

BIMESTRALE. SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE. GRUPPO IV.70

**VOLO
+ A
VELA**

GEM. FEB. MAR. 1990

N. 198

La Rivista dei Volovelisti Italiani.

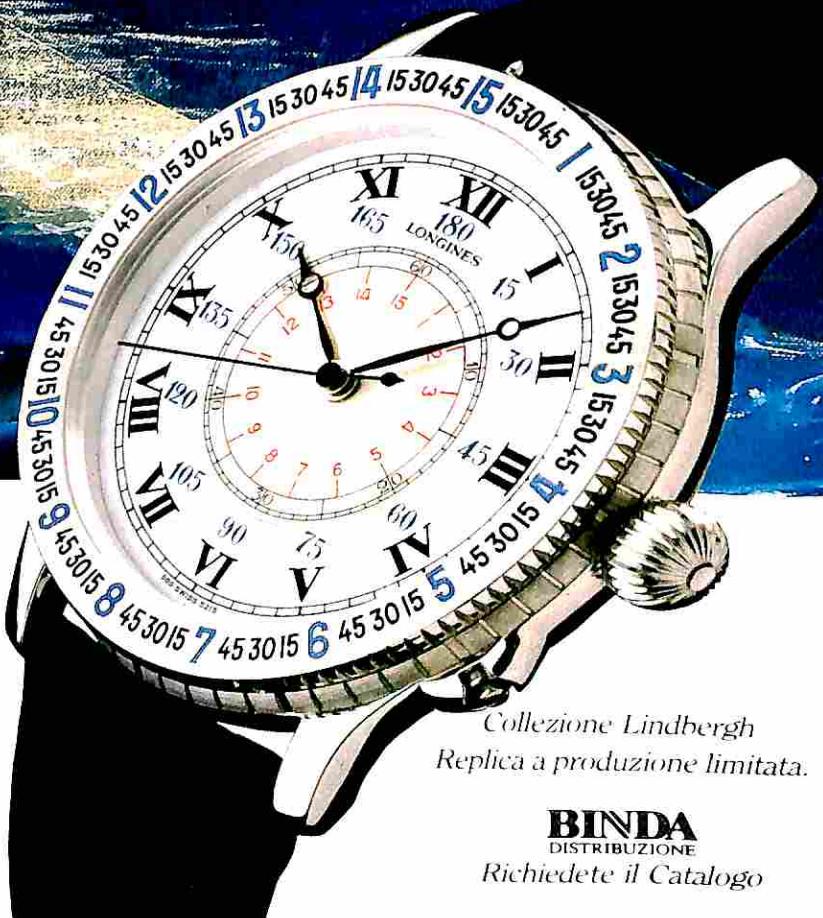


THE SPIRIT OF LONGINES



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.



TB

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

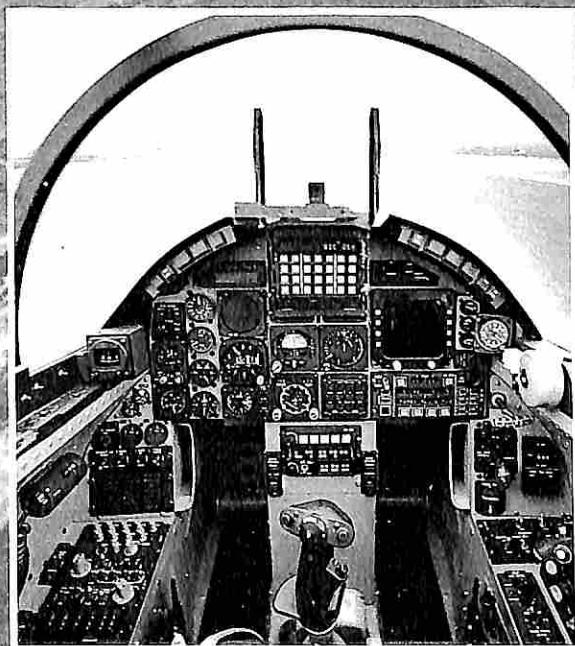
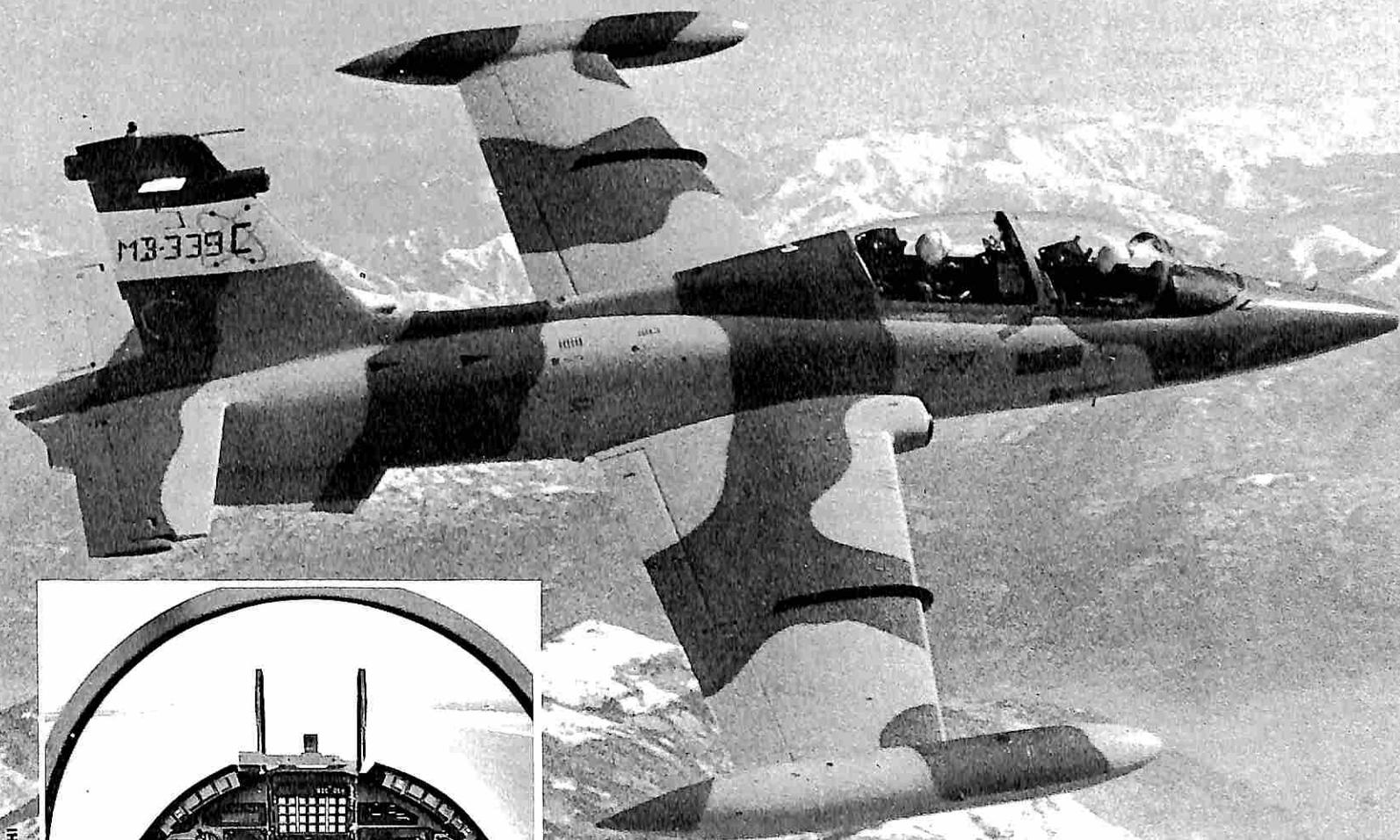
LA VERSATILITÀ DELLA TECNOLOGIA ITALIANA

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 Workstation².

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



IL CORAGGIO FA NOVANTA!

L'indifferenza e l'apatia dei più, la insufficienza di chi ci dovrebbe inquadrare, l'opprimente e mortificante burocrazia, sono ingredienti del nostro piccolo mondo volovelistico, a fronte dei quali, fortunatamente, ci sono gli "exploit" dei pochi, la cocciutaggine di alcuni e la passione di molti.

L'importante è essere consapevoli di questa realtà. Una realtà alla quale dobbiamo affiancare l'operato ed il ricordo di quelli che sono venuti prima, per avere un motivo di più per continuare e perseverare nell'intento di rendere meno arduo il lavoro a quelli che verranno dopo.

Almeno questo dovrebbe essere nei voti, in omaggio ai primi trent'anni di editazione di VOLO A VELA da parte del Centro Studi del Volo a Vela Alpino.

E per tentare di colmare l'abituale differenza tra il predicare ed il razzolare, ci siamo imbarcati — con il conforto del "club novanta" — in qualche programma straordinario e precisamente:

— nel tentativo di combattere un ulteriore accentramento al vertice dell'Aero Club d'Italia, diffondiamo un "quaderno" con le nostre osservazioni in merito alle modifiche che si vorrebbero apportare allo Statuto dell'Ae.C.I. ed allo Statuto degli Aero Club locali;

— per ricordare i trent'anni del Centro Studi abbiamo concretizzato una bella idea suggeritaci dall'Angelo Crivelli: un "quaderno" che raccoglie tutti gli articoli scritti dall'indimenticabile Gioacchino v. Kalckreuth per VOLO A VELA;

— infine, per completare la triade, abbiamo finalmente composto ed impaginato, e presto daremo alle stampe, il METEOCOMICS, l'atteso "quaderno" di Baudino.

Inoltre, come potete constatare da questo numero, abbiamo portato alcune innovazioni alla veste grafica, suggeriteci da Fabrizio Rovesti.

E non diciamo nulla circa il numero delle pagine che — tanto per ripeterci — sono a disposizione di chi vuol intervenire nel pro e nel contro, ovviamente.

Dopo tutto questo, non ci rimane che attendere per vedere se chi non scrive scriverà e... chi non è ancora abbonato si abbonerà!

A presto,

LORENZO SCAVINO

P.S. - Il numero 199 uscirà verso la metà di giugno ed il n. 200 — in veste straordinaria — entro la fine di luglio, come d'abitudine.



COMITATO REDAZIONALE

Lorenzo Scavino
Ernesto Aliverti
Cesare Balbis
Smilian Cibic
Patrizia Golin
Carlo Grinza
Attilio Pronzati
Plinio Rovesti
Andrea Taverna
Emilio Tessera Chiesa
Club Novanta

PREVENZIONE & SICUREZZA

Guido Bergomi
Bartolomeo Del Pio

PROVE IN VOLO

Walter Vergani

VIP INTERNATIONAL GLIDING CLUB

Roberta Fischer

REDAZIONI ESTERNE

VOLO A VELA c/o SCAVINO
Via Partigiani 30 - 22100 COMO
Tel. 031/266636 - Fax 031/303209

VOLO A VELA c/o PEDROLI
Via Soave 6
CH 6830 CHIASSO (Svizzera)

CORRISPONDENTI

FAI-IGC: Piero Morelli
OSTIV: Demetrio Malara
USA: Mario Piccagli
Alcide Santilli

ABBONAMENTI AI SOCI

ITALIA

— ordinario L. 50.000
— cumulativo L. 45.000

ESTERO

— ordinario \$ 60
— una copia L. 10.000

STAMPA

Arti Grafiche Camagni - Como

DIRETTORE RESPONSABILE

Lorenzo Scavino

VOLO A VELA

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

GENNAIO-FEBBRAIO-MARZO 1990

ISSN-0393-1242

N. 198

SOMMARIO

- 3 IL CORAGGIO FA NOVANTA
11 *l'indagine*
LA LUNGA STORIA DELLA VISITA MEDICA
17 *l'intervista*
PARLIAMONE CON MARCO GAVAZZI
20 *dall'estero*
UN AEROCLUB DEL TEXAS
23 *in vacanza*
L'INCONTRO CON IL FALCO COMBATTENTE
LA GERMANIA VISTA DALL'ALTO
25 *esperienze*
L'AQUILA
QUANDO SI È IN MUTUA...
27 *meteo*
PER CHI VUOL SAPERNE DI PIÙ
METEO-QUIZ
GLI IMPONENTI CUMULI DELL'AMAZZONIA
METEO-MEETING DELL'AeCCVV A CALCINATE
34 *gli alianti*
PRIMO VOLO DEL DG 600 M
UN BEL "600" PER ELAN
37 *prevenzione & sicurezza*
IL LANCIO CON PARACADUTE DALL'ALIANTE
UN PÒ DI OSSIGENO DAL TRENTINO
41 *club novanta*
VOLO A VELA NEL MONDO
52 *volo a motore*
8° CAMPIONATO MONDIALE VOLO DI PRECISIONE
56 VOLOAVELAINFORMAZIONI
57 *il contesto*
NOI "PENTITI"
UN PAESE FELICE
59 VIP International Gliding Club
68 IL XXXIII° BRIEFING DI BOLOGNA
89 *ultimissime*
— Supplemento CAMPIONATI ITALIANI A CALCINATE
— L'Informatore Sportivo n. 07/90

IN COPERTINA:

Nubi lenticolari duplicate, generate da un intenso movimento ondulatorio di sottovento, prodotto da forti venti da SSW nella valle dei Mugello. (Foto Carlo Bartolini)

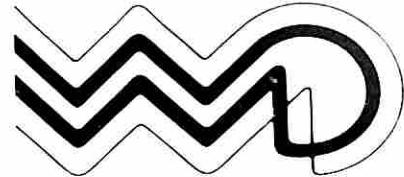
REDAZIONE e AMMINISTRAZIONE: Aeroporto "Paolo Contri" - 21100 Varese, Calcinate del Pesce - Cod. Fisc. e Partita IVA 00581360120
Telefoni 0332/310073 e 0332/310023 - Fax 0332/312722 - Autorizzazione del Tribunale di Milano del 20 marzo 1957, n. 4269 di Registro
Bimestrale, spedizione in abbonamento postale, gruppo IV/70. Pubblicità inferiore al 70%. Le opinioni espresse negli articoli
impegnano unicamente la responsabilità dei rispettivi Autori. È consentita la riproduzione, purchè venga citata la fonte.

Glasfaser Italiana s.p.a.

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



TUTTO PER L'ALIANTE ED IL MOTOALIANTE



Walter Dittel GmbH



FSG 5

FSG 4

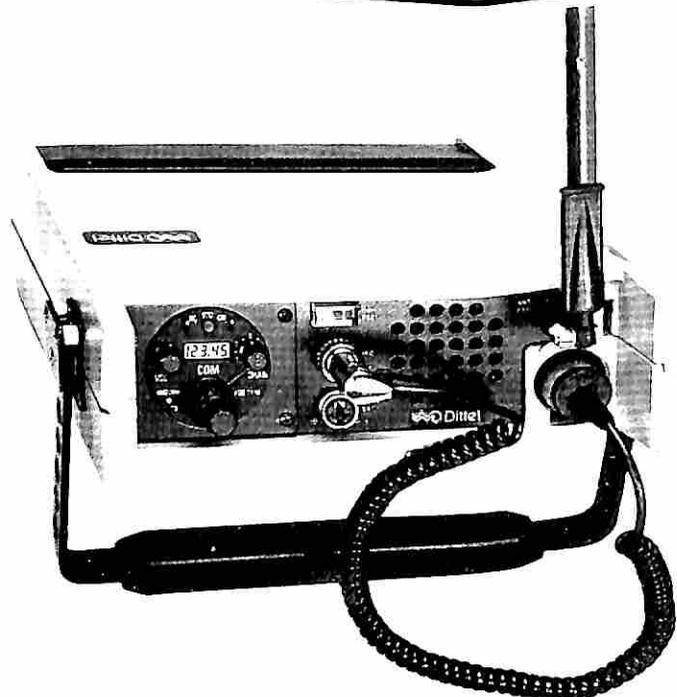
FSG 5 W



FSG 71 M



FSG 70



AVIATION COMMUNICATION SYSTEMS

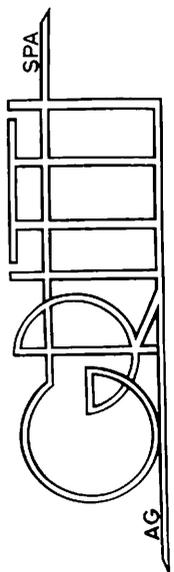
MODEL	FSG 70	FSG 71 M	FSG 5	FSG 4	FSG 5 W
FCC (USA)	yes	yes	yes	yes	no
TSO LBA	pending/yes	pending/yes	N/A	N/A	N/A
Airborne, installation mounting system transceiver panel size	direkt fixed, panel 57 mm/2.25"	direkt fixed, panel 57 mm/2.25"	UL, parachute -	UL, parachute -	UL, parachute -
Portable Version	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 20-10-5 Sby 17 33 200hrs	70 PC and 70 PS 20-10-5 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 Ω	8 W / 2 Ω	0.7 W / 8 Ω	0.7 W / 8 Ω	0.7 W / 8 Ω
Audio (Phones)	35 mW / 500 Ω	35 mW / 500 Ω	0.3 W / 8 Ω	0.3 W / 8 Ω	0.3 W / 8 Ω
Frequency tolerance	< ± 15 ppm	< ± 15 ppm	< ± 20 ppm	< ± 20 ppm	< ± 20 ppm
Sensitivity (m = 30°)	< 1 μV / 6 dB	< 1 μV / 6 dB	< 1 μV / 6 dB	< 1 μV / 6 dB	< 1 μV / 6 dB
Selectivity ± 8 kHz Selectivity ± 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 μV... 0.2 V / < 6 dB	5 μV... 0.2 V / < 6 dB	5 μV... 0.1 V / < 6 dB	5 μV... 0.1 V / < 6 dB	5 μV... 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) Ω	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 Dittel GmbH



TECHNICAL INFORMATION

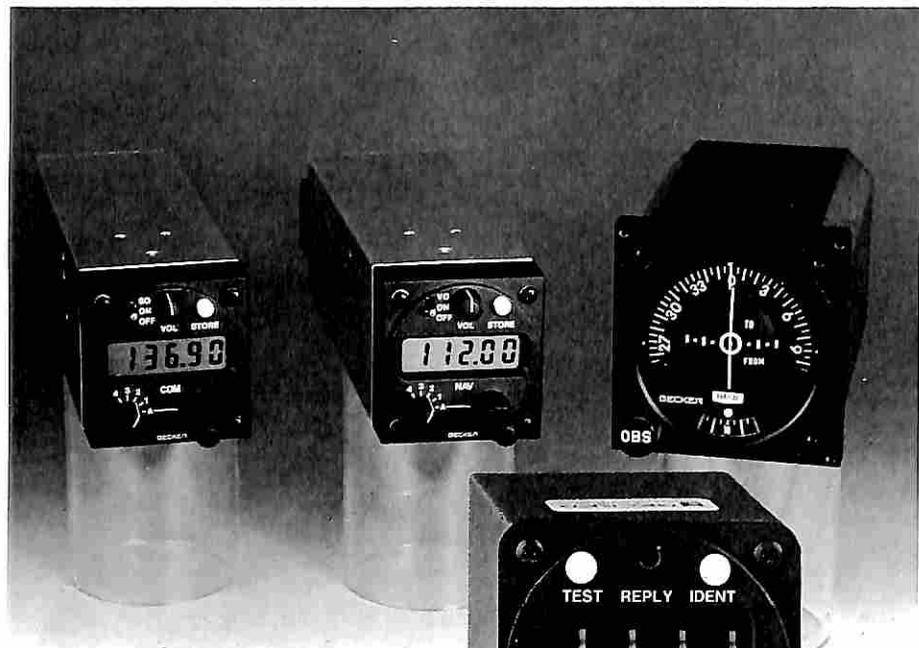
VHF AVIATION RADIO



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

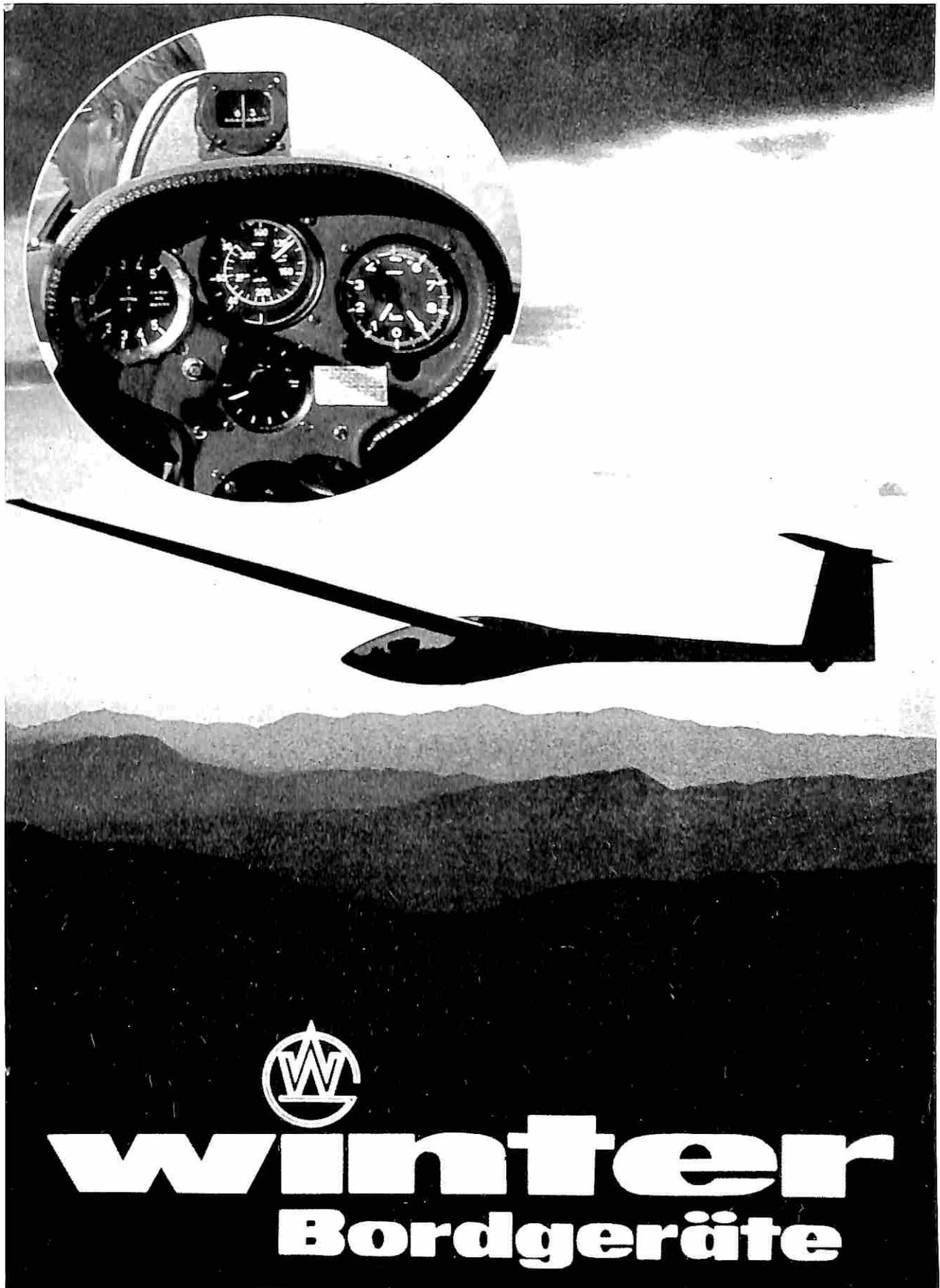
Becker Flugfunkwerk GmbH

Niederwaldstr. 20

D-7550 Rastatt

Tel. (072 22) 12-0 · Tx. 781 271

Telefax 12217



winter

Bordgeräte

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
B

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

AS W24

E

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

AS W20

B

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)
disponibile versione con prolunghe
a 16,6 mt, efficienza max 46 (DFVLR)

C

AS W22

B

monoposto classe LIBERA
apertura alare 25 mt
peso max al decollo 750 Kg
efficienza max 60

BE

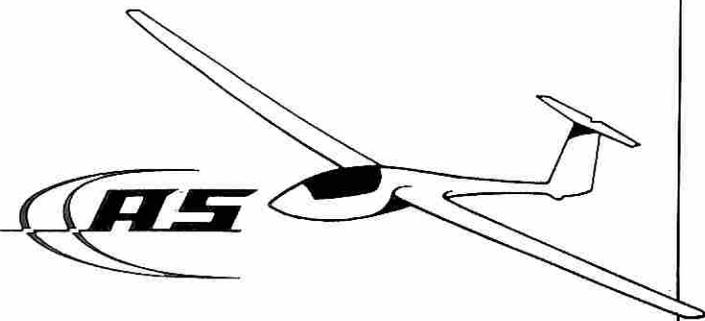
versione motoalante
peso max al decollo 750 Kg
efficienza max 60

ASH 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 alianti!



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



LA LUNGA STORIA DELLA VISITA MEDICA

di EMILIO TESSERA CHIESA

L'indagine relativa alle visite mediche per l'ottenimento del brevetto di volo a vela, in Italia ed all'estero, mi ha impegnato per lungo tempo nella non facile ricerca delle varie leggi che "regolano" l'argomento.

Attraverso specifici quesiti e con l'ausilio di una indagine in campo internazionale condotta dalla nostra rivista, sono ora in grado di esporre i risultati ed il materiale raccolto, che ho suddiviso in tre distinte sezioni, e precisamente:

- 1) *ricerca delle leggi che, in Italia, regolano le visite mediche presso gli Istituti Medici Legali dell'Aeronautica Militare,*
 - 2) *considerazioni sugli esami schermografici,*
 - 3) *analisi della situazione in campo internazionale.*
- Prima di addentrarmi nell'esposizione desidero ringraziare persone ed enti che hanno risposto ai quesiti posti:*

- *il Magg. Gen. Med. Arturo Cappannini, Capo del 5° Reparto Servizio Sanità dell'Aeronautica Militare Italiana;*
- *il Dott. Luigi Moro della Direzione Generale dell'Aviazione Civile, del Ministero dei Trasporti;*
- *l'Avv. Prof. Gino Cavalli, docente presso la Facoltà di Legge dell'Università di Torino;*
- *il Professore Enrico Perracino, Primario Radiologico presso l'Ospedale della Molinette di Torino;*
- *i Delegati presso la CIVV della FAI, attualmente I.G.C., delle seguenti Nazioni: Australia, Austria, Belgio, Canada, Danimarca, Egitto, Francia, Germania Repubblica Federale, Germania Repubblica Democratica, Ungheria, Italia, Nuova Zelanda, Romania, Sud Africa, Spagna, Svezia, Svizzera, USA, Regno Unito, URSS, Jugoslavia, Grecia, Venezuela, Portogallo, Perù, Brasile.*

- 1) **LA RICERCA DELLE LEGGI CHE IN ITALIA REGOLANO LE VISITE MEDICHE PRESSO GLI ISTITUTI MEDICI LEGALI DI MILANO, ROMA E NAPOLI, DELL'A.M.I.**

La ricerca è stata effettuata per tentare di dare una risposta ad un problema di estrema serietà: oggi in Italia gli unici centri medici abilitati ad effettuare esami per l'ottenimento ed il mantenimento del brevetto di volo a vela sono gli I.M.M.LL. di Milano, Roma e Napoli, dell'Aeronautica Militare.

Per questo motivo un numero sempre crescente di piloti è obbligato a sottoporsi a viaggi e trasferte estenuanti, a perdita di giorni lavorativi, a costi elevatissimi per effettuare le visite mediche. Problema meno sentito nel passato, quando le maggiori concentrazioni di piloti erano nella zona di Roma-Rieti per il centro Italia e nella zona di Milano-Varese-Como-Bergamo per il Nord Italia. Mentre, attualmente, l'evoluzione del volo a vela e l'apertura di nuovi centri di volo in diverse zone del centro-nord hanno reso inadeguati i due soli centri di Roma e Milano.

È quindi facile capire a quali difficoltà vadano incontro i piloti che volano in Piemonte, Veneto e Toscana e nei campi di volo nascenti nel centro-sud per sottoporsi a visita medica. Problema esistente ormai da anni e sempre sottovalutato, non solo dai pubblici organismi preposti alla disciplina del volo, ma anche da quelli che dovrebbero rappresentare gli interessi della totalità dei volovelisti italiani.

Prima dell'approvazione del Decreto presidenziale del 18 novembre 1988 n. 566, che ha parzialmente modificato la normativa vigente, in base al Codice della Navigazione Aerea (art. 240 regolamento), le Leggi che regolavano la materia della visite aeronautiche in Italia erano le seguenti:

- 1) *Convenzione di Parigi del 1919, dall'allegato E della quale riportiamo: "CONDIZIONI MINIME RICHIESTE PER OTTENERE PATENTI DI PILOTA E DI UFFICIALE DI ROTTA". Cap. V - Certificati medici. Art. 3 - Ogni Stato contraente stabilirà provvisoriamente i propri metodi di esame fino a che i particolari del Regolamento ed i requisiti minimi uniformi non siano definitivamente stabiliti in una Conferenza speciale dei rappresentanti medici della Commissione internazionale di navigazione aerea.*
- 2) *Regio Decreto-Legge del 24 dicembre 1922 n. 1878. Art. 1 - Piena ed intera (sic) esecuzione è data nel Regno alla qu. annessa convenzione per il Regolamento della navigazione aerea firmata a Parigi il 13 ottobre 1919 fra l'Italia ed*

altri Stati e al relativo protocollo addizionale firmato a Parigi il 1° maggio 1920. Al Cap. III, art. 12, troviamo: Il Comandante, i piloti, i motoristi e gli altri membri del personale di bordo di ogni aeromobile devono essere provvisti delle patenti di abilitazione e licenze rilasciate o rese valide, a norma dell'allegato E, dallo Stato del quale l'aeromobile possiede la nazionalità.

3) *Regolamento per la Navigazione Aerea, R.D. 11 gennaio 1925, n. 356. Capo 2 - Requisiti psico-fisiologici per il disimpegno di mansioni speciali a bordo degli aeromobili. Art. 237: Chiunque intenda conseguire un brevetto che conferisce l'abilitazione al pilotaggio di aeromobili, o di ufficiale di rotta o chiunque intenda esercitare le funzioni di meccanico (motorista o radiotelegrafista) a bordo di aeromobili adibiti ai pubblici trasporti, deve, preventivamente ed a proprie spese, sottoporsi alle prescritte visite mediche in uno dei gabinetti psico-fisiologici del regno. Il secondo capoverso dell'Art. 239 recita: Tali visite di accertamento periodico possono essere passate da un collegio medico presso gli ospedali militari principali del regio esercito o della regia marina.*

4) *Decreto Ministeriale del 9 gennaio 1936, Art. 1 - È approvato l'unito elenco delle infermità che sono causa di inabilità al pilotaggio aereo, con la determinazione dei limiti tra idoneità ed inabilità per i caratteri psico-fisiologici. Le "Avvertenze generali" precisano, tra l'altro, che gli elenchi A, B, C, riguardano rispettivamente i piloti militari dell'Aeronautica e gli aspiranti al conseguimento del brevetto militare, gli ufficiali del Regio esercito, della Regia marina aspiranti al servizio di osservatori, le varie categorie di militari specializzati dell'Aeronautica.*

Poichè in base alle suddette Leggi non viene evidenziata alcuna obbligatorietà a recarsi presso gli II.MM.LL. militari di Milano, Roma e Napoli, ho scritto la seguente lettera a Civilavia:

"Per conto di una rivista aeronautica sto svolgendo un'indagine in ambito europeo sulle visite mediche per l'ottenimento ed il mantenimento del brevetto di volo per piloti civili. Non sono riuscito a trovare, nonostante numerose ricerche, la normativa che prescrive in Italia l'effettuazione delle visite mediche presso i centri medici militari di Milano, Roma e Napoli. Le sarò grato se potrà farmi avere detta normativa che presumo sia legata alla Legge istitutiva degli Istituti medici legali militari. Cordiali saluti. ETC"

Ed ecco la risposta pervenutami:

"Si fa riferimento alla Sua lettera del 27 ottobre u.s., per comunicare quanto segue:

— l'effettuazione delle visite mediche di accertamento iniziale e periodico presso gli Istituti Medico-Legali dell'Aeronautica Militare di Milano, Roma e Napoli per il

conseguimento ed il mantenimento in corso di validità dei brevetti di pilotaggio è prevista dagli articoli 193-bis e 237 del Regolamento per la navigazione Aerea (R.A.N.), approvato con R.D. 11 gennaio 1925 n. 356;

— sta per essere pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il D.P.R. che approva il nuovo regolamento in materia di licenze, attestati ed abilitazioni, quale previsto dall'art. 3 della Legge n. 213/1983.

In tale provvedimento sono contenute le nuove disposizioni in materia ed è previsto che le suddette visite potranno essere effettuate, oltre che presso i summenzionati Istituti, anche presso altri idonei organismi sanitari, individuati di concerto tra questa Amministrazione ed il Ministero della Sanità.

Distinti saluti. Dott. Luigi Moro".

Il testo della Legge citata, così come approvato all'origine, non riporta l'Art. 193-bis ma solo l'Art. 193 che dice testualmente: "Nessuno può gestire una scuola di pilotaggio aereo, se non sia stato autorizzato dal commissariato per l'aeronautica, il quale può concedere l'autorizzazione solo quando, esaminate tutte le condizioni tecniche e di fatto, nelle quali la scuola dovrà svolgersi, queste risulteranno tali da garantire il perfetto funzionamento della scuola stessa." e l'Art. 237 che dice: "Chiunque intenda conseguire un brevetto che conferisca l'abilitazione al pilotaggio di aeromobili, o di ufficiale di rotta e chiunque intenda esercitare le funzioni di meccanico (motorista o radio telegrafista) a bordo di aeromobili adibiti ai pubblici trasporti, deve, preventivamente ed a proprie spese, sottoporsi alle prescritte visite mediche in uno dei gabinetti psico-fisiologici del regno. La modalità per tali visite sono fissate negli articoli seguenti."

Dai suddetti articoli non risulta alcuna obbligatorietà a sottoporsi a visita medica presso gli II.MM.LL. militari, anzi l'articolo 242 dello stesso Regolamento recita: "Le visite sanitarie, sia presso un gabinetto psico-fisiologico, sia presso un ospedale militare principale del regio esercito o della regia marina, hanno luogo dietro il pagamento di un corrispettivo che è annualmente fissato, per entrambi i casi, dal commissariato per l'aeronautica, d'accordo con i ministri interessati. Nelle visite periodiche, le autorità sanitarie incaricate devono far risultare l'esito della visita in apposita annotazione sulla tessera di brevetto e sul libretto di volo." Concludo qui la prima sezione della ricerca effettuata, commenti e considerazioni in proposito sono rimandati alla fine dell'intera indagine.

2) CONSIDERAZIONI SUGLI ESAMI SCHERMOGRAFICI

Un preciso indirizzo della medicina mondiale è quello della maggior possibile riduzione di accertamenti diagnostici

comportanti l'uso di radiazioni ionizzanti, limitandone l'uso ai casi di assoluta necessità o sostituendoli con nuove recenti tecniche diagnostiche quali ultrasuoni, risonanza magnetica nucleare, ecografia, ecc.

In Italia, invece, per l'ottenimento ed il mantenimento di un brevetto di volo a vela viene reso obbligatorio un esame schermografico ogni due anni sino a 40 anni di età, ed ogni anno oltre i 40. Quindi in Italia un giovane volovelista che vuol continuare a volare viene sottoposto ad un numero molto elevato nel tempo, è facile comprendere la pericolosità di un accumulo di lunga durata il che può comportare possibili rischi di cancro radiogenetico. È anche molto importante il sesso della persona, poichè donne sotto i quarant'anni corrono un rischio di cancro radiogenetico circa doppio, rispetto ad un uomo della stessa età, a causa dell'alta sensibilità del seno. Lo scopo dichiarato dell'esame schermografico richiesto dall'Istituto Medico Legale di Milano è quello di accertare eventuali problemi polmonari e di rilevare l'ombra cardiaca. Come già prima ricordato e come confermatomi dal Prof. Enrico Perracino, Primario Radiologico presso l'Ospedale Molinette di Torino, esistono oggi sistemi diagnostici alternativi che ottengono lo stesso scopo senza sottoporre l'individuo a radiazioni ionizzanti.

Poichè, nonostante le proteste di molti piloti, tale esame è detto obbligatorio, ho effettuato un ampio controllo delle leggi in proposito, riportate anche nella prima parte di questa indagine, ed in nessuna di dette leggi ho rilevato tale obbligatorietà. Ho quindi scritto la seguente lettera al Direttore dell'Istituto "A. Mosso" di Milano:

"Gentile Direttore, sto svolgendo per conto di una rivista aeronautica italiana un'indagine comparativa in ambito europeo sulle visite mediche richieste per ottenere e mantenere un brevetto civile di volo. Le sarò grato se potrà informarmi sugli argomenti sotto riportati ai quali non ho potuto trovare risposta nelle Leggi che attualmente regolano le visite mediche fiscali aeronautiche in Italia, rilevate dal Codice di Navigazione Aerea e che qui di seguito ricordo:

- allegato E alla Convenzione di Parigi del 13 ottobre 1919 "Condizioni minime richieste per ottenere patenti di pilota e di ufficiale di rotta";
- Regio Decreto-Legge 24 dicembre 1922 n. 1878 relativo alla esecuzione della Convenzione e Regolamento della Navigazione Aerea;
- Regio Decreto 11 gennaio 1925 n. 356: approvazione del Regolamento per la Navigazione Aerea;
- Decreto Ministeriale 9 gennaio 1936 XIV: elenco delle imperfezioni e delle infermità che sono causa di inabilità al pilotaggio aereo.

1° ARGOMENTO: obbligatorietà di sottoporsi ad esami schermografici periodici: poichè tale

obbligatorietà non risulterebbe da nessuna delle Leggi succitate, La prego informarmi se la stessa è frutto:

- A) di un accordo tra il Ministero dei Trasporti ed il Ministero dell'Aviazione Civile;
- B) di un accordo tra il Ministero dei Trasporti e l'Aviazione Militare;
- C) di una circolare ministeriale;
- D) di un regolamento interno degli Istituti Medici Militari.

2° ARGOMENTO: finalizzazione dell'esame schermografico: nelle Leggi succitate non sono riuscito a trovare una relazione diagnostica riguardante l'esame schermografico.

La ringrazio sentitamente per la Sua attenzione al mio problema e La saluto cordialmente.
ETC"

Il Direttore dell'Istituto di Milano ha trasmesso per competenza la mia lettera all'Ispettorato Logistico dell'A.M. 5° Reparto, Servizio Sanità, dal quale ho avuto la seguente risposta:

"In merito a quanto da Ella richiesto con lettera a riferimento, si rappresenta che l'opportunità di sottoporre il personale aeronavigante ad esame schermografico, in occasione delle previste visite mediche c/o i nostri II.MM.LL., è sancita, oltre che dal buon senso clinico e dalla necessità di poter disporre di idonei strumenti di giudizio medico-legale, dall'annesso 1 della normativa ICAO attualmente in vigore. Il Capo del 5° Reparto, Magg. Gen. Med. CSA Arturo Cappannini."

Perplesso e preoccupato da tale risposta sono andato alla ricerca dell'Annesso 1 della normativa ICAO ed ho trovato che al punto 6.2.1.4.5. parla di una "raccomandazione" per una eventuale indagine radiografica, ma in nessun punto si fa il minimo accenno alla "obbligatorietà" di tale esame. Occorre inoltre tener presente che il testo originale di tale normativa è stato steso oltre trent'anni fa e dall'epoca è rimasto invariato. È stato quindi definito in un'epoca in cui la medicina mondiale era ben lontana dal conoscere, con ampia documentazione statistica, il danno delle radiazioni ionizzanti sul corpo umano a tempo medio-lungo.

Vorrei ancora ricordare che il risultato della indagine mondiale sulle visite mediche aeronautiche per il volo a vela evidenzia in modo inequivocabile che gli esami schermografici sono stati aboliti in gran parte delle nazioni e chi ancora li mantiene lo fa con cadenze lunghe. Non si può pertanto comprendere come tale esame sia considerato obbligatorio in Italia e non in tante altre nazioni, che pur aderiscono alla normativa ICAO. Noi, volovelisti italiani, possiamo ragionevolmente domandarci se il rischio "schermografia" non è per caso superiore al rischio "volo"!

Ritengo questo argomento di primaria importanza ed auspico che le Autorità preposte valutino con molta attenzione le nuove realtà diagnostiche già utilizzate a livello mondiale, abbandonando procedure obsolete e pericolose.

In caso contrario un'azione di vivissima protesta dovrà essere promossa dalla nostra rivista, ricordando che illustri personalità mediche, alle quali ho sottoposto questa incredibile realtà, hanno senza mezzi termini parlato di possibilità di denuncia, comunicandomi anche i nomi degli avvocati specializzati in tali procedure.

3) ANALISI DELLA SITUAZIONE IN CAMPO INTERNAZIONALE

La nostra rivista VOLO A VELA ha promosso un'indagine, presso tutte le nazioni praticanti il volo a vela, inviando a tutti i componenti la Commissione Internazionale di Volo a Vela della FAI un questionario per conoscere la situazione circa le caratteristiche delle visite mediche alle quali occorre sottoporsi per ottenere e mantenere il brevetto di volo a vela. Il tutto con il dichiarato intento di alleggerire la pesante situazione nazionale e nel contempo individuare le basi per giungere ad un'unica normativa europea e possibilmente anche mondiale. L'indagine ha avuto un buon successo in quanto, delle 30 nazioni nelle quali si effettua attività volovelistica, ben 25 hanno risposto al questionario. Riteniamo quindi che le risposte qui riassunte possono essere di aiuto ed indirizzo ai Delegati FAI, quando vorranno prendere in esame la parte "medica" relativa al rilascio dei brevetti di volo. Ecco qui di seguito le risposte al questionario:

Domanda n. 1:

NEL VOSTRO PAESE UNA VISITA MEDICA È OBBLIGATORIA PER OTTENERE IL BREVETTO DI VOLO A VELA?

- rispondono SI: Belgio, Canada, Danimarca, Egitto, Germania DDR, Germania RF, Ungheria, Nuova Zelanda, Sud Africa, Spagna, Svezia, Portogallo, Perù, Brasile, URSS, Jugoslavia, Grecia, Venezuela, Svizzera, Austria, Francia, Italia.
- rispondono NO: Australia (dal settembre 1989 è sufficiente una dichiarazione di godere buona salute), Romania (un esame medico solo prima del primo volo solista), Inghilterra e Stati Uniti (è sufficiente una dichiarazione di godere buona salute).

