles are the norm on several days, the giving of area tasks — in the best way — has a point.

During the CIM we had an area task this year and that was a good day.

Mainly so, because the scoring period was limited to 4 hours and the soaring conditions were good in the vicinity of Rieti.

If you give no limit to the scoring period — as in fact has been the instance at some international competitions — you might get late landings far away.

Far away landings can also be the results of better conditions in a remote part of the given area.

I find the best way of giving area tasks, is either

- a. to give such a limited scoring period, that it should be possible to soar back from the most remote turning point after completing the task during the peak of the day, or
- b. to give the home field as a designated finish point of the flight.

Otherwise we get some of the same problems with the area task, as once arose with the free distance.

In Rieti I have experienced nothing of the known gaggle problems, and I share your doubt in the necessity of giving area tasks in a larger scale.

The «good old closed circuit speed task» is still a most fascinating and enjoyable task.

I look forward to take part in a competition in Rieti and visiting many good friends there again at the first opportunity.

IB WIENBERG

IB WIENBERG

## Relazione sulle attività dell'Organizzazione Internazionale Tecnico-Scientifica per il Volo a Vela, OSTIV, Ottobre 1988 - Settembre 1989

del Dr. MANFRED REINHARDT, Presidente dell'OSTIV

*Negli ultimi 12 mesi l'attività dell'OSTIV si è concentrata sulla preparazione ed esecuzione del XXI Congresso OSTIV tenutosi a Wiener Neustadt nel maggio 1989, in occasione dei Campionati Mondiali di Volo a Vela. Sono state presentate 52 relazioni, di cui 35 erano di contenuto tecnico, 13 trattavano di meteorologia e 4 di argomenti vari. 80 congressisti di 22 paesi hanno assistito alle conferenze.*

*In occasione della cerimonia di apertura del congresso sono stati consegnati i seguenti premi OSTIV:*

- La placca OSTIV con il premio Klemperer al Dr. Ing. Piero Morelli, Italia, per il suo eccellente trentacinquennale lavoro per lo sviluppo del volo a vela, in particolare in campo tecnico.
- Il premio OSTIV al Dr. Tony Segal, Gran Bretagna, per il suo eccellente contributo nel campo della sicurezza degli alianti, in particolare per quanto riguarda la protezione del pilota in caso di impatto.
- I diplomi OSTIV sono stati consegnati agli autori delle migliori relazioni presentate a Benalla nel 1987, e sono andati all'Ing. Quast, Germania Federale, per la migliore relazione tecnica, intitolata «Rilevamento dei fenomeni di transizione con le tecniche di immagine all'infrarosso», ed al Dr. Thomas Hauf, Germania Federale, per la migliore relazione di argomento meteorologico, intitolata «Onde convettive e nubi cumuliformi».

*Non vi sono dubbi che il XXI Congresso sia stato coronato da successo, organizzato ed inserito nelle ben note ospitalità, affabilità ed apertura mentale, combinate con una grandissima capacità di improvvisare, dei nostri ospiti austriaci. Molti ringraziamenti per averci fatto vivere questo evento OSTIV a Wiener Neustadt.*

*Durante la XXI Conferenza Generale OSTIV, Per Weishaupt, Danimarca, si è dimesso dall'incarico di Vice-presidente a causa del proprio pensionamento. Egli è stato unanimemente nominato «membro onorario» dell'OSTIV. L'Ing. Loek M.M. Boermans, Olanda, è stato eletto nuovo vice-presidente. Tutti gli altri membri del comitato sono stati rieletti per il successivo mandato biennale 1989-1991.*

*La riunione del 1989 del Pannello Sviluppo Alianti tenuta all'inizio dei campionati mondiali (dal 15 al 17 maggio 1989), presso la Sportheim di Lindabrunn, nelle vicinanze di Wiener Neustadt. Presieduta da Piero Morelli, con la partecipazione di 22 membri e di 19 osservatori, tale riunione ha portato al raggiungimento di alcune importanti conclusioni.*

*È stato approvato l'emendamento 1 allo Standard OSTIV di aeronavigabilità per alianti e motoalianti (edizione 1986). Esso è ora disponibile.*

*I requisiti relativi alla fatica delle strutture sono stati finalmente approvati; ciò rappresenta un importante passo avanti dopo gli 11 anni di lavoro di un comitato specifico presieduto da Cedric O. Vernon (GB).*

*L'attenzione del pannello è stata diretta alla possibile trasformazione degli attuali cruscotti di tipo meccanico in cruscotti di tipo elettronico, con probabili benefici in termini di peso, costo, dimensioni e, probabilmente, precisione. Tutto ciò è stato chiarito da un'interessante presentazione fatta durante la riunione da alcuni produttori di strumenti (Braüniger, Joder, Pritzel).*

*È stato raccomandato, da un progettista austriaco di motori (Dr. Lippitsch della Rotax), che uno sforzo congiunto venga effettuato dai produttori delle cellule e dei motori degli alianti motorizzati al fine di ridurre il rumore e migliorare l'efficienza*

## Report on the Activity of the International Scientific and Technical Organization for Soaring Flight, OSTIV, October 1988 - September 1989

by Dr. MANFRED REINHARDT, President of OSTIV

OSTIV's activity in the last 12 months concentrated on the preparation and execution of the **XXI OSTIV Congress at Wiener Neustadt, Austria**, in May 1989, in connection with the World Gliding Championships. 52 papers were presented, 35 of technical, 13 of meteorological and 4 of miscellaneous type, 80 participants of 22 countries were listening to the presentations. At the Opening Ceremony the following OSTIV awards have been given:

- The **OSTIV Plaque with Klemperer Award** to Prof. Dr. Ing. Piero Morelli, Italy, for his outstanding work in the development of gliding over some 35 years, especially in the technical field.
- The **OSTIV Prize** to Dr. Tony Segal, UK, for his outstanding contribution to sailplane safety, especially the crashworthiness of sailplanes in regard of pilot protection from injury.
- **OSTIV Diplomas** have been given for the best papers presented at Benalla, Australia, 1987, to Dipl. Ing. Armin Quast, FRG, for the best technical paper about «Detection of air flow transition by infrared image techniques» and to Dr. Thomas Haufs, FRG, and Dr. Terry Clark, USA, for the best meteorological paper about «Convective waves and cumulus growth».

There is no doubt that this XXI Congress was a very successful one, organized and imbedded in the well known hospitality, ease, openminded warmth combined with the high talent of improvisation of our Austrian hosts. Many thanks to them for this OSTIV event at Wiener Neustadt.