Domanda n. 2-A:

NEL VOSTRO PAESE UNA VISITA MEDICA È OBBLIGATORIA PER MANTENERE IL BREVETTO DI VOLO A VELA?

(risposte analoghe alle precedenti)

Domanda n. 2-B:

OGNI QUANTI ANNI BISOGNA SOTTOPORSI ALL'ESAME MEDICO?

Risposte:

- | | | | |
|---------------------|------------------|--|------------------|
| 1) Qualsiasi età: | ogni anno | Sud Africa, Perù, URSS | |
| 2) Qualsiasi età: | ogni 2 anni | Egitto, Germania RF, Jugoslavia | |
| 3) Qualsiasi età: | ogni 5 anni | Canada | |
| 4) da 16 a 40 anni: | ogni 2 anni | Danimarca, Francia, Germania DDR, Svezia, Portogallo, Grecia, Italia | |
| | oltre 40 anni: | ogni anno | |
| 5) da 16 a 50 anni: | ogni 2 anni | | |
| | oltre 50 anni: | ogni anno | Belgio e Austria |
| 6) da 18 a 40 anni: | ogni 2 anni | | |
| | da 40 a 65 anni: | ogni anno | |
| | oltre 65 anni: | ogni 6 mesi | Brasile |

Domanda n. 3:

SE LA VISITA È OBBLIGATORIA LE AUTORITÀ MEDICHE AUTORIZZATE SONO:

Autorità civili:

- dottore di famiglia: Romania, Sud Africa, Svezia e Danimarca, solo per il rinnovo del brevetto;
 - dottore in medicina aeronautica: Romania, URSS, Svezia, Belgio, Canada, Danimarca, Francia, Germania RF e DDR, Spagna, Svezia, Jugoslavia, Venezuela, Austria e Svizzera;
 - centro medico ospedaliero: URSS, Svezia, Egitto, Ungheria.
- Autorità militari:
- Grecia (unico centro nazionale);
 - Italia (II.MM.LL. militari di Milano, Roma e Napoli);
 - Perù (Hospital Central de Aeronautica);
 - Ungheria (Aeronautical Health Institute, Budapest).

Domanda n. 4:

LE AUTORITÀ MEDICHE ABILITATE DOVE SONO PRESENTI?

- in ogni città di una certa importanza: Canada, Francia, Germania RF, Sud Africa, Svezia, URSS, Austria;
- in uno o più centri regionali: Belgio, Germania DDR, Romania, Spagna, Jugoslavia, Svizzera;
- in uno o più centri nazionali: Brasile, Venezuela, Italia, Egitto, Portogallo, Perù, Grecia.

Domanda n. 5:

QUALI DEI SEGUENTI ESAMI È OBBLIGATORIO PER OTTENERE IL BREVETTO DI VOLO A VELA?

	per ottenerlo	per rinnovarlo
— vista	19 sì 6 no	17 sì 8 no
— otorinolaringoiatria	16 sì 9 no	14 sì 11 no
— radiografia toracica	10 sì 15 no	9 sì 16 no
— elettrocardiogramma	12 sì 13 no	12 sì 13 no
— analisi urine	19 sì 6 no	17 sì 8 no
— somatica generale	19 sì 6 no	17 sì 8 no

Qualche commento sui risultati che emergono dal questionario:

- alcuni dei principali paesi volovelistici hanno totalmente eliminato le visite mediche, liberalizzando le procedure e responsabilizzando il pilota, che a volte è chiamato a firmare una dichiarazione di buona salute nonché l'impegno a sottoporsi a visita medica attitudinale dopo malattia grave; questa tendenza viene seguita in maniera totale o parziale da Stati Uniti, Inghilterra, Svizzera, Australia, Nuova Zelanda e Romania; negli Stati Uniti alcuni Clubs richiedono che la dichiarazione di buona salute firmata dal pilota faccia parte dei documenti di volo;
- la periodicità è molto variabile da paese a paese, vi sono paesi che non fanno alcuna distinzione di età ed altri che variano la periodicità in funzione dell'età; emerge la tendenza alla effettuazione delle visite mediche da parte di medici civili abilitati in medicina aeronautica;

- nella quasi totalità le autorità mediche alle quali vengono demandati gli esami di accertamento sono civili, o possono comunque essere autorità sia civili che militari; le uniche eccezioni sono rappresentate da Italia, Grecia, Perù ed Ungheria, dove gli esami vengono demandati solo ad autorità militari;
- tra gli esami obbligatori per ottenere o rinnovare il brevetto, tre sono richiesti dalla quasi totalità delle nazioni che richiedono la visita medica: vista, analisi delle urine, somatica generale; l'esame meno richiesto è la schermografia, l'accertata pericolosità ed il chiaro indirizzo della medicina mondiale, inducono molte nazioni a sostituire questo tipo di accertamento con altri esami a basso rischio.

CONSIDERAZIONI FINALI

Per ottenere e rinnovare il brevetto di volo a vela siamo stati "obbligati" a recarci presso gli Istituti Medici Legali dell'Aeronautica Militare di Milano, Roma e Napoli, senza che alcuna legge sancisse o avesse mai sancito tale obbligo.

Chiaramente premesso che nulla si vuol togliere alla serietà e professionalità dei suddetti Istituti, dobbiamo osservare che, se non si vuole aumentare il già notevole distacco dalle nazioni a volo a vela avanzato, è indispensabile adeguare l'attuale sistema agli standard in atto nei paesi europei.

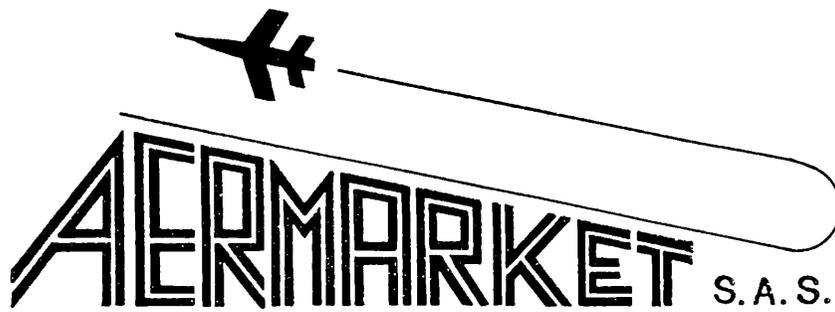
Il recente D.P.R. 566 riguardo alle visite mediche dice che possono essere effettuate anche "presso altri qualificati organi sanitari, autorizzati dal Ministro della sanità, di concerto con il Ministro dei Trasporti, sentito il Ministro della Difesa". Al momento non risulta che autorizzazioni in tal senso siano state concesse, ma ci corre anche l'obbligo di

dire che non ci risulta che autorizzazioni in tal senso siano state richieste. A scanso di equivoci precisiamo: non ci risulta che l'Aero Club d'Italia abbia fatto qualcosa in proposito.

Chiudiamo ribadendo ancora una volta le preoccupazioni derivanti dagli esami schermografici: i volovelisti italiani, ma non solo loro, devono subire un esame schermografico ogni due anni sino a 40 anni di età ed uno ogni anno dopo i 40 anni!

La medicina mondiale (e noi interessati) respingiamo l'abuso di esami diagnostici comportanti radiazioni ionizzanti e chiediamo che gli stessi siano limitati ai casi di assoluta necessità.

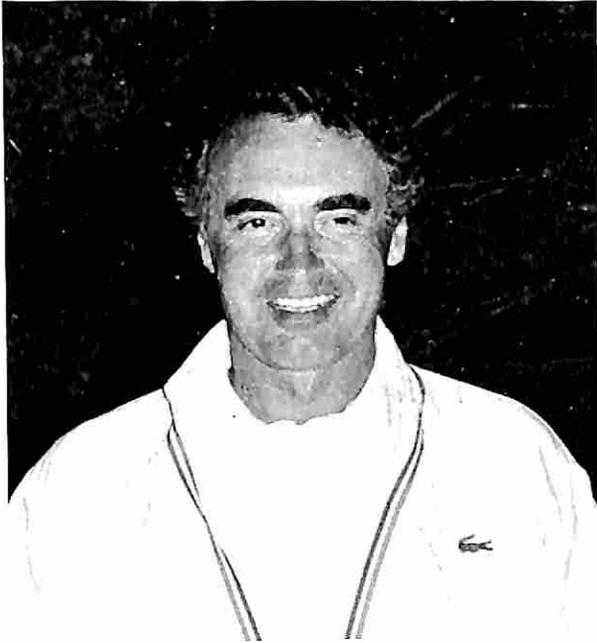
Commenti, precisazioni e critiche, in merito a questa indagine, sono gradite e sollecitate in quanto permettono un ulteriore ampliamento dell'informazione in materia.



IN ANTEPRIMA: ora disponibili anche in Italia i prestigiosi alianti polacchi della "PZL" importati e distribuiti da **AERMARKET**.

<p>SZD 51-1 JUNIOR apertura 15 m monoposto da addestramento e performance</p>	<p>Efficienza 35</p>
<p>SZD 48-3 JANTAR apertura 15 m Standard da performance, peso max. kg. 540</p>	<p>Efficienza 40</p>
<p>SZD 50-3 PUCHACZ apertura 16,67 m l'ideale biposto scuola</p>	<p>Efficienza 30</p>
<p>I modelli sopra elencati vengono consegnati al Cliente equipaggiati di:</p> <p>Strumentazione completa (escluso apparato radio) Due ganci di traino - cassetta attrezzi - kit di primo soccorso - cuscini set completo di copertine - lucidatura da gara - tail dolly - anticollisione marche civili - numero di gara</p>	
<p>AERMARKET</p> <p>sede amministrativa: Piazza M. D'Azeglio, 9 15100 ALESSANDRIA Tel. 0131/65260 - Fax 444597</p> <p>base operativa: Aeroporto di Biella Via Monte Mucrone 13060 VERGNASCO/CERRIORE (VC) Tel. 015/671743</p>	

PARLIAMONE CON:



MARCO GAVAZZI

- * 5 volte campione d'Italia
- * 6 partecipazioni ai campionati del mondo (miglior piazzamento: 5° in classe libera a Benalla, Australia)
- * 3 records nazionali di velocità; più uno di distanza non omologato (triangolo FAI Km 860)... per perdita dei negativi da parte del commissario!
- * testa di serie nel 1987 e 1988
- * diploma Paul Tissandier per meriti sportivi
- * già Direttore della Scuola a Calcinate del Pesce
- * già Presidente dell'Aero Club Centrale di Rieti

Pensi che sia ormai necessario fare pressioni per rendere più autonomo il Volo a Vela, staccandolo dall'Aero Club d'Italia e fondando una nuova federazione che dipenda direttamente dal CONI?

— *Mah, a dire il vero credo di essere stato il primo a lanciare questa idea in occasione di una tavola rotonda organizzata dalla rivista "Volare" qualche anno fa. In fondo il volo a vela ha una sola anima, quella "sportiva", a differenza delle diverse anime che convivono in seno all'Aero Club d'Italia. E sarebbe quindi naturale che dipendesse direttamente dal CONI, che è l'ente preposto a tutti gli sport in Italia. Inoltre, per gestire i contributi che il volo a vela riceve*

sarebbero sufficienti un organo elettivo sul genere dell'attuale commissione di specialità (che non costa), il suo presidente (cui è riconosciuto il solo rimborso spese), una giovane ed efficiente segretaria che sappia usare gli ammenicoli moderni (videoscrittura, fax, personal computer, ecc.) e che parli le lingue; ed, infine, un paio di "benevoles" alle dipendenze del presidente.

Tuttavia ti devo subito dire che l'idea da me lanciata in quell'occasione aveva solo l'intenzione di dare uno scrollone ad un certo immobilismo esistente all'epoca in ordine ad alcune decisioni che il Volo a Vela italiano attendeva dall'Aero Club d'Italia. Ma in realtà ti confesso di ritenere questa soluzione utopica, antistorica e, in fin dei conti, anche ingenerosa.

L'Aero Club d'Italia è un ente autorizzato per legge a sovrintendere a tutti gli sport dell'aria. Ed è quindi impensabile che il nostro Parlamento si preoccupi di cambiare la legge per consentire che una specialità si trasformi in federazione. Inoltre, occupando il volo a vela una parte del cielo, chi e con quale autorità si preoccuperebbe di far fronte ai tradizionali problemi che ogni giorno sorgono col RAI, col RAN e con Civilavia? No, la soluzione sta proprio nel cercare di migliorare e rendere più efficiente l'Aero Club d'Italia inviando nel consiglio federale i nostri uomini migliori, che non si limitino a proporre delibere di carattere corporativo ma che si sentano invece investiti del dovere di perseguire gli interessi generali dell'ente di cui sono amministratori. E solo in questo modo che il volo a vela può "far carriera" e ottenere più voce in capitolo. E non per avere soltanto più contributi, ma per correggere inefficienze e lungaggini che rendono farraginoso la gestione di tutte le specialità.

Di tutte le disfunzioni di cui parliamo in ogni numero della rivista a quali ti riferisci in particolare?

— *Ce ne sono tante, di carattere gestionale soprattutto, ma anche istituzionale. Per le seconde riprenderei il discorso della modifica dello statuto tipo, almeno per quello previsto per gli Aero Club Centrali. I quali, come tutti gli Aero Club, sono tenuti all'approvazione dei bilanci preventivi entro l'ottobre di ogni anno. Guarda caso questa data è la stessa in cui l'Aero Club d'Italia deve presentare in assemblea il proprio bilancio preventivo, in cui sono inseriti i contributi proposti per gli Aero Club Centrali. Cioè questi ultimi sono costretti ad approvare nelle proprie assemblee dei conti basati su delle speranze e non su delle certezze. La qual cosa comporta per i presidenti delle responsabilità oggettivamente antipatiche.*

Inoltre farei partecipare alle assemblee degli Aero Club Centrali i presidenti o — al massimo — delle delegazioni degli Aero Club di Volo a Vela (e di quelli con le sezioni di volo a vela), poichè è ridicolo pensare che i

singoli piloti e "praticanti" sparsi in tutta Italia siano in grado di contribuire ai reali interessi di un Aero Club Centrale.

Per le prime, invece, renderei più agile l'accesso dei dati esistenti presso l'Aero Club d'Italia ed il disbrigo delle pratiche.

Esistono in Italia alcune reti telematiche, che si possono utilizzare a basso costo, attraverso le quali si può colloquiare tra personal computer (anche questi di basso costo) ovunque uno si trovi, purchè si sia dotati di un aggeggio — chiamato modem — che si può trovare anche a 600.000 lire.

Ogni aeroclub potrebbe utilizzare questo sistema per inviare e ricevere posta, comunicazioni varie, stralci volo e situazioni contabili. Potrebbe venire a conoscenza che lo Janus di Padova è disponibile all'affitto per il mese di aprile, e che la licenza FAI del socio xy (che non si trova più) ha il numero 294. Potrebbe sapere chi è l'istruttore di stage a Rieti nella settimana dal 24 al 30 giugno e quanti posti liberi vi sono ancora...

Ho capito, ho capito. Ma tu pensi che l'Aero Club d'Italia sia in grado di organizzare una simile diavoleria?

— L'Aero Club d'Italia, no. Ma un uomo solo, sì.

E parliamo dell'Aero Club Centrale. Tu sei stato presidente dal 1980 al 1984, e quindi uno sei più titolati per darne un giudizio.

— L'Aero Club Centrale è amministrato egregiamente da Piero Pugnetti, e i risultati li vedono tutti e si toccano con mano. Ma purtroppo Piero ha lo svantaggio di essere un uomo intelligente e ha colto con prontezza quale doveva essere il "sistema" per ottenere quello che voleva.

A cosa vuoi alludere?

— Beh, Piero ottiene tutto ciò che vuole perchè è dotato di un'invidiabile diplomazia e di una profonda conoscenza sia delle situazioni che dell'animo umano. Ultimamente, in sede di consiglio federale dell'Aero Club d'Italia, è stata avanzata da qualcuno una proposta tendente a legare il quantum dei contributi all'Aero Club Centrale ai risultati da quest'ultimo raggiunti annualmente (numero voli di performance, numero voli d'insegna, numero gare organizzate, stages, corsi istruttori, ecc.). L'occasione non è stata colta al balzo dal nostro rappresentante federale e da Piero poichè — penso io — il feeling che si è venuto a creare tra Piero ed il presidente Testa è sufficiente ad ottenere i contributi senza passare attraverso questi efficientismi.

Questa non vuole essere una critica al modo di operare di Piero, perchè poi non è detto che l'efficientismo sia

migliore della diplomazia. Mi limito a osservare però che quando ero presidente di Rieti avevo quella volta avanzato io un'identica proposta all'Aero Club d'Italia (per iscritto), che l'aveva rifiutata...

E saresti favorevole a consentire che l'Aero Club Centrale riprenda i corsi per il conseguimento del brevetto?

— Quando avevo 16 anni il mio papà e la mia mamma mi mandarono a Rieti a fare il brevetto di volo a vela. Vi passai quindici giorni. Mi diedero vitto, alloggio, Angelo Zoli, Plinio Rovesti e il brevetto per 20.000 lire tutto compreso (e dovevano essere poche anche allora). Qui a Calcinate vedo allievi di tutte le età frustrati, che pietiscono un volo che arriva dopo ore di "linea" e che passano tre notti la settimana sulle autostrade vicine per venire a seguire i corsi teorici. Perchè non organizzare una scuola centrale come allora?

L'Aero Club Centrale lo lascerei stare, perchè il suo compito è quello di formare dei piloti da competizione, degli azzurri. Altrimenti addio contributi del CONI. Ma l'Aero Club della Sabina, o quello di Bolzano, o quello di Novi Ligure potrebbero essere scelti come unica scuola centralizzata d'Italia, verso la quale la gente che si presenta nei diversi aeroclub venga dirottata e dove — dopo quindici giorni — i "neo decollati" vengano sottoposti agli esami delle commissioni provenienti da Roma.

Sarebbe sufficiente un accordo quadro (o una convenzione) tra i singoli aeroclub e l'aeroclub prescelto, senza contributi di sorta.

Parliamo ora dello sviluppo del volo a vela nel nostro Paese. Qual'è la tua ricetta?

— la mia ricetta parte dal campo sotto casa. Leggo che la Regione Lazio e la Regione Lombardia hanno con lungimiranza deliberato dei contributi a favore dello sviluppo delle attività di volo dei rispettivi territori. Ciò vuol dire che il clima è adatto per far fiorire nuovi fiori nelle località vicine agli aeroclub più organizzati. Se si unissero i programmi della commissione di specialità con i gestori di questi contributi regionali si potrebbe considerare — ad esempio — l'opportunità di regalare ai comuni o ad altre istituzioni da individuare (in Francia sono le camere di commercio locali) un verricello e un vecchio biposto laddove esista un campo adatto allo scopo.

Nel territorio che frequento mi vengono in mente l'aviosuperficie di Ivrea, quella di Domodossola, il campo Mascioni, l'aviosuperficie di Barzanò Brianza, la pista di Caiolo.

La prima volta che, dal bar vicino, un ragazzino vedesse

il decollo silenzioso di un aliante alla periferia del suo paese, come minimo prenderebbe su il motorino e andrebbe a dare un'occhiata. Un paio di voli a 18.000 lire e poi... via alla scuola centralizzata di cui parlavamo prima. Tornerebbe a casa pilota, e poi qualcosa dovrebbe pur succedere...

E la world class?

— La world class mi rende confuso e, sinceramente, non ti saprei dire se darà un nuovo impulso al nostro sport. Vedi, il mio Discus l'ho pagato nell'85 56 milioni (carrello, strumenti e IVA compresi). Ora tutti sanno che la classe standard era stata voluta dalla FAI con il preciso scopo di abbattere drasticamente il costo degli alianti. Forse fu così all'inizio, finché Klaus Holigauss... Mi domando: se costruissero un aliante tipo world class da 25 milioni tutto compreso e poi un Klaus Holigauss qualsiasi ne sviluppasse uno (magari disegnato e testato dall'Akaflieg di Braunschweig) che si mettesse a vincere tutte le gare ma che costasse 56 milioni...

Ho capito, ma non pensi che sarebbe comunque un nuovo e utile stimolo per i progettisti e i produttori, obbligati alla ricerca di nuove soluzioni e di nuovi materiali?

— Senz'altro. Anzi, da questo punto di vista è probabile che nuovi costruttori — finora sconosciuti — potrebbero venire alla ribalta alla pari con i vecchi.

Parliamo delle gare. Tu hai l'animo da "velocista" e quindi so già come la pensi in merito. Ma non ritieni che l'attuale formula mortifichi la creatività e le facoltà di scelta del pilota e che le gare finiscono per essere sempre "la stessa cosa"?

— Caro Renzo, anch'io so come la pensi tu in merito. Ma, vedi, comunque tu voglia girare la frittata rimarrà sempre la velocità l'unico valido fattore per giudicare se un pilota è più bravo di un altro. Qualsiasi sia la formula o il tipo di gara. A volte rifletto sul fatto — ma penso che il pensiero sia venuto a tutti i piloti da gara — che se quel giorno in cui Wherner Grosse partiva da Alice Spring con l'H 25 per i suoi leggendari records di distanza e di velocità, fosse decollato nello stesso istante e con uno stesso aliante anche Ingo Renner, dubito che Grosse sarebbe rientrato la sera con il record in tasca. Similmente penso che se Grosse avesse partecipato ai quattro campionati del mondo in cui Ingo ha vinto, nulla sarebbe cambiato. E allora, chi secondo te è più "bravo"?

Tutti e due

— Già, forse hai ragione. Ma guarda che l'intervistato sono io!

Comunque sono convinto che la formula attuale sia la migliore per classificare i piloti. Tutti coloro che si lamentano e dicono che i circuiti sono "una noia" in realtà hanno dei problemi per classificarsi, o comunque evitano di ricordare che lo stesso percorso fatto 20 volte è 20 volte diverso.

Altro discorso è invece quello di venire incontro alle esigenze dei piloti che non si sentono a loro agio nelle competizioni di velocità. E a queste esigenze trovo che il Campionato Italiano di Distanza risponda in modo perfetto. Infatti privilegia i piloti più "artisti", o quelli più "pazienti" (che si tengono preparati per la giornata veramente buona), o quelli più "romantici" (cui piace andare a zozzo per le Alpi e scoprire nuove strade). Gioacchino von Kalkreuth sarebbe stato il campione del CID, e Gioacchino era un pilota con un carisma, un prestigio e uno charme molto superiori al miglior pilota da gara nostrano. Voglio dire che ognuno è come è e il volo a vela ha intelligentemente sviluppato formule che van bene per tutti, ma... se proprio vuoi sapere chi è il pilota più bravo, allora hai un solo elemento per poter giudicare: la velocità. Tutt'al più ne puoi considerare un altro ancora: la costanza dei risultati nelle prove di velocità!

E dell'algoritmo cosa mi dici?

— L'algoritmo funziona bene, ed è anche applicato con intelligenza dalla Commissione di Specialità. E pensare a tutti i commenti salaci che si sentivano in giro all'epoca della sua invenzione...

A questo proposito, parliamo un po' di te. Mi sembra che quest'anno hai fatto una scivolata in classifica nazionale. Come mai?

— Mah, forse perché ho semplicemente perso un po' ovunque. Tutto qui.

E non hai voglia di rimontare?

— Sì, ma scegliendomi le gare divertenti e non quelle dove "mi converrebbe" andare (per questioni di algoritmo) e dove potrei rischiare settimane di pioggia.

E quali sono le gare "divertenti" in previsione per quest'anno?

— mi piacerebbe partecipare ai campionati italiani di Calcinate, ovviamente, e alla Coppa Internazionale del Mediterraneo a Rieti. Poi parteciperò al masters Championship, che è una gara su inviti organizzata dai nostri amici sudafricani a cavallo tra ottobre e novembre, a Sun City. E il nome e il dépliant che mi hanno mandato sono promettenti.

Allora tanti auguri.

Grazie.

UN AEROCLUB DEL TEXAS

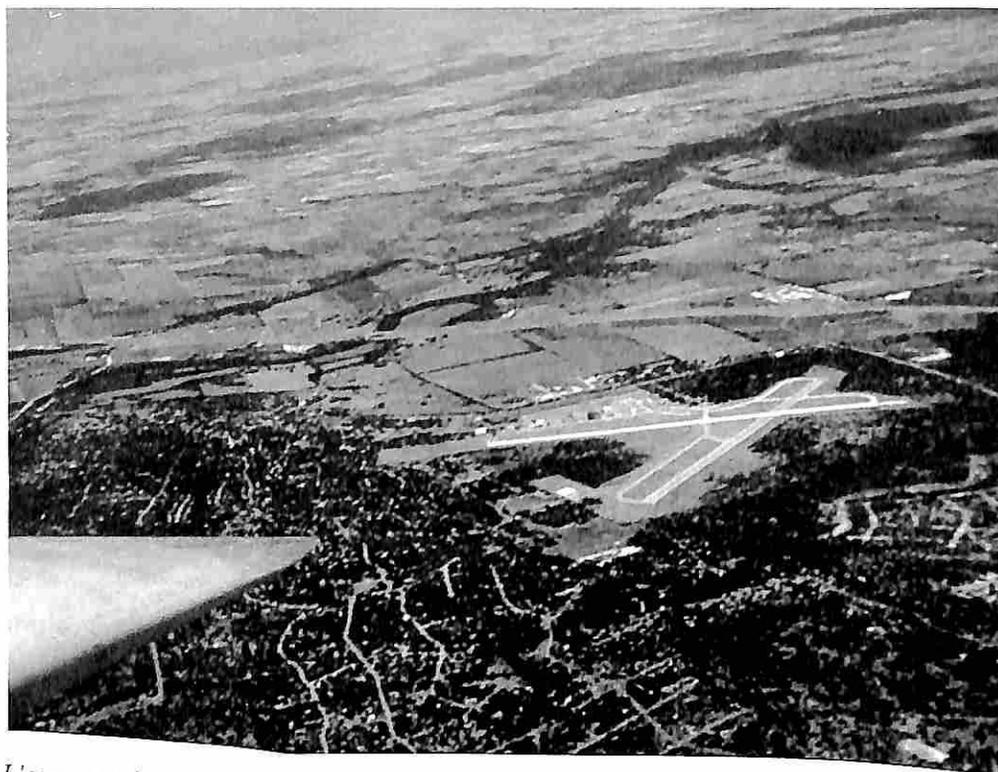
di SERGIO COLACEVICH

Ho abitato per quattro anni ad Austin, in Texas. Austin non è la più grande città del Texas, con i suoi 500.000 abitanti viene dopo Huston, Dallas e San Antonio, ma è la capitale. Durante questo periodo sono entrato a far parte del locale Aeroclub, e l'ho lasciato per venire qui a Sacramento, in California, dove abito adesso.

Quando sono arrivato in Texas, mi aspettavo di trovare delle condizioni favolose, pensando a Hobbs, che è appena di là dal confine, a Odessa, da cui è partito il primo volo di 1000 km, e in genere ai racconti e resoconti di voli fatti in Texas. Ma non è dappertutto così: il Texas è grande, è lungo come l'Italia e largo altrettanto. Le condizioni favolose sono a Ovest, nella zona desertica e semidesertica, a 250 km da qui. Questa è la zona vegetata, calda e arida ma con parecchi temporali che scaturiscono dall'aria umida che dal Golfo del Messico penetra l'interno su su fino al Canada. Quando volavo a Borgo San Lorenzo, l'aria buona per volare veniva da Ovest. Qui invece viene da Sud.

Le ascendenze medie sono attorno ai 2, 3 m/s. con punte fino a 4 m/s, eccezionalmente (una volta sola mi è capitato) fino a 5 m/s. Ma queste condizioni valgono per un paio di mesi, da luglio ad agosto. Per il resto del tempo bisogna accontentarsi di 1, 2 m/s, e anche se l'attività di volo viene svolta tutto l'anno, non si parla di allontanarsi dal campo se non in un periodo di circa sei mesi, che va da maggio a ottobre, con brutto tempo in giugno perchè piove spesso. Insomma la situazione somiglia a quella che abbiamo in Toscana, con la differenza che qui talvolta ci scappano tre o quattro ore di volo in termica anche sotto Natale.

Il vento è da considerare, perchè in queste pianure il vento tira sempre e



L'aeroporto di Georgetown. L'ala punta verso l'inizio pista da cui si decolla normalmente con i venti da Sud. Un po' indietro si vede l'autostrada. L'attività adesso viene svolta a Briggs.

va da un 15-25 km/h a terra a 30-40 km/h e passa in quota. In effetti nelle giornate di deboli ascendenze il problema non è di restare su, ma di restare sul campo. Specialmente con i mezzi più usati qui, che sono gli Schweizer, con efficienza 22. Io stesso ho dovuto volare con questi mezzi per parecchio tempo, fino a che sono riuscito a mettere le mani su un SHK-1 Austria, un 17 m di legno e tela, coda a "V", 39 di efficienza, che ho acquistato insieme a un altro membro dell'Aeroclub. Ci ho fatto dei bellissimi voli, ma di questo parlerò un'altra volta. Oggi vorrei parlare della gente di qui, dell'ambiente americano e texano in particolare. L'Aeroclub locale si chiama "Fault Line Flyers" (Aviatori della Linea di Faglia). Ha sede in Austin ed è stato fondato nel 1970. Il nome viene da una linea di faglia che passa attraverso la regione. L'attività veniva svolta a Georgetown, una cittadina a 45 km a

Nord di Austin.

L'anno scorso il Club ha comprato un pezzo di terra e si è fatto la sua aerosuperficie a Briggs, 75 km a Nord di Austin.

Agli americani la burocrazia non piace e quindi la riducono al minimo. Ecco quindi che sugli alianti la radio non è obbligatoria. Il paracadute non è obbligatoria. La visita medica annuale non è obbligatoria per i piloti di aliante, il pilota si assume la responsabilità di giudicare se le proprie condizioni di salute sono sufficientemente buone da permettergli di volare. Non c'è da riempire a fine anno il "prospetto riepilogativo dell'attività di volo", né il farsi timbrare il libretto di volo, né si paga alcuna tassa a nessun titolo.

Vi è una sola formalità: ogni due anni, un colloquio con un istruttore, seguito da un volo, sempre con l'istruttore. È una rinfrescata, non un esame: l'istruttore pone delle domande, ma se

non conosci la risposta, te la dice lui. Nel nostro Aeroclub abbiamo sei istruttori, e a parte questa rinfrescata biennale, "fatta in casa", **non vi sono assolutamente altri contatti con l'apparato burocratico.** Essere istruttori di volo a vela non è una cosa ardua come in Italia, per esempio non c'è neanche bisogno di avere il brevetto di volo a motore.

Per l'aliante, vi è l'ispezione annuale o alle 100 ore, come da noi, ma nessuna tassa. Il costo dell'ispezione varia dai 50 ai 100 dollari (da 65 a 130.000 lire).

L'Aeroclub è composto da una sessantina di soci, ma sono due le persone che influenzano profondamente il Club, per antichità di appartenenza, per assiduità, per competenza, per il tempo che spendono per il Club.

Sono Floyd Bates e Eddie Ross. Floyd ha circa 65 anni, ora è in pensione, qualche anno fa si è costruito un aliante di legno e tela (un "Duster"), vola con un ASW 20 che ha acquistato in comune con Eddie, è istruttore e trainatore. Eddie Ross è il nostro ufficiale della sicurezza di volo. Ha 80 anni (!), ex pilota di professione, istruttore, trainatore, volava con l'ASW 20 fino all'anno scorso ma da quest'anno non vola più da solo, vola sui biposto insieme a qualcun altro. Un altro "pezzo" notevole dell'Aeroclub è Bill Brinkman, anche lui istruttore, trainatore, attivo partecipante all'attività del Club, interessato al Club da un punto di vista organizzativo e funzionale. Qualche anno fa ha fatto un lungo volo, direzione Polo Nord, è uscito dal Texas ed è atterrato in Oklahoma. La filosofia strutturale del Club si articola così: una tassa di iscrizione all'entrata, che compra una parte del capitale del Club, e che viene interamente restituita all'uscita; quote mensili a copertura dei costi di gestione; uso dei mezzi limitato ad un'ora al massimo per ogni volo, con il solo pagamento del costo del traino. La quota d'iscrizione viene rivista di tempo in tempo, attualmente è di 450 dollari (600.000 lire). Il principio è che la quota serve a comprare la propria parte del capitale del Club,

costituito per la maggior parte dai mezzi. In teoria, il valore del capitale diviso il numero dei soci dovrebbe dare l'ammontare della quota di iscrizione, ma in pratica si preferisce stabilirne l'ammontare più da un punto di vista psicologico che di esatta corrispondenza di valore economico. In effetti la valutazione del capitale del Club è effettuata con stime prudenziali, per cui il Club è in realtà più ricco di quello che viene iscritto a bilancio.

Questo sistema di acquistare parte del capitale porta come conseguenza che se il numero dei soci aumenta o diminuisce in modo notevole, parte del capitale va acquistata o venduta. In effetti è successo così per diverse volte nel passato, il numero dei mezzi è stato in proporzione al numero dei soci del momento. Un'altra conseguenza è che quando un socio se ne va, la quota di iscrizione gli viene restituita immediatamente ed interamente. Anzi, la quota che viene restituita non è quella che fu versata a suo tempo, ma quella presentemente in vigore, per cui ci potrebbe essere complessivamente un guadagno. Anche questo è successo e giustamente corrisponde al fatto che se un pilota è entrato a far parte del Club quindici anni fa quando il valore dei mezzi, e quello della quota, era un decimo di quello che è oggi, quando esce incassa una quota corrispondente al valore di oggi. Nello statuto del Club ci sono però dei meccanismi difensivi per l'eventualità in cui un forte numero di Soci se ne va in un breve periodo di tempo; in questo caso la quota viene restituita in ritardo, dovendosi prima procedere alla vendita di parte del capitale.

La vera fonte di mezzi finanziari sono le quote mensili, che in questo momento sono di 17 dollari (23.000 lire). Il mensile copre l'assicurazione, le spese di manutenzione dei mezzi, l'iscrizione alla Soaring Society of America, le spese generali, e quando c'è (c'è quasi sempre) il mutuo per l'acquisto del traino o di altri mezzi. Se le cose sono fatte bene, come lo sono, il Club non solo paga le spese ma pian piano si arricchisce, in modo da stabilire un po' di riserve per gli eventuali tempi magri.

Un altro moderato introito viene dal pagamento dei traini, che costano ora 10 dollari (13.000 lire) fino a 600 metri.

Fino all'anno scorso l'istruttore non costava nulla, da quest'anno costa 4 dollari per volo. Costo della scuola? Basta pagare il traino, i 10 dollari che abbiamo detto, e l'istruttore, i 4 dollari che abbiamo detto. Fino all'anno scorso, l'istruttore non si pagava. Per legge sono richiesti un minimo di 25 voli per volare "solo", altri 20 per avere il brevetto. Il costo minimo è dunque $25 \times 14 + 20 \times 10 = 550$ dollari (750.000 lire).

Come si vede, questi prezzi sono vergognosamente bassi, incredibili per noi. Il fatto è che il volo non viene ferocemente tassato e gravato di complicazioni come da noi.

Valutando tutte le fonti di spesa, direi che volare qui costa meno della metà di quello che costa in Italia. Quello che è paragonabile all'Italia è il costo dell'assicurazione, che comunque è attorno ai 1000 dollari (1.300.000 lire).

Il mio aliante non aveva un alto prezzo d'acquisto, e pagavo l'anno scorso 750 dollari (1.000.000 di lire). Un aspetto assai gradevole del Club è l'atmosfera di cameratismo e di aiuto reciproco. I nuovi venuti sono accolti con grande simpatia, tutti ti vogliono conoscere e scambiare due chiacchiere. A sera, terminata l'attività di volo, ci si trattiene chiacchierando, bevendo birra e sgranocchiando patatine fritte. Le chiacchiere naturalmente riguardano il volo a vela e in questo contesto ci si dilunga nel racconto di avventure personali e di bei voli compiuti. A questo riguardo, c'è una regola: dei propri voli si può raccontare qualsiasi cosa, ogni esagerazione è ammessa, una sola ferrea condizione: il racconto del volo non deve essere più lungo del volo stesso!

Una cosa che mi ha colpito è che qui non si spendono soldi per hangars: l'aliante personale viene tenuto sul suo carrello, sul campo o a casa propria, e montato e smontato tutte le volte che si vola.

Le operazioni sul campo si svolgono con familiarità ma con un attento rispetto delle regole. Le differenze tra

le norme di sicurezza in vigore qui e quelle che vengono usate in Italia sono minime. In effetti, uno che viene fresco fresco dall'Italia può andare ad aiutare sulla linea di volo senza problemi, come ho fatto io. I segnali sono gli stessi, le procedure sono le stesse. Uguale è anche l'enfasi posta sulla sicurezza delle operazioni.

Mi sembra che le complicate norme che vengono poste in opera in Italia per il controllo dell'attività di volo si rivolgano a verifiche formali e non a un miglioramento della sicurezza. Pur considerando che il popolo americano è più disciplinato del nostro, non vedo che le differenze nel controllo dell'attività di volo portino qui a una maggiore leggerezza nel comportamento dei piloti e nel rispetto delle regole.

Mi sembra invece che la situazione sia questa: qui le regole sono semplici, efficaci, nell'interesse di tutti, viene spontaneo di osservarle. Da noi, le buone regole sono gravate da altre illogiche, non utili, irragionevolmente complicate. Ecco che si può manifestare la tendenza a lasciar perdere le melensaggini e badare al sodo, ma dal momento in cui si fa ricorso all'interpretazione e al giudizio personale su quello che è importante e quello che non lo è, può accadere che si commetta l'errore di passare sopra a regole scaturite da una lunga e spesso penosa esperienza, ritenendo che siano norme inventate dall'apparato burocratico per le proprie esigenze.

Davanti ai miei occhi vedo funzionare qui un sistema pratico e ragionevole, centrato sull'attività di volo. Da noi è centrato sulle necessità dell'organo di controllo, e mi sembra che l'attenzione venga distolta dal punto più importante, che è la sicurezza.

Qui magari si fa un maggiore affidamento sulle capacità di giudizio del pilota. Mi sembra che la gente qui impari a pilotare e ad andare in giro prima che da noi soprattutto perché non ci sono limitazioni psicologiche o pressioni di gruppo che trattengano dal "provarci". Se qualcuno atterra fuori campo non viene denigrato come pericoloso sabotatore dei mezzi del Club, ma festeggiato con libagioni a base di birra (pagata dal fuori-campista).



Lago Travis, a 20 km da Austin e 50 km dal campo. La miriade di puntolini bianchi è costituita da barche a vela. Al di sopra, i cumuli si estendono a perdita d'occhio.

Problemi burocratici sono assolutamente inesistenti, a parte il rispetto delle norme di sicurezza, che vengono controllate attraverso ispezioni saltuarie della F.A.A. (Federal Aviation Administration). I funzionari della F.A.A. sono piuttosto severi. D'altra parte, non si vedono spesso e le norme da applicare sono piuttosto essenziali.

Per aprire l'aeroporto a Briggs, è bastato dirlo alla F.A.A. È stata fatta un'ispezione, durante la quale è stato raccomandato di concordare il circuito di atterraggio con una vicina aviosuperficie privata, e l'aeroporto ha cominciato a funzionare. Non c'era altro che un prato. Non c'erano recinzioni, manica a vento, radio, ambulanza con infermiere, pompieri con secchio di sabbia, hangar, ufficio, toilette e tutte le altre obbligatorietà di casa nostra. Va da sé che il Club si è fatto la sua recinzione, si è procurato una manica a vento, un prefabbricato con toilette e vuole costruirsi un hangar ma secondo i suoi bisogni e non perché è obbligatorio. Facendo un bilancio, direi che la situazione generale volovelistica è molto migliore qui. I lati positivi sono: il ridottissimo peso della burocrazia; la minima incidenza delle tasse; conseguentemente alle prime due ragioni, la forte limitazione dei costi; conseguentemente alle prime tre ragioni, una molto maggiore facilità di

comprare mezzi, mantenerli, rivenderli, fare attività di volo. Un possibile lato negativo sono le grandi distanze dell'America, per cui se acquisti un mezzo a New York ti ci vogliono due giorni per andarlo a prendere, se vivi in un posto isolato ti ci vogliono quattro o cinque ore di macchina per andare al più vicino centro di volo a vela, ecc. Inoltre l'Italia è molto più bella e interessante da volare. I paesaggi, le situazioni e la maestosità delle nostre montagne qui non si trovano.

Se volete venire a volare negli Stati Uniti, non è cosa difficile: portatevi il libretto di volo e il brevetto, e andate al più vicino centro della F.A.A. In mezz'ora ne uscirete con un permesso che è valido fino a quando è valido il brevetto italiano. Poi scegliete un posto fra il Texas e il Pacifico. Qui c'è un detto fra i volovelisti: "Never fly East of the Mississippi!" (mai andare a volare ad Est del Mississippi!). È un detto fondamentalmente vero, anche se si vola bene in Florida e sugli Appalaci c'è l'onda che ha permesso il volo più lungo del mondo.

Quest'anno vado a volare vicino a Minden, Nevada, che sarà la sede dei Mondiali del '91. Questi sì che sono posti favolosi per il volo a vela, e come ne ho diretta esperienza, prometto che ve lo racconto. L'eterna ascendenza sia con voi.

Grazie amici per esservi ricordati di VOLO A VELA, con i vostri articoli che ci consentono di continuare a sottoporre ai nostri lettori (ed ai... preposti) la realtà che vive appena al di là dei nostri confini. È un volo a vela "diverso", per il quale non serve il libretto degli assegni ma è indispensabile una ricca dose d'entusiasmo. Probabilmente non è apprezzato dai nostri attuali volovelisti, ma rappresenta la "forza" necessaria per un sostanziale ampliamento della base dei volovelisti di domani. Perplessità. Diciamo... dopodomani.

R.S.

LA GERMANIA VISTA... DALL'ALTO

di PIER MARCO FERRARESI

Da Francoforte a Dillenburg c'è solo un'ora di treno, abbastanza per ritrovare la quiete persa nella confusione dell'affollata stazione di partenza; il paesaggio scorreva veloce, leggermente ondulato, tutto prati e boschi. Di tanto in tanto facevano la loro apparizione i tetti aguzzi di qualche paesino, adagiato sul dolce declivio di una collina. Il grigio delle piccole abitazioni creava un gradevole contrasto con la distesa verde del terreno, mentre un cielo azzurro cosparso di cumuli completava un quadro quasi fiabesco. La consapevolezza che di lì a poco avrei potuto godere lo spettacolo di quella stupenda natura volteggiando tra quelle nuvole bianche, solo accompagnato dal mormorare dell'aria lungo le ali del mio aliante, provocava in me una sensazione non ben definibile, che non esito comunque a giudicare piacevole.

Dillenburg è una cittadina a Nord-Est di Francoforte, nella Germania Occidentale. A pochi chilometri da lì, immersa nella foresta, c'è "Amalie", una vecchia miniera, ora sede di una delle case della Luftsportjugend, che organizza, col patrocinio dell'Aeroclub tedesco, corsi estivi di Volo a Vela della durata di due o tre settimane.

Chi non possiede il brevetto da pilota è accompagnato in volo da un istruttore e, con un po' di impegno, può arrivare al decollo da solista, non sempre accade, ma il divertimento è in ogni caso assicurato.

I corsi sono aperti a tutti, per i giovani dai sedici ai venticinque anni i prezzi sono molto contenuti, per i più anziani sono più alti, ma mai esagerati se si tiene conto del fatto che comprendono vitto, alloggio, volo ed escursioni. Le cosiddette "settimane europee della gioventù" vogliono offrire una possibilità di incontro per i giovani, nell'ambito di una attività entusiasmante come il Volo a Vela, contemporaneamente sono un'occasione per inserirsi in un ambiente internazionale e respirare "aria d'Europa".

...Arrivato a destinazione e sistemati i bagagli nella mia stanza, ho atteso la sera chiacchierando in un inglese un po' stentato con qualche nuovo amico, poi la cena, che ho trovato ottima: bisogna tener conto del fatto che in tutta la giornata avevo mangiato solo un panino, ma, in ogni caso, non ho mai avuto da lamentarmi per la cucina tedesca, soprattutto per le gustosissime bistecche.



Dopo cena un po' di svago e poi, almeno da parte mia, a letto, l'indomani sarebbe stata una giornata alquanto faticosa.

La sveglia era alle sette, la colazione abbondante alle sette e trenta, poi si partiva per l'aviosuperficie, in macchina o a bordo di un divertentissimo minibus giallo sponsorizzato dalla UHU, sì, proprio la colla, l'attaccatutto senza fili.

Ogni aliante era affidato ad un gruppo di partecipanti, si volava ininterrottamente dalle otto alle diciannove, a parte la pausa del pranzo, per chi in quel momento non volava, o per chi aveva tanto appetito da atterrare per mangiare.

Se i voli non erano molto lunghi se ne riuscivano a fare anche quattro a testa ogni giorno... il verricello aveva un motore da trecentoventi cavalli e lanciava l'aliante a circa quattrocento metri di quota in meno di quaranta secondi, poi era questione di fortuna o... di abilità.

Il sabato e la domenica niente volo: escursioni e... pizza. Certo, coloro che mirano ormai a battere i primati farebbero meglio a frequentare corsi di livello superiore; ma a chi si trova a metà strada la Luftsportjugend offre un'esperienza interessante, in quella Germania così bella "dall'alto", ma anche molto divertente "dal basso".

* Per informazioni rivolgersi alla Luftsportjugend 6345.
Eschenburg 4 - Hirzenhain, Fritz-Stamer-Haus - Tel.
02770-625.

L'INCONTRO CON "IL FALCO COMBATTENTE"

di SEVERINO FURLAN

Radio Eschemburg trasmette musica italiana. Sono le 7.

La finestra si apre sul bosco e il sole basso tra i pini dissolve la nebbia.

Inizia un altro giorno.

Colazione abbondante a base di latte, caffè, burro, marmellata, miele, pane nero.

Alle 7,45 si parte per l'aeroporto. 3 km. Solita fermata al supermarket per l'acquisto di succhi di frutta e biscotti. Bild.

La ragazza bionda alla cassa ci saluta con un sorriso. Ci rivedremo domani mattina.

Aeroporto - Hangar.

Fritz e il suo verricello escono per primi. Poi gli ASK 13, K 8, K 6, tocca al nostro gruppo. Fuori il K 7 è in linea di volo.

Il nostro gruppo è formato da: Andrea "che stress", studente di ingegneria aeronautica, Christophe 16 anni, Maja (Maja's landing), Giancarlo figlio di Grinza, 16 anni, brevetto e 50 h di volo, Andrea 16 anni, Joe l'istruttore acrobatico, e capitano Achim.

Siamo in Germania, 100 km sotto Dortmund, nella Westernwall. La scuola è quella di Hirzenhain, comanda Achim.

Ragazzi da ogni parte d'Europa partecipano ai corsi che durano 18 giorni. Costo, tutto compreso, da L. 850.000 a L. 1.000.000.

Solo verricello.

Vento costante da Nord 10-15 nodi.

Quota media raggiunta ogni "lancio" 350/450 m. Base cumuli m 1200/1400 Q.F.E.

Quota superficie m 500 sul mare.

Comunicazione Torre/Verricellista a mezzo telefono.

Sul campo sono proibiti gli alcoolici (anche la birra).

Ogni istruttore (vacanze gratis per 18 gg.) ha a disposizione 4 allievi.

Alla fine del corso il 95% degli allievi decolla.



Lorena, Andrea F., Giancarlo, Andrea P., Severino, italiani in Germania.

Controlli effettuati, cavo teso, un po' di piede sinistro, barra leggermente in avanti. Si va. Pochi secondi, velocità 90, barra leggermente a cabrare, poi superati i 50 m di quota, barra indietro con più decisione.

Velocità nei limiti, assetto ok, string ok, quota 300..., 350, livellare, verticale del laghetto, il cavo si sgancia. Controlli.

Il vecchio rattoppato K 7 fa il suo dovere. Virata costante, velocità 70, si sale. L'altimetro ora segno 1300, ok, batuffoli e ciuffi bianchi si dissolvono intorno.

La cava è la sotto, l'aeroporto là a sinistra, laggiù lungo la strada il supermarket e la ragazza bionda.

La voce di Joe: If you want to fly with your Libelle, pay attention at the string. Il filo di lana deve essere rosso.

La radio tace. Una giornata splendida. A casa, in Italia l'uva matura.

È la sagoma di un caccia a sinistra là sotto.

Senti pace. Quella strana cosa che tutti chiamano pace ed è silenzio invece. Soltanto silenzio, forse paura.

Ora lo vedo bene, scompare urlando, dietro.

Ofelia è morta. Mettere la maschera e danzare. Nella bocca mi è rimasto il sapore delle cipolle mangiate iersera.

A terra, l'esperto di turno mi dirà poi che il nuovo radar del F16 Fighting Falcon, ti vede per tempo!...

Wasserkuppe. Il confine con la Germania Est, postazioni di militari in assetto di guerra, foto; ora è solo un ricordo.

Sottovento. Controlli. Mike "2,3, Position".

Basta conoscere una sola parola per volare. Position in sottovento e basta.

Diruttori, leggera richiamata, freno. Il tuo gruppo ti viene a prendere.

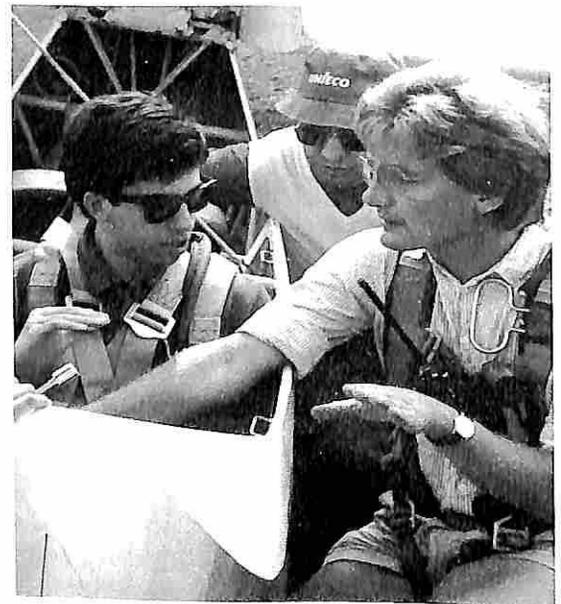
Tocca ad un altro.

Si ritorna a casa "Amalia" nel bosco. Suono la campana, tutti a cena. W la birra. Questa sera l'istruttore dai 3 diamanti, Joachin, ci farà vedere le diapositive fatte in Valle d'Aosta.

6.000 m di quota. Le lenticolari. Il Monte Bianco.

Domani sera si fa festa. Il gruppo degli italiani preparerà gli spaghetti, aglio olio e peperoncino e spaghetti alla carbonara.

Il vino è di quello buono, dei colli di Conegliano.



Andrea F. decolla.

L'AQUILA

di Cyarlye Masters

Quante volte abbiamo sentito raccontare da amici o conoscenti piloti dei loro incontri con le aquile. E qualche volta è successo pure a noi! Naturalmente la maggior parte delle volte, il piccolo falco o la poiana oggetto del racconto, aveva un'apertura alare che variava dal metro e mezzo a quello di una ASH 25! È ovvio che parecchi dei racconti sono assolutamente veri, ma io credo che tutto questo debba rimanere un racconto per i soli addetti ai lavori. Con l'aria che tira al giorno d'oggi, ambientalisti, verdi, ecologisti, ecc., sarebbero capaci di credere che noi andiamo in giro cercando di depauperare la fauna aerea con quei nostri micidiali ordigni che rispondono al misterioso nome di aliante. Eppure vi garantisco che l'avventura che segue questo mio trafiletto, sarebbe piaciuta, qualche anno fa, a pittori come Beltrame o Molino, che avrebbero illustrato la prima pagina della "Domenica del Corriere" come un curioso fatto di cronaca, senza per questo sollecitare i pruriti scandalistici dei sopra accennati difensori della natura. Ho avuto modo di seguire l'avventura del nostro simpaticissimo, estroso e perchè no, un poco matto,

amicone Angelo, trovandomi a Valbrembo in quel fatidico giorno. Ho potuto constatare di persona i risultati del suo poco piacevole incontro; mezza capottina distrutta, Angelo formato ghiacciolo e ferite varie sulla faccia, sulle braccia e sulle mani. Abbiamo discusso la sua avventura anche con l'amico Blatter (presente in questi giorni a Valbrembo) e siamo venuti alla conclusione che il real pennuto, una volta disturbato nel suo habitat naturale, soprattutto nei periodi della riproduzione, aggredisce l'intruso che non riconosce nell'aliante, ma il pilota, che lui identifica come un animale (mi si passi l'espressione) vedendolo attraverso la trasparenza della capottina senza capire che questa rappresenta per lui un ostacolo per nostra fortuna piuttosto solido.

L'episodio di Torino di qualche anno fa, potrebbe confermare questa ipotesi. Lasciamo la parola al nostro imprevedibile Angelo, facendo prima due considerazioni: 1) non pubblicizziamo troppo questi incontri al di fuori del nostro ambiente. 2) Stiamo lontani dalle aquile anche se sono solo... piccoli falchi o poiane!

QUANDO SI È IN MUTUA È MEGLIO... STARE A LETTO

di Angelo Gritti

Vi racconto cosa mi è capitato mercoledì 21 marzo 1990. Essendo stato dimesso la mattina stessa dall'ospedale avevo deciso che il modo migliore di stare "a riposo" potesse essere quello di rimanere comodamente sdraiato sul divano di casa (secondo le raccomandazioni del chirurgo), quando improvvisamente mi è balenata un'altra idea...: e perchè non comodamente seduto anzi semicoricato nel DG 300, che, in quanto a comfort, nulla ha da invidiare ad una comoda amaca! Mi reco a Valbrembo e non avendo programmi particolari (giornata non tanto favorevole assai calda e lattiginosa, senza cumoli) decidiamo con il Bravi di provare il triangolo dei 300 in montagna (Tonale-Biasca). Partiamo con due DG 300, e dopo circa un'ora siamo ad Edolo. Sempre volando in termica secca, tra i 2000 e i 2500 vediamo sul monte Avio, ad est di Edolo, un grosso volatile che starnazza con ampie spirali sopra le rocce.

Ci avviciniamo, entriamo in termica sotto di lui, valutiamo che la salita è debole e che il volatile stesso è una grande aquila reale (nera, con amplissima apertura alare e con enormi "remiganti" rivolte all'insù come grandi winglets). Non è durato il tempo di compiere un giro completo (io davanti, il Bravi dietro) che l'aquila chiude le ali, diventa una palla e dall'alto e di fronte, ad una distanza di 50-60 metri si getta su di me, mirando dritto nella capottina, anzi dritto verso la mia testa. Nulla da fare, neanche il tempo di realizzare. Vi è una grande esplosione, un dolore vivissimo sulla testa, focalizzato alle ossa nasali ed immediatamente gli eventi si sciorinano davanti a me con una velocità e nello stesso tempo una capacità di realizzarli incredibile: perdo sangue dal naso a fiotti, sento un'aria micidiale in faccia, ho un enorme uccello sulla pancia che si dibatte tramortito ed affonda gli artigli nelle mie braccia, l'aliante vola in pre-stallo per i... cavoli suoi vicino alle rocce. Bisogna

fare ordine, mi dico, e mi meraviglio della relativa calma che mi pervade. Rispondo subito alla radio per tranquillizzare Bravi il quale ha visto tutto e mi grida come va, se sono ferito e mi consiglia di atterrare immediatamente ad Edolo. Scarto subito, e glielo dico, questa possibilità, in fondo ho ancora 1600 metri di quota e penso che essendo l'aliante governabile, potrò planare verso Darfo, a campi notoriamente più sicuri. Ora devo liberarmi dell'aquila, mi dico. Essa continua a sbattere sopra di me e non è facile liberarsi degli artigli, affondati nel mio braccio sinistro, in uno spasmo irreversibile, benchè praticamente ora sia sbalzata fuori dell'abitacolo e penzoli libera all'esterno. Tolgo una per una le orribili unghie conficcate nei miei lacerti e finalmente il magnifico esemplare di uccello rapace si separa da me.

Ho perso gli occhiali ed il cappellino e sono in maglietta in quanto ha sempre detto che il DG è molto caldo, si vola praticamente come in una serra ecc. ecc. (...provare nudi, davanti al vento, a quella quota, il mese di marzo!?).

Stabilisco che la velocità ottimale è sugli 80 Km l'ora, di più l'efficienza se ne va a pallino. Le termiche e la dinamica di pendio all'inizio, in queste condizioni sono praticamente inutilizzabili, e forse sono anche molto scarse su questo versante della Val Camonica, tant'è che il povero Bravi, dopo avermi seguito in discendenza per un po' con grande solidarietà, sento che atterra verso Cevo.

Io sono più a valle, a 900 metri ora e decido che o danno i costoni bassi ed assolati del Venerocolo od atterrerrò. La lotta tra me, il Venerocolo, il freddo pazzesco ed il pilotaggio "a cielo aperto" (credo di aver capito esattamente cosa vuol dire volare in

deltaplano) è durata due ore, finchè, come Dio vuole, faccio i 2500 di quota. Semiassiderato, punto verso Valbrembo, in una improbabile planata finale, che alla fine invece... paga. A Clusone incontro il Piper pilotato dal dott. Armani e dal Cugini. Riacciando la radio, con grande felicità mia e loro, e mi sento ordinare "dal mio dottore" (sì, perchè l'Armani è il mio "dottore", presso il quale, la mattina ero andato a farmi scrivere i "giorni di malattia"! di atterrare immediatamente a Clusone, poichè si capisce benissimo che sono in stato di shock, di non fare "cazzate"... ed altre amenità del genere! Tiro dritto e dopo 30' sono a Valbrembo tra un abbraccio generale, medicato (dall'Armani), riscaldato e rinfrancato. Ora possiamo fare insieme agli amici le seguenti considerazioni (secondo me valide per tutti i volovelisti).

- 1) Quelle benedette raccomandazioni che in volo non ci si copre mai abbastanza...!
- 2) Virare alla larga dalle aquile in periodo di nidificazione. Noi, con il nostro volo silenzioso che però ha un sibilo per loro sinistro, una mole ed una velocità per loro fuori dalla comprensione, rappresentiamo sicuramente una minaccia al loro "habitat" e le riduciamo a questi atti estremi di difesa.
- 3) Mi raccontava Blatter che in Svizzera, per un caso analogo gli ambientalisti hanno proibito il volo veleggiato in una intera regione. Converrà non dare pubblicità a tali episodi al di fuori dal nostro ambito. Rimane comunque l'oggettivo dispiacere di aver fatto fuori un così bell'animale.
- 4) Se si riesce a mantenere la calma... è meglio.
- 5) Quando si è... in mutua è meglio stare a letto!

L'aquila del Monte Curt di Mario Bernasconi

*D'improvviso l'ho scorta
Sulla cresta brulla
che sovrasta la piana della Dora
Tra il Monte Curt e il Musinè stregato.*

*Immobili le ali, sol le remiganti
Protese in basso come ad abbracciare
La carezza del vento che sospinge
Il suo volo ed il mio ad incontrarsi.*

*Salve, gran volatore, che risali
La rotta ch'io discendo col mio aliante
Dalla prova rivolta alla ventura.*

*Porta con te i miei sogni sulle cime
Cui appartiene un orizzonte grande
Che abbraccia un mondo privo di paura.*

Marzo 1987

PER CHI VUOL SAPERNE DI PIÙ

di PLINIO ROVESTI

Volo a Vela Statico e Volo a Vela Dinamico

P.V. Torino: (Domanda) Sento sempre parlare di volo a vela su correnti dinamiche, su correnti termiche, su correnti ondulatorie, ecc. ecc. - ma non ho mai sentito parlare di "Volo a Vela Statico" e tanto meno ho sentito fare una distinzione fra questi tipi di volo ed il "Volo a Vela Dinamico".

Evidentemente la mia giovane esperienza volovelistica ha bisogno di apprendere ancora molte cose. Per questo mi permetto chiedere a "VOLO A VELA" di aiutarmi a chiarire questi punti. Grazie!

(Risposta) Il volo a vela, su qualsiasi tipo di corrente ascendente, prende il nome di "Volo a Vela Statico".

Ma il volo a vela statico non è l'unica forma di volo veleggiato. Già da anni, l'attenzione degli studiosi è stata attratta dal fatto che varie specie di uccelli — come ad esempio i grandi albatros della Patagonia argentina — riescono, anche quando manchino correnti ascendenti, non solo a sostenersi nell'aria, ma anche a guadagnare quota, pur senza dare un sol battito d'ali.

scientificamente suol darsi a questa forma di volo il nome di "Volo a Vela Dinamico", in quanto sfrutta l'energia interna del vento, che si rivela nelle sue pulsazioni.

Il vento oltre ad essere turbato dalla presenza degli ostacoli terrestri, è modificato anche dalla resistenza dell'attrito interno; la quale si manifesta pur quando scorre su superfici lisce e piane, a causa della sua viscosità.

Le pulsazioni del vento sogliono assumere maggiore ampiezza nei luoghi dove la superficie terrestre presenta maggiori disuguaglianze. Lo strato superficiale turbolento, il cui spessore dipende dalla natura del suolo, si chiama "strato limite dinamico" (fig. 1).

Di mano in mano che ci si allontana dalla superficie di scorrimento, la velocità del vento va gradatamente aumentando, fino a livellarsi quando viene a mancare l'influenza frenante della superficie terrestre.

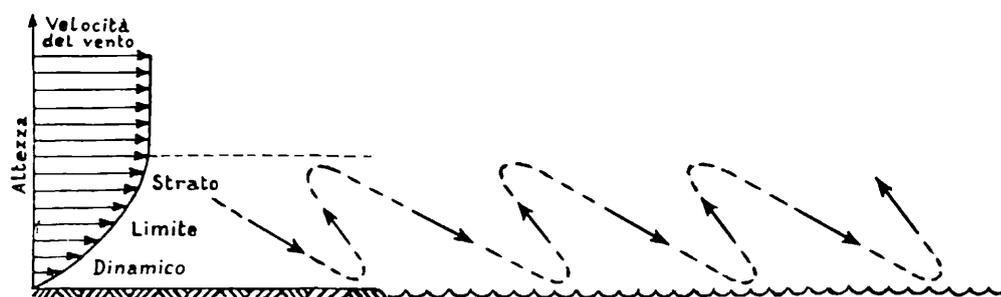


Fig. 1 - Nell'ambito dello strato limite dinamico l'albatro riesce, in un continuo sali e scendi, a percorrere centinaia di chilometri, senza dare un sol battito d'ali.

È nell'ambito di questo strato limite che l'albatro riesce a veleggiare pur senza dare un sol battito d'ali. Tuffandosi infatti nello strato stesso con l'ali alzate e ferme, plana velocemente fino a pochi metri dalla superficie del mare, dove si dispone contro vento e, grazie al continuo aumentare dell'intensità del flusso con la quota, sfrutta l'incremento di portanza che ne deriva. Giunto poi al limite superiore dello strato, ridiscende con una veloce planata, e ripetendo a piacimento la manovra dianzi descritta, in continui sali e scendi, può percorrere centinaia di chilometri.

L'albatro ha un'apertura che può raggiungere anche quattro metri e possiede un'efficienza aerodinamica elevatissima.

Andamento verticale del flusso nei cicloni e negli anticicloni

V.R. Milano: (Domanda) Illustrando la situazione meteorologica regnante ogni giorno sull'Italia, e formulando le previsioni per i giorni successivi, i meteorologi della nostra televisione a volte parlano del ciclone come di un "affossamento", mentre paragonano l'anticiclone ad una "montagna". Confesso che personalmente non sono ancora riuscito a capire cosa intendano dire con questi termini, che ho cercato in molte

opere di meteorologia senza risultato. Potreste aiutarmi a chiarire il significato di tali espressioni, che io ritengo usate soltanto dalla meteorologia moderna?

(Risposta) Quando i meteorologi della televisione ricorrono a questi termini si riferiscono all'andamento verticale del flusso nei cicloni e negli anticicloni. L'argomento è stato trattato con abbastanza chiarezza nell'opera "Il Volo Veleggiato e il suo regno" di Plinio Rovesti, pubblicato nel 1939 (mezzo secolo fa!). Non si può parlare quindi di... meteorologia moderna...

Per aiutarla a comprendere il significato delle espressioni in oggetto, riportiamo il testo integrale della pagina 86 della citata opera (purtroppo oggi introvabile); opera che reca tra l'altro lo schema verticale di un ciclone e di un anticiclone, schema che le sarà di grande aiuto per chiarirle quanto le interessa (fig. 2).

Sappiamo che il ciclone è una zona di bassa pressione circondata da zone di pressione più alta: le isobare a linee curve, chiuse, quasi concentriche, ci danno l'idea di una conca. Ebbene, in quella zona i venti affluiscono da ogni parte, con tanta maggiore veemenza quanto maggiore è il dislivello barico, ma non si incontreranno in un punto solo, come a prima vista ci

aspetteremmo: per la legge di Buys-Ballot, genereranno un moto vorticoso, attorno ad una zona centrale di calma, il quale si effettuerà lungo traiettorie in forma di spirali in senso destrorso, nell'emisfero settentrionale, ed in senso sinistrorso nell'emisfero meridionale.

Nella zona centrale, ove confluiscono i venti, si determinerà, sia perchè ivi l'aria è più calda e perciò meno densa, sia per la pressione delle masse d'aria laterali, una corrente ascendente di maggiore o minore intensità a seconda dell'imponenza del fenomeno ciclonico.

Quando invece si verifica il tipo anticiclonico, nel quale abbiamo al centro la zona di più alta pressione, e le linee isobariche tutt'intorno degradanti ci danno l'idea di una cima che si eleva solitaria fra terre più basse, zona d'aria fredda fasciata all'intorno da zone d'aria calda, allora vediamo verificarsi il fenomeno opposto al precedente: le masse d'aria si spostano dal centro alla periferia con moto vorticoso, sempre secondo traiettorie in forma di spirali, invertendosi il senso di rotazione nei due emisferi.

Nel centro poi si ha una corrente discendente di aria fredda, che viene a sostituire quella che affluisce verso i margini esterni dell'anticiclone.

(Aggiungiamo però che questo schema tradizionale non è da prendersi letteralmente ma con le precisazioni ad esso apportate da più recenti teorie, suffragate da ampia messe di fatti).

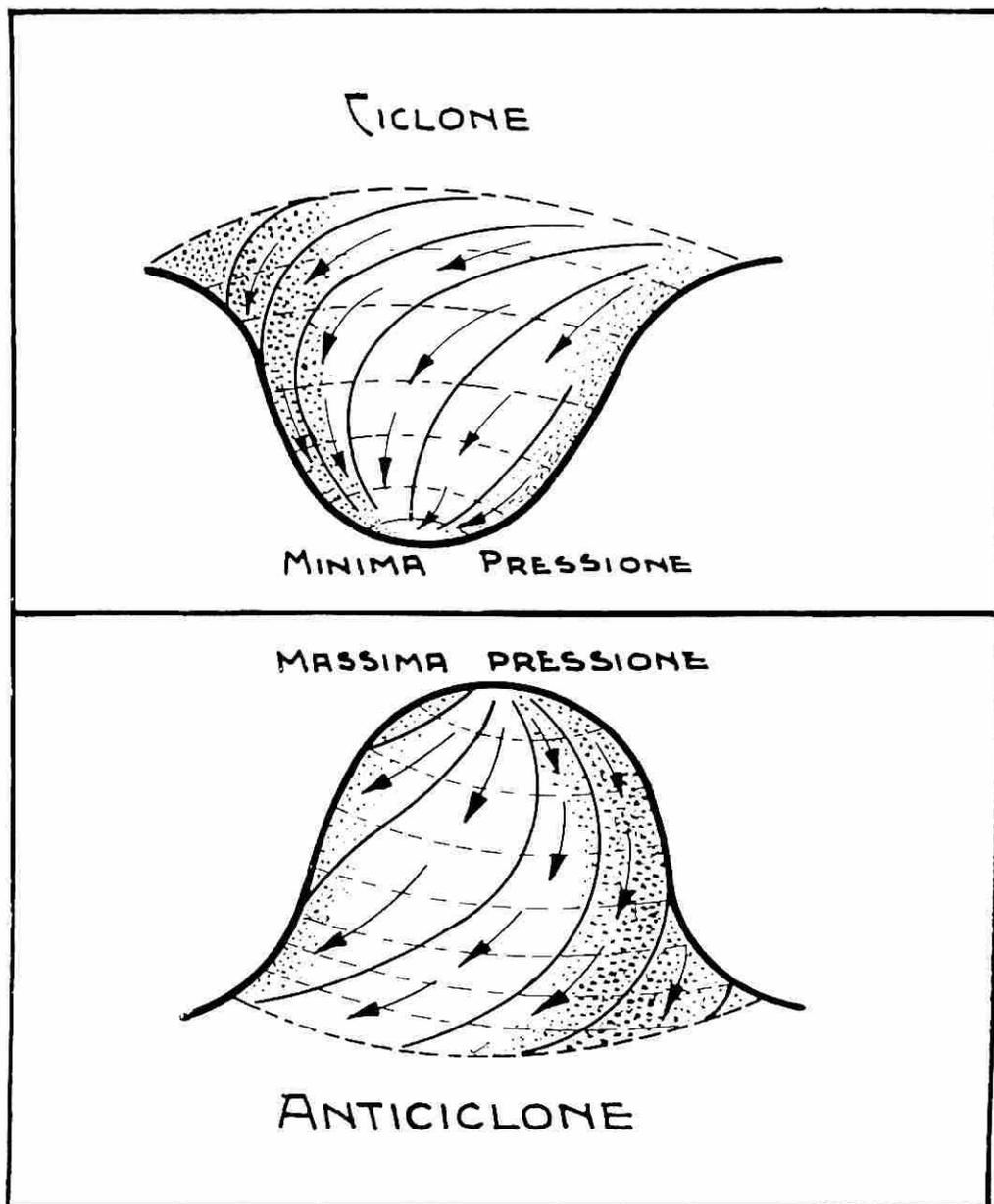


Fig. 2 - Schema verticale di un ciclone e di un anticiclone.

FLAP

MENSILE DI ELICOTTERI E VOLO LEGGERO

METEO-QUIZ

Dato che la meteo è la fonte di approvvigionamento di carburante per il pilota volovelista, potrete conoscere la vostra capacità di attingere a questa fonte rispondendo seriamente (?) alle seguenti domande.

Siete pregati di non diffondere la notizia secondo la quale volate compiendo lunghi percorsi sfruttando, oltre l'energia potenziale (traino) che pagate e che è quindi tassata, anche altre fonti di energia naturali ed ignorate dai più, perchè non ci sarebbe da meravigliarsi che qualcuno dei nostri simpaticissimi, responsabili e competenti politicanti, per mettersi in luce, inventasse qualche nuovo balzello da appiappare ai volovelisti che sfruttano a piene mani le risorse proferite dal suolo (di proprietà dello Stato) in modo abusivo e gratuito.

Formulate quindi il responso che vi dirà se siete in grado di individuare e prevedere le fonti di energia che la natura ci mette a disposizione, sommando i punti secondo le indicazioni che troverete in fondo al testo.

- 1) Quando sentite le previsioni del tempo alla televisione:
 - a) sopportate pazientemente questa noiosa interruzione della pubblicità;
 - b) cambiate subito canale;
 - c) scoppiate a ridere in modo irrefrenabile;
 - d) vi interessate fortemente e prendete buona nota dei dati appresi.
- 2) Per voi un'occlusione è:
 - a) stitichezza;
 - b) il blocco di qualcosa;
 - c) un trucco dei meteorologi per confondere le idee;
 - d) un trucco dei meteorologi per giustificare una cantonata.
- 3) In occasione della festa della Befana vi fate regalare:

- a) nulla, perchè l'unica befana di vostra conoscenza è la suocera;
 - b) un video-gioco per soli adulti (o per adulti soli);
 - c) una stazione meteorologica automatica con il manuale del "piccolo meteorologo";
 - d) l'atlante delle nubi in edizione tascabile.
- 4) Quando sentite la parola "fronte" istintivamente pensate a:
 - a) un bel paio di corna;
 - b) una faccia da schiaffi;
 - c) qualcosa di patriottico;
 - d) Marlon Brando.
 - 5) Venendo dall'ambiente esterno freddo ed entrando in un luogo molto caldo pensate che:
 - a) aprendo le finestre potreste generare delle termiche;
 - b) con un tale gradiente di temperatura fra interno ed esterno si sarebbe originato un uragano a scala sinottica;
 - c) la temperatura del bulbo asciutto è più alta, quella del bulbo bagnato è la stessa, ma la temperatura equivalente è forse diversa;
 - d) poichè il locale è a volume costante, la legge dei gas dice che a temperatura più alta corrisponde una diminuzione di pressione e quindi sta per formarsi un ciclone a scala "locale".
 - 6) Per fare il meteorologo occorre prima di tutto:
 - a) essere quasi a livello demenziale;
 - b) essere disoccupato;
 - c) essere raccomandati;
 - d) avere la vocazione.
 - 7) Un meteorologo di successo è colui che:
 - a) è preparato e ci sa fare;
 - b) è furbo e sa vendere fumo;

- c) è leccapiedi e portaborse;
 - d) è ignorante ma è ammanigliato con i "mass-media".
- 8) Se qualcuno vi chiede "Domenica è buona?" rispondete:
 - a) boh!?!?
 - b) non sono un indovino;
 - c) non fare le solite domande cretine;
 - d) è necessario fare un lungo discorso, tenendo presente che...
 - 9) Quando, alzandovi di buon mattino per arrivare presto sul campo a prenotare il vostro volo, e scoprite che piove, pensate:
 - a) accidenti se prendo una pozzanghera bagno lo spinterogeno e la mia auto si ferma;
 - b) le previsioni come al solito erano sbagliate;
 - c) sarebbe ora di sparare a tutti i meteorologi;
 - d) le previsioni erano esatte ma la mia interpretazione era sbagliata.

Formate ora la classifica aggiudicando il punteggio nel modo seguente:

- 10 punti alle risposte a)
- 7 punti alle risposte b)
- 5 punti alle risposte c)
- 1 punto alle risposte d).

Se avete totalizzato più di 60 punti potete fidarvi delle vostre previsioni.

Se avete totalizzato da 40 a 60 punti avete buone speranze di migliorare.

Se avete totalizzato da 20 a 40 punti dedicarsi alla barca a vela non sarebbe una cattiva idea.

Se avete totalizzato meno di 20 punti camminate a lungo in montagna, raccogliete funghi ed intonate cori alpini con gli amici.

EMILIO

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

Ma non è la sola.

Anche la lettura è indispensabile per "sapere".

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

L'Aquilone, il piacere delle lettura

Un anno di informazioni costa solo 60.000 lire

L'Aquilone - Piazza Bruni 10 - 41100 Modena



GLI IMPONENTI CUMULI DELL'AMAZZONIA

di PLINIO ROVESTI

Il comandante Antonino Desti, pilota della nostra compagnia di bandiera, è anche un appassionato volovelista sportivo. Quando è libero dal servizio svolge infatti attività di volo a vela presso l'Aero Club centrale di Rieti ed in tali occasioni non manca di mostrare agli amici volovelisti le fotografie delle nubi che egli riesce a riprendere nel corso dei suoi voli attraverso i cieli del mondo.

Recentemente Desti ha fatto sviluppare una serie di fotografie scattate tempo fa in occasione di un volo di linea effettuato nella regione a Nord-Ovest di Iquitos (Perù) nell'alta Amazonia.

Si tratta di una interessante serie di nubi cumuliformi associate ad un esteso fronte tropicale formatosi durante il periodo delle piogge nella zona di confluenza del Río Tigre con il Río Maragnon, dove regna una notevole instabilità atmosferica.

La prima foto è stata scattata dal comandante Desti dalla riva destra del Río Maragnon dopo la confluenza del Río

Grande e riprende estese formazioni di cumulus humilis in rapido sviluppo verticale, come si può rilevare dalla seconda immagine in cui varie nubi hanno già raggiunto la fase dei congestus.

La foto numero tre rappresenta l'unione di due congestus in un'unica formazione cumuliforme, durante il cui rapido sviluppo verticale spinge verso l'altro uno strato sovrastante di aria più umida, la quale raffreddandosi dà luogo alla formazione di un tenue "Pileus", visibile anche nella quarta foto. Col passar del tempo l'imponente nube si fa sempre più compatta, fino a raggiungere il caratteristico aspetto di quei cumulonembi forieri di pioggia e di tempesta.

La nostra rivista ringrazia il comandante desti per le interessanti fotografie, che siamo lieti di pubblicare nella certezza di arricchire in tal modo le conoscenze dei nostri lettori nel campo della fisica delle nubi cumuliformi che si formano in ogni parte del mondo.



Foto 1 - Scattata dalla riva destra del Río Maragnon dopo la confluenza del Río Tigre, riprende estese formazioni di cumulus humilis in rapido sviluppo verticale.

Foto 2 - La notevole instabilità atmosferica accelera il rapido sviluppo dei cumuli che raggiungono ben presto la fase dei congestus.

Foto 3 - L'unione di due congestus dà luogo alla formazione di un'unica grande nube cumuliforme.



Foto 4 - Il rapido sviluppo verticale della grande nube sospinge verso l'alto uno strato sovrastante di aria umida, la quale raffreddandosi dà luogo alla formazione di un tenue "Pileus" visibile anche nella foto 3.



Foto 5 - L'imponente nube assume ben presto l'aspetto inconfondibile di un cumulonembo.



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.
VALMBREMBO (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

Meteo meeting dell'AeCCVV a Calcinante

Per tornare, finalmente, sull'argomento del supporto al Volo a Vela ed alle sue competizioni, l'AeCCVV si è impegnato ad organizzare un meeting di aggiornamento per gli specialisti meteo, presso l'AVAL, nell'ultimo week-end di febbraio.

Riservato ai Club del Nord, il corso ha visto la presenza di Alzate, Trento, Calcinante, Parma, Torino.

Relatore è stato il dr. Hermann Trimmel, meteorologo ufficiale dell'Aeroclub d'Austria ed incaricato meteo agli ultimi Campionati mondiali di Wiener Neustadt. Accompagnatore ed interprete di eccezione, Max Faber, coadiuvato in questa funzione da Paola Harrasser, ci ha onorato della sua presenza.

L'esperienza, certamente positiva, verrà ripetuta anche a Rieti, per il gruppo del Club del Centro.

Viene così a concretizzarsi una prima fase organizzativa del servizio meteo ai Club, anche in prospettiva del Campionato Italiano di Distanza.

In pratica, nelle due giornate, si è proceduto ad una revisione, in chiave moderna, dei metodi di previsione del tempo, unificando la scelta della



documentazione ed adottando procedimenti comuni di interpretazione. Così si otterranno parametri standard dalle carte al suolo ed in quota (500-700-850 hPa) e si elaboreranno i diagrammi energetici con facili accorgimenti grafici.

Ci siamo accorti di essere rimasti fermi per qualche anno e l'occasione di incontro con Trimmel ci ha dato la possibilità di riprendere l'aggiornamento. Contiamo di stendere un quaderno, sull'argomento, per una capillare informazione.

Si è affrontata anche la ricostituzione di una adeguata attrezzatura con strumentazione moderna ed efficienti mezzi di trasmissione, anche sulla scorta dei consigli dell'ing. Scioli.

Viene così a prefigurarsi una centrale informativa presso l'AVAL, anche con il contributo operativo di altri Club, a disposizione di tutti i volovelisti del nord. Va dato atto a Bob Monti della proposta e della determinazione per raggiungere questo scopo.

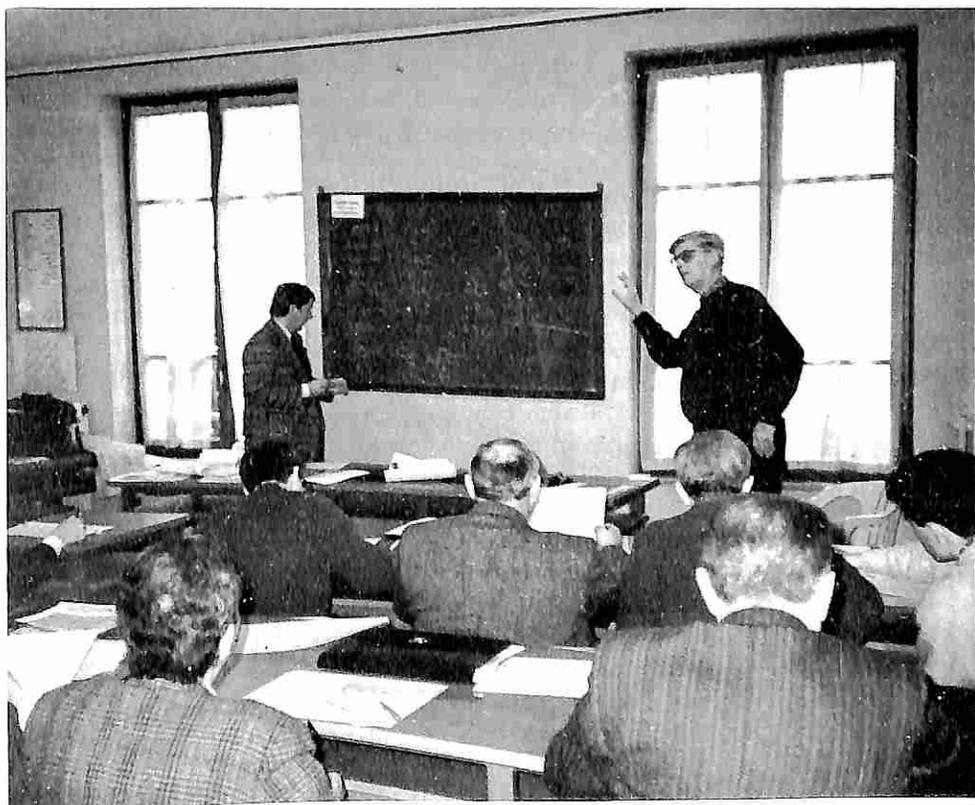
Smilian Cibic ha rappresentato la Commissione durante i lavori ed una fugace apparizione di don Adriano Sandri ci ha confermato il suo mai sopito interesse.

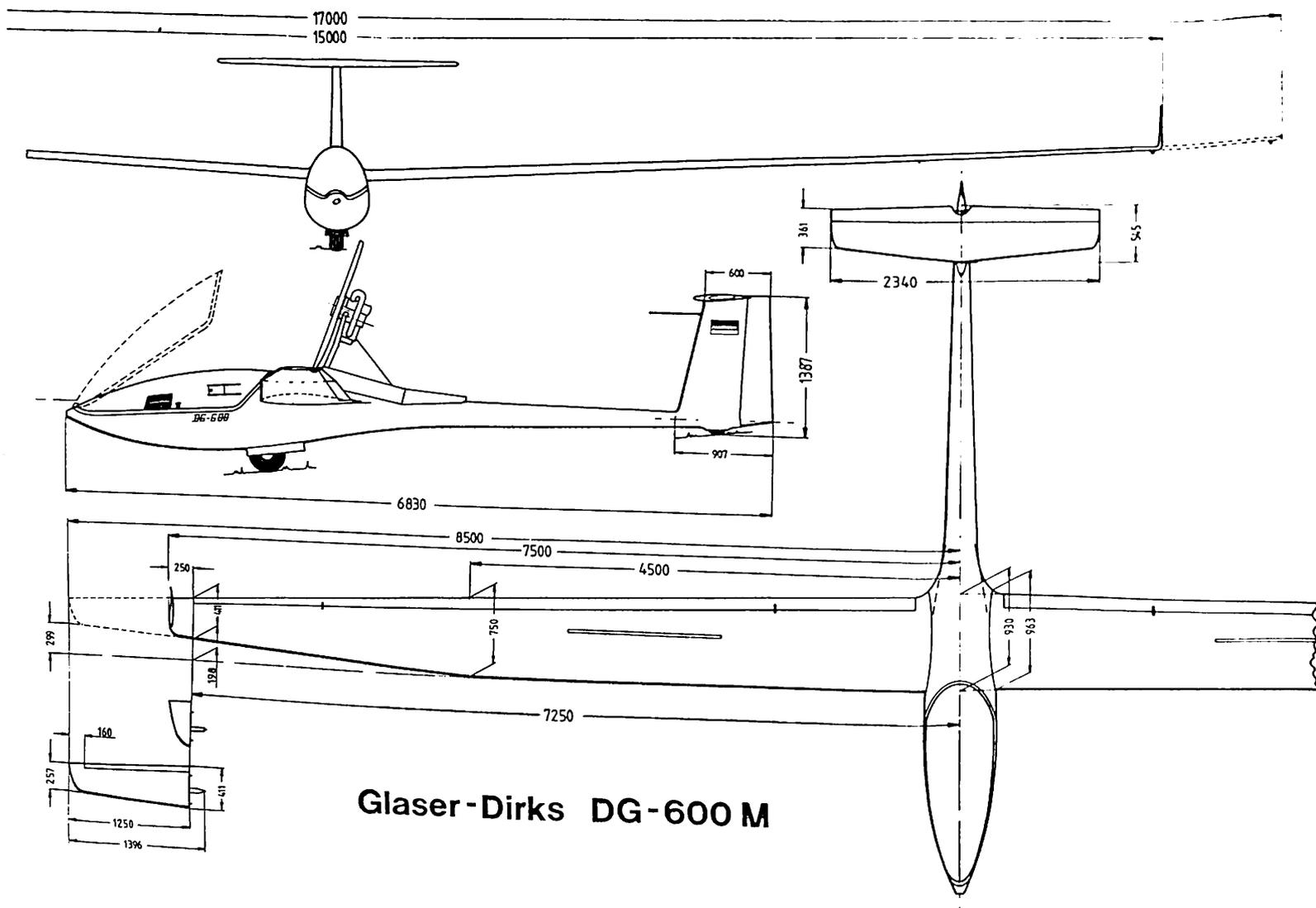
Ora c'è qualcos'altro da ricostituire: gli addetti.