During the XXI OSTIV General Conference, **Per Weishaupt**, Denmark, resigned from his post as Vice-president because of retirement; he was unanimously appointed a «Honorary Member of OSTIV». Dipl. Ing. **Loek M.M. Boermans**, The Netherlands, was elected as the new Vice President. All other Board Members were re-elected for the next term, 1989 to 1991.

The 1989 meeting of the **Sailplane Development Panel** was held at the beginning of the World Gliding Championships — 15th to 17th May 1989 — at the Sportheim Lindabrunn, near Wiener Neustadt. Chaired by Prof. Morelli and attended by 22 members and 19 observers of 17 countries, the meeting reached some important conclusions.

Amendment No. 1 to the «OSTIV Airworthiness Standards for Sailplanes and Powered Sailplanes» (edition 1986) was approved and is now available.

Requirements on fatigue of structures were finally approved: an important step forward after 11 years work of an «ad hoc» committee, chaired by Mr. **Cedric O. Vernon**, UK.

The attention of the Panel was drawn towards a possible development of current mechanical instruments into compact electronic instrument panels, with a benefit in weight, cost, size and probably accuracy. This was understood from interesting presentations made by instrument manufacturers (Braüniger, Joder, Pritzel) during the meeting.

For an effective noise reduction and better overall efficiency of power units of motorgliders, a coordinated effort between engine and aircraft manufacturers was recommended by an Austrian engine designer (Dr. Lippitsch from Rotax).

*complessiva dei propulsori.*

*Sono stati fatti progressi relativamente alla protezione dei piloti in caso di incidente: «crashworthiness», sistemi di espulsione tettuccio, sistemi di vincolo del pilota e di quanto non installato in modo fisso in cabina.*

*Il prossimo meeting del Pannello Sviluppo Alianti si terrà a Stoccarda, Germania Federale, nel marzo 1990.*

*Dall'ultima conferenza generale FAI, sono state tenute due riunioni OSTIV, una a Parigi nel marzo 1989, a seguito della riunione IGC, ed una durante il congresso OSTIV. I principali temi trattati sono stati le competizioni OSTIV, lo stato della associazione, attività tecniche, meteorologiche, addestrative e di sicurezza (vedere sotto!).*

*La competizione OSTIV per l'avvisatore di stallo per alianti è stata chiusa, come stabilito, alla fine del 1988. Sono state ricevute 4 richieste di partecipazione complete e 3 incomplete. Dopo un'accurata valutazione effettuata dal centro prove di volo dell'istituto tedesco di ricerca aerospaziale (DLR) di Braunschweig e successive prove di volo effettuate dal team di selezione del Pannello OSTIV Sviluppo Alianti, il comitato ha effettuato la scelta finale. Non è stato assegnato il primo premio, ma ciò non significa che non vi siano state buone soluzioni per la competizione. Ciò piuttosto indica la difficoltà di trovare un sistema di avvisatore di stallo artificiale che sia adatto per un'ampia gamma di alianti e che prenda in considerazione le differenti deflessioni dei flap e le differenti condizioni della superficie dell'ala (presenza di gocce di pioggia, moscerini, ecc.).*

*Un premio pari al valore del secondo premio (1000 marchi) è stato assegnato al gruppo J. Roman e P. Lamera (Polonia) ed un premio pari al valore del terzo premio (500 marchi tedeschi) al Dr. V. Klein (Germania Federale) ed a R.H. Johnson (USA). La competizione per il premio OSTIV «Joachim Küttner - 2000 Km» è ancora aperta in quanto non si sono ricevute adesioni.*

*Il gruppo di studio OSTIV-WMO per la revisione della nota tecnica WMO No. 158 «Manuale per le previsioni meteorologiche applicabili al volo a vela» è stato tenuto dal 16 al 18 gennaio 1989 presso l'istituto di Fisica dell'Atmosfera dell'Ente tedesco per la ricerca aerospaziale (DLR, ex DFVLR) di Oberpfaffenhofen, sotto la presidenza del Prof. C.E. Wallington, presidente del Pannello meteorologico dell'OSTIV. Tale seminario ha compreso una serie di discussioni generali inframezzate da attività di sottogruppi, brevi colloqui e piccoli gruppi di lavoro. È stato definito un ampio piano di lavoro sulla cui base si possa sviluppare l'attività. In un secondo incontro a St. Auban, Francia, sono seguite ulteriori discussioni di bozze ed esercizi in gruppi più ridotti. Tutto ciò si è svolto tra il 17 ed il 22 aprile 1989.*

*La scadenza per la preparazione della prima bozza completa dell'edizione riveduta del manuale è stata stabilita per il 5 dicembre del 1989.*

*Una stretta collaborazione con la Commissione Internazionale per il Volo a Vela ha riguardato argomenti quali le specifiche tecniche per l'aliante World Class, i sistemi di verifica in volo, la definizione degli alianti con dispositivo di involo incorporato o con motore di sostentamento.*

Progress was made on subjects related to the pilot's protection from injury: crashworthiness, canopy jettisoning systems, pilot's and loose items' restraint.

The next meeting of the Sailplane Development Panel has been scheduled for March 1990 in Stuttgart, West Germany. Two OSTIV Board meetings were held since the last FAI General Conference, one at Paris on 19th March 1989, following the IGC meeting, and one during the OSTIV Congress. Main items have been OSTIV competitions, memberships, technical, meteorological, training and safety activities (see below!).

The OSTIV Competition **Stall Warning for Sailplanes** was closed, as scheduled, at the end of 1988. 4 complete and 3 incomplete applications were received. After an intensive evaluation done by the Test Flight Facility of the German Aerospace Research Establishment (DLR) at Braunschweig and additional test flights of the selection team of the OSTIV Sailplane Development Panel, the Board made its final decision. No first prize was awarded, this does not mean that there were no good solutions for the competition.

It rather shows the difficulty of devising an artificial stall warning system suitable for a wide spectrum of sailplanes and taking into account different flap settings and different wing surface conditions (rain drops, bugs etc.).

An award to the value of the second prize (1000 DM) was given to the team **J. Roman** and **P. Lamers** (Poland) and to the value of the third prize (500 DM) to **Dr. V. Klein** (West Germany) and **R.H. Johnson** (USA).

The competition for the OSTIV award: «Joachim Küttner - 2000 km Prize and Trophy» is still open, no entry has been received so far.

The OSTIV-WMO Workshop for the revision of the WMO Technical Note No. 158 «Handbook of Meteorological Forecasting for soaring flight» was held from 16th to 18th January 1989 at the Institute of Atmospheric Physics of the German Aerospace Research Establishment (DLR, formerly DFVLR) at Oberpfaffenhofen, FRG, under the chairmanship of Prof. **C.E. Wallington**, chairman of the OSTIV Meteorological Panel.

The workshop comprised a series of general discussions, interspersed with seminars, short talks and small group work. A board work plan was set up to work on. In a second workshop at St. Auban, France, further discussions of drafts and also exercises followed between 17th and 22nd April 1989 by a smaller group.

Deadline for the first complete draft of the revised version of the Handbook was set for December 15th, 1989.

Close cooperation with the International Gliding Commission included subjects as the Technical Specifications for the World Class glider, flight verification systems, definition of self-launching and selfsustaining motorgliders.

---

## ***In memoria di Alf Schubert***

*Alf Schubert non è più fra noi.*

*La comunità volovelistica internazionale perde uno dei suoi membri più rappresentativi, un pilota dagli innumerevoli successi.*

*Alla famiglia vanno le più sentite condoglianze di «Volo a Vela».*

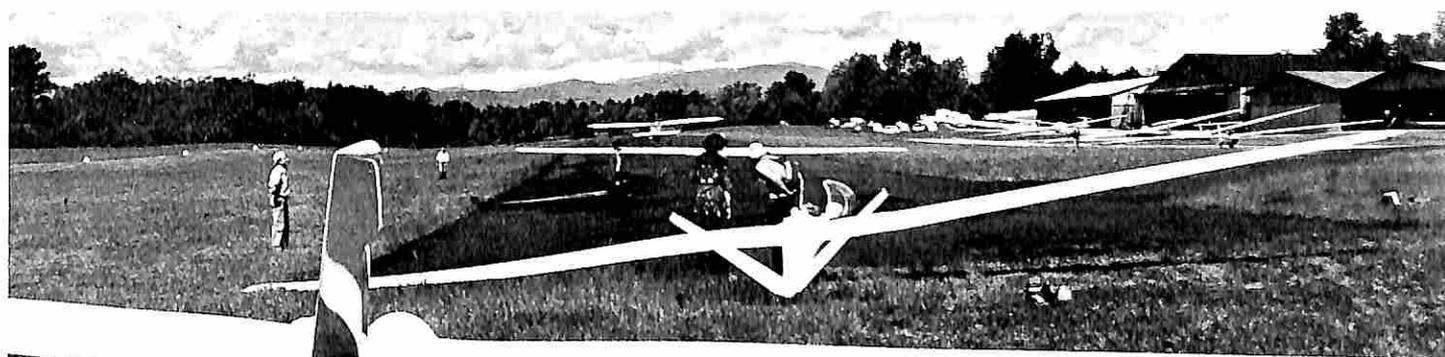
## **In memoriam of dr. Alf Schubert**

Dr. Alf Schubert is no longer with us.

The world soaring community loses a very outstanding member, a man of countless achievements.

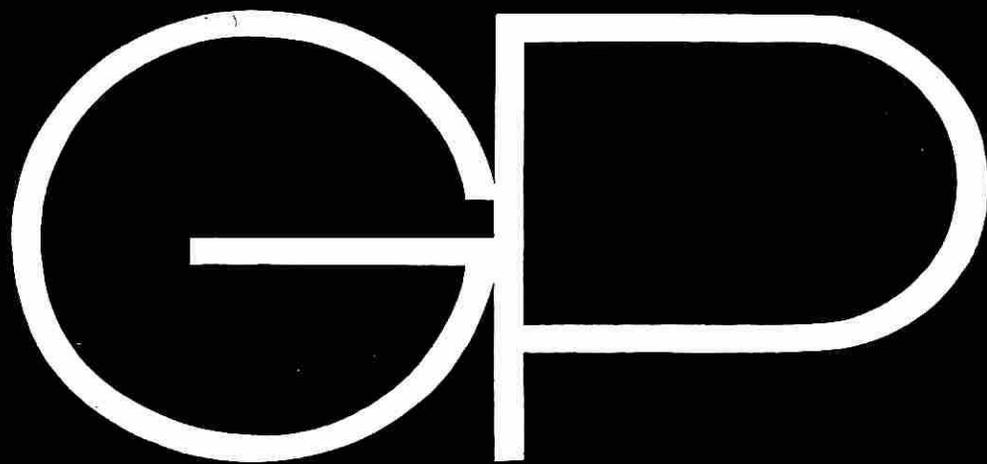
To his family, the heartfelt sympathy of «Volo a Vela».

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



**A.V.A.L.**

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

A stylized logo consisting of the letters 'E' and 'P' in a white, outlined font. The 'E' is a simple circle with a horizontal bar extending from its center to the right, where it meets the vertical stem of the 'P'. The 'P' is a simple, rounded shape with a vertical stem on its left side. The entire logo is set against a solid black rectangular background.

**moda maglia**

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

## **FRIUL-VELA**

*manutenzioni e riparazioni  
alianti e moto-alianti*

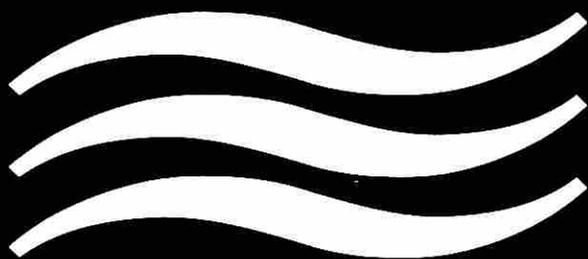
OFFICINA AUTORIZZATA  
R.A.I. & L.B.A. 11.B17  
Via Martiri di Bologna 6  
33038 S. DANIELE DEL FRIULI (UD)



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**

# inda



industria nazionale  
degli accessori s.p.a.

*sede:*

21032 CARAVATE (Varese) Italia  
telefono 0332/601151 - telefax 0332/603117  
telex 380481 Indacc I - 340597 Indacc I

*filiali:*

20151 MILANO - Viale Certosa 205  
telefono 02/305544 - telefax 02/33400582  
00146 ROMA - Via della Magliana 144  
telefono 06/5260693 - telefax 06/5271698