I presenti al convegno, degnissimi rappresentanti del volontariato operativo dei club, non possono proprio essere definiti "in erba".

A queste vecchie solide querce va però conferito, con il compito di allestire il servizio meteo, anche l'incarico di "allevare" una nuova generazione di appassionati. Speriamo bene: a Calcinante è esposto, da qualche mese, un cartello di invito a "farsi avanti".

Non ne conosco il risultato, ma credo proprio che non sarà necessario ricorrere ad una selezione fra gli aspiranti.





Glaser-Dirks DG-600 M

PRIMO VOLO DEL DG-600M

Sabato 11 novembre 1989 il presidente della Glaser-Dirks, Sig. Gerhard Glaser, ha felicemente effettuato il primo volo dell'ultimo nato tra i progetti della Glaser-Dirks, il DG-600M.

Il DG-600M è uguale al DG-600, ma è dotato di un piccolo propulsore retrattile.

L'installazione motore è stata realizzata in collaborazione con Walter Binder ed è caratterizzata da un motore Rotax 275 con rapporto di riduzione di 3:1 ed un'elica di grandi dimensioni.

È così possibile il decollo autonomo con soltanto 25 hp (15 kW) di potenza motore.

La fusoliera è realizzata in plastica rinforzata con un ibrido di fibra di carbonio ed aramidica per contenere i pesi.

L'aumento di peso rispetto all'aliante puro è così risultato di soli 45 kg. Tale valore comprende gli strumenti motore e le due batterie da 20 Ah. Glaser-Dirks pianifica di ottenere la certificazione del D-600M per lo stesso peso massimo al decollo (525 kg) del DG-600, per un'apertura alare di 15 e 17 metri.

Tutti i comandi e gli strumenti motore, nonché il sistema di estensione e retrazione del motore corrispondono al ben sperimentato standard del DG-400. Il propulsore viene esteso e retratto mediante una presa di moto ed albero comandati elettricamente, il motore è dotato di motorino di avviamento elettrico.

Tutti i dati motore: numero di giri, temperatura della testa dei cilindri, livello combustibile e tensione delle batterie sono visualizzati sull'indicatore multiplo DEI, che incorpora anche tutte le sicurezze.

Sul DG-600M è utilizzata la versione più recente del DEI, derivata da quella impiegata sul DG-500, con tecnologia basata sui microprocessori.

Il serbatoio ha una capacità di 20 litri.

Il DG-600M è progettato per il pilota volovelista appassionato che necessita di un velivolo dalle prestazioni di punta ad una data apertura alare per l'impiego in gara, ma che desidera nel contempo poter disporre di un motore per il decollo autonomo ed i recuperi.

La certificazione del tipo è prevista per metà 1990.

UN BEL "600" PER ELAN

Un importante traguardo è stato conseguito dalla fabbrica di alianti jugoslava ELAN: 600 esemplari costruiti! La metà è stata raggiunta lo scorso gennaio ed è coincisa, combinazione, con un monoposto DG-300 ELAN, recante il n. di costruzione 365, consegnato all'Associazione Volovelistica Alpi Orobie di Valbrembo.

Il risultato è ragguardevole se si considera che ELAN ha aggiunto il settore costruzione alianti alle sue altre classiche produzioni (sci, imbarcazioni, ecc.), solo nel 1978.

Dapprima con dimensioni prettamente artigianali ed in ambiti abbastanza precari, il settore produzione alianti di ELAN si è successivamente evoluto ed organizzato sino a concretizzare una produzione apprezzatissima su tutti i mercati per qualità e tecnologie applicate.

Attualmente la Divisione Plastica - Settore produzione Alianti - impiega circa 60 persone e realizza mensilmente circa tre monoposti DG-300 ELAN e tre biposti DG-500 ELAN nelle sue varie versioni.

È in atto un necessario incremento di produzione in quanto detti modelli vanno letteralmente "a ruba": la produzione del DG-300 ELAN è infatti già venduta sino a metà del 1991 mentre la prima consegna utile per un biposto DG-500 ELAN, attualmente risulta essere nella seconda metà del 1992!

Il "600" è dato da 222 alianti DG-100-101 ELAN (nelle varie versioni), dai 13 DG-500 ELAN consegnati a tutt'oggi e, appunto, dai 365 DG-300 ELAN, dei quali un buon numero è presente anche sui nostri aeroporti.

A proposito di questo monoposto è sempre di più opportuno constatare come il DG-300 ELAN detenga da sempre e continui a conservare il miglior rapporto qualità-prezzo-prestazioni, dovuto alla curata e meticolosa qualità di costruzione ad un prezzo contenuto e, ultimo ma non ultimo, pure dimostrando di saper... vincere anche in competizione con alianti della stessa classe, ma di presunta superiorità progettuale.

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

**Coppa
Internazionale
del Mediterraneo
RIETI 1989**



È una nellissima videocassetta che Mario Balzer e Leonardo Briadori hanno realizzato in occasione della C.I.M. 1989.

Oltre mezz'ora, che passa in un baleno, davanti alle suggestive immagini che da sempre ci avvincono. La cassetta sarà disponibile sui campi di volo in occasione delle prossime competizioni.

SAILPLANE PILOTS!

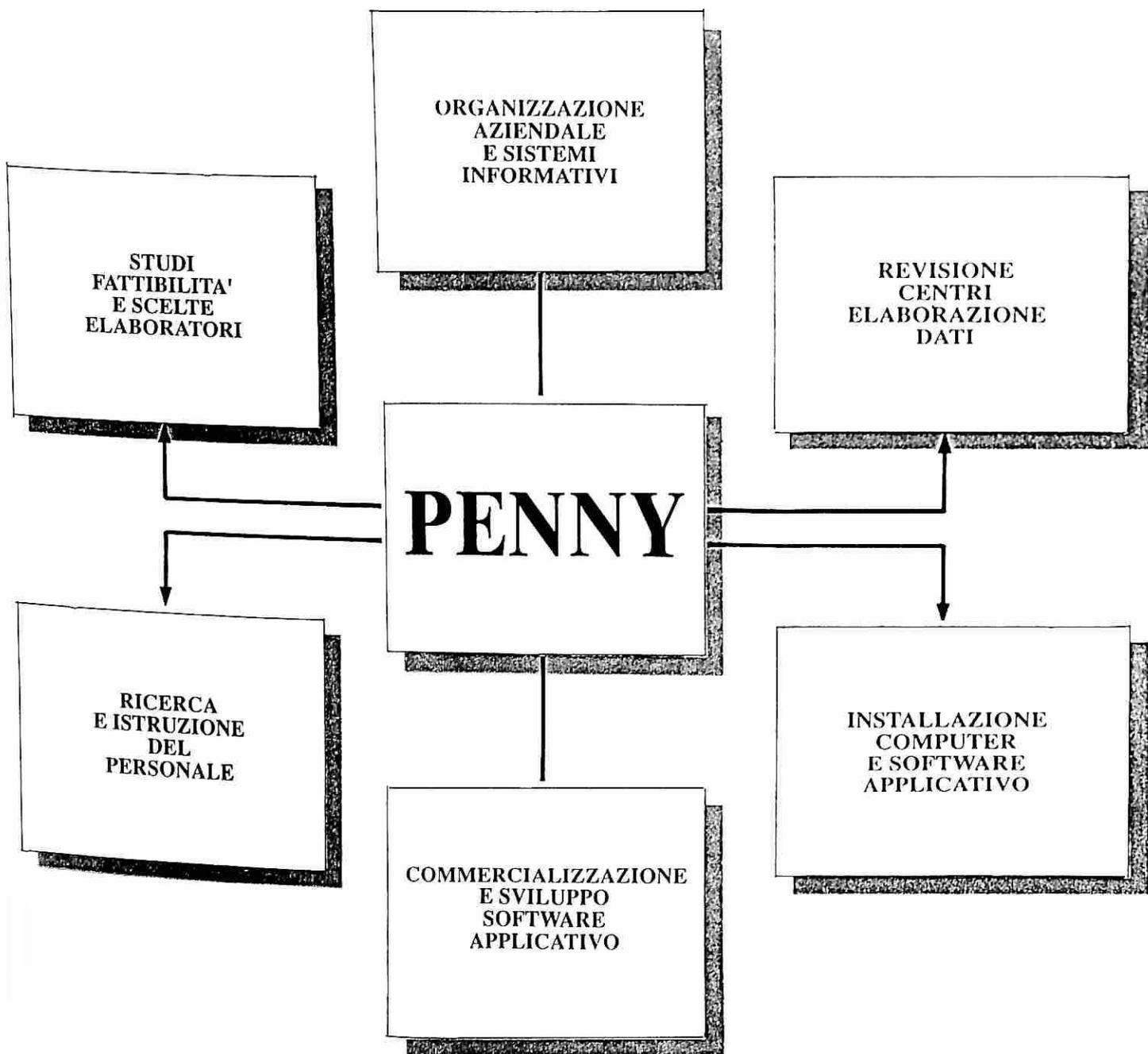
SMALL DETACHED HOUSE (200 sq.m)

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)



SOFTWARE SPECIALISTICO PER S/XX - 400
 SOFTWARE GESTIONALE PER AZIENDE DI PRODUZIONE

- GESTIONE COSTI
- CONTROLLO PRODUZIONE E COMMESSE
- GESTIONE TERZISTI
- CONTABILITA' INDUSTRIALE

PENNY s.r.l.

SISTEMI INFORMATIVI AZIENDALI - AGENTE IBM

VIA VARESE 5/D MOZZATE (CO) TEL. 0331/833666 - FAX 0331/833700

IL LANCIO CON PARACADUTE DALL'ALIANTE

a cura di GUIDO BERGOMI

PREMESSA

In seguito ad una richiesta da parte di un Ente straniero ho svolto una piccola indagine su alcuni, precisamente sei, lanci con paracadute da aliante avvenuti in Italia anche in epoche non proprio recenti. I dati ricavati sono riassunti nella seguente tabella:

Risultato di una indagine su 6 piloti italiani che hanno sperimentato un lancio con paracadute da aliante

CARATTERISTICHE INCIDENTE							PILOTI INTERESSATI			NOTE
N°	ANNO	TIPO DI ALIANTE	CAUSA DELL'INCIDENTE	FASE DEL VOLO	QUOTA APPROSS.	VELOCITÀ KM/H	ETA	ORE DI VOLO	DANNI PERSONALI	
1	1962	CVV. Canguro	collisione	virata	850	100	36	350	—	
2	1974	S.H.K.	perdita controllo	pre-stallo	400	75	48	1450	—	
3	1981	Cirrus std.	collisione	termica	1500	85	50	1400	ferite leggere	
4	"	" "	" "	" "	800	100	39	60	" "	stesso incid.
5	1987	A.S.K. 21	" "	" "	"	90	37	70	—	" "
6	"	" " stesso)	" "	" "	"	"	42	100	—	" "

PER APRIRE E LIBERARSI DELLA CAPOTTINA				PER USCIRE DALL'ALIANTE		NOTE
N°	LEVE AZIONATE	DIFFICOLTÀ	FORZA IMPIEGATA	POSIZIONE DELL'ALIANTE	DIFFICOLTÀ	
1	2	nessuna	piccola	rovescio	no	nessuna
2	1	" "	nessuna	normale	no	qualche difficoltà nel guidare il paracadute in discesa
3	nessuna (cap. esplosa)	" "	" "	rovescio	no	gamba sinistra urta il pannello strumenti
4	2	leggera	piccola	picchiata	no	atterraggio in terreno accidentato
5	1 (anteriore)	irrilevante	irrilevante	picchiata ver.	no	qualche difficoltà nel guidare il paracadute
6	2 (posteriore)	qualche	" "	" " "	no	" " " " " "

INTERPRETAZIONE DATI

Esaminando la suesposta tabella riassuntiva si possono notare alcune particolarità e precisamente:

- tutti i lanci si sono risolti senza danni o quasi per il o i piloti. I paracadute hanno tutti funzionato perlomeno in modo sufficiente;
- tutti i casi, tranne uno, sono avvenuti in seguito a collisione in volo;
- nessuno ha riscontrato particolari difficoltà ad uscire dall'aliante, ma in un caso si è verificato un ferimento alla gamba per urto contro il cruscotto;
- qualche difficoltà è stata riscontrata in qualche caso per liberarsi dalla capottina;
- qualche difficoltà, dovuta ovviamente alla mancata esperienza specifica, si è avuta nel guidare il paracadute durante la discesa per cercare di evitare zone di atterraggio accidentate.

CONSIDERAZIONI ED INSEGNAMENTI

Sebbene il numero limitato dei casi presi in esame non consenta di effettuare una efficace casistica, si possono tuttavia fare alcune considerazioni e trarre qualche insegnamento integrando i dati ricavati con più generali conoscenze ed esperienze.

Espulsione della capottina

— *si può dire che tutti gli aliante hanno bisogno dell'azionamento contemporaneo di 2 leve per espellere con certezza la capottina.*

L'azionamento della sola leva di emergenza che si trova a destra non garantisce la riuscita dell'operazione. Nel caso di necessità quindi, ogni pilota dovrebbe fare mente locale al fatto di dover adoperare entrambe le mani, contemporaneamente, con decisione e sapendo che i movimenti deve fare.

Nella stragrande maggioranza dei casi la manovra di sgancio capottina consiste nel tirare all'indietro entrambe le leve rosse, ma non è detto che sia sempre così. Nel K.13 ad esempio la procedura più giusta dovrebbe esprimersi così:

con la mano sinistra tirare indietro il pomello relativo e contemporaneamente con la mano destra spingere in avanti tutta la capottina per farla uscire dai cardini, quindi spingerla verso l'alto con entrambe le mani per aiutarla a volare via, cosa quest'ultima che va eseguita con tutti i tipi di capottine.

In ogni caso, con qualsiasi aliante, sarebbe opportuno essere sempre ben legati onde evitare che molto probabili

"g" negativi creino problemi nel raggiungere ed azionare le leve necessarie.

Lancio da biposti

— *nel caso di due capottine separate sarebbe opportuno che il lancio avvenisse in sequenza e cioè per primo il pilota che sta davanti onde evitare che in caso contrario, il pilota posteriore che esce per primo possa essere investito e ferito dalla capottina anteriore o comunque intralciato dallo stesso pilota anteriore. Questo nel caso di piloti abilitati, o per lo meno allievi istruiti. Nel caso che il posto posteriore fosse occupato da un passeggero digiuno da cognizioni di volo, sarebbe opportuno che il pilota responsabile stabilisse le modalità di lancio come per esempio aspettare che il passeggero si sia lanciato prima di muoversi, ma questa è solo una ipotesi che potrebbe avere delle varianti a seconda del tipo di aliante e della situazione particolare di emergenza.*

Salvaguardia delle gambe e delle mani

— *prima di sganciare le bretelle per uscire, ritirare indietro il più possibile le gambe, per evitare interferenze con il pannello strumenti. Buona norma sarebbe anche quella di*

indossare sempre i guanti per evitare ferite alle mani, specie nel caso di rotture strutturali; ferite che potrebbero influire negativamente sulle capacità di azionare poi l'apertura del paracadute.

Discesa col paracadute e guida relativa

— *penso che sia la parte più sconosciuta alla maggior parte dei volovelisti o piloti in genere. Sarebbe opportuno che qualche esperto paracadutista tenesse dei briefing periodici sulle modalità di impiego dei vari paracadute durante la discesa.*

Controlli pre-volo

— *tralascio volutamente di sviluppare l'argomento in quanto assolutamente ovvio e di normale routine l'effettuare i controlli di tutta l'attrezzatura del velivolo e pilota comprendente naturalmente il paracadute ed accessori.*

CONCLUSIONI

Nella speranza che non vengano mai a rendersi necessarie, spero che queste note possano aggiungere una piccola tessera al mosaico delle cognizioni generali che costituiscono la SICUREZZA DEL VOLO, in questo caso SICUREZZA PASSIVA.

"Un po' di ossigeno" dal Trentino

di GIORGIO PEDROTTI - Aeroclub Trento

...dopo alcune entusiasmanti esperienze "in onde", volate e lette su VOLO A VELA mi sono convinto che è proprio difficile, durante il volo, decidere di abbassarsi a quote più sicure solo perché ti manca l'impianto ad erogazione di ossigeno.

...ed allora ho cominciato ad interessarmi, forte della mia ventennale esperienza in campo subacqueo con autorespiratori ad ossigeno (A.R.O.) ...

...il vuoto sconcertante !!! : documentazione scarsa, impianti disparati, erogatori di varia provenienza, poca informazione.

Ed allora, con pazienza, ho raccolto dati, tabelle ed altri orpelli per poter avere le idee più chiare.

Credo che quello che ho fatto io lo poteva fare chiunque, comunque credo le informazioni raccolte possano essere utili a tutti i volovelisti che vogliono sapere di più su questo argomento. Premetto infine che io faccio l'architetto e non il medico e quindi sarò lieto di subire critiche, e consigli su quanto andrò ad esporre.

L'argomento non è fra i più ameni e quindi fate ancora in tempo a sospendere la lettura e passare ad altro. Ai più costanti: "una bella inspirata e... coraggio".

LE BOMBOLE E LA RICARICA

Le bombole sono recipienti cilindrici, costruiti in lega speciale di acciaio con estremità emisferiche. Ciascuna deve essere dotata di rubinetto, dal quale (verso l'interno della bombola) pende un tubicino metallico chiuso all'estremità e forato lateralmente. Questo per impedire a sostanze solide (polvere rugginosa o altro) di passare nel condotto del rubinetto (con la possibilità di ostruirlo) o nelle vie respiratorie.

Le bombole in Italia vengono costruite dalla Dalmine e riportano stampigliato mediante punzonatura: la ditta costruttrice, il numero di matricola, il tipo di gas per cui sono adatte (nel nostro caso ci sarà "ossigeno") le caratteristiche di capacità (in litri) e la pressione di carica che normalmente è, per l'ossigeno, di 150 atmosfere ed infine la data dell'ultimo collaudo. Vi sono bombole di diversa capacità e la quantità di gas

che contengono è data dalla capacità moltiplicata per le atmosfere di pressione interna (es: una bombola di 2 litri caricata a 150 atmosfere conterrà 300 litri).

Nel caso le bombole dovessero subire urti violenti, sarà buona norma far effettuare da stazioni di ricarica un collaudo di verifica.

La bombola può essere ricaricata presso un distributore di gas compressi, oppure, travasandovi, con apposito raccordo, la pressione da un bombolone.

Si precisa che il grado di "purezza" dell'ossigeno medico e di quello industriale sono pressoché identici e quindi i bomboloni delle officine meccaniche contengono ossigeno "ottimo per la respirazione".

Il travaso avviene mettendo in opera il raccordo ed aprendo prima il rubinetto del bombolone e poi, gradatamente, quello della bombola. Tale accorgimento serve a rallentare la velocità di travaso e quindi il surriscaldamento della bombola che, altrimenti, darebbe una falsa pressione iniziale tendente a calare con il successivo raffreddamento (nel caso di volo a temperature basse la pressione interna della bombola subirà una diminuzione ma non la quantità effettiva in litri; il calcolo della quantità di ossigeno disponibile sarà controllato in volo con la lettura del manometro e considerando una tolleranza favorevole proprio in funzione della bassa temperatura).

Ritornando alle operazioni di carica, la pressione travasandosi provoca un sibilo e quando non lo si avverte più sicuramente il travaso è completato. Si consiglia pertanto di travasare da un bombolone con pressione prossima alle 150 atmosfere e non da uno quasi scarico, che travaserà molto meno litri utili. Si chiude prima il rubinetto della bombola e poi quello del bombolone. Non occorre stringere troppo nel chiudere i rubinetti che subirebbero un inutile logorio. Per una semplice verifica della tenuta del rubinetto è sufficiente mettere un poco di saliva sul foro d'uscita.

È da ricordare che per lubrificare le parti dove passa ossigeno in pressione (rubinetti, condotti e dispositivi di erogazione, ovunque passi ossigeno a pressione superiore a quella ambiente) non si devono usare sostanze grasse (grassi in genere o mani sporche di grasso o di cosmetici) che possono provocare l'incendio del gas e di conseguenza lo scoppio.

L'OSSIGENO IN QUOTA

L'uomo ventila, in situazione di riposo, un volume di miscuglio atmosferico che varia tra i 300 ed i 500 cmc e nel quale l'ossigeno è presente in una percentuale approssimativa del 20% e l'azoto dell'80%. A livello del mare è cioè alla pressione totale di 760/mm.Hg., la pressione parziale dell'ossigeno sarà dunque di 152/mm.Hg. e quella dell'azoto di 608/mm.Hg.

Il nostro organismo è abituato a trovare in questa composizione la miglior utilizzazione respiratoria dell'ossigeno, ma può anche sopportare pressioni parziali di ossigeno inferiori. Quando però la pressione parziale si aggirerà attorno ai 76/mm.Hg. (a 3.000/4.500 metri sul Q.N.H.) si manifestano disturbi vari (nausea, mal di testa, riduzione della vista e della capacità di giudizio) e al di sotto (circa 12.000 metri) si ha la perdita di coscienza per carenza o assenza totale di ossigeno (ipossia o anossia). La "fame d'aria" che il nostro organismo avverte alle alte quote, induce all'ipoventilazione, cioè all'aumento degli atti respiratori che consentano un maggior scambio di ossigeno negli alveoli polmonari. Tale processo in ambiente povero di ossigeno porta rapidamente all'affanno avvertibile anche da un leggero capogiro (tale inconveniente è verificabile anche al suolo "forzando" la ventilazione per almeno 1 minuto). Trovandosi in volo in simili condizioni, e in possesso di lucidità sufficiente, sarà necessario controllare il proprio stato emotivo (che consuma ossigeno) e abbandonare la quota raggiunta al più presto scendendo al di sotto dei 3.000 metri per ritrovare una ventilazione regolare e per accingersi quanto prima (al meglio delle condizioni fisiche) all'atterraggio.

La previsione quindi di un volo prolungato oltre i 3.000 metri di quota deve suggerire l'uso di un impianto ad erogazione di ossigeno da installare sull'aliante.

Prima di affrontare quest'ultimo argomento vorrei precisare che anche un'eccessiva concentrazione di ossigeno nella miscela inspirata può produrre disturbi, ma tale inconveniente è piuttosto improbabile usando sistemi a maschera che non consentono una tenuta stagna e quindi anche nel caso di erogazione in eccesso di ossigeno rispetto alle necessità si respirerà pur sempre una miscela.

TABELLA CONSUMO OSSIGENO

Pressione di carica: 150

CARATTERISTICHE BOMBOLA		CONSUMO OSSIGENO (litri/min)			
		1	2	3	4
		ALTITUDINE (in metri s.l.m.)			
CAPACITÀ (in litri)	CONTENUTO * (in litri)	3000	6000	9000	12000
		AUTONOMIA (in ore)			
0,5	75	1 ora e 15'	0 ore e 38'	0 ore e 25'	0 ore e 19'
1	150	2 ore e 30'	1 ora e 15'	0 ore e 50'	0 ore e 38'
2	300	5 ore e 00'	2 ore e 30'	1 ora e 40'	1 ora e 15'
3	450	7 ore e 30'	3 ore e 45'	2 ore e 30'	1 ora e 53'

* CONTENUTO BOMBOLA = CAPACITÀ x PRESSIONE CARICA

L'IMPIANTO AD OSSIGENO

La scelta di un impianto ad erogazione di ossigeno per l'aliante può essere fatta fra due tipi:

1. **A flusso continuo:** è costituito da un adattatore collegato alla bombola che consente di erogare quantità di ossigeno in quantità variabile nel tempo (litri/minuto) ma in modo continuativo, indipendentemente dall'atto respiratorio. La mascherina può essere semplicemente "sforacchiata" per consentire la miscelazione di "ossigeno-aria" durante la ventilazione, oppure può essere dotata di piccolo sacchetto (circa 2 litri) in plastica per assolvere alla miscelazione dei gas.

L'erogazione avviene manualmente regolando le varie quantità di ossigeno prefissate dalla ditta costruttrice mediante tacche. Più sono le tacche e più variabilità di erogazione esistono. Naturalmente è indispensabile conoscere quanti litri/minuto fuoriescono dalla bombola in corrispondenza di ciascuna tacca. In assenza di tale informazione converrà misurare in modo empirico la quantità erogata.

Va precisato che una regolazione come ipotizzato nella tabella sovraesposta (1 litro ogni 3000 metri) è più che sufficiente per mantenere la pressione parziale dell'ossigeno entro valori tollerabili per il nostro organismo.

Vantaggi: assoluta semplicità costruttiva dell'erogatore, che aumenta o diminuisce il passaggio del gas variando il foro di passaggio, e tale semplicità depone a favore dell'affidabilità nel tempo senza tarature delicate, e del prezzo più contenuto;

Svantaggi: consumo di ossigeno anche nella fase di "pausa inspiratoria", ma contenuto in valori accettabili.

2. **A richiesta:** è costituito da un adattatore con mascherina dotata di membrana di miscelazione "aria esterna - ossigeno" tarata in funzione dell'altezza (più si sale, più viene erogato ossigeno). Nella fase inspiratoria si viene a creare nella mascherina una leggera depressione rispetto alla pressione ambiente e viene erogato ossigeno secondo il dosaggio stabilito dal costruttore per quell'altitudine o

meglio per quella pressione.

È necessario porre attenzione nell'indossare la maschera, che dovrà aderire bene al viso per non variare troppo la miscela dei gas.

Vantaggi: consumo del solo ossigeno richiesto dall'atto inspiratorio e quindi maggiore autonomia;

Svantaggi: le caratteristiche tecniche del funzionamento (taratura di esercizio compresa fra 0 ed 1 atmosfera) necessitano un perfetto bilanciamento dei componenti e controlli periodici; l'affidabilità è legata alla qualità dell'erogatore e quindi a "pochi soldi" è inutile acquistare erogatori di questo tipo.

CONSIGLI PER L'INSTALLAZIONE E L'USO

La bombola, di capacità non esagerata (vedi tabella precedente relativamente alle autonomie), andrà fissata in modo solido all'aliante e collocata possibilmente in alloggiamento che consenta facilità di sostituzione o di ricarica per travaso da altra bombola.

Prima del volo sarà buona norma controllare la tenuta (a rubinetto aperto) dell'erogatore, nel caso di erogatore a flusso continuo, e del corretto funzionamento della maschera nel caso di erogatore a richiesta.

Sarà meglio "fare il pieno" spesso per non trovarsi in riserva sul più bello.

Ricordatevi di aprire la bombola prima del decollo nel caso non sia possibile farlo in volo: nel caso di erogatori a richiesta non ci sarà alcuno spreco e basterà "attaccarsi" la mascherina in caso di necessità; con erogatori a flusso continuo, il rubinetto dell'adattatore dovrà essere collocato in vista (per il controllo delle tacche di erogazione) e quindi sarà manovrabile anche in volo.

Mi sembra di avervi detto le cose fondamentali e se avete perseverato nella lettura fino a questo punto non posso che congratularmi con voi per la pazienza e voglio augurarvi voli stupendi e "più ossigenati".

L'Aquilone

"CLUB NOVANTA"

Come non azzardare qualche programma?

Lo scrivevo qualche mese fa accennando all'ingresso nell'ultimo decennio di questo secolo.

Come non indulgere in qualche riflessione sui tempi andati, sulle vicende di questo impegno editoriale giunto al quarto di secolo, sul susseguirsi delle molte promesse, sui momenti di scoramento?

Semplice. Basta incappare in uno sparuto gruppetto di giovani, sospinti da un vecchio grigio ostinato ed eccoci al "CLUB NOVANTA", parco di eletti che al piacere del volo uniscono quello del dare.

Siamo al dunque, alla loro collaborazione con VOLO A VELA ed al mio sentito grazie per quanto compare e continuerà a comparire qui e per quanto comparirà "altrove".

Ed i pigri si sentiranno più... tranquilli!

LORENZO SCAVINO

P.S. - Il "CLUB NOVANTA" non è un circolo chiuso ma si entra da una sola porta.

VOL A VOILE, SPORT FORMATEUR

(da VOL A VOILE n. 29 a cura di Luigi Tamburini)

Vasto argomento la formazione al volo a vela! Appassionato di questo sport da alcuni decenni, ho sempre considerato fondamentale l'educazione dei giovani piloti e le ho dedicato una buona parte del mio tempo. Le motivazioni dei futuri piloti di volo a vela sono assai diverse. Omesse quelle che considererei malsane (provare qualcosa a qualcuno o voler provare qualcosa a se stessi) possiamo classificare i nostri volovelisti in tre grandi categorie: i "sensitivi", quelli che si accontenteranno del piacere di volare, di sentire lo spostamento nell'aria, di attardarsi la sera in una massa d'aria calma e serena prima di planare, un po' fuori dal tempo verso la terra degli uomini. La seconda categoria che chiamerei i "turisti", comprende gli amanti delle scoperte, saltano di cima in cima, da una cresta all'altra, spiralandosi da un fiume ad una collina, sorvolando villaggi e castelli. La categoria annovera eccellenti realizzatori di circuiti. La terza categoria, comprende gli amanti della velocità e della tecnica, sempre alla ricerca della perfezione, della migliore planata, del percorso ottimale, rapidi a decidere, dal giudizio affilato. Li chiamerei i "piloti da competizione". Uomini di progresso, è attraverso loro che passano gli ammodernamenti tecnologici del nostro sport. Certamente queste categorie non sono impermeabili ed è possibile di passare dall'una all'altra.

Chi formare? Come?

La formazione deve condurre i nostri principianti a scoprire tutte queste possibilità ma secondo le loro qualità e le loro aspirazioni. In un primo tempo è importante, per non stancarli, di farli volare soli rapidamente, ma in sicurezza totale: un buon istruttore non molla il suo allievo per farlo contento, ma perchè è competente ad effettuare il volo che gli propone. Disgraziatamente io credo che noi perdiamo molto tempo sui campi di volo per inefficacia — voli inutilmente troppo lunghi, non sufficientemente attraenti o poco dimostrativi — attese al suolo troppo lunghe per degli allievi avidi di scoperte. La nostra istruzione di base dovrebbe essere più rapida, più viva, forse più specifica nel pilotaggio. Due o tre voli al giorno (uno da trenta minuti ad un'ora, gli altri di circa quindici minuti) servono per progredire più che un volo da uno a due ore. Il decollo arriverà più rapidamente e forse con maggior padronanza e sicurezza. Nel caso di questa fase d'esordio sarebbe per contro augurabile di far effettuare all'allievo uno o due voli più lunghi per permettergli di scoprire la potenzialità del volo a vela, facendo dei piccoli circuiti da 50 a 100 km. Seguendo tale metodo il decollo dovrebbe avvenire più rapidamente. Ad oggi, la lunghezza di formazione d'esordio non sembra essere un marchio

di qualità. In effetti i nostri istruttori dei Centri Nazionali trovano il pilotaggio dei nostri giovani allievi abbastanza lacunoso, in tutti i casi, di qualità inferiore rispetto al passato. Certamente, questa formazione d'esordio richiede un perfezionamento successivo, questo primo approccio al volo a vela consentirà ai principianti solo la pratica di un volo locale. Il volo libero necessiterà di una seconda fase di formazione, aperta a tutti, quando il pilotaggio di base sarà ben acquisito. Il pilota, non avendo più alcun problema con la sua macchina, sarà totalmente disponibile a ricevere tutti gli insegnamenti di perfezionamento, per il volo libero.

Quali formatori?

Sicuramente, se vorremo essere efficaci, dovremo sviluppare una politica realistica, basata sui numerosi biposti, i verricelli, i motoalianti e ci serviranno anche istruttori convinti ed in numero sufficiente. Per questo perchè non pervenire alla formazione di questi istruttori in due stages di durata più corta? Per esempio un primo stage della durata di tre settimane, consentendo al nuovo istruttore di formare i suoi allievi al volo locale, di farli decollare, di seguire i loro progressi. Questo stage "pilotaggio", più corto perchè non considera la parte circuiti, sarà più facilmente accessibile a volovelisti medi.

Un secondo stage, anche della durata di tre settimane, sarà particolarmente dedicato allo studio del circuito. Il futuro istruttore completo, avendo già praticato l'istruzione sarà più idoneo ed a proprio agio nell'istruzione del volo libero; la sua esperienza sarà più grande ed il suo giudizio più affinato. Al suo ritorno al club potrà dispensare ai suoi allievi la formazione al circuito e sicuramente rilasciare loro, l'autorizzazione necessaria al volo libero. Inoltre se il futuro istruttore vorrà diventare professionista, credo sia necessario di prevedere uno stage di più lunga durata. Troppo spesso il giovane istruttore, fresco del Centro Nazionale, non ha gli elementi per gestire una pista e rispondere alle domande degli utenti di una "plate-forme": gestione, contabilità, organizzazione, relazioni pubbliche, conservazione dei materiali, immagine del club, animazione, sport, regolamentazione, sensibilizzazione dei piloti alle responsabilità. Al termine della sua formazione aeronautica, potrà dedicare due o tre mesi a studiare la vita di un grande centro che lo ospiterà e lo aiuterà a chiarire i problemi legati all'attività di una piccola impresa. Questo periodo sarà seguito da mini-stages su argomenti specifici, come l'informatica, la gestione, e perchè non in un'officina di costruzioni o riparazioni aeronautiche. La sua formazione totale potrà essere aggiornata di anno in anno

e sarà ad esempio presa in carico da un organismo di formazione continua.

Chi si deve assumere la responsabilità della formazione?

La gestione del volo a vela francese è diventato il lavoro quotidiano della Federazione Francese di Volo a Vela. Questa creata nel 1964 non ha cessato di crescere e si è data la struttura che le permette di seguire giorno dopo giorno la vita del nostro sport. Sia nel campo della competizione (abbiamo praticamente la migliore squadra al mondo) che della prevenzione degli incidenti che della gestione del suo parco macchine che della definizione del suo avvenire, la Federazione cerca quotidianamente le soluzioni ai problemi che si presentano. Mi sembra perciò evidente che la responsabilità della formazione le compete. La Federazione deve definire il livello di sicurezza dei suoi aderenti ed il sistema del loro apprendimento; del resto essa subirà direttamente di tutti i malfunzionamenti della sua organizzazione. La Federazione è molto decisa nella ricerca della formazione più adatta per i suoi aderenti e per la serietà e la qualità dei suoi istruttori. Sicuramente, avendo i volovelisti l'abitudine, ad occupare uno spazio aereo comune a tutti gli utilizzatori di macchine volanti, mi sembra indispensabile che la loro

formazione sia controllata attraverso i servizi ufficiali dello Stato (Direzione Generale dell'Aviazione Civile) conformemente alle direttive OACI. Ma di grazia, ci siano risparmiate le molestie amministrative inutili. In questo campo abbiamo molto da imparare da altre nazioni. Perchè tanto ritardo imposto alle richieste di esami teorici o pratici? L'Amministrazione, non possiede in proprio i mezzi per assicurare il loro controllo? Sistemi più semplici ed altrettanto sicuri esistono altrove. Noi potremmo facilmente ispirarci ai nostri vicini. (N.d.R.: siamo forse noi? - N.d.D.: certamente no!).

PIERRE PELLIER

Presidente della Commissione
Formazione, Sicurezza, Medicina

Questo è il testo di una lettera che la Federazione Francese di Volo a Vela ha inviato ai suoi 18.000 (sic!) volovelisti.

Una favola raccontata per stupire oppure una realtà che per il nostro volo a vela è da favola?

(LT)

TRIANGOLO FAI DI 1000 KM... NELL'AMBITO DI UN CAMPIONATO

(da FLUGSPORTZEITUNG a cura di Paola Harrasser)

Durante i campionati australiani svoltisi a Waikerie, Australia, dall'11 al 21 gennaio 1989 l'olandese Gerrit Kurstjens ha compiuto i 1000 km dichiarati decollando alle 11.25 ora locale e atterrando poco dopo le 21.

L'australiano John Buchanan, vincitore della classe libera e il belga Paul Bougard hanno volato per più di 900 km, mentre gli altri concorrenti sono stati costretti dal maltempo ad atterrare fuori campo. Il titolo per la classe standard è stato conquistato da Andy Pybus mentre quello per la classe 15 m è andato a Bruce Brockhoff. Durante lo stesso periodo, precisamente il 2 gennaio e il 25, sono stati registrati un totale di 8 percorsi da 1000 km di cui 2 eseguiti con un 15 m.

Tra i piloti di successo anche una donna: l'inglese Pam Hawkins.

INIZIA LA PRODUZIONE IN SERIE DELL'S.10

(da FLUG REVUE a cura di Paola Harrasser)

A Berlino è già iniziata la produzione dell'aliante a motore S10 e a detta del titolare dell'azienda Dr. Rainer Stemme, l'offerta non riesce a soddisfare la già notevole domanda.

Immaginando la curiosità dei piloti passo immediatamente a descrivere alcune caratteristiche tecniche dell'S10.

Si tratta di un aliante a due posti affiancati con notevoli prestazioni: l'efficienza a elica retratta è 50 e la minima discesa riportata è di 0.55 m/s. L'aliante ha il motore in posizione baricentrale con trasmissione ad albero e un'elica bioala ripiegabile e rientrante nel muso. Il motore a 4 cilindri e 4 tempi assicura valori minimi di rumorosità e di vibrazioni associati ad una grande affidabilità. In volo motore l'S10 ha una velocità di salita di 2,5-3 m/s, la

velocità di crociera raggiunge i 200 km/h con un'autonomia di 1300 km. La manovrabilità a terra è facilitata dal ruotino di coda sterzante. È interessante citare uno dei molteplici utilizzi a cui si presta l'S10 (volo a vela a parte!); una ditta svizzera di sistemi tecnologici lo vuole utilizzare in missioni notturne per eseguire termografie di grandi centri abitati. Montando dei sensori ad infrarossi sotto le ali e sorvolando i centri a 200 m di quota sembra sia possibile ottenere dati estremamente precisi circa l'irraggiamento del calore.

Il prezzo dell'aliante è di 200.000 DM (circa 147 Mio-Lit), rendendolo accessibile ai soliti "eletti".

Il potenziale acquirente è infatti lo stesso del Nimbus 3D oppure dell'ASH 25.

WIND SHEAR, DISCENDENZE E VORTICI

(da SAILPLANE & GLIDING n. 4/89 a cura di Patrizia Golin)

Parte Prima

Tom Bradbury continua la sua serie meteo, con un articolo in due parti sulle correnti ai bassi strati e la loro influenza durante gli atterraggi.

Non si può mai essere sicuri di come si comporti il vento degli strati bassi. Ciò può rendere l'atterraggio uno dei momenti più pericolosi del volo.

Gli alianti, con la loro bassa velocità relativa di atterraggio, sono sensibili ad improvvise variazioni del vento.

Anche grossi e pesanti aerei di linea hanno sperimentato incidenti d'atterraggio dovuti ad impreviste variazioni del flusso del vento negli strati bassi.

Questa relazione rappresenta una sommaria descrizione di cosa si possa trovare nell'avvicinamento finale.

Wind Shear

Lo wind shear riguarda il cambiamento della velocità del vento sopra una determinata zona.

Dal punto di vista del pilota, ha molta importanza lo wind shear verticale, il cambio della velocità del vento appena si cambia quota.

Questo viene spesso definito "vento di gradiente" (da non confondersi con il termine che suona più o meno allo stesso modo "gradiente del vento" che è implicato nei venti geostrofici che soffiano lungo le isobare).

Il tipo più familiare di shear è quello tra il vento geostrofico ed il vento al suolo.

Il vento geostrofico si rileva dalla direzione e dalla spaziatura delle isobare sulle cartine del tempo ed è inteso come il vento che soffia a circa 2000 piedi. Il vento al suolo è sempre inferiore ai 2000 piedi.

Riguardo la turbolenza ai bassi strati

La relazione dipende dalla stabilità dell'aria e dall'asperità del terreno.

L'asperità del suolo influenza la resistenza aerodinamica di superficie.

Questa riduce la velocità del vento vicino al terreno ed incide anche sulla turbolenza ai bassi strati.

Quando c'è instabilità, le correnti di salita e di discesa tendono a rimescolare l'aria in modo che il vento in alto non sia molto diverso da quello vicino al suolo.

Tuttavia, appena l'aria diventa più stabile, il flusso superiore si disaccoppia dal flusso vicino a terra, allora gli strati più lenti non sono più accelerati dal risucchio di aria che si muove

rapidamente dall'alto verso il basso e il vento al suolo cade nettamente.

Ecco un esempio del tipo di cambiamento osservato in diverse circostanze:

vento a 2000 piedi:

270 gradi / 25 nodi

vento a 30 piedi:

su mare calmo

260 gradi / 22 nodi

su terreno in giornata soleggiata

250 gradi / 15 nodi

su terreno al tramonto

240 gradi / 10 nodi

su terreno in una notte serena

230 gradi / 06 nodi

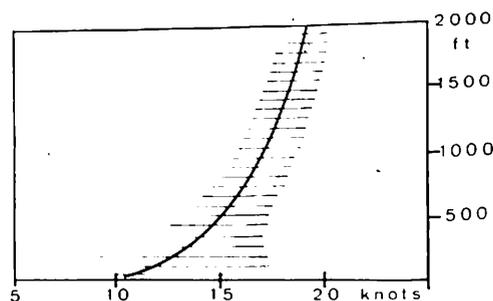


Fig. 1 - Wind shear verticale tra 2000 piedi e il suolo in una giornata di sole.