## IL BELLO DEL BAGNO



# 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.



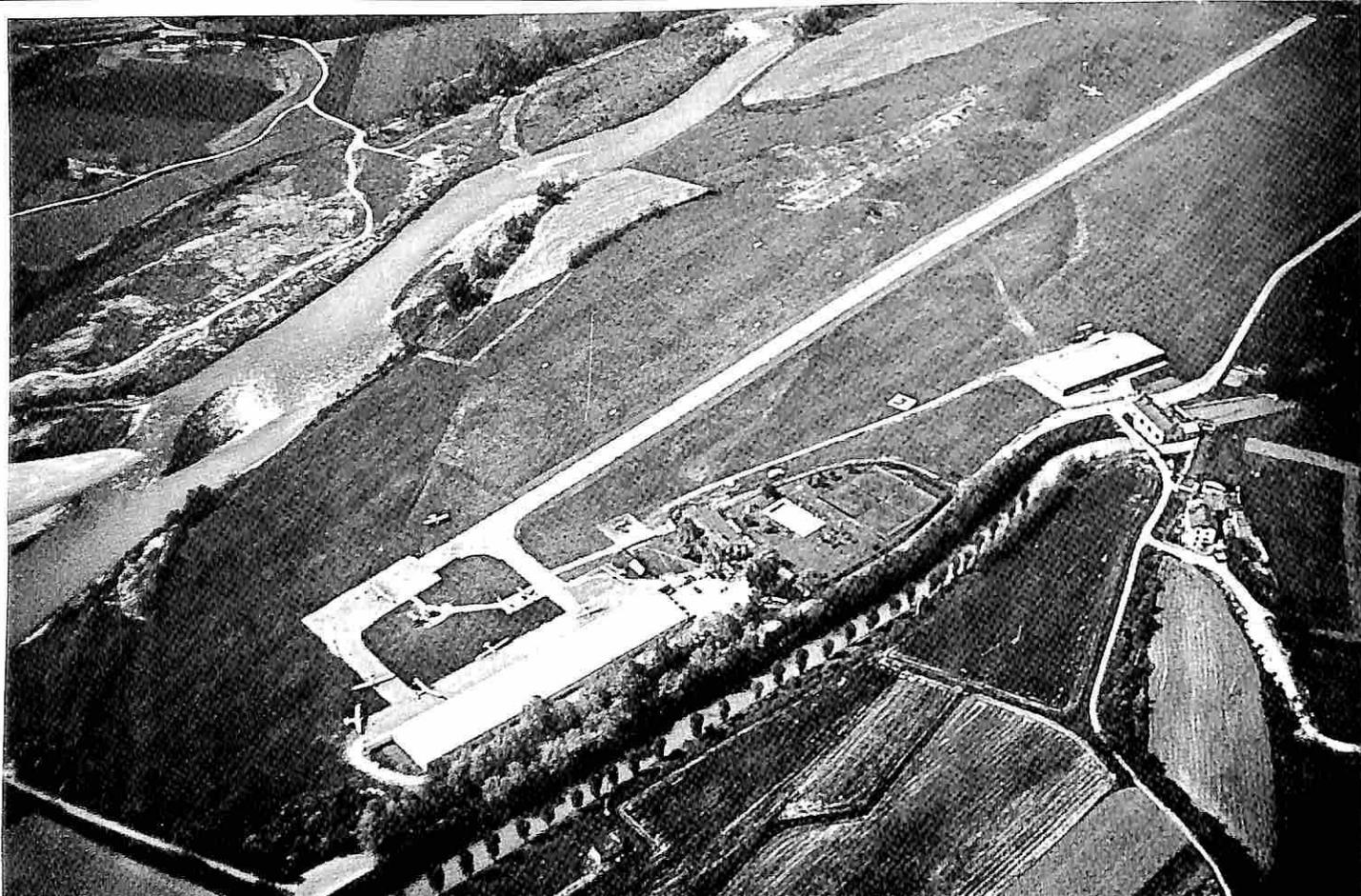
S.p.A.

Via Chivasso 5 - ☎ 959.38.17 - 959.14.85

10096

LEUMANN

(Torino)



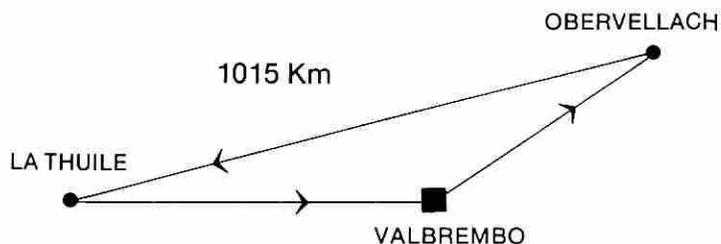
## **PRIMA BASE DI VOLO A VELA IN EUROPA PER VOLI DI OLTRE MILLE CHILOMETRI**

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

**Aeroporto di Valbrembo (BG)**  
**Telefono 035/528093 - 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**  
**Motoalante 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.

## Riparte Policoro VV 1000 - 1990

Riparte il lavoro organizzativo per l'edizione 1990 dello stage a Policoro per tentare il volo dei mille!

Il periodo previsto va dall'8 al 29 luglio, diviso in due turni, con un ben precisato e limitato numero di piloti.

È necessaria una buona esperienza in voli autonomi ed un adeguato allenamento.

Gli interessati devono prendere contatto con Attilio Pronzati, Via Mazzini 16, 20010 Vanzago (Milano), Tel. 02/9340821.

## Calendario Italiano ed Internazionale

### 1990

Campionato Italiano di Distanza	01.03-30.09
Campionato Italiano classe Standard e 15 metri	località e data da definire
Campionati Europei Club	Arnborg (DK) <sup>(1)</sup> (02-04) 05-19.05
Campionati Europei FAI	Leszno (PL) (24) 27.05-09 (10).06
Premondiali	Minden (USA) (27) 30.06-09 (19).07
Coppa del Velino	Rieti, 8-14 luglio
Coppa Internazionale del Mediterraneo	Rieti, 2-12 agosto
Campionati Italiani Club e Promozione	Rieti, 15-24 agosto

### 1991

Campionati Europei classe Club	Landau (D) <sup>(3)</sup> 22.06-07.07
XXII Campionati Mondiali FAI	Minden (USA) (23) 30.06-13 (14).07
Campionati Mondiali Motoalianti	Issoudun (F) <sup>(2)</sup> (29.06) 01-12 (13).07
??? World Air Games	Talosa (F) - settembre

### 1992

Premondiali	Borlange (S) <sup>(4)</sup> giugno?
-------------	--

### 1993

XXII Campionati Mondiali FAI	Borlange (S) <sup>(4)</sup> (31.5-06.6) 07-20 (21).06
------------------------------	--

NOTE: (1) 75 Km W di Arhus  
(2) 240 Km NW di Lione  
(3) vicino a Karlsruhe  
(4) 220 Km NW di Stoccolma

## AERO CLUB D'ITALIA COMMISSIONE PER IL VOLO A VELA

OGGETTO: Verbale riunione Commissione  
(n. 19 del 13 agosto 1989)

Il giorno 13 agosto 1989 alle ore 12 a Rieti, presso l'Aero Club Centrale di Volo a Vela, previa autorizzazione del Presidente dell'AeCI ed a seguito convocazione dell'8 agosto 1989, 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 stessa del 18 luglio 1989:

1. Comunicazioni
2. Rinnovo flotta
3. Aero Club Centrale di Volo a Vela
4. Attività sportiva
5. Corso istruttori
6. Aliante economico
7. Varie eventuali

Sono presenti i signori:

Smilian Cibic	Presidente
Leonardo Brigliadori	Membro
Roberto Manzoni	Membro
Patrizio Nuccio	Membro
Carlo Marchetti	Consigliere Federale
Iginio Guagnellini	Presidente CSC

Assente giustificato:

Renato Carmassi	Membro
-----------------	--------

Nota: La riunione si è tenuta a Rieti in quanto tutti i membri della Commissione presenti vi erano impegnati per le gare (Coppa Internazionale del Mediterraneo e Campionato Italiano Promozione).

### 1. Comunicazioni

#### 1.1. Statuto AeCI

La Commissione apprende che il 9 settembre p.v. avrà luogo a Forlì una tavola rotonda sul nuovo statuto dell'AeCI, relativamente al quale si hanno solo notizie non ufficiali.

La Commissione, che con qualche suo membro sarà presente alla citata tavola rotonda, desidera ribadire ancora che si attende che il nuovo statuto tenga presenti alcune esigenze che considera indispensabili ai fini dello sviluppo del volo a vela.

Queste esigenze, già espresse in numerose precedenti occasioni, riguardano essenzialmente:

- a) la massima possibile autonomia della gestione del volo a vela nei club dove lo stesso convive con altre specialità, in genere con il volo a motore;
- b) la possibilità della federazione, dove ne sussistano le condizioni, di Aero Club specialistici a prescindere dalla presenza nella provincia di altri AeC;
- c) la possibilità di costituire associazioni volovelistiche che, senza avere la figura di AeC, possano, in analogia con quanto avviene negli altri sport, svolgere attività sportiva e didattica facendo capo all'AeCI attraverso un AeC provinciale ed usufruendo dei possibili benefici da parte dell'AeCI.

Si fa presente che il massimo sviluppo del volo a vela si ha nei paesi nei quali c'è la massima libertà di associazione (citiamo in proposito i quasi ottocento club tedeschi, o i più di venti club operanti sul solo campo di Wiener Neustadt, sede degli ultimi campionati mondiali).

### 2. Rinnovo flotta

#### 2.1 Scelta tipi

La Commissione viene informata dal Consigliere Federale Marchetti sull'andamento dei lavori relativi al piano rinnovo flotta.

Per quanto riguarda la scelta dei tipi la Commissione ribadisce l'opportunità, per quanto riguarda i biposti, che i club possano

scegliere in base alle loro consolidate esperienze ed abitudini didattiche tra lo Schleicher ASK 21 ed il Grob Twin III, ciascuno dei quali ha i suoi irriducibili sostenitori. Questo tenendo presente anche che, a differenza degli aerei a motore, non esiste praticamente per gli alianti un problema ricambi.

### 3. Aero Club Centrale di Volo a Vela

#### 3.1. Flotta

Il Presidente dell'AeCCVV Pugnetti informa sull'attività, sui problemi più importanti e sui programmi del club.

La Commissione concorda sulla necessità di impostare la flotta su pochi tipi di alianti monoposto di caratteristiche buone sia per l'allenamento che per la gara (DG-300) e di biposti adatti all'allenamento di base (Grob Twin III) ed a quello avanzato (Janus), con esclusione di macchine estremamente sofisticate (Discus, ASH 25). Questo comporta la graduale alienazione, con modalità da studiare, dei monoposti Astir e ASW 20 e del biposto Calif.

#### 3.3. Gare internazionali

La Commissione è d'accordo che l'AeCCVV, visto da un lato l'interesse degli Enti Locali per questo tipo di manifestazioni e la conseguente possibilità di ottenere maggiori contributi da parte degli stessi e dall'altro il crescente interesse degli stranieri alle gare in Rieti, si proponga come organizzatore dei Campionati Europei e/o Mondiali di Motoalianti, dei Campionati Europei Classe Club, dei Campionati Europei Juniores e dei Campionati Europei Femminili alla prima scadenza che non sia ancora stata assegnata.

Se l'AeCI è d'accordo, la Commissione incaricherà il rappresentante presso la IGC prof. Morelli di proporre queste candidature.

#### 3.5 Stages internazionali

La Commissione vede con favore la proposta dell'AeCCVV di attivarsi nell'organizzazione a Rieti di stages per piloti stranieri con loro alianti.

#### 3.7 Sigle di gara

La Commissione è d'accordo che l'AeCCVV gestisca il registro delle sigle di gara degli alianti, precedentemente cura dell'AeCI da molti anni abbandonato.

### 4. Attività sportiva

#### 4.2 Campionato Italiano classe 15 metri

La Commissione si compiace con l'AeCCVV e con l'Associazione Sportiva Volo a Vela per il successo del Campionato Italiano classe 15 metri da loro organizzato e si congratula con il vincitore Stefano Giorzo.

#### 4.4 Campionato Italiano di Distanza

La Commissione prende atto della situazione della gara a fine luglio e si compiace per l'incremento sia del numero che della qualità dei voli rispetto alla prima edizione del precedente anno.

#### 4.5 Calendario gare 1989

La Commissione propone il seguente calendario gare per il 1990:

Campionato Italiano di distanza	1 marzo - 30 settembre
Campionati Italiani cl. Standard e 15 m	Caiolo (SO), 16-25 aprile opp. altra loc. da defin.
Coppa del Velino	Rieti, 8-14 luglio
Coppa Intern. del Mediterraneo	Rieti, 2-12 agosto
Campionati Italiani Club e Promozione	Rieti, 15-24 agosto

#### 4.6 Prove per insegne FAI e primati

La Commissione chiede all'AeCI ed alla Commissione Sportiva Centrale che le documentazioni per le prove d'insegna FAI e per i primati vengano inoltrate dagli interessati attraverso la Commissione stessa per un'opportuna informazione, oggi carente, e per una prima analisi e valutazione. Con ciò verrebbe anche alleggerito il lavoro della CSC.

La Commissione desidererebbe anche essere informata sull'esito delle pratiche citate.

### 5. Corso istruttori

Marchetti informa che per il corso istruttori sono stati accettati, dopo l'accertamento delle loro qualifiche e capacità, dieci candidati su undici.

Esauriti gli argomenti in discussione la riunione si chiude alle 19.