Lo wind shear non è costante dall'alto al basso dello strato; la maggior parte degli shear avvengono vicino al terreno. La figura 1 mostra la variazione della velocità del vento tra i 2000 piedi ed il terreno durante una giornata di sole. La linea continua mostra la velocità media del vento. La sezione tratteggiata mostra come questa possa variare a causa delle raffiche.

Le raffiche sono più notevoli vicino al suolo dove la turbolenza è maggiore.

Come lo shear cambia dal giorno alla notte

Quando gli strati più bassi di aria alla sera si raffreddano, comincia a formarsi un'inversione di temperatura vicino a terra.

Questa inversione blocca il rimescolamento tra gli strati alti e quelli bassi e allora il vento al suolo decresce. Lo wind shear diventa maggiore, ma la turbolenza si smorza perchè non c'è più forte flusso sugli ostacoli al suolo.

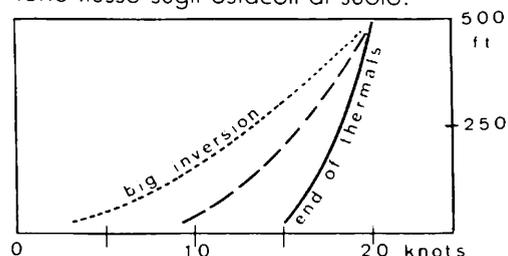


Fig. 2 - Wind shear tra 500 piedi e il suolo che mostra come si sviluppa l'inversione notturna.

La figura 2 mostra il tipo di cambiamento previsto tra 500 piedi e il suolo.

Ci sono 3 curve. Quella a destra mostra le condizioni appena dopo il finire delle termiche. A questo punto la velocità del vento può solo decrescere da 20 a 15 nodi nei sottostanti 500 piedi.

La curva di sinistra rappresenta l'effetto di una grande inversione quando la velocità del vento diventa quasi nulla al suolo.

Bisogna notare che queste curve sono state smussate e che sono solo rappresentative del modo in cui la velocità del vento si alteri nel momento in cui ci si avvicina al suolo. Le variazioni rappresentate possono essere significativamente differenti nei vari casi.

Colpi di vento nei bassi strati

La figura 3 mostra 2 profili reali del vento. La linea continua è stata registrata a mezzanotte sopra un terreno abbastanza pianeggiante vicino a Bedford. La tratteggiata rappresenta lo wind shear che si ritrova vicino al Golfo Persico a Bahrain. In entrambi i casi si nota un buon aumento della temperatura

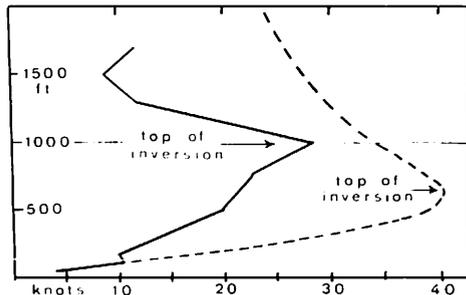


Fig. 3 - Raffiche ai bassi strati che mostrano lo wind shear tra l'inversione e la superficie.

di inversione tra l'aria relativamente fresca al suolo e la più calda che sta sopra. Il top dell'inversione (dove la temperatura dell'aria è più alta) è anche il punto dove la velocità del vento è più forte.

Nell'esempio inglese la velocità cresce dai 4 nodi vicino al suolo ai 28 nodi a 1000 piedi. Sopra la velocità ricade. Le osservazioni arabe mostrano uno shear molto più grande. La velocità va dai 4 nodi al suolo fin oltre a 40 nodi a 500-600 piedi.

Osservazioni fatte da importanti antenne tv negli U.S.A. mostrano come la velocità del vento intorno ai 1600 piedi possa aumentare alle volte fino a 70 nodi. Questi 3 esempi illustrano le raffiche notturne in bassi strati.

Per fortuna questi venti rimarchevolmente forti vicino al top dell'inversione si trovano normalmente solo di notte. Essi cessano dopo il sorgere del sole e non sembrano dare disturbo al pilota medio di aliante ma possono preoccupare i piloti di linea.

Altre variazioni improvvise di vento ai bassi strati possono essere rilevate proprio davanti a un fronte freddo di giorno o di notte, ma generalmente questi non producono l'atteso wind shear a livelli molto bassi.

Vorticosità

La vorticosità può essere impropriamente definita come "l'avvitamento" dell'atmosfera o di un fluido. Se visualizzate una specie di gigantesca ruota a pale posta parallelamente al flusso del vento (vedi fig. 4) essa

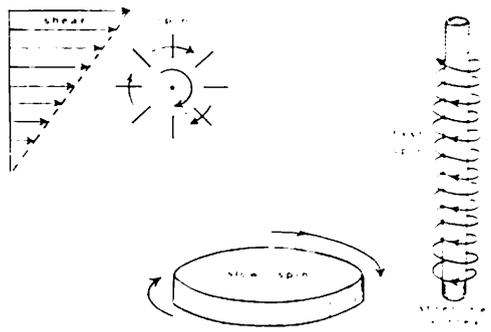


Fig. 4 - "Avvitamento" prodotto dallo wind shear. Come aumenta l'avvitamento quando il vortice si stringe.

comincerebbe a ruotare nella direzione mostrata dallo wind shear.

La rotazione sarebbe un'indicazione della "vorticosità" del flusso d'aria. L'asse attorno al quale gira la ruota rappresenta la linea di vortice. Una delle caratteristiche importanti della "vorticosità" è che l'avvitamento diventerà più veloce se il fluido converge su di un punto.

Un esempio quotidiano è quello del vortice che si sviluppa quando l'acqua esce dal bagno attraverso lo scarico aperto. L'avvitamento quasi invisibile distribuito attraverso la vasca, viene concentrato dove l'acqua converge. L'avvitamento spesso diviene così rapido che la forza centrifuga produce una depressione nell'acqua, depressione che si può estendere giù per tutto lo scarico. Se il gorgo d'acqua si scarica su una superficie di drenaggio piatta, diverge in tutte le direzioni.

Appena diverge, l'avvitamento rallenta e sparisce rapidamente.

Osservandolo in altro modo si può dire che se un vortice largo e piatto che ruota lentamente viene spinto verso un lungo e sottile, girerà molto più velocemente: quello che succede nell'acqua succede anche nell'atmosfera.

Ci sono molti livelli di "avvitamento": vanno da vaste depressioni con un diametro di centinaia di miglia fino a turbini di polvere larghi pochi metri. Anche alle estremità alari si sviluppano piccoli vortici che si lasciano dietro scie vorticosi più durevoli. Questi vortici si vedono solo quando l'aria è molto umida; a volte possono essere visti staccarsi non solo dalle estremità alari, ma provenire anche dalle pale dell'elica e da altri angoli affilati quali i bordi esterni dei flaps abbassati.

Il vecchio Vickers Vanguard era solito dare splendidi esempi di vortici di flaps che si lasciano dietro brevi scie di

condensazione durante l'atterraggio. Il guaio è che molti vortici atmosferici sono invisibili a meno che la caduta di pressione sia abbastanza grande da produrre condensazione.

Quando si finisce in scia

Una volta in un sonnacchioso pomeriggio d'estate praticamente senza nubi, vidi un F111 passarmi sopra a un paio di miglia davanti. L'F111 era già sparito dalla mia vista, quando il mio Phoebus ebbe un forte sobbalzo e mi sentii catapultare. Nel tempo che ci misi a rimettere i piedi sulla pedaliera e a capire dove fosse finita la macchina fotografica il pomeriggio aveva cessato di essere sonnolento. Tali incontri sono spesso disastrosi. Qualche anno fa un biposto che stava atterrando a Lasham perse il controllo appena incappò nella scia di un pesante jet che era appena decollato. Ci furono un bel po' di danni perchè il biposto in seguito urtò altri alianti allineati per il decollo.

Separazione del flusso

Molti piloti hanno familiarità con il distacco dei filetti fluidi su di un'ala stallata. La separazione dei filetti può anche capitare quando il vento soffia sulla cima delle colline.

La figura 5 ne mostra un esempio comune.

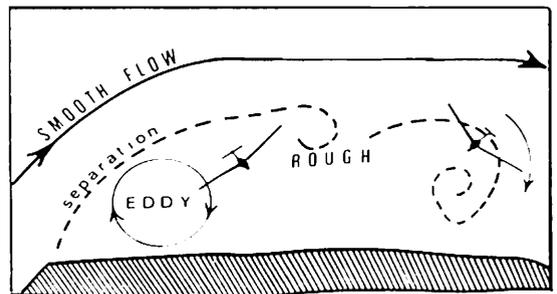


Fig. 5 - Separazione del flusso sulla sommità di un terreno scosceso.

Qui l'aria sale dal fianco di una cresta ripida, ma non è capace di seguire il cambiamento di profilo alla sommità. Il flusso principale si stacca dal suolo creando un rotore sotto la superficie di separazione. Questo rotore è spesso la causa della violenta instabilità che si riscontra su piste d'atterraggio posti su alture.

Un esempio pratico a Nympsfield

I rotor si fanno particolarmente sentire a Nympsfield quando soffia vento da NW. Ciò causa numerose varietà di atterraggi pericolosi.

UNA GRANDE MOTO. CAGIVA HA SUPERATO SE STESSA.



Mai vista una 125 così: bella e aggressiva fin dal primo sguardo. Questa Freccia C10 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

CAMPIONATI ITALIANI STANDARD E 15 METRI

1990

VARESE, Calciate del Pesce - 16-25 Aprile

Supplemento al n. 198 della rivista VOLO A VELA

Cari amici,

sono già trascorsi cinque anni da quando abbiamo organizzato i Campionati Italiani di Volo a Vela a Calcinate del Pesce; la manifestazione, nonostante fosse la prima da noi curata, ritengo si sia svolta in modo regolare e soddisfacente per tutti i partecipanti.

Spero che il tempo intercorso da tale incontro sia stato, per tutti Voi piloti, sereno e ricco di soddisfazioni; mi auguro anche che, nel volo, che ci unisce per comune passione, abbiate potuto realizzare i Vostri programmi e concretizzare anche qualche "sogno nel cassetto".

Quest'anno Calcinate sarà di nuovo sede dei campionati; si è cercato di organizzare la manifestazione nel modo migliore, avvalendosi dell'esperienza fatta nel 1985 e della fattiva collaborazione dei consiglieri, dei responsabili di settore e di tanti soci ai quali desidero porgere i miei più vivi ringraziamenti.

Nel timore di dimenticare qualcuno, non mi sento di elencare i nomi di tutti coloro che ci hanno aiutato ad affrontare e risolvere i numerosi problemi connessi all'organizzazione di questa manifestazione, ma desidero rinnovare il mio più sentito grazie certo che, anche per il futuro, non verrà meno il loro spontaneo e valido apporto.

Mi auguro una partecipazione numerosa, improntata al più corretto agonismo temperato dalla necessaria prudenza, e che il tempo favorevole consenta il miglior esito della manifestazione.

A.V.A.L.

Il Presidente: DANTE CARAFFINI

25 marzo 1990

VOLO A VELA

PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI N. 26



MAR.-APR. 1961

IL CAMPO DI VOLO A VELA DI CALCINATE DEL PESCE: SOGNO DI IERI... REALTÀ D'OGGI

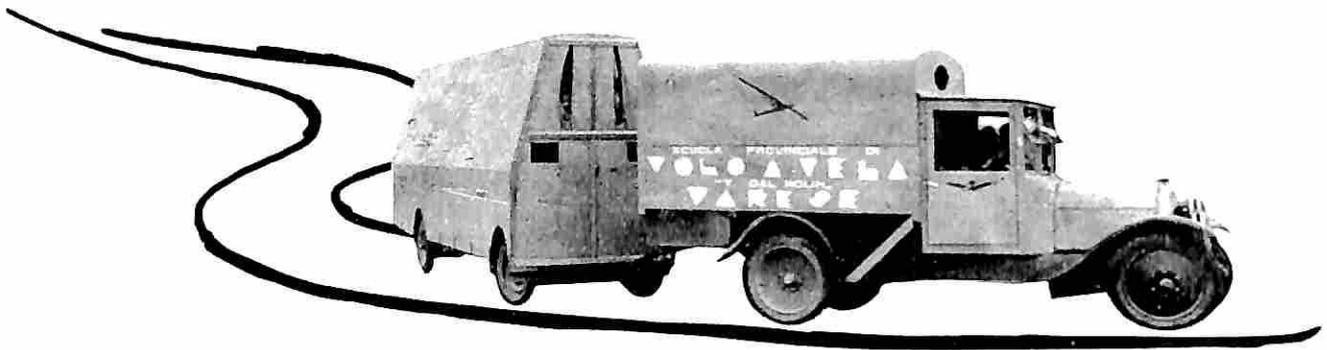
Su le sponde del Lago di Varese sta per giungere a compimento un'opera che, oltre a coronare trent'anni di sogni, di speranze, di attese dei volovelisti varesini, è destinata a segnare una tappa importante nel cammino del volo a vela italiano. Trent'anni che per me, che li ho vissuti ad uno ad uno, e per quei molti che, lungo il loro trascorrere, mi furono vicini, hanno il colore e la suggestione di una bella favola.

Lasciate che ve la racconti.

Proprio trent'anni fa, il quotidiano varesino «La Prealpina» pubblicava un lungo articolo nel quale, adducendosi ragioni varie, soprattutto di interesse turistico e sportivo, veniva illustrata alla cittadinanza e alle autorità la convenienza, anzi la necessità che Varese fosse dotata d'un proprio campo di volo, capace di rispondere ai bisogni del turismo aereo e

del volo a vela, che era allora in provincia alle sue prime prove e alle sue prime grosse fatiche. Disporre di un campo di volo avrebbe significato per il Gruppo Varesino di Volo a Vela, già in pieno fervore di attività, evitare la pesante necessità di affrontare, ogni domenica, con uomini ed ali, a bordo di un fragoroso «18 BL», reduce dalla... prima guerra mondiale, i rischi di avventurosi viaggi nella brughiera gallaratese o su per le pendici del Campo dei Fiori e del Mottarone, in cerca di un luogo, dal quale si potesse spiccare il volo verso il cielo e verso il sogno.

Aggiungerò che, fin da allora, si guardava alle rive del Lago di Varese, come alla zona più idonea per crearvi un piccolo aeroporto. Vi erano, infatti, nelle vicinanze dell'Idroscalo della Schiranna,



... e il vecchio e chiassoso « 18 BL » continuò ad arrancare lungo le strade e su per i monti del Varesotto ...

terreni che, opportunamente spianati, avrebbero potuto servire ottimamente allo scopo di offrire un nido a quello stormo di alianti che frattanto i giovani del Gruppo Varesino si erano venuti pian piano costruendo con le proprie mani, rubando ore ed ore al riposo e al divertimento.

Contrariamente a quello che avrei potuto temere, l'appello contenuto in quel mio articolo (giacché l'autore — scusate se non ve l'ho detto prima — ero stato proprio io) fu preso in qualche conside-

razione dalle autorità del tempo. Ci furono sopralluoghi, misurazioni, studi, trattative: operazioni tutte stimolate dalle speranze e dalle attese degli aquilotti varesini. Senonché, quando si trattò di concretare i piani, ci si trovò di fronte a due difficoltà, che parvero insuperabili: l'una, di mettersi d'accordo per la cessione del terreno con i numerosissimi proprietari che ne possedevano anche solo un lembo; l'altra, di reperire i quattrini occorrenti per l'acquisto del terreno e per la costruzione dell'aviorimes-

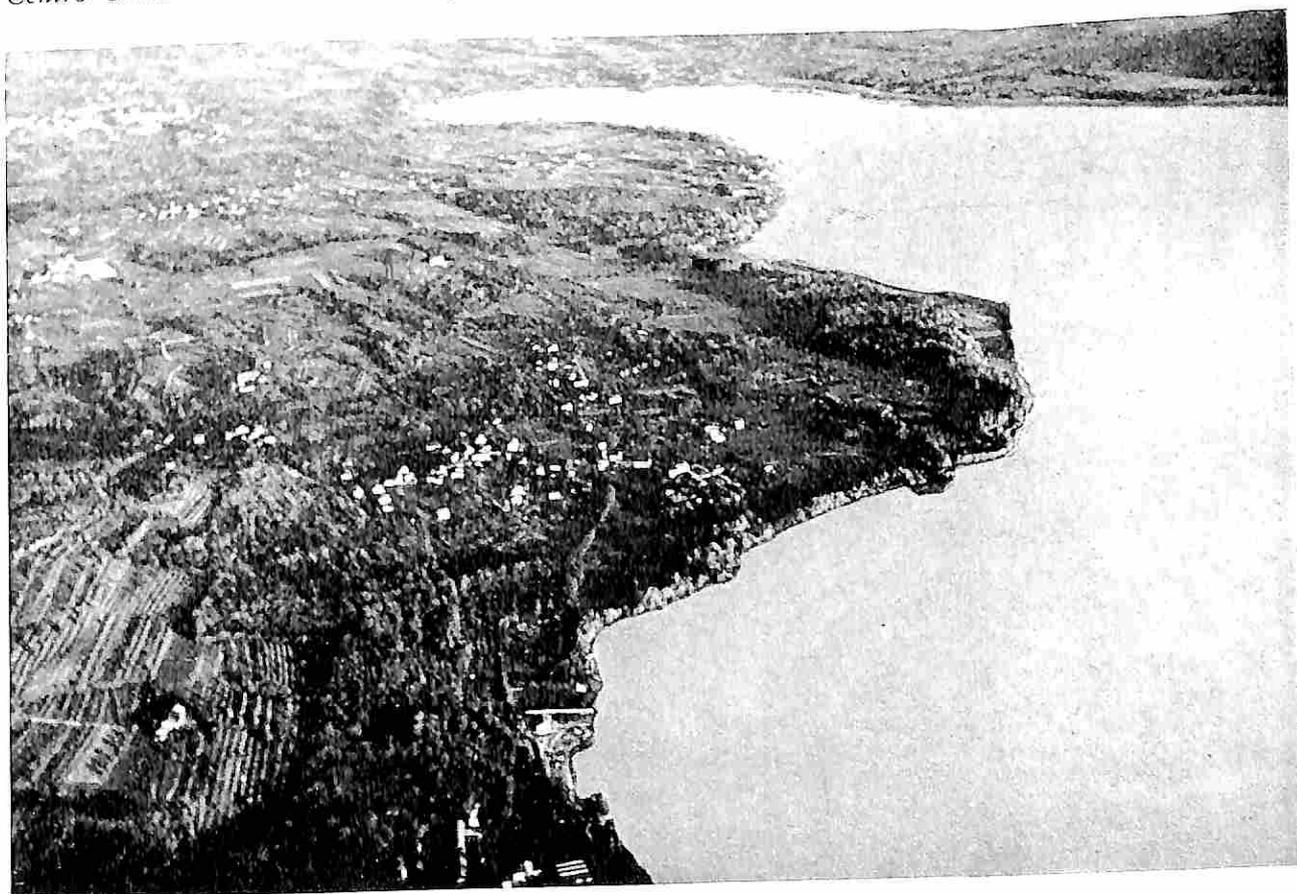
1933: alianti pronti per il lancio sulla vetta del Campo dei Fiori presso Varese





Veleggiando col «Bocian» lungo i costoni del Campo dei Fiori

Calcinate del Pesce, sulla sponda Nord del Lago di Varese, dove è sorto il campo di volo del Centro Studi del Volo a Vela Alpino



sa e dell'officina per le riparazioni. Così il bel progetto venne messo da parte e non se ne parlò più.

Solo i piloti varesini di volo a vela continuarono a pensarci ancora.

Essi, riverniciato frattanto d'azzurro il loro vecchio « 18 BL » e decorato con vistose aquile e saettanti profili di ali, e messogli alla coda un furgone di dieci metri, capace di accogliere ali, fusoliere, cavi e... chiassosi piloti, continuarono ad arrancare ancora, ogni domenica, tra fragore e polvere, lungo le strade e su per i pendii del Varesotto, attestando a tutti, credenti o scettici, che il volo a vela varesino, anche se era tramontata la speranza di avere un campo di volo, era ben vivo e ben deciso a fare la sua strada, in gara con gli aquilotti di tutta Italia.

Venne poi la guerra, per le cui necessità furono creati gli aeroporti di Ver-

giate e di Venegono. A guerra finita, furono questi ad ospitare gli sportivi dell'aria, che avessero voglia di volare con o senza motore.

Al campo di volo sulle sponde del Lago di Varese si ricominciò a pensare sul serio poco più di un anno fa, quando un istruttore, trovandosi a veleggiare, su un « Bocian » biposto, lungo il pendio del Campo dei Fiori con un pilota in volo di addestramento, uscì in questa considerazione: — Ecco: se noi avessimo un aeroporto ai piedi di questo monte, laggiù, sulla riva del Lago, potremmo restare in volo, sfruttando queste deboli ascendenze, ancora un paio d'ore. Mancando di quel campo, dobbiamo invece andarcene, per non rischiare di perdere troppa quota e non potere così giungere a Vergiate.

— Già — consentì quel certo pilota, che poi, non senza una evidente espres-

Il lato Ovest della pista di Calcinate del Pesce (Vares)



sione di contrarietà, si decise a puntare verso Vergiate.

La domenica dopo, quel medesimo istruttore si trovò a volare sullo stesso apparecchio e sullo stesso pendio con una volovelista, moglie del pilota della domenica precedente. Ora, anche con la signora quell'istruttore — che evidentemente deve essere un po' fissato — ripeté, quasi con le stesse parole, la considerazione già fatta al marito: « Se avessimo un campo di volo sulle sponde del Lago... ». Vi risparmio il resto.

Se mi può esser lecito mescolare il sacro con il profano, vorrei dire che quelle parole furono come un grano di buona semente caduto su fertile terreno. I coniugi volovelisti continuarono per giorni e giorni a rimuginare tra sé e sé quelle parole: « Se avessimo un campo di volo su le sponde del Lago... lontano dal traffico aeroportuale della Malpensa... vi-

cino alle montagne... con le termiche e le dinamiche a portata di mano... che sogno! » E pensaci oggi e ripensaci domani, si sovvennero infine che, in riva al Lago di Varese, tra la Schiranna e Calcinate del Pesce, vi erano certi terreni che parevano messi là apposta dal buon Dio per cavarne il più bel campo di volo a vela che si potesse desiderare.

— Ma una parte di quei terreni sono di papà...

— Parliamone con lui.

E papà: — Prendete quei terreni e fatene il campo, visto che non potete guarire da quella passione per il volo, che vi ha preso.

Senonché, costruire il campo di volo non era tutto. Bisognava che esso divenisse qualcosa di più: un centro volovelistico a cui convenissero non solo i piloti di Varese ma anche quelli dell'Alta Lombardia, quelli dei gruppi vicini; un

durante i lavori per la costruzione del campo di volo



centro, dove, oltre che volare, si promuovessero ricerche, esperienze, studi, soprattutto nel campo della meteorologia. Ed ecco delinearsi il progetto del « Centro Studi del Volo a Vela Alpino », un ente che si propone di integrare l'attività pratica con una attività scientifica di sicuro interesse per chi pratica il volo.

Oggi il Centro Studi del Volo a Vela Alpino e il Campo di Volo di Calcinate del Pesce sono una realtà. Domani saranno una realtà operante e feconda.

Non è stato facile raggiungere questi risultati.

Se per il primo sono stati necessari studi, programmi, carte bollate, autorizzazioni, sacramenti burocratici e legali, per il secondo sono occorsi ingenti lavori per prosciugare il terreno, trasportare enormi masse di terra, costituire un sottofondo solido con l'apporto di strati di ghiaietto, ricostituire la cotica di terreno coltivo per il ripristino del tappeto erboso su una superficie di ben 50.000 metri quadrati. E ora sono in costruzione l'aviorimessa, l'officina di riparazione e manutenzione, gli uffici, le installazioni meteorologiche, insomma tutta l'attrezzatura che un campo di volo, destinato tra l'altro a servire una istituzione avente dichiarati scopi scientifici, qual è il Centro Studi del Volo a Vela Alpino, deve possedere per rispondere ai suoi scopi.

Vi ho detto in principio che la storia che vi avrei raccontato ha il colore e la suggestione di una favola.

E se, di fronte a questa... favola, quel vecchio volovelista, che sognò per tanti anni invano, il campo di volo sulle sponde del Lago di Varese, e ora lo vede vivo e vero, si sente il cuore gonfio di commozione, vogliate perdonargli. Ecco-velo in una chiara mattina di questo aprile contemplare dal centro della pista di volo il campo che gli si stende intorno. Ecco, è finita la pista, le graminacee selezionate che dovranno ricostituire il tappeto erboso sono ormai seminate, le ruspe, le escavatrici, gli autocarri che per mesi hanno tormentato il terreno e turbato il virgiliano silenzio del Lago se ne sono andati; sono rimasti soltanto laggiù i muratori e i carpentieri che danno mano agli ultimi lavori. Il Campo dei Fiori, da cui trent'anni fa, l'anfibio « Roma » e i suoi otto minori

fratelli spiccarono il volo, è lì, a due passi, e sembra invitare a nuovi e più ardui cimenti. Più lontano, nell'azzurro profondo, emerge il massiccio del Monte Rosa. A poche centinaia di metri sta il solingo cimitero di Calcinate, sul quale, trent'anni fa, egli incontrò la prima timida termica della sua ormai lunga vicenda di volovelista; e la prima termica, si sa, per un pilota d'aliante è come il primo amore: non si scorda mai. Trema il Lago sotto la carezza del venticello di aprile e, tutt'intorno ad esso, sorridono dai colli e si specchiano nell'acqua i pesci, fioriti quest'anno innanzi tempo. Troppi ricordi ha trovato qui quel vecchio pilota, e bisogna indulgere alla sua commozione.

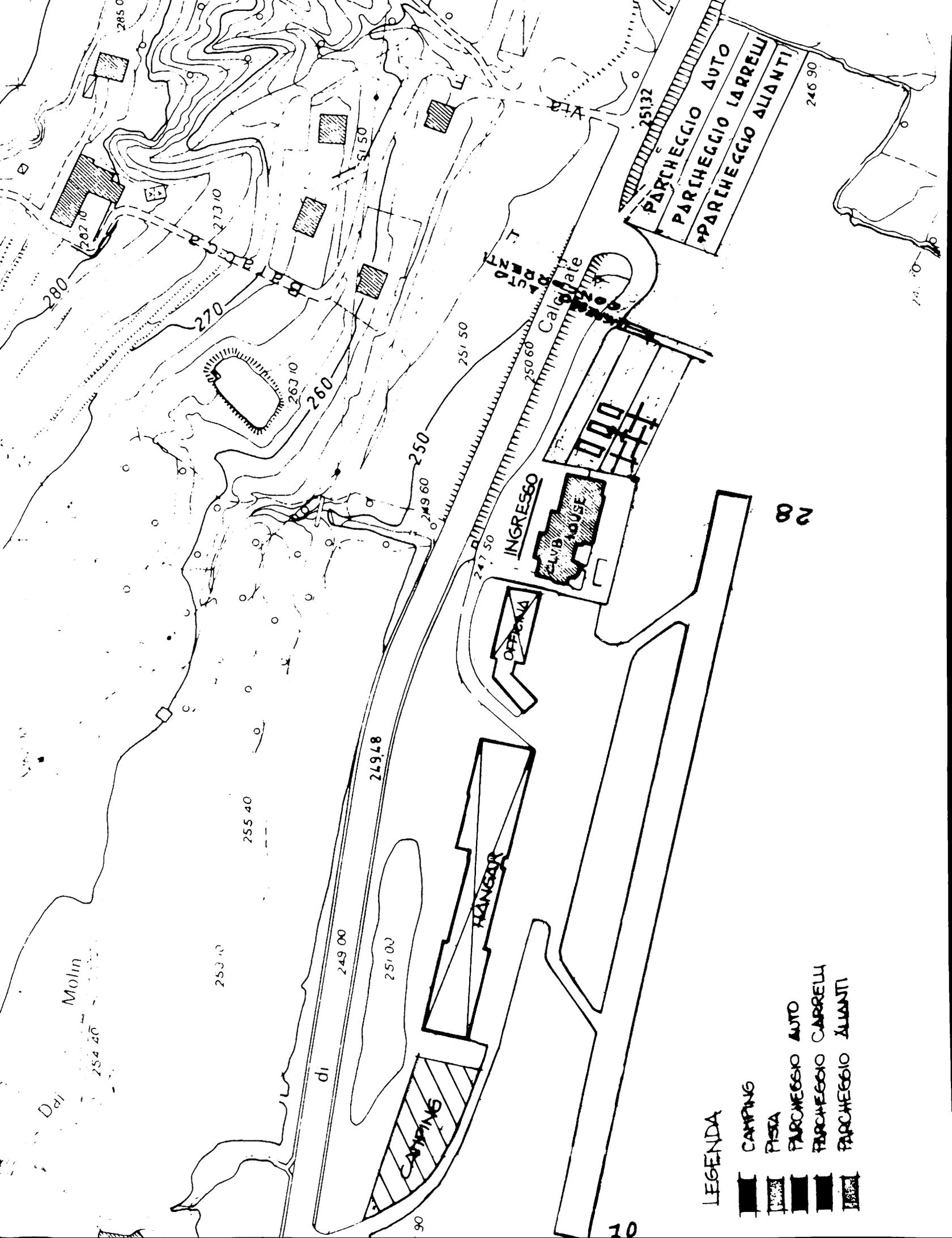
Ma dovrete venire anche voi, vecchi piloti del Gruppo Varesino « Dal Molin » a vedere il miracolo, che da giovani sognaste invano. E con voi ci dovranno venire anche i vostri figliuoli i quali, affluendo domani al Centro di volo a vela alpino, non avranno bisogno, come un tempo noi, di ammaccarsi le ossa sul vecchio « 18 BL » e di raggiungere la vetta del Campo dei Fiori (dopo aver lasciato l'autocarro a mezza costa) arrancando di balza in balza e portandosi sul dorso chi un paio d'ali, chi una fusoliera, chi una pesante matassa di cavo elastico: basteranno loro pochi minuti di traino aereo per arrivare dove noi arrivavamo con ore di marcia e formidabili sudate.

Chi, dunque, ha compiuto il miracolo di Calcinate?

Non vi dolete se, per ora, non ve lo dico. C'è ancora, per fortuna, chi considera virtù la modestia e nessuno, per vana curiosità, deve mancarle del rispetto che le è dovuto.

Ma, se verrete a Calcinate, quel nome — anzi, quei nomi — li saprete. Ve li diranno la pista dell'aeroporto, le ali che vi splendono al sole in attesa d'alzarsi per il volo. Ve li diranno le quiete acque del Lago e le fronde fruscianti degli alberi, che li hanno sentiti tante volte pronunziare in questi mesi di fervida fatica.

E, per ora, la favola è finita.



LEGENDA

-  CAMPING
-  PISTA
-  PARCHEGGIO AUTO
-  PARCHEGGIO CARRELLI
-  PARCHEGGIO ALIANTI

20

10

CAMPIONATI ITALIANI 1990

ELENCO PILOTI ISCRITTI

CLASSE STANDARD

- 1 AMETTA MASSIMO
- 2 AVANZINI LUCIANO
- 3 BRIGLIADORI LEONARDO
- 4 BRIGLIADORI RICCARDO jr.
- 5 COLOMBO VITTORIO
- 6 GAVAZZI MARCO
- 7 GRITTI ANGELO
- 8 LONGHI MARCELLO
- 9 MAYER LUCIANO
- 10 MANZONI ROBERTO
- 11 MERIZIOLA STEFANO
- 12 MONTEMAGGI SANDRO
- 13 PAVESI UGO
- 14 PEROTTI NINO
- 15 POZZI GIOVANNI
- 16 PRONZATI MARCO
- 17 BELLORA MARIO (s.c.)
- 18 BRUNI PIETRO (s.c.)
- 19 LEUTENEGGER SIMON

CLASSE 15 METRI

- 1 BERTONCINI LUIGI
- 2 CALÀ STEFANO
- 3 COSTA CORRADO
- 4 DAVINI GIORGIO
- 5 FONTANA VITTORIO
- 6 GALLETTO GIORGIO
- 7 GHIORZO STEFANO
- 8 GIACOBBE DINO
- 9 GOSTNER THOMAS
- 10 GUAZZONI ROBERTO
- 11 MONTI LORENZO
- 12 MONTI LUCA
- 13 MONTI ROBERTO
- 14 PARIS GIORGIO
- 15 PRONZATI ATTILIO
- 16 RIGHINI ALBERTO
- 17 SECOMANDI MAURIZIO
- 18 SERVILIO SERGIO
- 19 SPREAFICO GIANNI
- 20 URBANI LUCA
- 21 VERGANI WALTER
- 22 VILLA ALESSANDRO
- 23 BORELLINI GIUSEPPE (s.c.)
- 24 LANG FEDERICO (s.c.)

CAMPIONATI ITALIANI A CALCINATE

di Attilio Pronzati

L'aeroporto di Calcinate diventerà in aprile, per la seconda volta, sede di Campionati italiani di volo a vela. Si prevedono in gara una quarantina di piloti, selezionati fra quelli in testa nella classifica nazionale 1989. Ogni pilota gareggerà in una delle due classi: dei 15 metri o nella Standard, per contendersi i due titoli in palio di campione nazionale 1990.

Ancora una volta una scommessa con il tempo meteorologico.

Con un anticipo di mesi si deve stabilire il periodo di gara senza avere mezzi validi di previsione a lungo termine. Occorre affidarsi alla buona sorte nella speranza che la meteorologia sia favorevole durante il periodo prescelto. Ma saremo nel cuore della primavera ed il tempo è capriccioso in quel periodo: una vera scommessa ad alto rischio!

In occasione del Campionato italiano di classe corsa 15 m edizione 1985, svoltosi a Calcinate, si realizzarono ben 8 prove significative, niente male per essere in Lombardia e nella seconda metà di maggio. Un vero successo, di ottimo contenuto sportivo. Fu ritenuto da molti un segno della fortuna e per questo non ci si riprovò negli anni successivi, forse per non provocare la buona sorte.

Per indisponibilità di altri campi e per mancanza di altre valide candidature, dopo cinque anni Calcinata si è riproposta gestendo un numero di alianti superiore rispetto la precedente esperienza e suddivisi in due classi. Il lavoro organizzativo, la logistica, la gestione sportiva di gara delle due classi richiederanno un forte impegno da parte di volontari di sperimentata capacità. La disciplina di volo, specialmente agli arrivi, sarà severa, ma si è fiduciosi nelle capacità e nell'esperienza dei piloti partecipanti.

Rimane la grande incognita del tempo, come si diceva sopra, è una vera e propria scommessa. La nostra regione è a ridosso delle Prealpi e il quadro generale delle possibilità può essere così sintetizzato. Con un tipo di tempo dominato dalle correnti di Nord-Ovest avremo giornate stupende, ricche di sole e di opportunità per lanciare i piloti partecipanti lungo i percorsi alpini la cui bellezza è una tipica caratteristica della nostra regione. Se invece le condizioni saranno dominate da centri di bassa pressione localizzati fra i Balcani ed il centro del Mediterraneo avremo umide ed uggiose giornate

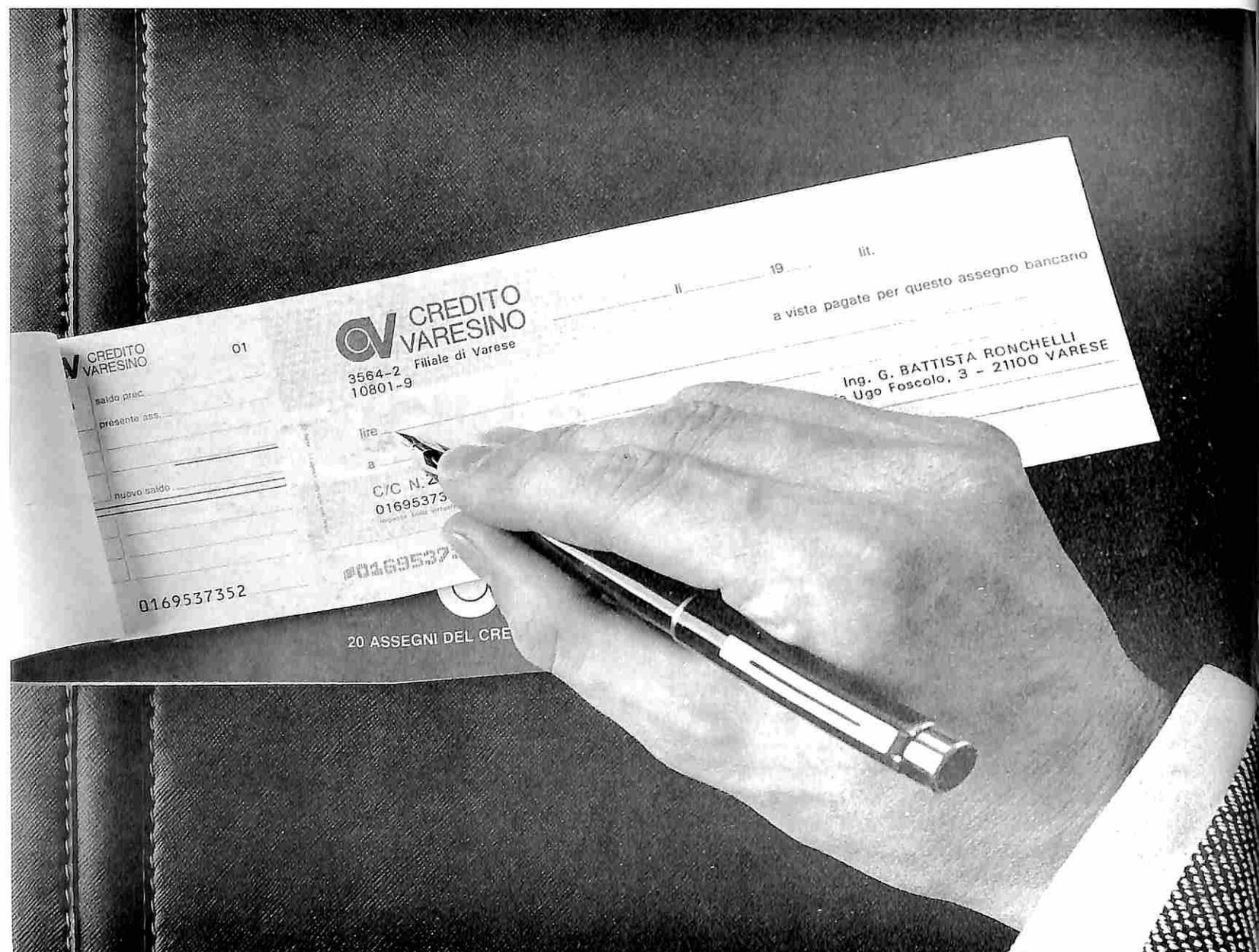
caratterizzate da piogge anche insistenti. Se le correnti proverranno prevalentemente da Ovest-Sud/Ovest avremo meteorologia tipica di primavera, bizzarra con alternanze di cielo sereno e di coperture totali, un tipo di tempo estremamente incerto, difficile da gestire con in corso gare di volo a vela. Potrebbe anche verificarsi una fase meteorologica caratterizzata da un regime di alte pressioni situazione non proprio tipica nella prima metà di aprile ma possibile. Allora, in questo caso, Calcinata potrebbe offrire ai piloti un tempo facile. Ogni costone, ogni pendio esposto al sole, con le piante ancora sprovviste di foglie, sarà fonte e sorgente di termiche primaverili, quelle piene di vita e di energia, non ci saranno problemi da risolvere, ogni pilota dovrà solo cercare d'essere veloce.

Nel volo a vela la meteorologia è sovrana, sarà lei a decidere se trascorreremo giornate sopra gli scudi oppure al riparo degli ombrelli. Con buone condizioni i nostri piloti possono spaziare, liberi come aquile, lungo le Alpi ad Est fino ai confini dell'Austria ad Ovest fino a quelli della Francia. Sarà la meteorologia a stabilire se potremo sorvolare i ghiacciai delle Alpi o se dovremo invece limitarci a voli lungo la fascia pedemontana.

Durante lo svolgimento dei Campionati italiani la direzione di gara dovrà curare i limiti imposti dalle norme della circolazione aerea. Agli spettatori potranno apparire a volte tortuosi i percorsi di gara dei temi ma questo dipende dalla obbligatorietà di sorvolo di alcuni punti di controllo. Il campo di Calcinata, stupendo per la sua dislocazione geografica che lo accredita come una delle migliori basi di partenza per i voli alpini, ha dimensioni limitate, per questo motivo sarà posta la massima attenzione durante la fase di rientro.

Tempo permettendo, la direzione di gara potrà dare "piloni" in Piemonte nell'area di Domodossola, in valle d'Aosta ed in quella di Susa. Se le nubi non avranno basi elevate a sufficienza sarà comunque possibile gareggiare lungo la fascia pedemontana. Il campo di gara si estende anche ad Ovest con due alternative: con tempo molto buono sarà l'asse della Valtellina ad essere privilegiato, altrimenti la pedemontana sarà la più affidabile anche per la presenza dei due aeroporti volovelistici: Valbrembo ed Alzate che offriranno ai piloti atterraggi sicuri ed assistenza per i recuperi.

**Se pensate al modo più logico
di utilizzare denaro,
non portate denaro con Voi**



Aprirete un conto corrente al

** CREDITO
VARESINO**



CAGIVA
FRECCIA C10.
UN'IMPENNATA NELLA CLASSE 125.

L'elenco dei concessionari è sulle pagine gialle

SELECTION



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 Reinigung 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

S.p.A. 21026 OLTRONA DI GAVIRATE/VARESE (ITALIA)
Via Unione, 2 - tel. (0332) 743438 - Telex 380034 ILMAPL - Telefax 745147

Il primo effetto si ritrova spesso a 200 piedi da terra. Appena si attraversa la fascia di separazione si avverte sempre un'improvvisa caduta della velocità del vento che riesce persino a raggiungere i 20 nodi.

Altre volte la turbolenza mette l'aliante in virata di rollio a 45 gradi (e a volte anche di più) nonostante con i comandi si contrasti tutto dall'altra parte. Siccome questi rotori non stanno mai a lungo nella stessa posizione, non si può mai sapere dove potrai trovarli o se non ci saranno affatto nel momento cruciale. Una cosa è certa: qualsiasi pilota che faccia un tipo di avvicinamento adatto ad un ampio aeroporto (tenendosi 15 nodi al di sopra dello stallo) è in pericolo.

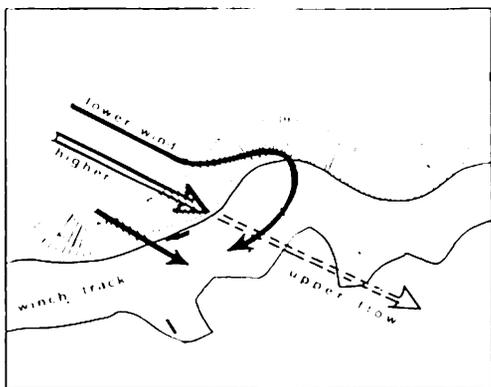


Fig. 6 - Flusso del vento da NW a Nympsfield. L'ombreggiatura rappresenta il versante a nord.

A Nympsfield il problema si aggrava per l'effetto del vento al suolo. C'è uno sperone che sporge dalla cima vicina. Questo sembra deviare il vento. Parte del flusso viene deviato lungo il contorno invece che sulla cima. Il flusso così dirottato torna indietro verso la regione soprastante (figura 6). Il risultato è l'introdurre vento in coda nei 50 piedi più sotto. Il flusso può essere NW in

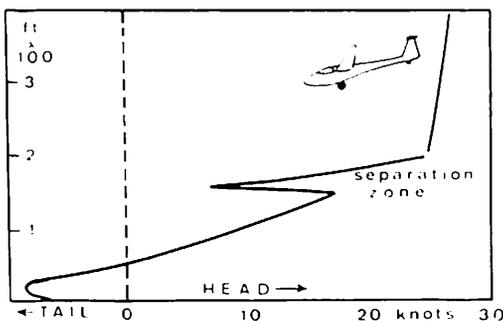


Fig. 7 - Cambio della componente di vento in prua durante l'avvicinamento a Nympsfield in una giornata con vento da NW.

alto, ma la turbolenza può produrre un ENE al suolo. Questa trappola è pronta a catturare l'incauto pilota che è magari riuscito a sfuggire alla turbolenza ai 200 piedi.

In molti casi i piloti abituati ad un approccio lento sono stati incapaci di uscirne. Un pilota non del posto conficcò il suo Skylark nel terreno molle come una freccia nel bersaglio. Altri sono finiti

sottosopra in un aliante miseramente accartocciato.

Questo effetto ha messo fuori combattimento sia piloti esperti di aeroplani a motore quanto principianti in aliante.

La figura 7 mostra come la componente del vento in prua possa cambiare durante la fase finale dell'atterraggio.

Come la convezione può peggiorare le cose

Quando una termica si stacca da terra c'è una notevole convergenza di aria verso la base della termica stessa.

Talvolta ciò è sufficiente a far partire piccoli vortici.

Qualsiasi piccola turbolenza già esistente in un raggio di parecchie centinaia di metri può venire concentrata sotto la termica più forte finché l'aria ascendente inizia a ruotare così velocemente da produrre delle trombe di polvere.

A Nympsfield il vortice iniziale si può produrre dove i venti contrari si incontrano al di sotto del rotore di separazione.

Questi piccoli turbini di polvere possono creare scompiglio tra la ghiaia sulla pista di decollo. Gli aeromobili parcheggiati possono esserne improvvisamente colpiti. Queste raffiche spesso fanno solamente spostare la barra da una parte all'altra, ma può anche accadere che un colpo un po' più forte alzi l'ala e rovesci l'aliante.

LASCIATE A CASA IL VOSTRO "EGO"

Libera traduzione di un singolare argomento trattato in un articolo di GEORGE THELEN, tratta da "SOARING" a cura di Anna Caccia.

Posso raccontare questa storia perchè sono interamente di origine tedesca. Stavo sciando con un amico in una stazione climatica nelle montagne della Sierra Nevada in California un giorno freddo e tempestoso. Ci fermammo in una baita riscaldata molte miglia dalla principale casa e, mentre aspettavamo che si riattivasse la circolazione, una vecchia donna si unì a noi. Stava aspettando suo marito e suo figlio che ritornassero dal "Wall", una pista che lei non aveva arrischiato, non perchè era troppo ripida (cosa che era per me) ma perchè il forte vento aveva trascinato un grande strato di neve sulle piste, così che lei temeva di essere

spazzata via. Chiaccherammo per circa 20 minuti e lei lanciava occhiate fuori con crescente nervosismo. Un paio di ore più tardi ci sorpassò su una delle piste principali, ancora da sola. Le domandammo se era riuscita a raggiungere suo marito e suo figlio. "Oh, sì", disse — li stava raggiungendo — suo marito aveva urtato contro un banco di neve alla base del "Wall" e si era fatto male al ginocchio. Lei sembrava scocciata. Preoccupati, le domandammo se suo marito stava bene. Sì, pare che la sua gamba era malandata ma il maggiore danno era stato fatto al suo "ego". Noi tutti ridemmo e io asserii che in giorni come

questo io lasciavo il mio "ego" a casa. Qui c'è per noi una lezione: un "ego" è un bagaglio serio in aliante. Fino a quale punto, quando succede un incidente, è sfortuna o è richiesta una seria introspezione.

Lasciatemi descrivere un tipo che incontrai molto tempo fa, uno di quei simpatici individui che chiunque vorrebbe incontrare. Ma mettetelo in un aliante e vi accorgete che egli sente il bisogno di fare meglio di qualsiasi altro. Questo non è un male da un punto di vista ricreativo in un giorno in cui non si può volare che per divertimento, ma inserito nel contesto di una gara egli cominciò a spingere al limite. Così, quali sono i

problemi, i segni che qualcosa potrebbe andare male? Bene, a partire da lì ci furono molti presagi. Con atterraggi fuori campo, sopraggiunsero dei danni proprio per la legge delle probabilità. Poi, ci furono volate finali ad alta velocità per tornare all'aeroporto, a ventre basso sul suolo anche quando non c'era competizione. Un giorno questi capitò su una boscaglia con la staccionata alla fine dell'aeroporto e si sbagliò sulla forza del vento durante l'inversione dopo la richiamata. Se voi gli aveste chiesto riguardo a uno di questi incidenti, lui non ne avrebbe parlato, considerandoli solo cattiva fortuna. Uno dei giorni più memorabili fu in una piccola gara, un evento di un giorno dove noi volammo su temi da "open" e "sport class", dichiarati in anticipo. Come al solito, la mia posizione di partenza era nei primi cinque, il che significava che dovevo gareggiare nelle condizioni precarie del primo pomeriggio. Fortunatamente il tempo era migliore rispetto alle previsioni, ma il decollo fu particolarmente ineguale, il che significava che la migliore tattica era quella di stare alti e termicare spesso stando vicino alla base nubi. Quelli che erano partiti in anticipo calcolarono le difficoltà e cercarono di superarle. Gli ultimi lanci avevano una fila di aliante di fronte a loro. Era come un "punto dietro l'altro", come volare dall'uno all'altro. Questa fu un'interpretazione sbagliata del tempo. Infatti ciò che avevamo era una linea divisoria con aria marina stabile che guidava un cuneo sotto l'aria dell'interno fino alla catena delle montagne, al che sembrava come se queste generassero i cumuli. Così quelli volavano alti sotto le migliori nuvole, usavano le spinte che le condizioni favorivano, mentre c'era qualcuno che volava anche a 1000 piedi sotto di noi nella più stabile atmosfera. La sola maniera per loro di raggiungerci sarebbe stata quella di volare nell'interno lontano dai "buoni" cumuli fino a quelle più frammentarie fino al ciglio portante del cuneo e poi retrocedere fino a dove eravamo noi in alto. Ciò che successe al pilota che stavo descrivendo, era prevedibile date le circostanze. Egli si lanciò più tardi, attraversò il cancello di partenza e incominciò il suo circuito, aliante per aliante, non fermandosi nelle salite più deboli che incontrava. Quando mi raggiunse, era 1500 piedi più basso di me e affrontava la scelta nei pressi della cima su quale via prendere. Io stavo spiralandolo tranquillamente ed egli tentò

un numero di giri sotto di me, ma alla fine uscì fuori da quella che era la parte sbagliata della catena montuosa fino a giungere nell'aria marina. Gli altri piloti ed io continuavamo nel nostro circuito, e vedevamo lui che andava sempre più basso. Alla fine controllammo la sua posizione ed informammo il suo gruppo per radio su dove egli era. Sfortunatamente la sua unica scelta, la piccola striscia dove egli atterrò, gli riservò una brutta sorpresa, che si rivelava di poco danno per il pilota ma di grande danno per il suo aliante. Anche dopo che gli chiedemmo se stava bene, egli non ingigantì il danno e solo quando la sua squadra lo raggiunse ognuno seppe il grado del danno. Ciò accadde un po' di anni fa e ci furono altri incidenti da allora. Fortunatamente, egli ha modificato le sue abitudini abbastanza per ritornare ad essere il pilota che egli in realtà è. Spero — raccontando la sua storia — di non aver offeso i suoi sentimenti, questo è successo un po' di tempo fa e penso che ci sia qualcosa da imparare da ciò. Recentemente, ho sentito una storia simile da John Scott a Lovettsville, Virginia:

«L'aliante protagonista dell'episodio è un MINIMOIA, una bellezza alata di 50 anni, che non dovrebbe essere esposta a qualsiasi rischio, dato che i rimanenti modelli al mondo possono essere probabilmente contati su una mano. Portammo l'aliante in Europa, per essere precisi a Traben-Trarbach in Germania occidentale. Avevo iscritto il mio Minimoia al 15th International Vintage Glider Rally e avevo trascorso la settimana prima dell'evento con altri appassionati di aliante d'annata come ospite del club di volo tedesco-americano sulle montagne Royal nella Mosel Valley. Mentre stavo aspettando un traino nel tardo pomeriggio, notai un bel WEIHE tedesco che decollava. Sembrava come un Libelle con un naso appuntito e una finitura immacolata. Era uno degli ultimi Weihe costruito da Focke-Wulf negli anni '50. Presto fui in volo e mentre incrociavo la dolce aria della prima sera, avevo molto tempo per ammirare la vista spettacolare di sotto, il fiume Mosel che serpeggiava tra gli immacolati vigneti e villaggi. Non ho vagabondato lontano dal campo poiché non c'erano alternative di fuori campo eccetto il fiume.

Improvvisamente, mi imbattei in una stretta e violenta termica. Tipica europea, piccola e turbolenta. La centro e saliamo. In pochi minuti avevo raggiunto i 4000 piedi.

ATTENZIONE!

La buona volontà di pochi ha vinto!

L'archivio di VOLO A VELA è stato completamente riordinato ed abbiamo scoperto che ci mancano alcuni numeri.

Ci rivolgiamo pertanto a tutti i volovelisti, particolarmente ai "vecchi", perchè ci aiutino a rintracciare i seguenti numeri di VOLO A VELA:

n. 7	del febbraio 1958
n. 25	del gen/feb. 1961
n. 32/33	del mar/giu. 1962
n. 37/39	del gen/giu. 1963
n. 42	del settembre 1963
n. 43	di ott/dic. 1963
n. 44	del gen/mar. 1964
n. 51	del febbraio 1965
n. 55	del giugno 1965
n. 57	di ago/sett. 1967

Sapremo dire il nostro "grazie" a tutti coloro che ci invieranno una o più copie dei numeri sopraindicati.

Poichè presto inizieremo a riordinare anche tutte le altre riviste, italiane e straniere, siamo disponibili a ritirare riviste aeronautiche purchè in condizioni di discreta conservazione.

ATTENZIONE!

Da tempo ci erano pervenute richieste di arretrati.

Ora che siamo in grado di soddisfarle... non troviamo più le richieste.

Ci scusiamo con gli interessati i quali non hanno che da rinnovare le loro richieste. Siamo in grado di evaderle abbastanza rapidamente e sarà nostra premura rispondere per iscritto alle rispettive richieste.

LA REDAZIONE

Guardandomi attorno vidi un CU in crescita con al di sotto un aliante. Appena mi avvicinai, riconobbi il tedesco FW Weihe. Era uno dei migliori alianti del meeting e io lo stavo raggiungendo! Avrebbe potuto essere divertente. decisi di girare a sinistra, allo scopo di conformarmi con il Weihe e subito volteggiammo assieme. Eravamo da parti opposte nella termica e non mi preoccupavo di essere troppo vicini sinchè improvvisamente vidi che il Weihe veniva dritto a me.

Perchè cambiava la sua direzione? Non mi aveva visto? Girai a destra il più velocemente possibile. Il Weihe ora era un centinaio di metri sopra. Appena lo raggiunsi di nuovo egli lo fece ancora: inversione di virata e dritto verso di me. Improvvisamente realizzai, io sono con una bandiera americana sulla mia coda e lì c'è lui con una bandiera tedesca. Questa è come la II Guerra Mondiale e noi stiamo affrontando un dog fight. In verità, è la tipica situazione che i libri di volo e i bollettini di sicurezza dicono di evitare — lasciate perdere e cercate un'altra termica —. Ma ora io ero pazzo e così restavo in spirale. Un

istante più tardi vidi la sua faccia abbronzata, i suoi occhiali da sole e il suo cappello bianco. Stava guardando dritto verso di me. Ero in virata destra e potevo solo stringere. Il Minimoa tremava ma continuava a volare. Il Weihe sfrecciò a poco più della distanza pari all'apertura alare. Un altro giro e l'avrei avuto. Egli presto si arrese e volò fuori alla luce del sole. Pura pazzoide stupidità, ma io mi sentivo proprio bene. Più tardi, mentre stavamo mettendo il Minimoa nel rimorchio, il Weihe arrivò per un perfetto atterraggio. — Chi è quello? — chiesi al mio amico tedesco. — Oh, quello è Hans Muller — (non è il suo vero nome), mi disse il mio amico. — Hmm, pensai, qualcuno dovrebbe insegnarli qualche buona maniera —. Quella stessa sera mentre parecchi di noi sedevano intorno ad un tavolo per la cena, io sentii una conversazione dall'altro lato del tavolo. Sentii uno degli uomini che spiegava ai suoi amici in tedesco: — Era questo Minimoa, non riuscivo ad allontanarlo. Ho provato qualsiasi cosa, ma non riuscivo a sbarazzarmene. Non sono mai stato inseguito da un Minimoda

prima d'ora —. Più tardi ci presentammo. Hans si rivelò essere uno dei più cordiali gentiluomini che abbia mai incontrato. Ora siamo buoni amici, ma mi sono ripromesso di dargli tutto lo spazio che vuole se dovessimo dividerci ancora una termica».

La storia di Jan e le due precedenti non sono di esclusivo dominio tedesco. Ciò che bisogna stabilire è la linea fra ciò che è logico e l'ego e la competitività che mette da parte la logica. Io preferisco l'atteggiamento che ho sentito due giorni fa mentre stavo ritirando la posta dalla cassetta delle lettere. Ciò proviene da una coppia di tipi strani che si incontrano:

"Ciao, Richard, come stai?"

"Sto bene, Fred; e tu come stai?"

"Tutto ok, come sta tua madre?"

"Oh, è già morta".

Prima di tutto penso che alla loro età essi riconoscano la presenza della morte. Forse, è il loro atteggiamento che mi piace. Ad ogni modo, mettiamo il nostro volare in una prospettiva. Lasciate il vostro ego a casa. Non è certo qualcosa per cui valga la pena di morire.

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

8° Campionato Mondiale di Volo di Precisione

C'è del marcio in Danimarca (?)

di GIANCARLO SEGHIZZI



Mi auguro che Shakespeare non si rivolti nella tomba e che l'amico Amleto, collega di AVVAL in quel di Calcinate, non mi accusi di rubargli le battute, ma questa storica frase sembra fatta apposta per introdurre un discorso che, pur avendo origine nella nostra (bis) avventura danese, spera di riuscire ad abbracciare gli interessi dei lettori di VOLO A VELA.

Il Volo di Precisione è una specialità a motore, ma l'amico Renzo ha insistito affinché ve ne parlassi e ho due buoni motivi che mi impediscono di rifiutare: il primo è costituito dalle probabilità meno che nulle che io possa mai partecipare a un Campionato mondiale di Volo a Vela; il secondo è costituito dal fatto che i miei successi sportivi nel Volo a Motore sono dovuti anche alla sensibilità acquisita sui comandi grazie alla pratica del volo silenzioso.

Il Volo di Precisione e il Volo a Vela.

I volovelisti sono abituati a gareggiare da soli, mentre i "motorai", al contrario, sono adusi alle gare di Rallye Aereo, condotte da equipaggi composti da un pilota e da un navigatore. In campo internazionale, però, si è affermata sempre di più la formula Precisione, con gare più difficili e complesse di quelle di Rallye e condotte dal pilota solo a bordo, che deve quindi svolgere contemporaneamente anche le mansioni di navigatore. Il volo a motore va quindi verso un concetto "monoposto" delle gare, proprio mentre, con le formule libere e di distanza, il volo a vela sta rivalutando il biposto, per la sempre maggiore importanza che sta assumendo la presenza di un navigatore.

Un'altra parentela interessante tra il Volo di Precisione e il Volo a Vela è costituita dagli atterraggi, dato che la metà degli atterraggi di gara deve essere effettuata senza l'ausilio del motore, togliendolo a 1000 ft di quota in sottovento al traverso della striscia di ottimo contatto, planando poi come con un aliante di scarsissima efficienza.

Le gare di Precisione

La prova di precisione inizia con la pianificazione in aula del volo in presenza di un vento fittizio, per la quale i concorrenti hanno a disposizione 30 minuti e, come unici ausili, un regolo aeronautico e scalimetri, con assoluta esclusione di calcolatrici e computer. Sulla base della carta di volo (scala 1:200.000) con i vertici segnati con punte di spillo delle lunghezze delle tratte bisogna trovare le totte vere, le prue vere e, attraverso il calcolo della velocità al

suolo, i tempi di percorrenza. Gli abbuoni di tolleranza dell'approssimazione sono di 2' per le prue e di 5 secondi per i tempi: ogni grado di errore in eccesso è penalizzato con due punti, ogni secondo di errore in eccesso con 1 punto. La consegna del piano di volo oltre il tempo previsto è penalizzata con 50 punti.

Ritirato quello che in gergo viene chiamato "il compitino", i commissari consegnano al concorrente la busta di gara con

la scheda contenente il piano di volo reale elaborato dal calcolatore e la serie di fotografie da trovare in rotta. I concorrenti hanno quindi un'altra mezz'ora di tempo da passare in aula per preparare la carta di volo, trasferendovi i dati del piano di volo assegnato. L'uscita dalla sala dopo oltre un'ora dall'ingresso è penalizzata con 100 punti.

I vertici sono contrassegnati da lettere formate al suolo da teli bianchi, possono essere o meno cronometrati (il primo e l'ultimo lo sono sempre per ragioni di sicurezza del volo). Il mancato o errato rilevamento comporta 20 punti di penalizzazione.

Sui vertici cronometrati il sorvolo deve avvenire alla quota di 1000 piedi (ogni variazione di oltre 200 ft è penalizzata con 50 punti, 500 punti se al di sotto dell'altezza minima), dalla direzione prevista di provenienza, senza manovre brusche e senza far ricorso al secondo regime. Sul tempo vi è una tolleranza di +/- 2 secondi, oltre i quali ogni secondo di anticipo o di ritardo rispetto all'orario teorico di passaggio è penalizzato con 3 punti; la mancata esecuzione della virata di procedura e l'esecuzione di manovre vietate con 200 punti (o anche la squalifica, se queste vanno contro la sicurezza del volo).

Sui traguardi segreti, disseminati in località ignote lungo il percorso e non contrassegnati da teli, vigono le stesse regole.

Lungo la rotta vengono disposti anche dei bersagli ("geroglifici" nel gergo pilotesco) entro 100 m a sinistra della rotta, costituiti da teli bianchi visibili 600 m prima da un'altezza di 1000 ft AGL (sul livello del suolo). Sulla carta bisogna indicare il tipo di segnale e la sua posizione.

Il mancato rilevamento o un rilevamento errato (la tolleranza sulla distanza è di 2 Km) è penalizzato con 20 punti.

Durante il percorso bisogna anche riconoscere le località ritratte nelle foto in rotta, date in ordine sparso. Le regole e i punteggi sono gli stessi dei bersagli.

Al parcheggio, la scheda deve essere riconsegnata al commissario addetto entro 5 minuti dal momento in cui si fermano le ruote al termine del rullaggio; oltre tale tempo scatta una penalità di 100 punti.

Gli atterraggi di precisione sono: uno normale, il secondo senza uso di motore (che deve essere messo al minimo in sottovento alla quota di 1000-1200 ft al traverso della griglia di atterraggio), il terzo senza motore, flap, diruttori, ecc., mentre il quarto prevede il sorvolo di un ostacolo alto 2 m posto 50 m prima della linea di ottimo contatto.

L'atterraggio all'interno della griglia prevede 0 punti di penalità per il touch-down delle ruote principali sulla striscia di ottimo contatto, 4 punti per metro intero prima della striscia e 10 punti per metro dopo la striscia per il primo e quarto atterraggio. Le penalità sono dimezzate per il secondo e terzo atterraggio (senza motore); 300 punti per chi va fuori dalla griglia (30 metri prima e 50 metri dopo). Altri 150 punti per chi tocca con il ruotino anteriore o con la coda o appoggia prima una ruota del carrello principale e poi l'altra in assenza di vento di traverso (componente laterale oltre 8 kts, segnalata da una bandiera rossa posta 50 m prima della striscia di ottimo contatto).

L'uso del motore e dei flaps quando proibito, la riattaccata, l'abbattimento dell'ostacolo e l'avvicinamento al di sotto di esso sono penalizzati con 300 punti.

Le selezioni

Per il 1989 l'Aero Club d'Italia aveva indetto un minicampionato di Volo di Precisione con gare a Vicenza il 29 aprile, a Ferrara il 13 maggio e a Roma il 27 maggio. Il vostro devoto cronista ha vinto le prime due, mentre la terza non si è svolta a causa della visita in Italia del Presidente Bush e del conseguente notam che chiudeva lo spazio aereo della capitale come misura di sicurezza per l'incolumità dell'illustre ospite (!?!). La classifica finale vede nell'ordine Seghizzi a 18 punti, Mazzilli e Salucci a 10, Gollin a 5, Boni a 4 e Guernieri a 2, ma è opportuno rimarcare che del centinaio di piloti che partecipano alle gare di Rallye soltanto sette hanno affrontato l'avventura di andare in gara da soli, mentre gli altri hanno preferito fare delle scampagnate in coppia sugli stessi percorsi.

L'Ae.C.I. aveva stabilito di inviare quattro piloti, specificando che essi sarebbero stati i primi tre classificati e un quarto scelto a suo insindacabile giudizio. A me, a Giorgio Mazzilli e a Fulvio Salucci è stato affiancato Enzo Boni (allora Campione Italiano in carica di Rallye Aereo): i fatti avrebbero dato ragione all'Aero Club d'Italia. La squadra veniva poi completata da Albano Grosso in veste di Team Manager, da sua moglie Franca Rossetti in veste di Observer e aiuto-Team Manager e da Roberto Mingozi, Giudice Internazionale e Amministratore.

Prua Nord

Per contenere i costi viene deciso di affittare i velivoli in loco, un C.172 per Enzo e Giorgio, un C.150 per Fulvio e per me. Partiamo il 10 agosto e i 2000 Km che ci separano da Skie vengono coperti con un Ducato preso in affitto e arricchito con grandi adesivi azzurri recanti la scritta "Team Italia". L'effetto scenico è completato da divise uguali per tutti, con abbondanza di scudetti tricolori. L'ultimo ad essere raccolto lungo il percorso sono io, carichiamo l'attrezzatura che ho preparato (porta trasparente, portacarte da volantino, portafoto, ecc.) e "decolliamo" con 360° in prua. Dopo oltre dieci ore di navigazione autostradale riposiamo le stanche membra in quel di Hannover, ove riesco anche a fare una sauna e un bagno in piscina prima di cena.

Quando il diavolo ci mette la coda...

A Skive gli eventi prendono una piega imprevista: l'organizzazione non ha ricevuto il nostro entry form, quindi niente albergo né aeroplani... Il resto della giornata viene speso per tentare di risolvere i problemi e alla fine riusciamo a trovare tre doppie e una singola in un albergo che non è quello di tutti gli altri, quello ove si tengono i briefing e presso il quale abbiamo i pasti pagati con la quota d'iscrizione. Il giorno dopo Enzo e Giorgio riescono a "divorziare" ottenendo due singole e a mettere le mani sul C.172 OY-BFK, anziano ma in perfette condizioni, ben



Skive - Gli equipaggi del C.150, Fulvio Salucci e Giancarlo Seghizzi, preferiscono la compagnia di una gentile rappresentante di "Argentina 90".

Sotto il titolo: Skive - Line-up ai Mondiali di Volo di Precisione: in primo piano un C.150 USA con porte modificate, in secondo piano alcuni PZL 104 Wilga della squadra polacca.

strumentato, con livellatore automatico delle semiali e motore nuovo di zecca.

Fulvio ed io veniamo informati che ci sarebbe un C.150 disponibile, ma dovremmo andarcelo a prendere... no, non in quel posto, cosa avete pensato?, dovremmo andarcelo a prendere, dicevo, a Ringsted, vicino a Copenhagen, dall'altra parte della Danimarca. Dopo qualche concialiabolo ci rassegnamo e ci facciamo portare con il Foxtrot kilo fino a Ringsted, ove attendiamo un paio d'ore prima di veder atterrare un residuo bellico di trent'anni fa, immatricolato OY-EAI. O bere o affogare: firmiamo il contratto e decollo con le lacrime agli occhi pensando ai mesi di lavoro sprecato per la mia attrezzatura di gara. Come se questo non bastasse, nel corso del volo di trasferimento fino a Skive mi accorgo che la bussola ha errori residui dell'ordine di 20°, mentre il girodirezionale (del tipo, storico, ad asse verticale) precessiona a ritmi vertiginosi. Nel pomeriggio Fulvio effettua un volo di prova e mi conferma che così non si può navigare.

Il giorno successivo provo un percorso sul tipo di quelli di gara e mi accorgo che la rotta sulla carta, la prua indicata dalla bussola e l'indicazione del direzionale si mandano a quel paese l'una con l'altra. Il resto della giornata viene dedicato alla ricerca (infruttuosa) di un aeroporto con i giri bussola. Il mattino successivo ci informano che sull'aeroporto di Stauning una ditta di manutenzione ha una bussola di riferimento. Detto e fatto Fulvio ed io perdiamo un'altra giornata soltanto per ridurre sull'ordine di 5° l'errore residuo della bussola e per ricevere il consiglio.: "Cambiatela!": Penso con nostalgia e concupiscenza alla Hamilton Vertical Card Compass VC-100-1 TSO'd che ho lasciato a casa, in Italia. Ma, come dice Carmen Russo, "Del seno di poi...". L'unica

nota positiva è l'invito che ho ricevuto a partecipare all'edizione '90 del Raduno Danese degli Aeroplani Storici e Autocostruiti (per carità cristiana nei confronti del proto vi risparmio la dizione in lingua originale) con il mio motoalante Aerosviluppi AS10, ammesso che riesca a completarlo in tempo. Magra consolazione, comunque, ai fini del campionato che sta per avere inizio.

Rientrati da Stauning dobbiamo traslocare nella locale caserma di artiglieria, dove, pur perdurando il mio "concubinaggio" con Fulvio, possiamo almeno aprire le valige (in albergo dividevamo una piccola singola con l'aggiunta di un divano-letto!). Al via della competizione mi rendo conto che mentre i campioni si allenavano nei voli di prova io passavo il tempo a cercare di risolvere i vari problemi, saltando le prove, i pasti, le cerimonie, ecc. Con un bagno solo in due, inoltre, Fulvio ed io abbiamo dovuto risparmiare anche sul sonno, figurarsi poi se avremmo potuto trovare il tempo per corteggiare le "danimarchette", cosa che sembrava essere la preoccupazione principale di Franca, nominata custode della nostra virtù da mogli e fidanzate. E pensare che qualcuno, in Italia, mi aveva spiegato che le danesi si chiamano così perchè te la dan(n)o. Ma è vero, poi, che chi dice "donna" dice "danno"?

La navigazione

Oltre alle ragazze, guardate e non toccate, la cosa più bella è costituita dalla carta di volo, stradale al 200.000 con curve isoipse, con le quali è un vero piacere navigare a vista. Il tempo varia rapidamente, con le nubi sospinte da venti costanti dell'ordine dei 20 kts a 1000 fr. Il ceiling oscilla dai 500 ai 2000 ft, ma le cime più elevate sono sì e no a 100, per cui si può volare quasi sempre, pur facendo attenzione alle antenne radio, alte più di 1000 ft. Dopo aver notato l'attività volovelistica con lancio al verricello che ferve sulla pista erbosa che fiancheggia la nostra, asfaltata, decido di rimandare il mio battesimo al verricello al sabato successivo, giorno di scorta del campionato. Mercoledì 16 agosto si aprono le danze ed esordiamo beccando 50 punti sullo Startpoint per il nostro avvicinamento all'italiana (diretto) invece che a norma del regolamento internazionale (sul prolungamento della prima tratta). Ecco i nostri risultati: Seghizzi 439 penalità, Boni 663, Salucci 841, Mazzilli 1540. Il giorno dopo, seconda prova di navigazione, le cose vanno già meglio: Seghizzi 317, Mazzilli 339, Boni 415, Salucci 719. Abbiamo migliorato tutto ed io, in particolare, sono molto soddisfatto di essere riuscito a trovare tutti i bersagli e più di metà delle foto, pur prendendo qualche secondo in più sui controlli cronometrati.

A questo punto, su 83 piloti di 20 nazioni, siamo nella zona bassa della classifica: Seghizzi 61°, Boni 75°, Salucci 76° e Mazzilli 80°. Nella classifica a squadre, composte dai tre migliori piloti su un massimo di cinque, l'Italia è 16^a.



Questo è il PZL 104 Wilga, eccellente cavallo da tiro per il traino degli alianti, domina da anni le gare internazionali di volo di precisione. Questo è un esemplare ungherese.

Gli atterraggi

Venerdì mattina iniziamo gli atterraggi, che ben presto, però, vengono sospesi per il vento, che ha una componente al traverso di 15-20 kts, resi a raffiche dagli alberi e dagli hangar che fiancheggiano la pista. La giornata si consuma così in un Deserto dei Tartari, la tensione sale, con un record di Fulvio e mio quando ci comunicano che, essendo scaduti i termini contrattuali dell'affitto dell'OY-EAI, il proprietario rivuole indietro il suo velivolo in giornata. Vista la mala parata e il vento che non accenna a placarsi, raggiungiamo un accordo di prestito/subaffitto con gli irlandesi per l'OY-DHG, l'unico altro cessnino paleolitico presente a Skive. Non ci è consentito provarlo e così il giorno dopo, quel famoso sabato che avevo riservato al volo a vela, caratterizzato da una "calma di vento" tra i 10 e 15 nodi al traverso, mi butto allo sbaraglio, temendo l'atterraggio anomalo per via del ruotino anteriore pendente a causa dell'ammortizzatore scarico.

Iniziamo con gli atterraggi senza motore e arrivo regolarmente corto: a terra mi confermano che la mia ompostazione era giusta; è strano che anche con il volantino a fondo corsa a cabrare l'aeroplano non alzi il muso come dovrebbe. In compenso bussola e direzionale sono perfetti (che rabbia!). Al terzo atterraggio capisco che la regolazione del comando dell'equilibratore è sproporzionata verso il basso, ma ormai la frittata è fatta: il quarto atterraggio non è male, ma ormai ho totalizzato ben 625 penalità, contro le 140 di Salucci (la classe non è acqua, amici miei), le 416 di Boni e le 455 di Mazzilli. Nella classifica generale sono sceso al 70° posto con 1381 penalità, Boni è 74° con 1494, Slucci 76° con 1700 e

Mazzilli 78° con 2334; nella classifica a squadre l'Italia è 17ª con 4575. Come al solito ha vinto la Polonia (1°, 2°, 3°, 5° e 7° posto nell'individuale, seguita dalla Cecoslovacchia (4°, 6°, 8°, 10° e 11° posto), dalla Svezia, dalla Germania Orientale e dalla Svizzera.

Mi consolo provando in volo il PZL 104 Wilga dello svedese Friskman, ex-Campione del Mondo, rendendomi conto che è proprio il velivolo giusto per questo tipo di gare, benché richieda un costante allenamento (anche in senso ginnico, visti gli sforzi di barra richiesti!). Chissà se riuscirò mai a farmelo prestare dall'amico Balzano?

Conclusioni

L'incavolatura, che in Danimarca aleggiava costantemente come il fantasma di Banco, si dissolve nel viaggio di ritorno, quando facciamo i primi bilanci. Per il fondo classifica eravamo già prenotati prima ancora di partire, data la nostra inesperienza nel settore e il livello professionale dei nostri avversari (la nostra squadra era l'unica composta da piloti non professionisti con meno di 1000 ore di volo all'attivo). Tutto quello che poteva andare storto, puntualmente, è andato storto, al di là di ogni più pessimistica previsione, ma scopriamo paradossalmente che questa è stata una fortuna. L'Italia si sta affacciando adesso su questa specialità, che sta soppiantando il Rallye Aereo, e non avremmo potuto vincere neppure con un colpo di fortuna dietro l'altro; in questo modo, invece, ci siamo ampiamente vaccinati, pagando il nostro ingresso nel "Club della Precisione" al prezzo più alto, è vero, ma accumulando un'esperienza impagabile e preziosi crediti nei confronti della Dea Bendata.

L'iniziativa dell'Aero Club d'Italia di selezionare e inviare una squadra in Danimarca è stata lodevolissima e di costo contenuto e merita di essere ripetuta per raccogliere i frutti di quanto seminato quest'anno. L'aspetto più carente è stato quello organizzativo-logistico, ma adesso abbiamo la strada tracciata: più gare in Italia; regolamento identico a quello dei Mondiali; aumentare il numero di foto e di bersagli; allargare la base invogliando un maggior numero di piloti a partecipare alle selezioni; formare dei giudici internazionali per acquistare voce in capitolo; portare i nostri aeroplani finché è possibile; muoversi in anticipo con le pratiche amministrative; affidare la cura dei nostri interessi a una persona di fiducia in loco; standardizzare le macchine, le velocità e le tecniche di gara; costituire la squadra con cinque piloti invece che con quattro, con l'aggiunta di due giudici, due osservatori e uno specialista. A questo punto penso che sia facile per chi ha fatto parte almeno una volta della squadra italiana in un campionato di volo a vela fare gli opportuni paragoni: le nostre disavventure danesi possono essere il riassunto di anni di inconvenienti e una mutua collaborazione interdisciplinare tra tutti gli sport aeronautici, con o senza federazioni, non può che portare vantaggi a tutti. Questo argomento, però, merita uno spazio a parte, che spero l'amico Renzo vorrà concedermi su uno dei prossimi numeri della nostra rivista.

<p>VENDESI VENTUS B 15-17,6 m. con cassone per turbo con o senza strumenti e con carrello trasporto C.N. valido fino all'1-2-1991 A. PRONZATI - Tel. 02/9340821 (serali)</p>	<p>ORIZZONTE ELETTRICO per alianti, e motoalianti NUOVO tel. 0432/740429</p>
<p>VENDESI ATLAS 16 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>TUTE DA VOLO 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 6-A, marche I-1000 telefonare al 02/330221</p>	<p>VENDESI motoaliante PIK 20 E II° completamente strumentato carrello chiuso telefonare a L. Ziche Arzignano (VI) 0444/623946</p>
<p>GIANPAOLO DELL'ORTO & 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>CERCASI ALIANTE Discus, DG 300, LS 4A, LS 6, ASW 20 telefonare ore pasti al 02/6886816</p>	<p>AERO CLUB DI VITERBO AVIOSUPERFICIE «ALFINA» Punto di ritrovo: ALBERGO-RISTORANTE «LA PERGOLETTA» Via della Piazzetta - Tel. 0763/61071 05014 CASTEL VISCARDO (Terni) N.B. - Farsi riconoscere volovelisti!</p>

Pur consapevoli di non poter essere esaurienti, di non poter offrire un'ampia visione di quanto ci circonda, vogliamo aprire questo "occhio" affinché nel nostro piccolo e circoscritto mondo possa entrare almeno qualche sparuta traccia del contesto nel quale operiamo.

Per i posteri, ovviamente.

LA REDAZIONE

(dal quotidiano IL TEMPO del 14 agosto 1989)

Il nostro aiuto alla Piovra

Noi "pentiti"

di Gaspare Barbiellini Amidei

Se l'Italia intende davvero affrontare la mafia con la determinazione efficace dimostrata contro il terrorismo, bisogna anche qui asciugare l'acqua sporca nella quale nuotano i pescecani della delinquenza organizzata.

Ma molto alla lontana, in qualche nodo, questa acqua sporca siamo noi, una parte non esigua di noi. A causa di norme accanite nella loro stupida inosservabilità, una violazione diffusa e spesso incolpevole della legge coinvolge nell'indifferenza una porzione crescente della comunità civile.

La consapevolezza di essere immerso in questa minuta e capillare illegalità scoraggia molti cittadini e li fa meno utilizzabili per una grande mobilitazione morale contro la corruzione e contro la mafia. L'italiano vive dentro un labirinto di divieti inutili e di permessi resi inaccessibili da sovraccarico burocratico, rassegnato a compiere violazioni incruente e poco scandalose, ma perseguibili per lungo tempo, egli oscilla tra la paura di una denuncia e lo stratagemma di una oblazione, in attesa di un condono. Quando si offre l'occasione di una grande sanatoria, le cifre sono impressionanti: affiorano milioni di piccoli peccatori pentiti. Nell'estate della folla è difficile distinguere fra la giusta severità pubblica contro inquinatori, fracassoni e prepotenti, e la spagnolesca arroganza di leggi varate all'improvviso con alti gradi di indecifrabilità. Ci vorrebbe un corso di interpretazione giuridica per il ragazzo che si affida all'onda del wind-surf come per la coppia che si regala una gita in barca a remi e si scopre coinvolta in obblighi fiscali di stazionamento ed in regolamenti cavillosi per le dotazioni di sicurezza. Se hai un piccolo fuoribordo devi risolvere l'inconciliabile contraddizione fra i tre litri di miscela da portare sulla spiaggia per rifornire il motorino e la sopravvissuta legge antiterrorismo, che vieta di girare con taniche di carburante, nel ricordo delle vecchie molotov.

La dimenticanza miete illegalità. Se per qualche giorno ospiti un amico straniero, puoi scordarti di segnalarlo all'ufficio competente. E sei fuorilegge. Se hai un vaso di fiori, puoi non ricordare l'ultimo bando del sindaco che nella siccità ti vieta di annaffiare. Se ti porti appresso il cane, puoi avere lasciato in città il libretto che testimonia la vaccinazione. Se hai una lenza, puoi aver dimenticato di consultare la carta che segna i confini delle zone protette. E sei sempre fuorilegge. Ci sono poi sovrane le omologazioni: il casco del figlio ha la targhetta regolamentare? E la cintura della tua automobile? E il bollo di circolazione? Comprende la radiolina che hai messo su per l'estate? E il mazzo di carte con il quale giochi a scopa? Ha dentro l'asso di denari il timbro giusto? E sei sicuro che non sia una guardia quel passante cui accendi la sigaretta? Hai badato che il tuo accendino abbia la marca fiscale?

Duecentoventicinquemila leggi da rispettare non sono poche. Molte di esse hanno al loro cuore una piccola ingiustizia. talune addirittura affondano le radici in una illegalità temporale, quando violano l'articolo delle disposizioni preliminari ai Codici che esclude per il potere il diritto di legiferare sul passato. Siamo invece dentro una selva di norme retroattive. Un bel giorno il potere stabilisce che ieri non potevi fare ciò che verrà vietato domani. Interpretazioni a valle intorbidano l'acqua a monte.

Per isolare i criminali bisogna restituire agli altri, a tutti gli altri, certezza di leggi, semplicità di procedure e serenità dell'essere nel giusto. Oggi ci sono mestieri mercantili, imprenditoriali e artigiani a rischio burocratico intollerabile. Basta dimenticare un versamento, ritardare un sostituto d'imposta, sbagliare il tasto di un registratore di cassa, restare disinformati intorno a una nuova legge. Così gli uomini onesti finiscono nella inquietudine della illegalità vissuta. Un commerciante, un industriale, un artigiano, un professionista

con un ragioniere distratto o una segretaria disordinata possono accumulare in un mese più potenzialità di galera di un terrorista prima assassino poi pentito che circola per le spiagge di questa estate millenovecentottantanove.

Fra un vertice, un funerale e molte pubbliche dichiarazioni, mentre volano corvi e di essi riferiscono ambigui piccioni viaggiatori, sta rafforzandosi la convinzione che la mafia si deve combattere con una nuova emergenza. Ma alla strategia è premessa la ricostruzione del tessuto giuridico nazionale. In talune sventurate zone la mafia fu accettata "in mancanza d'altro". Fu subita per sfiducia verso lo Stato. Può essere sconfitta se la gente "tifa" per lo Stato, se se ne fida, se anche

in proprio è dalla parte dello Stato. Per ottenere solidarietà contro la mafia bisogna, a vantaggio degli onesti, semplificare, ridurre bolli e timbri, vessazioni e pubbliche arroganze. Restituire al metabolismo giuridico una normalità di buona gente. Se vedo denuncio, se so collaboro: perchè ogni cittadino ragioni così, bisogna che ogni cittadino veda sgomberata ogni ingiustizia dal suo cammino.

Ma se all'uscita di pretura, dopo essersi preso una condanna perchè non si era accorto di circolare con la patente scaduta, incontra un boss in libertà perchè gli sono scaduti i termini di carcerazione...



(da VOLARE del febbraio 1990)

Un Paese felice

di Francesco Giaculli

Viviamo in un Paese pieno di contraddizioni. Abbiamo un'economia vivacissima, un debito pubblico pauroso, un tenore di vita invidiabile, siamo sempre i primi ad aiutare i Paesi che hanno bisogno anche se abbiamo tre nostre regioni praticamente in mano alla delinquenza organizzata. In Italia ci sono più Rolls-Royce che in Inghilterra, più Mystère che in Francia, più disoccupati che negli altri Paesi europei. E abbiamo un altro primato che per la verità nessuno ci invidia: il costo del lavoro, che è tra i più alti del mondo. Questo ultimo dato comincia a impensierire i nostri industriali. È inutile far finta di niente: con costi così alti, l'industria aeronautica italiana (ma il problema vale per tutti i settori industriali) non può più essere competitiva almeno con i prodotti di non altissima sofisticazione.