Il Presidente:  
SMILIAN CIBIC

## AERO CLUB D'ITALIA COMMISSIONE PER IL VOLO A VELA

OGGETTO: Verbale riunione Commissione  
(n. 20 del 7 settembre 1989)

Il giorno 7 settembre 1989 alle ore 18 a Milano, presso lo studio Manzoni, previa autorizzazione del Presidente dell'AeCI ed a seguito convocazione del 6 settembre 1989, 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 stessa del 4 settembre 1989:

1. Comunicazioni
2. Approvazione consuntivi gare
3. Varie ed eventuali

Sono presenti i signori:

Smilian Cibic	Presidente
Leonardo Briigliadori	Membro
Roberto Manzoni	Membro
Patrizio Nuccio	Membro
Carlo Marchetti	Consigliere Federale
Piero Pugnetti	Presid. AeCCVV - Inv.
Assenti giustificati:	
Renato Carmassi	Membro
Iginio Guagnellini	Presidente CSC

Nota: La riunione si è tenuta a Milano in concomitanza con la riunione della commissione per l'aliante economico convocata in precedenza ed implicante la presenza di altre persone residenti in Lombardia.

#### 1. Comunicazioni

Pugnetti informa di essere stato incaricato dell'AeCI a partecipare alla Tavola Rotonda di Forlì sulle modifiche allo Statuto dell'AeCI. Cibic informa che sarà pure presente.

#### 2. Approvazione consuntivi gare

La Commissione, dopo ampia discussione, approva gli allegati consuntivi del Campionato Italiano Classe 15 metri e del Campionato Italiano Classe Club - Coppa del Velino.

3. Il Consigliere Federale Marchetti, sulla scorta del programma del quadriennio 1986-1990, presenta una proposta di bilancio di previsione che, dopo ampia discussione, viene approvata ed allegata al presente verbale.

Esauriti gli argomenti in discussione la riunione si chiude alle ore 21.

Il Presidente  
SMILIAN CIBIC

## PROPOSTA BILANCIO DI PREVISIONE 1990 PER L'ATTIVITÀ DI VOLO A VELA

La Commissione Volo a Vela all'inizio del quadriennio 1986-90 ha individuato i seguenti obiettivi prioritari:

1. Incremento quantitativo e qualitativo dei brevetti di Volo a Vela;
2. Maggior coinvolgimento sportivo dei brevettati per trattenerne in attività un numero più significativo;
3. Aumento dei centri dove si pratica il Volo a Vela.
4. Sviluppo dell'immagine del Volo a Vela in Italia.

La predisposizione del bilancio preventivo del 1990 terrà conto degli obiettivi elencati e della situazione attuale che può essere definita soddisfacente per quanto attiene alle attività sportive e carente per le attività didattiche. Vengono di seguito riportati i programmi e le necessità suddivise per capitolo.

#### 1. Attività sportiva - Cap. 41

Il 1990 sarà caratterizzato dalla organizzazione dei Campionati Italiani che prevedono 8 classi, dalla quinta edizione della Coppa Internazionale del Mediterraneo, divenuta un punto di riferimento per il Volo a Vela europeo, dalla partecipazione ai Campionati Premondiali classi FAI negli Stati Uniti, dai Campionati Europei classi FAI in Polonia e dai Campionati Europei classe Club in Danimarca.

### 1a - Partecipazione a gare ed allenamenti

— Partecipazione ai Campionati Europei classi FAI in Polonia	90 Mil.
— Partecipazione ai Campionati Europei classe Club in Danimarca	25 »
— Partecipazione ai Campionati Juniores	25 »
— Partecipazione squadra giovanile a competizioni all'estero	25 »
— Allenamenti squadra italiana	25 »
— Campionati Premondiali USA	25 »

### 1b - Organizzazione gare

— Campionato Italiano nelle classi Standard, 15 metri, Libera, Distanza	120 »
— Campionato Italiano nelle classi Biposto, Promozione, Club	70 »
— Coppa del Mediterraneo	80 »
— Campionati Motoalianti	35 »
— Contributi Aeroclub per organizzazione gare	60 »
<b>totale</b>	<b>580 Mil.</b>

### 2 - Attività didattica - Cap. 44 e 65

Con riferimento all'obiettivo n. 3, c'è la necessità di formare nuovi istruttori e con riferimento all'obiettivo n. 1 la necessità di incoraggiare la diffusione del verricello erogando contributi agli Aero Club per l'acquisto dello stesso.

2a - Corso Istruttori	30 »
2b - Contributi per acquisto n. 4-5 verricelli	160 »
<b>totale</b>	<b>190 Mil.</b>

### 3 - Provvidenze ai piloti - Cap. 62

Con riferimento all'obiettivo n.2

3a - Contributi brevetto ai giovani	60 Mil.
3b - Contributi insegne sportive e voli alta performance	35 »
<b>totale</b>	<b>95 Mil.</b>

### 4 - Convenzioni - Cap. 58

Con riferimento all'obiettivo n. 2

4a - Contributo gestione Aero Club Centrale Volo a Vela	160 Mil.
---	----------

### 5 - Materiali - Cap. 64-65-81-27

Con riferimento all'obiettivo n. 1

5a - Contributo acquisto paracadute	40 Mil.
5b - Contributo acquisto radio	40 »
5c - Contributo acquisto E.L.T.	40 »
5d - Contributo per potenziamento L5	60 »
5e - Realizzazione prototipo aliante World Class	200 »
<b>totale</b>	<b>380 Mil.</b>

### 6 - Promozione Volo a Vela - Cap. 15-28

Con riferimento all'obiettivo n. 4 si propone di organizzare una manifestazione di presentazione della Squadra nazionale, dell'insediamento di questa in Rieti, del programma del prossimo anno che culminerà con la partecipazione ai XXII Campionati Mondiali in USA nel '91.

È da prevedere la partecipazione della stampa sportiva e aeronautica, dei rappresentanti e giornalisti dei più importanti media (stampa, radio, TV di Stato e network) come pure degli Enti Locali di Rieti.

6a - Manifestazione promozionale	25 Mil.
----------------------------------	---------

### Riepilogo

1. Attività sportiva	580 Mil.
2. Attività didattica	190 »
3. Provvidenze ai piloti	95 »
4. Convenzioni AeCCVV	160 »
5. Materiali	380 »
6. Promozione	25 »
<b>Totale</b>	<b>1430 Mil.</b>

Il Presidente della Commissione  
SMILIAN CIBIC

Il Rappresentante di Specialità  
CARLO MARCHETTI

## Scambio di stages volovelistici

I volovelisti italiani sono invitati a segnalare alla Commissione di Specialità l'eventuale loro disponibilità a frequentare stages volovelistici in una delle seguenti nazioni: Polonia, Russia, Ungheria e Jugoslavia, a titolo di «scambio» con stages in Italia di volovelisti di dette nazioni.