I Paesi dei nostri tradizionali mercati non comprano più a occhi chiusi e ci mettono in competizione con offerte con le quali, nonostante ogni buona disponibilità, non possiamo misurarci. Senza contare che alcuni di questi Paesi cominciano a produrre direttamente almeno le macchine di modesta tecnologia.

Per le nostre industrie pensare di progettare macchine complesse sarebbe pura follia; lo studio e la progettazione di un grande aereo civile o militare ad alta tecnologia, lira più lira meno, richiede decine di migliaia di miliardi: sì, avete letto bene, migliaia di miliardi.

Ammesso poi che le grandi industrie del settore fossero disposte a lasciarci qualche spazio di mercato.

La nostra industria aeronautica sinora ha prodotto e venduto aerei per la massima parte destinati alle esigenze militari. Fino a oggi è stata dunque attrezzata alla vendita a un tipo di clientela molto esigente, ma anche disposta ad acquistare senza discutere sul prezzo se il prodotto è di suo interesse.

Con la nuova situazione politica mondiale questo tipo di cliente contrae le sue esigenze e si fa molto più attento a quello che spende.

Pensare alla possibilità di convertire l'industria aeronautica da militare a civile così, con una delibera di un Consiglio di amministrazione, è una pura illusione. Oltre tutto, oggi come oggi, le nostre aziende non sarebbero neppure culturalmente e commercialmente preparate per un mercato civile.

Pensare poi, come qualcuno propone, di trasformare un'industria aeronautica in una di pannolini per bambini, non soltanto brucerebbe per sempre un know how che ha ricadute su tutti gli altri settori, ma non sarebbe tecnicamente possibile se non liquidando totalmente l'industria. Così come per le nostre industrie è impossibile costruire piccoli aerei per le scuole di volo. Nessuna industria potrebbe produrre piccoli aerei agli attuali costi e venderli a prezzi ragionevoli. Queste macchine devono essere costruite da piccole imprese, o da artigiani.

Che cosa fa allora lo Stato italiano per aiutare questo tipo di imprese? Praticamente niente, anzi. Mentre tutti gli altri Paesi finanziano abbondantemente la ricerca che in questo settore è essenziale, e aiutano le esportazioni attraverso gli addetti commerciali o militari delle ambasciate, viaggi di ministri e tutto il resto, noi facciamo il contrario: finanziamo pochissimo la ricerca e ostacoliamo in tutti i modi l'esportazione.

Un'industria italiana per presentare un suo prodotto negli Stati Uniti ha dovuto penare non poco per ottenere un permesso di esportazione temporanea. È noto che le industrie straniere concorrenti mandano ai possibili acquirenti di prodotti italiani le leggi (tradotte) che regolano nel nostro Paese l'esportazione di materiale aeronautico con la certezza che la conoscenza di quelle leggi impedirà a chiunque di trattare. Questo è l'aiuto all'esportazione che lo Stato dà alle industrie. Ma queste sono le contraddizioni del nostro Paese.

A parte i rapimenti, a parte l'inquinamento, a parte l'evasione fiscale, a parte gli scioperi, la sanità, le poste, la burocrazia, siamo un Paese di gente felice. Speriamo che duri.



MOTORE O NON MOTORE

di Jean Vuillemot

È questo un dossier aperto da qualche anno e che non è pronto per essere chiuso; vorrei pertanto offrire qui qualche considerazione che deriva dalle esperienze da me vissute durante la stagione sportiva '89.

La prima gara amichevole dell'anno è la Coppa del Ventoux, che si svolge a Carpentras. Vi partecipano 14 alianti: la gamma spazia dal Nimbus 2 al Fauçonnet e comprende due biposto Janus e Marianne, ben 5 Pegase ed il mio DG400 equipaggiato con un Aerographe II (cioè il modello in grado di indicare tanto il funzionamento del motore quanto quello della macchina fotografica).

La mancanza di manifestazioni ostili nei confronti del mio motore da 45 CV mi permette di effettuare il decollo autonomamente, mentre viene applicata una regola semplicissima: "qualsiasi funzionamento del motore dopo la foto di partenza, fa sì che il pilota venga considerato atterrato sul punto in cui ha scattato la precedente fotografia". Nessuna obiezione da parte di nessuno dei piloti in gara per questo "paracadute" supplementare, per questa arma anti-fuoricampo quasi assoluta, che è il mio Rotax 505. Al contrario, gli organizzatori si accorgono immediatamente dei vantaggi che possono trarre dalla mia presenza e mi fanno partire per primo, a saggiare l'aria, in modo da lanciare il resto della "scuderia" a colpo sicuro. Durante la gara ho dovuto far partire il motore soltanto una volta, sulla via del ritorno a Carpentras e sono stato giustamente considerato atterrato fuori sul luogo della foto precedente.

Seconda gara, Vinon, Coppa del mondo di Volo a Vela in Montagna. A Vinon non partecipo come concorrente (sebbene compia qualche tema fuori gara), ma assumo, come volontario, il delicato posto di "commissario ai motori". Come indicato nel regolamento, inviato per tempo a tutti i partecipanti, l'uso del motore è ammesso in classe libera. Cinque piloti dispongono di alianti motorizzati: due DG-400, un ASW22 a decollo autonomo ed un Nimbus 3 ed un Ventus turbo.

La protesta comincia al briefing generale. Il coro delle vergini si leva contro l'intrusione degli impuri motori. I più veementi sono gli italiani (che peraltro hanno dato l'esempio, a Rieti, nel 1988, mescolando alianti motorizzati e puri). Come redattore del paragrafo incriminato del regolamento della Coppa del Mondo di Vinon, avrei dovuto poter rispondere alle domande poste, ma disgraziatamente, approfittando della mia disponibilità, il direttore mi aveva inviato a St. Auban e a Fayence per recuperare due traini per il giorno successivo. È stato quindi durante il periodo successivo che ho tentato di spiegare all'uno ed all'altro le ragioni dell'innovazione. Durante le prime cinque prove ho coscienziosamente firmato i barogrammi alla partenza, li ho verificati all'arrivo, senza nessun problema. All'unica regola già indicata per la coppa del Ventoux, avevo aggiunto un paragrafo:

"Gli alianti muniti di motore turbo devono dimostrare che il loro Aerographe è correttamente collegato facendo funzionare il

PURE VERSUS POWERED

by Jean Vuillemot

This is an open issue due to remain as such still for a while. I would, therefore, like to offer a few considerations based on the experience gained by me during the past racing season. The first competition I participated in was the Ventoux Cup. It took place at Carpentras. Fourteen gliders were in the field, as diverse as the Nimbus 2 and the Fauçonnet, and including two Janus and Marianne two-seaters, as many as five Pégase, and my DG-400 fitted with an Aerographe II (the model that records the operation of both the engine and the camera). The lack of hostility toward my 45 HP engine allowed me to take advantage of self-launching, while a very simple rule was enforced: "any start of the engine after the starting photograph causes the pilot to be considered landed at the point where he took the previous photograph".

No pilots raised objections against my additional parachute, my nearly absolute "anti-outlanding weapon": my Rotax 505. On the contrary, the organization immediately recognized the advantages they could draw from it, and let me take off first, to test the weather, so that they would be able to launch the remainder of the group being fairly confident that lift had started working.

During the contest I lighted up my engine in flight once only, on my way back to Carpentras, and I was correctly considered landed at the point where I had snapped the previous photograph.

The second competition was Vinon, the World Cup of Mountain Soaring. I did not compete there (even if I flew some of the tasks for my own pleasure), but volunteered to take on the delicate chore of "official for the powered gliders". As specified in the Rules, timely mailed to all participants, the powered sailplanes were allowed to race in the open class. Five pilots had taken this chance. They flew two self-launching DG-400s, a self-launching ASW22, a turbo Nimbus 3 and a turbo Ventus.

The protests started at the general briefing. The chorus of the virgins sang against the impure ones. The most vocal were the Italians, even if they had set a standard, in Rieti, in 1989, where the pure and "impure" sailplanes had competed together. As I was the author of the controversial paragraph of the Rules of the Vinon Cup, I should have been at the briefing to provide a reply to the questions asked, but I was not there. Taking advantage of my good will, the field director had sent me to St. Auban and Fayence to find a couple of tugs for the following day. It was, therefore, during the following days that I had to try to explain everybody the reasons for the novelty. During the first five days I carefully signed all barograph charts before take-off, checked them after landing, and had no problems.

To the only rule applied during the Cup of the Ventoux, I had added the following:

"the self-sustaining sailplanes must prove that their Aerographes are correctly connected by starting and running

motore per due minuti dopo lo sgancio e prima del taglio della linea di partenza". Per quanto riguarda gli alianti a decollo autonomo, l'indicazione era chiaramente ottenuta durante il decollo e la salita.

Un volo tuttavia, mi porta a vedere i limiti del regolamento: il campione svizzero della libera 1989, Van Voornveld, regolarmente partito per compiere il tema con il suo DG400, finisce basso sopra l'aeroporto di St. Auban, avvia il motore, rientra a Vinon per ripartire, quindi completa i nove decimi del circuito, evitando di nuovo il fuoricampo grazie al motore e rientrando a Vinon al calar delle tenebre.

Quando studio la traccia dell'Aerographe, chiedo qualche consiglio a chi mi sta intorno, sentendo tra gli altri Chenevoy, il cui buon senso è noto, e comincio a pensare che il pilota si sia comportato in modo brillante e che convenga assegnargli i chilometri percorsi. Mi resta peraltro un dubbio: un aliante puro nelle stesse condizioni sarebbe atterrato a Saint Auban e la sua prova si sarebbe conclusa lì. Conviene allora applicare rigorosamente il regolamento: "tutte le rimesse in moto del motore fanno sì che il pilota sia considerato atterrato fuoricampo alla fotografia precedente... nel caso, la foto di partenza". Il mattino successivo è il pilota stesso che mi chiede di assegnargli zero punti; cosa che viene fatta.

L'esperienza appena descritta determina l'aggiunta del seguente codicillo al regolamento: "come gli alianti puri, gli alianti motorizzati possono partire più volte, a condizione che la rimessa in moto del motore avvenga sull'aeroporto di partenza, sotto il controllo "a vista" di un commissario".

Non posso descrivervi ciò che è successo durante le ultime quattro giornate perchè sono stato sostituito da un altro "commissario ai motori"; avendo io preso la via di Rieti con il mio DG-400.

Un'occhiata alla classifica finale che vedeva gli alianti con motore al sesto, ottavo, quindicesimo, sedicesimo ed ultimo posto mi permetteva di osservare che, trascurando il valore intrinseco dei piloti, il motore non è per nulla determinante. Rieti, altro posto, ma stessi problemi per quanto riguarda i motori. La classe libera è splendida: ci sono 24 piloti, di cui 10 su ASH 25, ma anche sette con il Ventus da 17,5 m. Tra di loro due campioni del mondo, Gantenbrink e Briigliadori, sette partecipanti agli scorsi mondiali di Wiener Neustadt e in più Peter, Rantet, Manzoni, Vergani, Pronzati, ecc., di buonissimo livello. Dei 24 piloti di cui sopra, 12 intendevano gareggiare con il motore.

Il periodo di allenamento è caratterizzato da voli davvero interessanti; la gara (alla quale partecipano anche 27 alianti di standard e 34 di classe corsa, tra cui quello di Gilles Navas) si annuncia favolosa, sempre che le condizioni meteo non cambino.

Resta lo spinoso problema della coesistenza tra gli alianti con motore e quelli puri nella classe libera; a seguito di una crociata, accetto di prrendermene carico. Il direttore di gara, Piero Pugnetti, mi designa come aiutante di Smilian Cibic nella commissione sportiva. Volerò, ancora una volta, fuori gara, decollando per primo e "tastando" le condizioni meteo per permettere a Pugnetti di lanciare la "muta" nel momento più favorevole.

Il matrimonio tra motori e non motori si rivela difficile, perchè esistono in libera, e non si nascondono, alcuni oppositori viscerali del motore. A ciò si aggiunge che alcuni tra i piloti presenti con alianti motorizzati sono potenziali candidati alla vittoria: Holighaus, Peter, Manzoni, ecc. I problemi legati all'handicap tra le grandi macchine ed i 17,5 m sono pure di difficile soluzione, le discussioni fioriscono. Alla fine qualcuno decide di riconfluire nella classe corsa a causa dell'handicap, altri neutralizzano o smontano il motore reputando il regolamento troppo severo. In effetti, a Rieti, ogni rimessa in

the engine for two minutes after tow release, and before crossing the starting line".

In the case of the self-launching gliders, such an evidence was obviously provided during take-off and climb.

A flight, however, demonstrated that the rules had a flaw. The Swiss Open Class champion 1989, Van Voornveld, had set out on the day's task in his DG-400. He had gone low over St. Auban, lighted up the engine, gone back to Vinon, crossed the starting line again, then covered nine tenths of the circuit, still avoiding an outlanding thanks to the engine. He had returned to Vinon at dusk.

When I checked his barograph chart, I felt I needed advice, and asked for the opinions of other pilots, among whom Chenevoy's, who is well known for his sound judgement. I really thought at the beginning that the pilot had done a good job, and that he deserved being assigned the kms traveled. A doubt, however, was lingering in my mind: the pilot of a pure sailplane would have landed at St. Auban, and his day would have ended there. It was then better to strictly enforce the rules: any start of the engine along the course will cause the pilot to be considered landed out at the point where he took the previous photograph". In this case it was the starting picture.

The following morning the Swiss pilot himself asked to be given zero points. I did so.

This experience led to the addition of another clause to the rules: "as in the case of the pure sailplanes, the pilots of powered sailplanes may "relight" as many times as they wish, but the engine must be started over the competition site airfield and under direct visual monitoring of a competition official". I cannot report what happened during the last four days because I was replaced by another "official" as I headed to Rieti with my DG-400.

A glimpse at the final score (the powered sailplanes were in the sixth, eighth, fifteenth, sixteenth and last positions), let me conclude that, irrespective of the pilot's skill, the engine was in no way determinant.

Rieti, a different place, the very same old problems with the engines. The Open class was great: there were 24 entries: ten ASH-25, but also seven Ventus 17.5 m. Among the competitors the current world champion, Gantenbrink, and the former world champion Briigliadori, seven pilots who raced in the last Worlds of WienerNeustadt, and a few other excellent pilots such as Peter, Rantet, Manzoni, Vergani, Pronzati... Out of the mentioned twenty-four open class pilots, twelve wanted to compete with the engine. Very interesting flights had been flown in the training period, and the contest (in which there participated also twenty-seven standard class and thirty-four 15-meter class gliders, among which the one flown by Gilles Navas) was forecast to be fabulous, the weather remaining the same.

The tricky problem of the pure and powered gliders needed to be tackled at Rieti too. After being repeatedly asked, I accepted to take charge of it. The competition director, Piero Pugnetti, appointed me "assistant" of Smilian Cibic in the sporting commission. I was to fly once again out of contest, taking off the first, and "checking out the meteo" to let Pugnetti launch his lot at the most favorable time.

The marriage between pure and powered sailplanes proved difficult also because some open class pilots were viscerally opposed to the engine, and did not conceal it; moreover, some of the competitors flying powered ships were potential winners: Holighaus, Peter, Manzoni, to name a few. The handicaps were also much debated, as it was felt that the 17.5 meter ships were not adequately "protected".

Eventually some of the pilots present with 17.5 m gliders decided to compete in the 15 meter class because of the

moto del motore fa sì che il pilota venga considerato atterrato fuoricampo non dove ha scattato la fotografia precedente (atterraggio fotografico), ma al pilone precedente.

Alla fine in libera ci sono 22 macchine, di cui 9 con motore: due a decollo autonomo, cioè quelle di Holighaus e Peter, che gareggiano con il Ventus CM 17,5 m e sette "turbo": 2 ASH 25, 2 Nimbus 3 e 3 Ventus 17,5.

Prima prova: 375 km, Briigliadori copre la distanza a 133,3 km/h di media, ma vince Gantenbrink (131,4 km/h) a causa dell'handicap. Il primo aliante con motore è quello dello svizzero Binder, che si piazza quinto. Tutti gli Aerographe sono corretti e soltanto Emmerich si merita un richiamo perché ha provato il suo "turbo" appena prima della foto di partenza, guadagnando indebitamente 100 metri sugli altri. Spiegazione dell'interessato: aveva dimenticato di dover fare la prova del barografo e quando se ne era rammentato era ormai prossimo a tagliare il traguardo di partenza.

La seconda prova è vinta da Blatter sul terreno che lo aveva visto vice-campione del mondo nel 1985. Peter, al quarto posto, è il primo dei motorizzati. Jacques Rantet eleva vibratissime proteste perché ha visto S11 con il motore funzionante a 1500 m prima della partenza. Il motore ha permesso a S11 di togliersi da un brutto costone sul Terminillo, dove tutti stavano penando per salire.

Spiego a Jacques, guardando con lui la traccia del barografo, che il pilota non aveva fatto altro che rispettare la regola che gli impone di avviare il motore per due minuti tra lo sgancio e la partenza. Jacques accetta il principio, ma contesta fortemente il momento scelto da S11 per l'avviamento.

Uno scambio di idee con Cibic mi conduce ad imporre che i piloti degli alianti motorizzati effettuino la prova barografo al di sotto della quota di sgancio. Holighaus mi conferma che in Germania si applica una regola analoga e che non è permesso utilizzare il motore al di sopra di 700 m QNH.

Dopo una giornata di riposo imposta dalla presenza di un enorme cumulo nembo sulla valle di Rieti, e che io trascorro a Preturo, la quarta prova è una "cat's cradle" della durata di 4 ore, con phototime. La vince Gantenbrink con 459 km.

La quinta prova è all'appannaggio di Roberto Monti, che va molto bene quest'anno. In questa giornata il settore nord si rivela piuttosto delicato e sono in molti quelli che non chiudono il circuito. Ciò permette di realizzare anche interessanti confronti.

Briigliadori, che ha fatto neutralizzare il proprio motore, finisce fuoricampo a Spoleto, a 38 km dall'arrivo. Prende 358 punti. Manzoni, che è con lui a Spoleto, mette in funzione il suo turbo e rientra a Rieti. A causa del regolamento però si ritrova atterrato fuoricampo al precedente pilone, vale a dire Gualdo Tadino, a 90 km da Rieti. Prende 293 punti. Pur avendo fatto lo stesso volo veleggiato di Briigliadori, gli vengono assegnati 65 punti di meno; però Manzoni evita un fuoricampo ed uno smontaggio/rimontaggio del suo Nimbus 3. Quale dei due voli è il più pagante, quale il più sicuro?

La sesta prova è di nuovo vinta da Monti, a 130 km/h di media su un circuito di 400 km. Purtroppo si registra qui l'unica scassata della gara, l'ASH 25 dell'austriaco Husar, in un fuoricampo ad Amatrice (brutta zona, che era costata due anni fa un ASW 22 tedesco).

Non vorrei fare del trionfalismo del tutto fuori luogo, ma qualche giorno prima avevo cenato con il pilota austriaco, ed egli, una volta arrivati all'ennesima discussione sull'eterno dilemma motore o non motore aveva bruscamente concluso: "Motor... Schweinerei", che si può tradurre, in modo elegante: "Motore... porcheria".

La settima prova, vinta da Gantenbrink, ci darà ancora motivo di discutere. Il ritorno da Nord è ancora una volta difficile. Sei piloti finiscono fuori e quattro tornano a motore. Si vede

handicaps, others sealed or removed their engines as they considered the rules applicable to the powered sailplanes too severe. At Rieti, in fact, the start of the engine in flight caused the pilot to be considered landed out not where he took the last picture before lighting up, but at the previous turn-point (this meant that a real photographic outlanding was not contemplated).

At the end, the open class fielded 22 gliders, of which nine were powered ships; two self-launching (Holighaus and Peter's Ventus 17.5 m), and seven self-sustaining (two ASH-25, two Nimbus 3, and three Ventus 17.5).

First contest day: 375 km Briigliadori completed the task at an average of 133.3 km/h, but Gantenbrink was the winner (131.4 km/h), because of the handicap. The first powered ship, Binder's, came in fifth. All barograph charts were correct; only Emmerich was reproved because he had tested his "turbo" very shortly before the starting photograph, thus gaining 100 m of altitude over the others. Pilot's explanation: he had forgotten that he had to test his barograph, and when he had remembered it, he was about to cross the starting line.

The second day was won by Blatter, the vice-world champion at Rieti in 1985. Peter, coming in fourth, was the first pilot in a powered glider. Day 2 was marked by the protests of Jacques Rantet: he had seen S11 with his engine running while waiting to start. The engine had allowed that pilot to move away from a ridge on mount Terminillo which was not working properly, and was giving troubles to everybody else.

I explained Jacques, checking the Aerographe chart with him, that S11 was simply complying with the rules, which mandate that the engine be started for two minutes between tow release and start line crossing. Jacques accepted the principle, but strongly objected the time chosen by S11 for light up.

An exchange of ideas with Cibic led to an amendment of the rules: "the self-sustaining sailplanes must carry out the barograph test at an altitude lower than the tow release altitude". Holighaus confirmed that a similar rule is in force in Germany, and that the engine cannot be started above 700 m QNH there.

After a rest day imposed by a huge cunim spreading over the Rieti valley, and which I spent at Preturo, the fourth task was a 4-hour phototime-limit cat's cradle. The winner was Gantenbrink who covered 459 km.

The fifth day was won by Roberto Monti, who sported a very good form in '89. On day 5, the conditions in the northern sector were poor, and many pilots did not complete the task. This permitted interesting comparisons to be done. Briigliadori, who had sealed his engine, landed out at Spoleto, 38 km short of home. He got 358 points. Manzoni, who was with him, lighted up and returned to Rieti. According to the rules, he was considered landed out at the previous turning point, Gualdo Tadino, 90 km from Rieti. He got 293 points. He had soared the very same distance as Briigliadori, but received 65 points less. On the other hand, Manzoni avoided an outlanding and having to derig and re-rig his Nimbus 3. Which flight was the most rewarding? Which the safest?

Monti was the winner of the sixth contest day too. His average speed was 130 km/h over a 400 km task. Unluckily day 6 recorded the only incident of the contest. The ASH-25 of the Austrian pilot Husar pranged during an outlanding close to Amatrice (a bad area, where also a ASW-22 crash-landed a couple of years ago).

I do not want to be triumphalist when it is not the case, but a few days earlier I had had dinner with the Austrian pilot, and when we eventually got to the nth discussion about the eternal question "pure or powered", he had cut it short by saying "Motor... Schweinerei", which could be politely translated into "engines... bloody stuff".

persino Holighaus atterrare con il suo turbo ancora estratto. Mi spiega perchè. La giovane pilota tedesca Katrin Keim, su Discus, era rimasta bloccata nella famosa Val Nerina e chiedeva aiuto sulla frequenza tedesca. Holighaus l'aveva raggiunta, consigliata, e finalmente portata ad atterrare senza danni (cosa tutt'altro che facile in questa valle). Il salvataggio però gli è costato un po' quota, e nessuno ne aveva da sprecare quel giorno. Ha dovuto far partire il motore a 2 km da Rieti; il barogramma conferma che il motore ha girato per un solo minuto prima dell'atterraggio.

Che fare? Applicare rigorosamente il regolamento e considerarlo atterrato al pilone precedente, cioè a 105 km da Rieti? Il direttore di gara, consultato, è piuttosto per la clemenza, ed anch'io. Smilian Cibic la pensa diversamente e decidiamo alla fine di optare per un'applicazione severa delle regole. Holighaus perde così 500 punti e cinque posizioni di classifica. La sera, però, riceve un affettuosissimo abbraccio dalla giovane e graziosa Katrin.

La Coppa Internazionale del Mediterraneo è terminata. La classe libera, che abbiamo seguito giorno per giorno è stata vinta da Gantenbrink, attuale campione mondiale della 15 metri, secondo Blatter e terzo Monti. Rantet è ottavo. I motori, argomento di questo articolo, finiscono: 5° Peter, 9° Binder, quindi un gruppo compatto tra il 10° ed il 15° posto, sebbene qualcuno fosse pilotato da piloti famosi, vincitori a Rieti in precedenti occasioni.

Bisogna osservare che lo scarto di una prova, che non verrà ripetuto l'anno prossimo, ha notevolmente cambiato la classifica, che sarebbe stata, in caso contrario, la seguente: Blatter, Gantenbrink, Bougard, Rantet, il primo aliante motorizzato, quello di Binder, si sarebbe collocato soltanto al 7° posto.

In classe standard, vince Simon Leutenegger, come a Vinon, e, novità assoluta, ci sono due campioni italiani ex-aequo. In classe corsa, vittoria dei due italiani della squadra nazionale Galetto e Ghiorzo, con Orleans-Borbon a separarli.

A conclusione di queste storie vissute penso che non sia soltanto possibile, bensì indispensabile mescolare gli alianti con motore e quelli puri nelle competizioni che non siano un campionato mondiale od europeo. Se una delle due categorie rifiuta l'altra, arriveremo rapidamente ad una scissione, che sembra già essere avvenuta negli USA, e nessuna delle due "fazioni" ha abbastanza brevettati per poterselo permettere. I miei amici "senza motore" dovrebbero ben rendersi conto che se oggi hanno il vantaggio di essere più numerosi, ogni giorno il loro vantaggio diminuisce (escono più alianti con motore che alianti puri dalle officine tedesche). In breve tempo potrebbe loro succedere di diventare una minoranza e di venire rifiutati. Allo scopo di fornire qualche indicazione agli organizzatori delle competizioni che si terranno nel 1990, desidero qui riassumere alcune regole che possono portare a buoni risultati e che derivano dall'esperienza vissuta.

1. È ammessa la partecipazione alla gara di tutti gli alianti con motore retraibile, a decollo autonomo o meno, a condizione che siano equipaggiati di un sistema che registra su carta ogni movimento del motore e lo scatto della macchina fotografica.
2. Gli alianti "turbo" lanciati a traino dovranno produrre una prova del corretto collegamento del sistema di registrazione del funzionamento del motore facendo funzionare il motore per due minuti ad una quota inferiore a quella di sgancio.
3. Gli alianti motorizzati possono effettuare partenze successive a condizione che la rimessa in moto del motore sia effettuata sull'aeroporto di partenza e sotto il controllo visivo di un commissario di gara.
4. Ogni rimessa in moto del motore dopo l'ultimo passaggio della linea di partenza fa considerare l'aliante atterrato in

The seventh day, won by Gantenbrink fueled further discussions. Making if home form the North was again difficult. Six pilots landed out, and four came back with the engine running. Holighaus even came to landing with his engine out. He explained why: the young German pilot Katrin Keim, in her Discus, was locked in the Val Nerina, and asked for assistance on the German frequency. He had reached her, gave her advice, and brought her to a safe landing, something all but easy in that valley. Saving Katrin had, however cost him some altitude on a day on which none could be wasted. He had to light up when he was 2 kms away from Rieti. The barograph chart confirmed that the engine had run for one minute only before landing. We thought what to do over and over: had we to enforce the rules, and consider Holighaus landed at the previous turning point, that is 105 km from Rieti? The competition director would have rather been "merciful", and so would I. Smilian Cibic thought it different, and it was eventually decided to stick to the rules. Holighaus lost 500 points and five places in the overall score, but in the evening he got a big big hug from the young and pretty Katrin.

The Coppa Internazionale del Mediterraneo had ended. The open class, about which I reported in detail in the foregoing, was won by Gantenbrink, the ruling world champion of the 15 meter class, Blatter was second and Monti third. Rantet placed eighth. The powered sailplanes, the subject of this article, were: 5th (Peter), 9th (Bindner), then a solid group from the 10th to 15th positions. Some of their pilots were famed, and had been winners at Rieti in the past.

It must be observed that the dropping the worst day, which will not be repeated in 1990, significantly altered the overall score. If this rule had not been enforced, the final score would have been Blatter, Gantenbrink, Bougard, Rantet. The first powered sailplane, Bindner's, would have taken the 7th place.

In the standard class, Simon Leutenegger was the first, as at Vinon, and, incredibly, there were two Italian champions with the very same scoring.

In the racing class, the two Italians of the national team, Ghiorzo and Galetto, were on top, with Orleans-Borbon between them.

To conclude my account about these experiences made first-hand, I think that it is not only possible, but essential to mix pure and powered sailplanes in all competitions, except the World and European championships. If the pilots of either "type" refuse to join in, a point shall be rapidly reached where two separate communities will exist, as has already happened in the USA.

Neither "party" has enough pilots to afford this. My "pure" friends should realize that if they are more numerous today, this is not bound to last long (more powered sailplanes than pure ships leave the German factories nowadays).

They could very soon become a minority, and be rejected.

Eventually, to give some advice to the organizers of the competitions that will be staged in 1990, I wish to summarize the rules that, according to my experience, proved successful in 1989.

1. All powered sailplanes, both self-launching and self-sustaining are allowed to participate in the competition, provided they are fitted with a barograph capable of recording on paper the operation of both the engine and the camera.
2. The "turbo" ships launched by tug shall provide a proof of the correct operation of the said recording system by running the engine for two minutes at an altitude lower than the tow release altitude.
3. The powered sailplanes may carry out several "relights", provided the engine is operated over the home airfield and under the direct visual monitoring of a competition official.

- corrispondenza dell'ultimo pilone correttamente fotografato.
5. Ogni interruzione della traccia barografica comporta l'annullamento della prova.
 6. Un commissario firmerà i fogli del barografo alla partenza, li controllerà all'arrivo e sarà autorizzato ad effettuare, in qualsiasi momento, verifiche dell'installazione di bordo, nonchè potrà pretendere una rimessa in moto del motore al suolo, immediatamente dopo l'atterraggio.
 7. I pesi e le masse degli alianti a motore sono quelli autorizzati dal costruttore a meno che la lunghezza della pista disponibile non faccia sì che l'organizzazione imponga un peso massimo comune per tutte le macchine, con motore o senza.

4. *Every engine light up after the last crossing of the starting line causes the pilot to be considered landed at the last correctly photographed turning point.*
5. *Any interruption of the barograph chart voids the day.*
6. *An official will sign the barograph charts before the take-off and shall check them after landing. He shall be authorized to carry out, at any time, all needed verifications of the airborne installation, and shall be allowed to request that the engine be run on the ground after landing.*
7. *Weight and masses shall be as cleared by the manufacturer, unless the runway length compels the organization to prescribe a common maximum weight for all sailplanes, either powered or pure.*

Translated by RF

Le même article par Jean Vuilemot a été publié en français dans AVIASPORT.

I SEGRETI DELLA SQUADRA FRANCESE

di Jean Claude Lopiteaux

I buoni risultati della squadra francese sono spesso citati negli articoli relativi ai campionati internazionali.

I giudizi si appuntano sull'organizzazione della squadra francese, sulla sua preparazione e, ultimamente, sul professionismo dei suoi piloti.

Di che cosa si tratta esattamente?

Per trovare una spiegazione dei buoni risultati della squadra francese, bisogna dapprima capire che essi sono la conseguenza di una politica globale della Federazione.

L'organizzazione della Federazione

La Federazione Francese di Volo a Vela, che conta circa 18.000 brevettati, ha, negli ultimi anni, totalmente rinnovato la propria politica in materia di organizzazione delle gare nazionali. In totale sono state organizzate nel 1989 ben 41 competizioni nell'intero paese.

Oltre ai campionati classici (campionati nazionali di Francia, campionati regionali e gare amichevoli), abbiamo messo a punto due nuovi campionati:

- il campionato juniores (per piloti con meno di 25 anni);
- il campionato nazionale di classe Club.

Quest'ultima è una classe aperta a tutti gli alianti con coefficiente non superiore a quello del Pégase ed ammette l'impiego di zavorra.

Il sostegno dello Stato

È vero che la Federazione Francese di Volo a Vela riceve un importante sostegno da parte dello Stato.

L'aeroporto di Saint Auban è la sede di due centri nazionali: uno assicura la formazione degli istruttori, l'altro la formazione dei piloti per le competizioni.

Gli aiuti offerti dal Ministero per la Gioventù e lo Sport fanno sì che i giovani piloti (e talvolta anche i meno giovani) possano godere dello status di sportivo nell'ambito dell'impresa nella quale lavorano, cosa che permette loro di conciliare vita professionale e carriera sportiva.

Eguale, gli sportivi che vengono scelti nel corso delle diverse selezioni possono chiedere in prestito un certo numero di alianti, che vanno dal Pégase all'LS-6.

Essi possono così continuare a progredire anche nel caso in cui le possibilità del club cui appartengono, o i loro mezzi personali non consentissero loro di far fronte alle esigenze sia finanziarie che di materiale che derivano dalla partecipazione a competizioni di alto livello.

THE SECRETS OF THE FRENCH TEAM

by Jean Claude Lopiteaux

The achievements of the French team are often mentioned in the reports on the international championships.

The comments concern the team organization, the training, and, lately, the professionalism of its pilots.

What is it all about?

To find an explanation of the good results achieved by the French team, it is first of all necessary to understand that they derive from a global policy enforced by the "Fédération Française de Vol à Voile".

The organization of the "Fédération"

The "Fédération Française de Vol à Voile" (the French equivalent of the SSA and GGA), which gathers approximately 18,00 pilots, has recently completely changed its policy in regard to the organization of the national competitions.

As many as 41 contests were organized in France in 1989. In addition to the classical competitions (national, regional and club contests), the following two championships were organized:

- the young pilots championship (open to pilots younger than 25 years)*
- the club class French national.*

The club class was defined as a class open to all gliders with a coefficient not higher than that of the Pégase, ballast being allowed.

The support from the State

It is true that the French "Fédération" receives significant support from the State.

The airfield of St. Auban is the home of two national centers: one destined for the training of the instructors, the other for the training in competitive flying.

The aid provided by the Ministry of Youth and Sport ensures that the young pilots (and sometimes even the older ones), enjoy of the sportsman status within the companies they work for; this enables them to reconcile their working life with their sporting career.

In the same way, a certain number of sailplanes is made available to the pilots chosen in the course of the different selection. These ships range from the Pégase to the LS6. These machines enable such pilots to continue improving their skills even if the club they belong to, or their personal means, are not sufficient to cater for the needs in terms of money and material that derive from the participation in high-level

In effetti, per quanto riguarda la politica sportiva, non si tratta di ricette-miracolo, bensì di una ricerca costante di miglioramenti e adattamenti da apportare al sistema, per promuovere lo sviluppo della nostra attività.

L'organizzazione della squadra francese

A questi interventi a livello di politica federale bisogna aggiungere le azioni specifiche svolte per la preparazione delle competizioni internazionali.

La definizione di una nuova politica riguardante i campionati internazionali è stata messa in atto dopo lo scacco subito dalla squadra francese a Rieti.

Da quei campionati abbiamo tratto i seguenti insegnamenti:

- è necessario disporre delle migliori macchine del momento;
- non bisogna volare in tre per classe, ma solamente in due;
- bisogna essere presenti in classe libera;
- è necessario praticare il volo di squadra;
- si deve preparare il futuro campionato almeno un anno prima allenandosi sul futuro terreno di gara;
- bisogna disporre di una squadra solidale sia a livello di piloti che generale.

Durante l'ultima prova di Wiener Neustadt, durante la quale ci giocavamo il titolo, chiesi a G. Lehm di ridiscendere alla mia quota aprendo i diruttori, cosa che egli fece senza reticenza alcuna. Poteva ancora lottare per la conquista del terzo posto. Ecco, nelle linee essenziali, quali sono le ragioni dei buoni risultati della squadra francese.

Per quanto concerne il professionismo dei piloti, se è vero che G. Lehm è un professionista, voglio darvi qualche indicazione circa gli altri piloti, per permettervi di farvi un'idea della situazione.

J. Aboulin vola in aliante soltanto in occasione dei campionati internazionali. Non si allena durante il restante periodo dell'anno, che dedica alla famiglia ed al lavoro. È capo pilota al centro di formazione istruttori di Saint Auban e passa la maggior parte del suo tempo ad assicurare il buon funzionamento del centro.

Per quanto mi riguarda, io volo soprattutto durante la primavera ed all'inizio dell'estate. Ogni anno, effettuo dal 70 all'80% delle mie ore di volo durante i campionati (circa 200 ore complessive).

Ho scoperto la classe libera in Austria (all'epoca avevo 30 ore di volo sull'ASH-25) e non avevo volato con l'ASW-22 con la zavorra prima di arrivare a Wiener Neustadt Ost, e cioè 15 giorni prima dell'inizio dei campionati del mondo.

I piloti della squadra francese non sono più professionisti dei piloti degli altri paesi.

Il professionismo esiste, forse, ma più nelle strutture, nei mezzi e nelle teste che non nell'addestramento dei piloti.

La Federazione dedica mezzi importanti a tutti i livelli ed in particolare per la preparazione dei campionati internazionali. L'obiettivo finale e preminente resta quello di sviluppare il volo a vela nel nostro paese. La competizione non è che un mezzo per giungere a tale scopo.

Non pensiate, peraltro, che tutto sia idilliaco in seno alla squadra francese. Come in tutte le strutture vi sono tensioni, ed abbiamo individuato, in occasione degli scorsi campionati mondiali, alcune disfunzioni importanti, che dovremo correggere per i campionati in Polonia.

Il cammino per raggiungere questi risultati è lungo e difficile, dobbiamo lavorare duro per riuscire a fare ancora meglio.

I risultati non sono mai raggiunti a priori, è questo che rende tanto attraente la competizione in questo sport.

Appuntamento in Polonia e siate certi che gareggeremo con una gran voglia di batterci... anche contro i professionisti!

competitions.

In fact, as far as the sport policy is concerned, the point is not to search for a miraculous recipe, but to possess a constant commitment to improvement and refinement of the system with the aim of fostering the development of soaring.

The Organization of the French team

To the above there must be added the specific actions taken to prepare the international competitions.

The policy to implement in regard to the international competitions was defined after the poor results obtained at Rieti.

The championships in Rieti taught us that:

- *it is necessary to have the best sailplanes of the moment*
- *only two pilots, and not three, should complete together in a class*
- *competing in the open class is essential*
- *team flying is necessary*
- *the championship must be prepared at least one year in advance, by training on the future competition site*
- *the team must be solid, both as far as the pilots and all the other members are concerned.*

During the last contest day in Wiener Neustadt, on which the gold medal was at stake, I asked G. Lehm to descend to my altitude by pulling the airbrakes open. He did it, no problem and no restraint, when he could still have fought for the third place.

These are essentially the reasons why the French team has been successful.

As far as the professionalism of the pilots is concerned, if it is true that G. Lehm is a professional pilot, I wish to give you a few information about the other pilots, so that you can have a true picture of the situation.

J. Aboulin soars only during the international championships. He does not practice during the rest of the year, which he devotes to his job and family. He is chief pilot at the instructors' training center of St. Auban, and spends most of his time to make sure that operations run smoothly there.

As to myself, I fly mostly during the spring and early summer. Every year, I log 70 to 80% of my flying time during the championships (more or less 200 hours on the whole).

I discovered the open class in Austria (previously I only had 30 hours in the ASH-25), and had never flown a ballasted ASW-22 before reaching Wiener Neustadt Ost, that is 15 days before the start of the Worlds.

The pilots of the French team are in no way more professional than those of the other teams.

Professionalism may well exist, but it is more in the structure, the means and the minds, than in pilots' training.

The "Fédération" makes available important resources at all levels, and in particular for the preparation of the international championships.

The final and main objective remains, however, the development of soaring in our country; competitions are simply the key to achieve this objective.

You should not think, on the other hand, that everything is idyllic within the French team. There are frictions, as everywhere else, and, during the latest World Championship we could spot a few, serious malfunctions we have to address and fix before the next championships in Poland.

The path to good and consistent results is long and difficult, we must work hard to do even better.

Goals are not achieved a priori, and this is the reasons why competitions in our sport are so interesting.

Rendez-vous in Poland, then, and be assured that we shall be willing and ready to "fight"... against the professionals too!

Translated by RF

LES SECRETS DE L'EQUIPE DE FRANCE

de Claude Lopiteaux

Les bons résultats de l'Equipe de France sont souvent cités dans les commentaires des championnats internationaux. Les jugements portent sur l'organisation de l'équipe de France, sa préparation, et dernièrement sur le professionnalisme de ses pilotes.

Qu'en est-il exactement?

Pour expliquer ces bons résultats il faut d'abord comprendre qu'ils sont la conséquence d'une politique Fédérale globale.

L'organisation Fédérale

La Fédération Française de Vol à Voile qui compte environ 18.000 licenciés, a rénové ces dernières années, toute sa politique en matière d'organisation de compétitions nationales. Au total, c'est 41 compétitions qui ont été organisées dans notre pays en 1989.

En dehors des championnats classiques (championnats de France, championnats régionaux et amicaux) nous avons mis au point deux nouveaux championnats:

- le championnat des jeunes pilotes (—25 ans);
- le championnat de France "Classe Club".

Cette classe étant définie comme étant accessible à tous les planeurs qui n'ont pas un coefficient supérieur au Pégase, l'utilisation des Ballasts étant autorisée.

Le soutien de l'Etat

Il est vrai que la Fédération Française de Vol à Voile reçoit un soutien important de l'état.

Le terrain de St. Auban est le siège de deux Centres nationaux. Un assure la formation des instructeurs, l'autre assure la formation à la compétition.

Les aides du Ministère de la Jeunesse et des Sports permettent d'offrir aux jeunes pilotes (et aux moins jeunes quelquefois) des statuts de sportifs dans des entreprises pour leur permettre de concilier leur vie professionnelle et leur carrière de sportif.

De la même manière les sportifs issus des différentes sélections peuvent prétendre au prêts d'un certain nombre de planeurs qui vont du Pégase au LS-6.

Ils peuvent ainsi continuer à progresser, même si les possibilités de leur propre club ou le moyens personnels ne leur permettent plus de faire face aux exigences matérielles et financières qu'imposent la compétition de haut-niveau.

En fait il ne s'agit pas, concernant la politique sportive, de recettes miracles, mais d'une recherche constante des améliorations et des adaptations à apporter au système, pour promouvoir le développement de notre activité.