## Dal Consiglio AeCCVV del 20 ottobre

### Tariffe dal 1° gennaio 1989

Quota annuale associazione all'AeCCVV	L. 50.000
Tessera voli (n. 40 bollini)	L. 320.000
traino a 700 m	5 bollini
traino a 1000 m	6 bollini
nolo alianti	4 bollini fino a 60'
	6 bollini fino a 90'
	9 bollini oltre 90'

(Mono Astir uno in meno)  
(Janus e DG 500 uno in più)

In alternativa, per noleggio alianti, quota forfettaria annua L. 1.400.000.

Rimborso spese linea, per alianti privati, L. 250.000 annue o 20.000 settimanali.

Noleggio alianti per competizioni: L. 80.000 al giorno, ridotte a L. 70.000 per alianti Astir, Twin Astir, Calif, Libelle.

### PREZZI STAGES SETTIMANALI

L. 350.000 con aliante proprio  
+ L. 25.000 per eventuale hangaraggio  
L. 500.000 stage di bassa stagione  
L. 580.000 stage di alta stagione

Prezzi comprensivi di traini, voli alianti, assistenza briefing, istruttore. Esclusi: materiali didattici, barografi, fototime, ospitalità.

Stages di acrobazia: L. 800.000

### STAGES STRANIERI CON PROPRIA ORGANIZZAZIONE

Quota adesione (val. 1 mese): L. 200.000  
Tessera voli al costo (L. 320.000) con rimborso del non utilizzato.

Tariffe traini come per nazionali.

Materiali eventuali, idem.

Assistenza briefing e meteo.

### HANGARAGGI

L. 4.000/giorno - 70.000/mese - 800.000/anno - fino a 17 metri  
L. 5.000/giorno - 100.000/mese - 1.200.000/anno - oltre 17 metri

## È in edicola «Flap»

nuovo mensile di elicotteri e volo leggero (deltaplani, ultraleggeri, mongolfiere e alianti) edito da Gruppo Editoriale Europeo di Roma, direttore editoriale Natale Brunetto, 50 pagine completamente a colori, prezzo di vendita L. 5.000.

Particolarmente interessanti le rubriche, con «guide» ai campi di volo, dedicate alle scuole e ai centri dove si possono apprendere e praticare le discipline del volo leggero e quelle centrate sulla sicurezza del volo sia ad ala rotante che sportivo, rubriche che saranno caratteristica della nuova rivista.

AIR PRESS

## Misure a favore di ANAV e per leasing, prestiti, obbligazioni

Tra i costi di base della tassazione per i servizi resi anche le quote di ammortamento e relativi oneri.

Transazione con gli utenti per le controversie in atto.

Leasing, prestiti e emissione di obbligazioni garantite dallo Stato, inclusione delle quote di ammortamento e relativi oneri finanziari tra i costi di base per la tassazione, transazioni con gli utenti per definire le controversie sul passato: tutto questo è previsto negli artt. 5 e 6 del D.D.L. «Disposizioni in materia di trasporti» approvato dal Consiglio dei Ministri (29 settembre) e che accompagna la nuova legge finanziaria.

1. In attesa del trasferimento dei beni dal demanio militare e dall'Aviazione Civile all'Azienda autonoma di assistenza al volo e per il traffico aereo generale (AAAVTAG) ed attualmente da essa utilizzati per assicurare i servizi di assistenza al volo — così l'art. 5 che «Air Press» riporta integralmente — l'azienda è autorizzata a computare tra i costi da porre a base della tassazione di cui alla legge 11 luglio 1977, n. 411, e all'articolo 5 del decreto legge 4 marzo 1989, n. 77 convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160, le quote di ammortamento ed i relativi oneri finanziari come calcolati dal Ministro della Difesa ai fini della definizione della tassa di cui alla legge 11 luglio 1977, n. 411 per l'anno 1985. I predetti costi, attualizzati annualmente alla data di computo, verranno sommati ai corrispondenti oneri relativi agli investimenti effettuati in via diretta dall'azienda.

2. La riscossione delle tasse di cui alla legge 11 luglio 1977, n. 411, come modificata dalla legge 15 febbraio 1985, n. 25, e al decreto legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160, è assistita in sede di esecuzione, anche nelle procedure di cui al regio decreto 16 marzo 1942, n. 267 dai privilegi mobiliari ed immobiliari indicati, rispettivamente, dagli articoli 2752 e 2772 del codice civile.

3. È in facoltà della Direzione generale dell'aviazione civile e dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale, nei limiti delle rispettive competenze, determinate dai periodi considerati ai fini della tassazione, transigere con gli utenti relativamente ai servizi resi fino alla data di entrata in vigore della presente legge, al fine di definire le controversie insorte circa l'accertamento e la riscossione della tassa di cui alla legge 11 luglio 1977, n. 441, come modificata dalla legge 15 febbraio 1985, n. 25.

4. L'azienda è autorizzata ad acquisire i beni mobili ed immobili strumentali all'espletamento dei servizi attribuiti alla sua competenza anche attraverso il ricorso a forme di leasing sia finanziario che immobiliare. I relativi oneri saranno computati fra quelli da porre a base della definizione delle tasse di cui alla legge 11 luglio 1977, n. 411, come modificata dalla legge 15 febbraio 1985, n. 25, e al decreto legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160».

L'articolo 6, che riguarda i mezzi per la copertura del fabbisogno, dice così: «L'Azienda autonoma di assistenza al volo e per il traffico aereo generale (AAAVTAG) è autorizzata a contrarre prestiti e ad emettere obbligazioni, garantite dallo Stato a norma delle disposizioni vigenti, sia all'interno che all'estero per il finanziamento delle spese di acquisizione dei beni ed immobili strumentali all'espletamento dei servizi attribuiti alla sua competenza per le quote eccedenti l'ammontare dei trasferimenti annuali in conto capitale da parte dello Stato e necessari per la copertura del fabbisogno previsto dalla pianificazione approvata ai sensi dell'articolo 6, primo comma, lettera b), del decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 1981, n. 145, fino ad un massimo di lire 983 miliardi negli esercizi dal 1990 al 1993.

2. Per le ulteriori esigenze funzionali e logistiche dell'azienda le relative aree necessarie all'interno di sedimi demaniali saranno trasferite al patrimonio aziendale a titolo gratuito, previo parere della Direzione generale dell'aviazione civile del Ministero dei Trasporti, nonché del Ministero della Difesa, circa la compatibilità delle opere ed installazioni erigende delle suddette aree; al Ministero delle Finanze sono devolute le conseguenti operazioni di trasferimento patrimoniale».

Il disegno di legge è ora all'esame del Parlamento.

AIR PRESS

## Tassa ecologica sul trasporto aereo

«Imposta erariale sui diritti aeroportuali.

1. È istituita a far data dal 31 marzo 1990 un'imposta erariale sui diritti di approdo e partenza degli aeromobili, previsti dall'art. 2 della legge 5 maggio 1978, n. 324, e successive modificazioni.

2. Le modalità per l'accertamento, la riscossione, il versamento dell'imposta di cui al comma 1 nonché la misura dell'aliquota sono stabilite con D.P.R. su proposta del Ministro dei Trasporti, di concerto con i Ministri delle Finanze e del Tesoro sentita la commissione istituita ai sensi dell'art. 9 della legge n. 324 del 1976, integrata da un funzionario del Ministero dell'Ambiente.

3. L'imposta erariale non può in ogni caso superare il 30% dei diritti suddetti, deve essere commisurata alla rumorosità degli aeromobili ed affluisce ad apposito capitolo di entrata.

4. Una quota pari al 40% è assegnata nell'anno successivo allo stato di previsione del Ministero dei Trasporti per essere destinata ad interventi finalizzati al disinquinamento acustico ed alla sicurezza della navigazione aerea».

Così è detto nell'art. 2 della bozza del disegno di legge ecologico di cui, dopo una settimana di litigi e veti incrociati tra i Ministri interessati, Ambiente, Industria, Agricoltura e Finanze, è stato varato un testo che deve avere il sì del Consiglio dei Ministri e successivamente quello del Parlamento. Forse gli aeroporti saranno meno inquinanti ma sicuramente — nota «Air Press» — i bilanci di vettori e gestori saranno ulteriormente «dimagrirti».

AIR PRESS

## Aero Club Bergamo «G. Taramelli»

Aeroporto «A. Locatelli» - 24050 Orio al Serio (BG)

20 ottobre 1989

Egr. Sig. Avv. Vito Failla  
Via F. Bartolozzi 5 - 20137 Milano

e, p.c.

VOLO A VELA  
Aeroporto «Paolo Contri»  
21100 Varese, Calcinato del Pesce

Riferimento alla sua lettera del 28 settembre 1989

Sono spiacente di quanto accaduto.

Al riguardo devo fare alcune precisazioni:

1 - Il signor Brambilla è un dipendente di questo Aero Club.

2 - La pista dell'Aero Club può essere usata da velivoli provenienti da altre basi previo controllo dei documenti del pilota e dell'aeromobile da parte dell'U.C.T.

La mancata conoscenza di queste normative e la sua decisione di rivolgersi direttamente al nostro istruttore senza interpellare la segreteria, ha messo lei nella situazione nella quale si è venuto a trovare e per quanto riguarda il nostro Club alla mancata lezione di volo per due allievi.

Ritengo pertanto giusto il comportamento del signor Bognetti, responsabile della segreteria e quello dell'U.C.T. che ha voluto effettuare i controlli di sua competenza.

Le consiglio in altra occasione di rivolgersi direttamente alla nostra segreteria che provvederà in merito alle sue richieste nel rispetto delle normative in vigore.

Distinti saluti.

Il Presidente: CLAUDIO SONZOGNI

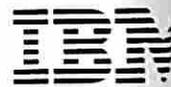
Questa lettera risponde a quella pubblicata a pag. 313 di questo stesso numero, inviata per conoscenza dall'Avv. Vito Failla. Non interferisce e non modifica la mia risposta pubblicata in calce alle lettere di pag. 312 e 313.

R.S.

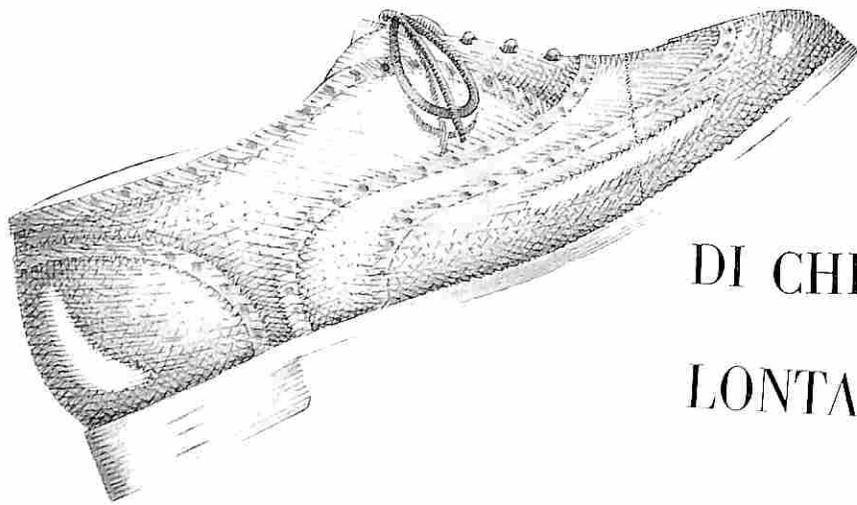
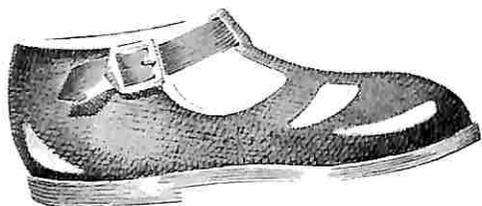
# ELABORAZIONE GESTIONALE:

## CERCATE QUALCUNO CHE CAMMINI CON VOI?

# PENNY

 AGENZIA

SISTEMA S/36 - AS



### Programmi e sistemi su misura!

- contabilità industriale;
- rilevazione costi;
- gestione distinte tecniche e cicli di lavoro;
- rilevazione presenze tramite badge magnetico;
- sviluppo statistiche marketing;
- gestione ordini clienti;
- emissione bolle e fatture immediate;
- gestione magazzino;
- fatturazione e gestione effetti;
- contabilità generale, clienti, fornitori, I.V.A., in L. e in valuta;
- gestione crediti clienti Italia e Estero;
- gestione cespiti ammortizzabili;
- gestione banca dei dati (con reperimento immediato di qualsiasi informazione).

IL PRIMO PASSO  
DI CHI VUOLE ARRIVARE  
LONTANO. ....

# PENNY

 s.r.l.

22076 Mozzate (CO)  
Via Varese, 5/D  
Tel. (0331) 833.666