L'organisation de l'Equipe de France

A ces actions au niveau de la politique Fédérale, il faut ajouter des actions spécifiques pour la préparation des compétitions internationales.

La définition d'une nouvelle politique pour les championnats internationaux a été mise en oeuvre après l'échec de l'Equipe de France à Rieti.

De cette compétition nous avons tiré les enseignements suivants:

- avoir les meilleures machines du moment;

- ne pas voler à trois par équipe, voler seulement à deux pilotes par classe;
- être présent en classe libre;
- pratiquer le vol d'équipe;
- préparer au moins un an à l'avance par un entraînement sur les lieux, le futur championnat;
- avoir une équipe solidaire, que ce soit au niveau des pilotes que de l'équipe entière.

Lors de la dernière épreuve de Wiener Neustadt alors que nous jouions le titre sur cette épreuve, j'ai demandé à G. Lherm de redescendre à mon niveau en cours de circuit en sortant les aérofreins, ce qu'il fit sans la moindre réticence. Il pouvait encore prétendre à la place de troisième.

Voilà, pour l'essentiel ce qui explique les bons résultats de l'Equipe de France.

Quand au professionnalisme des pilotes, si cela est vrai pour G. Lherm, je vais vous donner quelques indications qui vous permettront de vous faire une idée.

J. Aboulin ne vole en planeur que lors des Championnats internationaux. Il ne s'entraîne par le reste de l'année, qu'il consacre à sa famille et à son métier. Il est Chef pilote au centre de formation des instructeurs à St. Auban et passe l'essentiel de son temps à assurer le fonctionnement du centre. Pour ma part, je vole essentiellement au printemps et au début de l'été. Je réalise chaque année 70 à 80% de mes heures de vol en Championnat (environ 200 heures par an au total).

J'ai découvert la classe libre en Autriche (j'avais alors 30 h de vol sur ASH-25), et je n'ai volé avec l'ASW-22B ballasté que lorsque nous sommes arrivés sur le terrain de Wiener Neustadt Est, soit environ 15 jours avant le début des championnats du Monde.

Les pilotes de l'équipe de France ne sont pas plus professionnels que les pilotes des autres nations.

Le professionnalisme existe peut-être mais il est plus dans les structures, dans les moyens et dans les têtes que dans l'entraînement des pilotes.

La Fédération consacre d'importants moyens à tous les niveaux et notamment dans la préparation des Championnats internationaux. L'objectif final reste avant tout, le développement du Vol à Voile dans notre pays. La compétition n'est qu'un des moyens d'y parvenir.

N'allez pas penser que tout est idyllique au sein de l'Equipe de France. Comme dans toute structure il y a des tensions, et nous avons cerné, lors des derniers Championnats du Monde des dysfonctionnements importants qu'il nous appartient de corriger pour les Championnats de Pologne.

Le chemin a été long et difficile pour arriver à ces résultats, il nous reste encore du travail pour parvenir à faire encore mieux. Les résultats ne sont jamais acquis à l'avance, c'est ce qui fait tout l'attrait de la compétition dans ce sport.

Rendez-vous en Pologne, et soyez assurés que nous viendrons avec une furieuse envie de nous battre... même contre des professionnels!...

VOLO A VELA
AL SERVIZIO
DEI VOLOVELISTI
CHE, SEMPRE
PIÙ NUMEROSI,
SVOLGONO
ATTIVITÀ PRESSO
L'AERO CLUB
CENTRALE
DI RIETI



Pubblichiamo e ripubblicheremo un elenco di indirizzi che possono tornare utili agli amici volovelisti che sempre più numerosi scendono a Rieti.

Questo elenco non ha la pretesa di essere completo, è stato unicamente fatto in base ad almeno un'esperienza diretta nella quale non sono stati chiesti sconti ma siamo stati accolti con simpatia.

I volovelisti sono invitati a segnalarci altri nominativi che a loro giudizio — e nostro — possono essere compresi in questo elenco.

A scanso di equivoci, precisiamo che nulla è dovuto per queste segnalazioni.

HOTEL VILLA TIZZI - RISTORANTE

Tel. 0746/688956

Poggio Bustone - RIETI

GRANDE ALBERGO QUATTRO STAGIONI

Direz.: A. Colangeli

Tel. 0746/43306-47705 - RIETI

HOTEL MIRAMONTI (da Checco)

Piazza Oberdan 7

Tel. 0746/41333-43350 - RIETI

HOTEL BLU - 2ª cat.

Via Salaria per l'Aquila, 18

Tel. 0746/43064 - RIETI

HOTEL SERENA

Viale della Gioventù 17

Tel. 0746/45343 - RIETI

HOTEL CAVOUR (sul Velino)

Amm.ri Sigg. Torda

Tel. 0746/485252

<p>RISTORANTE CHECCO AL CALICE D'ORO Via Marchetti 10 Tel. 0746/44271 - RIETI</p>	<p>RISTORANTE HOTEL « BELVEDERE » GRECCIO - RIETI Tel. 0746/753096</p>
<p>RISTORANTE VOLO A VELA Al vostro servizio sul campo di volo</p>	<p>PASTICCERIA E GELATERIA « S. HONORE' » Via Cintia 154 Tel. 0746/47723 - RIETI</p>
<p>TAPIS VOLANT Tappeti orientali, cineserie, oggettistica Via Cintia, 148 - RIETI</p>	<p>RISTORANTE « DA MARIA » Morro Reatino - RIETI Tel. 0746/648074</p>
<p>GRASSI SPORT Piazza Vittorio Emanuele 13 - RIETI</p>	<p>BOUTIQUE DEL REGALO GIOIELLERIA Cesare Amici - Via Cintia 97 Tel. 0746/47713 - RIETI</p>
<p>KERAMOS cristallerie - oggettistica Piazza San Rufo, 7 - Tel. 40147 RIETI</p>	<p>PORCELLANE CRISTALLERIA ARGENTERIA De Angelis Elio Via Velinia - RIETI</p>
<p>RISTORANTE «LA FORESTA» Pizzeria - Gelateria Via Foresta 47-A Tel. 0746/220455 - RIETI</p>	<p>RISTORANTE «LA PANNOCCHIA» Via Andrea Costa 123 Tel. 0746/653246 (lunedì chiuso) Cantalice - RIETI</p>
<p>TORREFAZIONE OLIMPICA Osvaldo Faraglia Viale Matteucci 86-92 - RIETI</p>	<p>FARMACIA COLANGELI Via Pescheria 5 - Tel. 41368 RIETI</p>
<p>STAZIONE DI SERVIZIO E LAVAGGIO AUTO Angelucci Giancarlo Via Angelo Maria Ricci 107 Tel. 0746/481297 - RIETI</p>	<p>ELETTRAUTO RINALDI ANTONIO Via Paolessi 50-52 - RIETI</p>



XXXIII Briefing di Bologna

Per la verità è il 32° e come caratteristica dirò che le lacune che presenta il nastro del registratore sono meno gravi di quelle che presenta lo stesso Briefing.

Non potrebbe essere diversamente, considerato che si persevera nell'organizzare in anticipo delle riunioni che dovrebbero essere tenute a posteriori, cioè dopo aver pubblicamente raccolte le opinioni della "base".

Quella fantomatica base che certamente non viene stimolata ad esprimersi presentandogli il plateau delle decisioni prese il giorno prima.

Tanto per ripetermi, con l'invito a non... russare troppo forte.

Sempre vostro,

LORENZO SCAVINO

Pugnetti

Signori, benvenuti a tutti. Non so perchè sono stato incaricato di questo compito di moderatore, essendo un volovelista emiliano, almeno di origine emiliana, della parte più seria dell'Emilia, cioè della parte occidentale, forse per questo sono stato incaricato di rappresentare i bolognesi cui spetta di diritto questo posto.

Ritengo di dover, a nome vostro, ringraziare prima di tutto chi ci ospita, il Presidente dott. Verna dell'Aeroclub di Bologna. Il Presidente Testa è stato qui ieri durante la riunione istituzionale dei rappresentanti di specialità, graditissimo ospite e abbiamo avuto un interessantissimo incontro, probabilmente, così ci ha promesso, passerà a salutarci in mattinata.

Ospite graditissimo in rappresentanza del dottor Quaranta, Direttore generale dell'Aviazione Civile, abbiamo il direttore di C.A. Bologna, il dottor Costa, che ringrazio a nome vostro, che ringrazio per la rappresentanza che ci porta e che io devo ringraziare personalmente anche per la collaborazione avuta qualche anno fa durante i Campionati Italiani di Volo a Vela a Reggio Emilia. Veramente è stata una collaborazione cordialissima e proficua.

Un saluto particolare al Comandante Bergomi.

Un saluto a tutti voi da parte di Piero Morelli, nostro Delegato all'I.D.C. (International Driver Comition) che è indisposto e si scusa per questa sua assenza.

Iniziamo subito il lavoro di questo XXXIII Briefing. Grosso modo avremo gli interventi degli Organi Istituzionali, il Presidente della Commissione, il Consigliere Federale di Specialità, intervento mio relativo al Club Centrale di Volo a Vela, interventi vostri, premiazione dei piloti distintisi nel Campionato Italiano di distanza, break di colazione in piedi, offerta dall'Aeroclub di Bologna, e prosecuzione poi della discussione, dopo il break, che ritengo non dovrà superare la mezz'oretta.

Dottor Costa

Per me è molto difficile, in questi momenti, portarvi un saluto dell'Aviazione Civile, perché quello che ci sta travagliando lo conosce molto bene.

Ufficialmente vi porto il saluto del Direttore Generale dell'Aviazione Civile e vi auguro buon lavoro. Come Direttore di aeroporto altrettanto sono molto felice di ospitarvi in questo aeroporto, da molti anni, per questa vostra tradizionale riunione.

Ho però qualcosa da dire personalmente.

Personalmente io ho vissuto, e vivo negli aeroporti, quindi molti problemi li conosco, ed è certo che sono atavici e che sarebbe anche ora di smetterli e di trovare soluzioni diverse, perché se la vostra attività deve continuamente evolversi, non ci possono essere quegli impedimenti che continuamente si possono verificare negli aeroporti.

Io, nella mia Circoscrizione, ho dei problemi. I problemi propri del volo a vela, di alcuni club che hanno delle tradizioni molto alte e che purtroppo vedono continuamente non migliorare, ma peggiorare la loro situazione. Debbono essere sempre esposti a esborsi, a difficoltà di trasferimento, a difficoltà di reperire ricoveri, a difficoltà di avere uno scambio di idee con altri club.

Per me il pensiero più eclatante è sempre questo: non capisco perché la vostra attività non possa essere svolta in aviosuperfici, io dico praticamente in strutture aeronautiche, dove la vostra attività potrebbe svolgersi egregiamente e forse con sviluppo, e questo è stato sempre un pensiero mio che, anche rapportato in sede del Ministero, non ho trovato nessuna apertura incominciando dall'Ufficio Legislativo. Io dico, però, che se l'Ufficio Legislativo avesse i pareri tecnici, la normativa potrebbe essere adeguata.

Se c'è il rappresentante di Parma, incominciate a dirmi delle parolacce, è vostro diritto. Dico Parma perché, hanno pensato di dare sviluppo all'aeroporto di Parma commerciale, quindi iniziamo a costruire piste, raccordi, piazzali, aerostazioni, ma rappresentato nelle sedi opportune: cosa ne faccio del volo a vela?; risposte non ne ho avute. Ho proposto qualche cosa e naturalmente: non è consentito dalla legge.

Questo è uno dei grossi problemi che secondo me non certo migliorano le iniziative che voi giustamente prendete.

Potrei ancora esprimermi ma è meglio che taccio, perché sono molto imbarazzato e vi auguro buon lavoro, e cercate di tenervi sempre uniti e di combattere tutto quello per trovare la giusta collocazione che vi spetta nel mondo aeronautico..

Grazie e buon lavoro.

Pugnetti

Dottor Costa, grazie per la sincerità del suo intervento. Siamo di fronte spesso a dei funzionari che ci fanno volare malgrado le leggi, io credo che il dottor Costa sia uno di questi, e i problemi che ha toccato sono molteplici, ci sono un'infinità di problemi insolubili, a mio giudizio, in questo momento.

Cibic

Ieri abbiamo avuto una riunione della Commissione che è andata avanti fino a oltre mezzanotte. Abbiamo interrotto la riunione della Commissione con la riunione dei delegati di specialità, che è andata avanti dalle cinque alle otto abbondanti, con la presenza molto attenta e molto attiva del Presidente Testa.

Affronto subito, visto la sensibilità del dottor Costa, il discorso delle aviosuperfici, perché su questo abbiamo parlato molto ieri.

Noi abbiamo una Magna Carta, tanta carta, magna molto poco, purtroppo, perché i buoni propositi sono sempre frenati e rallentati da centomila ostacoli, alcuni ben noti, prevedibili, altri che man mano si frappongono.

Il discorso delle aviosuperfici è venuto fuori sul tema principale nostro. Noi, Commissione, il primo punto che abbiamo davanti, è diffondere questo benedetto volo a vela, che non riesce ad alzarsi da terra. È un anatrocchio che corre, corre e tenta di decollare, ma è sempre lì.

Per diffondersi il volo a vela deve avere molti centri. Noi vediamo le nazioni vicine, non parliamo della Germania dove ci sono ottocento, circa ottocentocinquanta club di volo a vela, ma in stragrande maggioranza vivono su quelle che da noi sarebbero, macché aviosuperfici, sono dei praticelli assolutamente irrilevanti.

Si diceva ieri che per diffondersi, siccome molti dei centri esistenti sono già saturi, perché non possono più accogliere gente, l'unico modo di aumentare i volovelisti è di aumentare i centri.

Per aumentare i centri cosa ci vuole? La possibilità di creare nuove associazioni, e su questo abbiamo insistito ieri col Presidente e il Presidente si è dimostrato abbastanza aperto all'idea di costituire nuovi club, di avere club specialistici. Naturalmente da un lato c'è il discorso dell'Aeroclub d'Italia, che deve consentire la nascita di associazioni in forma associata all'Aeroclub d'Italia, perché altrimenti ognuno può costituire le associazioni che vuole, non c'è problema.

Quindi da un lato costituire nuove associazioni, dall'altro rendere la vita un po' migliore dei volovelisti nell'ambito degli aeroclub dove la convivenza è spesso difficile, e qui sta venendo avanti questo benedetto nuovo Statuto che dovrebbe consentire, nell'ambito degli aeroclub locali, la formazione di specie di associazioni sportive con autonomia di amministrazione, perché quello che ci rende la vita difficile nei club è la non autonomia dell'amministrazione.

L'amministrazione in comune con il volo a motore, loro dicono che noi gli succhiamo il sangue e sfruttiamo i loro soldi, noi diciamo viceversa, quindi non ci troviamo.

Naturalmente tutte queste cose hanno un passo che chiamar di

lumaca è già esagerare. Tutto questo verrà avanti molto adagio, lo Statuto verrà avanti come potrà e i club sorgeranno con un ritmo che possa darci qualche soddisfazione.

Nuovi club sono sorti, uno veramente, finalmente siamo riusciti a spuntare con l'Aeroclub Prealpi Venete di Asiago, neonato con una cinquantina abbondante di piloti.

L'altro aspetto delle aviosuperfici, perchè adesso abbiamo toccato l'aspetto che riguarda l'Aeroclub d'Italia, è quello grave che citava il dottor Costa, quello della Normativa.

Qui bisogna che gli Enti preposti liberalizzino l'uso di queste superfici e che non ci intralcino con centomila difficoltà.

Noi abbiamo visto operare, io e tanti altri, a Wiener Neustadt, l'aeroporto dove si svolgevano i campionati del mondo. Vi operano 21 club con 140 alianti, c'era il Campionato del Mondo in corso, ciò nonostante si faceva anche dell'altra attività, ma sulle estremità est dell'aeroporto, si vedevano le verricelle dell'aeroporto vicino, che è un aeroporto commerciale ma che non vieta che si verricelli dalla mattina alla sera. Sono cose che da noi sarebbero marziali, inconcepibili, però la gente opera così in giro per il mondo.

Ecco, dovremmo cercare di arrivare a questo tipo di attività. Ho accennato al verricello. Anche se non sappiamo cosa possiamo dare come aiuto per chi acquista un verricello, non abbiamo occasione di darlo, non c'è nessuno che chieda di installare un verricello.

La Francia si vanta, o vantava un anno fa, di aver portato dal 2%, però al 10% dei lanci col verricello, noi saremo all'1%, io non ho una statistica aggiornata, ma qui c'è Bissaro, Asiago opera col verricello e Vipiteno opera col verricello e Viterbo opera col verricello e basta, un po' poco.

E non si venga a dire che: mah, la montagna! il vento, e questo e quell'altro. Montagna o non montagna scuola se ne può fare e costerebbe tanto meno.

A proposito di questo, abbiamo il primo istruttore a verricello senza avere il brevetto a motore. Lo facciamo alzare basta che non parli (applauso).

Qui entriamo nelle normative. Noi siamo ancora, credo, l'unico paese nel mondo che per l'istruttore richiede il volo a motore. Nessuno riuscirà a spiegarmi, neanche se vivessi Dio sa quanti anni, e non per quel poco che mi tocca, perchè bisogna avere il brevetto a motore per fare l'istruttore solo in Italia, perchè non serve in Germania, non serve in Francia, non serve in America, non serve in Inghilterra e neanche in Russia dove, fra l'altro, e adesso cito ancora... chiedo scusa, vi faccio perdere un po' di tempo ma bisogna che si sappia come è il volo a vela nel mondo.

Io passavo vicino a un aeroportino, nelle vicinanze di Mosca, dove andavo per lavoro, e vedevo qualche cosa che sembravano delle catapulte per dei Zoeglin.

Quando in Finlandia mi hanno dato, i russi, dei prospetti fatti molto alla russa, sul volo a vela russo, ho visto che era proprio vero, cioè loro istruiscono ancora con delle catapultine.

C'erano sei catapulte una vicina all'altra con degli Zoeglin, mettono su la gente, li sparano, qualcosa succederà... chi sopravvive.

Ma questo discorso è un po' tipo barzelletta, però ho qui delle pagine di riviste dei polacchi. Come fanno i polacchi a volare che sono alla fame? Volano con delle specie di Zoeglin

moderni. Perchè uno deve spendere ottantamiloni per un biposto scuola quando per andare su e giù, perchè su e giù si tratta di andare, si potrebbe farlo con uno Zoeglin biposto, aggiornato con le tecniche più moderne finchè volete?

Se l'idea dell'aliante economico, che si chiama World Class, è stata accettata, in campo mondiale, è stato perchè Leo ha voluto entrare in questa Commissione per combattere questa battaglia ed è in questa Commissione che in sede internazionale ha provocato tutta la discussione dalla quale è stata approvata la World Class.

Abbiamo parlato degli alianti economici, verricelli, normativa brevetti. La normativa nuova brevetti, che aspettavamo tanto, non ci ha molto soddisfatti, ci sono cose che rimangono e che gridano vendetta.

I 60 anni per gli istruttori, queste visite mediche non so quanto ben chiare siano le cose, ecc.

Per favorire i piloti abbiamo purtroppo pochi incentivi. comunque ci sono ancora i contributi di insegna, sono stati approvati con le modalità per lo '89 con le stesse modalità dell'88, ci sono ancora dei contributi-brevetto, Carlo potrà dirlo in che maniera, parleremo di cosa diamo per quelli che hanno fatto voli in occasione del CID, e qui mi riferisco all'attività agonistica, e vorrei cominciare proprio con il Campionato di Distanza.

Questo Campionato di Distanza che è nato, secondo me, dieci o quindici anni troppo tardi, che il primo anno è andato così così, e il secondo anno ha raddoppiato sia il numero dei piloti che il numero dei voli, non ha migliorato, per ragioni esclusivamente meteorologiche, la qualità dei voli, e le prestazioni dipendono troppo dai capricci del tempo, ma siamo contenti anche se ancora, e io continuo, mi spiace, qualcuno mi dirà che sono esterofilo, ma devo citare, devo confrontarmi con gli altri, non vorrei che si rischiasse di crederci bravi e grandi, senza confrontarsi con gli altri.

Non mi confronto con il campionato detesco di distanza, mi confronto solo con quello austriaco che ha almeno il doppio dei partecipanti sempre con diecimilioni di abitanti.

Il CID ha avuto successo, ha avuto molto successo anche la CIM che, dopo qualche anno, non entusiasmante, ha avuto un sacco di partecipanti.

Il Centro Nazionale di Volo a Vela si sta avviando a quello che credo che noi avessimo sempre sperato che fosse un qualcosa di utile, un qualcosa al servizio del volo a vela nazionale. Ho detto che si sta avviando, ci sono altre idee, però da vari punti di vista vi sarete accorti che il Centro Nazionale si giustifica e serve sempre più e qui devo ringraziare Piero per la collaborazione con la Commissione.

Come attività internazionale non siamo riusciti a mandare nessuno ai Campionati Europei Juniores. Abbiamo avuto una squadra ai Campionati Mondiali con risultati, che in altri tempi, forse avremmo ritenuto soddisfacenti e che adesso ci hanno lasciato un po' di amaro in bocca perchè forse poteva andar meglio. Speriamo ai prossimi mondiali che le cose vadano meglio.

L'anno venturo ci sono i Campionati Europei in Polonia, manderemo una squadra in Polonia, c'è un Campionato Europeo Club.

Questa Classe Club, che in altre nazioni gode di molto favore,

da noi è ancora un po' depressa.

Quest'anno il Campionato della Classe Club lo faremo insieme con quello di promozione e vediamo se le cose vanno meglio.

A proposito di questo parliamo di calendario. Il calendario italiano prevede, naturalmente, il Campionato di Distanza che si svolgerà per tutta la stagione, prevede un Campionato Italiano di classe 15 metri e standard che avrà luogo nella seconda metà di aprile a Calcinato. Ci sono le gare di Torino e di Alzate alle quali vorremmo spingere i piloti, che non sono quelli di punta, che non sono quelli che vogliono diventare campioni d'Italia o del mondo, di andarci perchè fanno dell'esperienza, e a proposito di questo ieri avremmo deciso in Commissione di favorirli con le iscrizioni, specialmente i nuovi, chi per la prima volta va a una gara, avremmo deciso di pagargli l'iscrizione.

Ci sarà la solita Coppa del Velino, la CIM, naturalmente, e la promozione con la Classe Club.

Abbiamo discusso molto di regolamenti ieri, in particolare per quanto riguarda il CID.

Da un lato lo abbiamo molto semplificato perchè con tutti quei coefficienti credo che più di qualcuno si stufava al terzo o al quarto punto di leggerli e non sapeva più cosa gli conveniva fare. Abbiamo ridotto a quattro i vari tipi di prove e soprattutto cerchiamo sempre di premiare veramente che si impegna a fare delle distanze.

Finora era punitivo dichiarare un triangolo di 600 chilometri e farne 599, conveniva molto di più dichiararne 500 e finirli perchè si prendevano più punti. Per ovviare a questo tutte le prove prefissate, dichiarate, verranno premiate nella stessa maniera, sia che vengano ultimate che non vengano ultimate, cioè incoraggiamo a dare temi seri, in più, sperando che finalmente qualcuno faccia i 1000 chilometri, premiamo, con un punteggio particolare di due punti, chi supera i 1000 chilometri nella farfalla che dà 1.75.

La classe sarà unica perchè abbiamo visto che i biposti non incontrano molto favore.

Ultima piccola nota. Io vorrei sentire, prima di pranzo, due giovani che sono andati a fare un corso in Germania alla Luftsportjungenbaus, più difficile da dire che da fare.

Questa casa della gioventù dello sport aereo è sponsorizzata dall'Aeroclub di Germania e dà dei corsi per giovani a prezzi veramente modicissimi. Ci va gente da tutte le parti del mondo, perchè non è solo per i tedeschi, e veramente è assurdo che così pochi italiani sfruttino questa occasione.

Marchetti

Anche la mia più che una relazione tecnica sarà una serie di spunti di valutazione di discussione per i vostri interventi, perchè quello che serve soprattutto alla Commissione e al Consigliere Federale, è di avere quante più possibili informazioni dalla base.

Devo dire che ieri sera se ne sono raccolte molte. Il clima, nel quale si sono raccolte, in questa riunione dei rappresentanti di specialità, era, non dico idilliaco, ma un buon clima costruttivo.

Cito due cose importanti, che sono accadute quest'anno, che sono: lo stage condotto e voluto da Attilio Pronzati al sud, a Policoro, e una grossa richiesta della periferia di

collaborazione.

Si è parlato ieri, con l'avvocato Testa, Presidente dell'Aero Club d'Italia, di strutturare l'Aeroclub Centrale di Volo a Vela in modo che possa aiutare, in maniera concreta, club periferici, si è parlato soprattutto del sud, ma ci sono anche altre aree al nord non coperte, per dargli una fattiva collaborazione e fare attecchire il volo a vela anche là dove non c'è.

Un'altra informazione ancora, che sicuramente fa piacere, è che non solo l'Aeroclub Volovelistico Prealpi Venete ha visto la luce nell'89, ma c'è stato anche l'Aeroclub dell'Isola d'Elba, che è nato, non avrà, forse, molti risvolti volovelistici come è posizionato, però dà l'idea del fatto che c'è una grossa pressione per formare delle strutture e aumentare il numero delle strutture in periferia.

Anche l'Aeroclub di Pisa, nonostante Pisa sia una provincia molto, molto vivace, non aveva un aeroclub e anche l'Aeroclub di Torre Ardena, che è un club sorto nella provincia di Roma, e devo dire che qui, ancora una volta, l'Aeroclub di Roma ha dimostrato di voler collaborare con tutte le iniziative dando parere favorevole alla formazione di un nuovo aeroclub.

È un aeroclub specialistico per il volo da diporto sportivo però ci vuole, visto che abbiamo assistito spesso a delle espressioni un po' di gelosia e di tenuta del mercato, in alcune aree, in questo caso, invece, devo dire che ci si è resi conto che più si fa aeronautica, in tutti i sensi, e più ogni singola specialità ci guadagna, perchè molti dei piloti, che magari fanno attività di volo libero, deltaplano, potrebbero rivolgersi per il volo a vela, maturando certe sensibilità e certe conoscenze, prende il brevetto presso l'Aeroclub di Roma, perchè no?, oppure l'Aeroclub di Roma può avere una base operativa, sulla superficie di questo nuovo aeroclub, quindi diciamo che le occasioni di scambio e di mutuo aiuto e sostegno, se ne possono inventare quante se ne vuole.

Già che siamo nell'argomento del volo da diporto sportivo, un'informazione che credo sia importante. È già stato accennato ieri sera che l'Aeroclub d'Italia ha, in qualche modo, processato, analizzato, valutato qualcosa come sedicimila nuovi praticanti del volo da diporto sportivo, gestendo come previsto dal D.P.R. 404, gli attestati piloti, per deltaplani, da diporto sportivo vuol dire deltaplano, ultraleggero e parapendio, piloti, appunto il numero di sedicimila domande, e anche un registro delle macchine, recuperando un ruolo, l'Aeroclub d'Italia, funzione, secondo me fondamentale, che aveva una volta per gli alianti librai. Chi lo sa che non si riesca, in qualche modo, visto che l'Aeroclub d'Italia, devo dire, sta portando avanti in maniera, il Direttore è qui presente, questo registro è realmente competente con sollecitudine, pensate che nell'89 abbiamo superato le 1400 macchine registrate, calcolate che ogni operazione di registrazione vuol dire verificare un pacco così di documenti, inserirli nell'elaboratore e mandare i libretti-macchina e la documentazione, che sono veri e propri certificati di immatricolazione, ai proprietari, quindi svolgendo un grosso lavoro, chi lo sa che in futuro, magari in una ristrutturazione della quale sentiamo parlare sempre opii spesso, non si riesca ad avere qualcosina di più se si riescono a

far passare gli alianti veramente come puri e semplici attrezzi sportivi, non è escluso che in una successiva redistribuzione dei ruoli fra Civilavia e l'Aeroclub d'Italia, visto che l'Aeroclub d'Italia già svolge una funzione di pubblico registro, non possa chiedere qualcosa di più.

Si è visto, quindi, che c'è un potenziale di addetti del volo notevole, e questo non è dato solo dall'economicità del volo perché un ultraleggero può arrivare a costare anche 30 milioni. Allora dov'è la chiave di interpretazione? È che è un tipo di volo che ancora non è aggravato da grossi balzelli, da grosse difficoltà burocratiche.

Direi che il rapporto con questi nuovi soci e il volo a vela al quale loro si sentono, per vocazione, più vicini, dovrebbe essere mantenuto il più stretto possibile.

Questo nuovo afflusso di soci ha portato anche a rivedere il ruolo dell'ente aggregato, perché per poter fare la scuola si doveva appartenere o ad un aeroclub oppure ad un ente aggregato e pensate che nel giro di poco più di sei mesi ci sono state oltre quaranta nuove associazioni, che svolgono attività di volo da diporto sportivo, aggregate all'Aeroclub d'Italia alle quali l'Aeroclub d'Italia dovrà dare dei servizi, per cui si è visto che, accanto al club federato, c'era la necessità impellente, urgente di creare un'altra figura associativa e chi era ieri presente al Briefing dei rappresentanti si è reso conto che c'è una certa sensibilità da parte della Presidenza dell'Aeroclub d'Italia a far questo.

Adesso, bisognerebbe poter far arrivare ufficialmente delle precise istanze a questa Commissione che sta predisponendo il nuovo Statuto che però, del resto, per il quale si prevedono dei tempi non brevissimi, mi pare che parlava forse di un anno per elaborarlo, poi per farlo diventare operativo... forse a primavera del prossimo anno mandare le bozze per avere a fine anno forse un'indicazione da parte dei Presidenti e approvarlo entro il '91 e poi l'iter politico può richiedere da uno a cinque anni, però, quantomeno, vuole dire proiettarsi un po' in avanti.

Un altro dato interessante alla Sanatoria Istruttori: si sono presentati oltre ottocento persone. È vero che il numero è stato contaminato da molti che volevano ottenere l'attestato di istruttori per poter volare in biposti per turismo, però è già significativo. Ci sono state ottocento persone che hanno fatto una domanda, si sono spostati, sono stati tre giorni a farsi esaminare, quindi c'è una grossa proiezione verso l'attività sportiva e di questi l'Aeroclub d'Italia, come decisione politica, ha pensato, in questa operazione sanatoria, di essere piuttosto rigida sugli istruttori e magari invece sulle persone, con un semplice attestato di volo, non dico sorvolare di più, però registrare una situazione di fatti. Chi volava e dimostrava di saper volare non si è spinta di più l'analisi e l'indagine, invece sugli istruttori si è cercato di essere un filo più severi. Comunque abbiamo, tra l'ultraleggero, dellaplano e parapendio, al momento attuale, abbiamo quasi trecento istruttori, quindi c'è un potenziale di sviluppo di questo settore veramente notevole.

Passiamo ad un altro argomento sul quale credo che ci siano grossissime aspettative ormai perché è stato messo in moto tre anni fa e ancora non si vedono i risultati: è quello del piano rinnovo flotta. Su questo direi, almeno, cinque punti vorrei

fermare l'attenzione.

Imanzitutto c'è stata un'indagine volo a vela iniziata due anni fa, con dei moduli che sono stati distribuiti ieri sera, e dei quali vi pregherei, ai rappresentanti di specialità, di farne avere copia compilata entro la prima quindicina di gennaio. Chi non l'avesse prelevato ieri, ne abbiamo alcune copie ancora, e che manderò comunque all'indirizzo di ogni Club, la prossima settimana, in modo da avere per la Commissione il maggior numero di dati possibili. Ci sono i dati dell'attività '89 e la proiezione per il '90, per l'anno successivo, di necessità. L'Aeroclub d'Italia parallelamente ha mandato una richiesta ai Club di impegno, in qualche modo, per l'assegnazione di macchine del piano di rinnovo flotta, e si è visto che c'è una grossa richiesta di biposto, una richiesta, non enorme, ma abbastanza allineata con le previsioni, per monopoasto, e una richiesta, quasi sproporzionata per i motoalianti, e per i trainatori una richiesta superiore alle disponibilità iniziali del piano di rinnovo flotta, quindi ci sarà, forse, qualche difficoltà nelle assegnazioni. Si vedrà, caso mai, se non si riesce a esaurire tutto, con il piano di rinnovo flotta, di ideare qualcosa per andare incontro, comunque, ai club.

La suddivisione del piano di rinnovo flotta, come accennato l'altr'anno, è in tre "tranche", la prima di cinque miliardi è stata già approvata. È stato approvato anche un piano di acquisto che prevedeva, per il volo a vela, la Commissione aveva indicato la prima priorità nei biposti perché le scuole sono veramente impiccate e poi alcune iniziative nuove non hanno mai ricevuto nessun merito, e per i trainatori. Questo è stato fatto, sono state valutate diverse macchine, la Commissione è presieduta dall'avvocato Vassallo, Consigliere dell'Aeroclub d'Italia, tra le persone dell'area volovelistica nella Commissione, che si è occupato della parte tecnica ma soprattutto della parte commerciale, e io come rappresentante di specialità.

Ci siamo serviti di un certo numero di istruttori e di piloti esperti per fare valutazioni. È stato creato un modulo che rispecchiasse le necessità operative delle macchine, come i biposti, in particolare l'SK21 e il Grob 3^o, e sono state valutate due macchine, la seconda e la terza macchina, come idonee a svolgere le attività.

La mia relazione presentata in Commissione chiedeva, visto il problema irrilevante delle parti di ricambio, voi sapete che negli alianti la parte di ricambio è ridotta veramente al minimo, di orientare la Commissione sulla scelta di due macchine, che erano, come caratteristiche, abbastanza vicine, e tutte due potevano soddisfare le esigenze dei club.

La Commissione, invece, è stata irremovibile. Ha deciso per tutte le specialità, non soltanto per il volo a vela, che per ogni tipo di macchina, cioè per il motore a primo periodo, acrobazia, lancio paracadutisti, alianti monoposto, alianti biposto, fosse scelta una sola macchina.

La valutazione, quindi, è passata anche al vaglio della stessa Commissione scelta velivoli dell'Aeroclub d'Italia al vaglio della parte commerciale che ha stimato costi, tempi di consegna e ha valutato, anche, omogeneità con l'attuale parco e si è espressa a favore della scelta del Grob 103. Io sono rimasto nella posizione della doppia scelta, perché secondo me era quella che forse poteva incontrare il maggior favore e

risolvere meglio le situazioni.

Per il trainatore le macchine valutate sono state essenzialmente il DR400, l'Aski così in maniera molto, molto affrettata, perchè non c'è stata la possibilità di vagliarlo a fondo, ma si è visto che era una macchina già un filino meno interessante, e il Maule americano. La scelta è caduta sul Robin, per diversi motivi quali l'omogeneità con il parco velivoli attuali, quindi minori problemi di passaggio macchina, di gestione di una macchina che, tutto sommato, anche per il pilota che fa saltuariamente i traini, non li fa a tempo pieno, pone meno problemi proprio di gestione del volo: secondo vantaggio è quello della, a parità di motorizzazione 180 c.c. di un maggior rateo di salita, ci sarebbe stato per il Maule la versione 235 che però avrebbe avuto dei costi decisamente superiori di gestione in quanto a consumi e anche di motore perchè un 235 c.c. sappiamo ha un costo decisamente superiore.

Il terzo punto che è andato a favore del Robin è stato delle tasse di decollo e atterraggio, perchè cade nella categoria della tonnellata, l'altro invece va nella categoria superiore, quindi con un costo di tasse di decollo e atterraggio esattamente doppio e nelle operazioni di volo decollo e atterraggio, a cicli continui, questo porta a un costo orario che è, non dico sensibilmente, ma apprezzabilmente maggiore.

La seconda e la terza "tranche" prevederanno, oltre alle macchine indicate, quindi si continuerà, man mano che rientrano i fondi degli alianti e trainatori, ad andare così come il vecchio piano di rinnovo flotta, parleremo un attimo dopo delle modalità di cessione e invece prevederanno come primi acquisti, la seconda e la terza "tranche", i monoposto, gli alianti di attività avanzata, i monoposto dovrebbero essere quaranta previsti, gli attività avanzata cinque e i motoalianti. Le indagini, quindi, nel '90 si svolgeranno in queste direzioni, appena l'Aeroclub d'Italia ci approverà il piano di acquisto a secondo e terzo "tranche". Devo dire, che avendo avuto una parte importante nella prima "tranche" il volo a vela, il volo a motore ha avuto soltanto l'acquisto dei bimotori e degli aerei da acrobazia e degli idrovolanti, quindi la seconda "tranche" sarà mirata, ritengo, soprattutto ai velivoli di volo a motore 1° e 2° grado e forse al lancio paracadutisti, quindi è probabile che il monoposto volo a vela possa andare in piccola parte sulla seconda "tranche" e soprattutto sulla terza. Credo che se il Ministero dei Trasporti ce le sblocca può darsi, addirittura, che la seconda e la terza "tranche" possano essere unite, perchè gli anni di erogazione erano previsti già '88 e '89, essendo passati, è probabile che il Ministro dei Trasporti legghi la seconda e la terza "tranche" quindi si riesca ad avere i monoposti in tempi relativamente brevi.

Istruttori e scuola. È stato svolto, con la collaborazione, con l'organizzazione dell'Aeroclub Centrale di Volo a Vela, il corso istruttori come previsto e come impegno preso al Briefing dell'altro anno, nelle settimane centrali di settembre. Ci sono state undici richieste da parte di club, sono stati dieci gli ammessi, l'undicesimo sicuramente meritava di essere ammesso, probabilmente ha trovato la giornata no nella prova di accesso, la sua giornata no, pazienza lo ammetteremo nel prossimo corso istruttori, perchè è un ragazzo che sicuramente merita. Ieri sera si è accennato alla possibilità di organizzare il corso '90 forse in altro periodo, perchè qualche candidato può avere

dei problemi a settembre in zona lavorativa. Studieremo, allora, se sarà possibile di trasferire, per il corso istruttori, magari a luglio o ad agosto, periodi nei quali è più facile essere liberi, sulla base operativa vicina, quale potrebbe essere Foligno o L'Aquila, di trasferire i mezzi, i biposto che durante i campionati e coppa del Mediterraneo non vengono utilizzati normalmente, in una sede operativa affidabile, e tanto l'organizzazione sarà sempre delegata dall'Aeroclub d'Italia, all'Aeroclub Centrale, per poter rendere possibile la partecipazione anche a candidati che abbiano dei problemi per aprile o per settembre, perchè questi erano i periodi che erano stati sperimentati in precedenza.

Faremo quest'indagine e vedremo se il corpo docenti è disposto, ugualmente, in quel periodo a partecipare perchè per seguire bene dieci persone ne servono almeno altrettante per poter assegnare ad ognuno una singola materia di insegnamento ed avere un numero sufficiente di docenti per seguire adeguatamente una decina di persone.

Due parole sul Direttore Generale dell'Aeroclub d'Italia. C'è stato un primo anno, secondo me, di studio reciproco. L'Aeroclub d'Italia ha studiato questa sua nuova apertura nella quale si è gettato, devo dire, con tanto entusiasmo. Lui l'aveva dichiarato e noi l'abbiamo verificato che effettivamente si è messo in quest'avventura nell'Aeroclub d'Italia con tanto entusiasmo, quindi è stato un doppio comando reciproco. Io sono stato, spesso, testimone in prima persona, di suoi momenti di sconforto ma anche di suoi momenti di entusiasmo e di soddisfazione per il lavoro che sta svolgendo. Passare da impegni, sicuramente ad altissimo livello, ma con una struttura adeguata ai problemi da risolvere, che era una sua metodologia di lavoro abituale in tanti anni, trovarsi invece a dover risolvere dei problemi, in parte nuovi, con una struttura che, non ci possiamo far mistero, il più delle volte non è adeguata e non è in grado di dare risposte pronte e perfette ai problemi, non è stato un passaggio facile, immagino, per lui, però credo che quell'entusiasmo col quale ha affrontato, dieci mesi fa, anche meno, in marzo, speriamo che non venga meno prima ancora di considerare il sodalizio inscindibile.

È stata preziosa la sua collaborazione in diversi momenti difficili, perchè se non fosse stato piuttosto pronto e disinvolto nel prendere posizioni, con tutta la vicenda del volo a diporto sportivo, quindi degli esami, dei corsi, dell'approvazione e senza la sua decisione di prendere coraggiosamente alcune posizioni probabilmente non avremmo, in un tempo così breve, risolto la situazione di queste sedicimila persone. Direi che è stato, forse, un banco di prova estremamente significativo, per questa reciproca collaborazione.

Se c'è una cosa da dire e la sua perplessità su tutto quello che è il volo a vela e le sue impressioni che il volo a vela abbia troppo, rispetto alle altre specialità e questo è tutto da dimostrare.

Io ci tenevo che venisse qui al Briefing per vedere che forse se lo rapportiamo numericamente alla consistenza di altre specialità, si può anche pensare che il volo a vela abbia tanto, non troppo, ma rispetto alla partecipazione, alle spinte della base e alla preparazione della base e al livello medio elevato, perchè se io ritengo che il nostro volo a vela, seppur piccolo nei numeri, abbia un livello medio decisamente elevato. io

ritengo che l'aiuto che ha in bilancio è decisamente tutto meritato. Ad averne il doppio, di disponibilità, si potrebbero fare delle cose che sono già inventate e sono lì nel cassetto e aspettano spesso l'adeguata copertura per poterle muovere. Tante iniziative noi non le abbiamo prese perchè o si aveva una grossa disponibilità oppure non conveniva neanche partire per avere poi dei risultati mediocri.

Ultimissimo punto. Ho ricevuto dall'amico Filippi il nuovo numero della rivista "Flap". Fa sempre piacere vedere una nuova testata che soprattutto è particolarmente sensibile ai problemi del volo oltre che di elicottero, per il quale manca una rivista, però non per soli addetti ai lavori sull'elicottero, ma soprattutto sensibile ai tipi di volo sportivo, quali sono quelli del deltaplano, ultraleggero e volo a vela, e nel suo secondo numero, che direi ha una veste decisamente di tutto rispetto, eccetto il primo che era un numero un po' sperimentale, e devo dire però, purtroppo, che per ogni rivista che arriva una se ne va. Il Notiziario famoso dell'Aeroclub d'Italia non ne abbiamo più notizia. Meno male, quindi, che c'è qualcosa che ci rinfanca.

Vorremmo, e più di una volta è stato sottolineato questo, che il Notiziario dell'Aeroclub d'Italia assumesse veramente un ruolo, riprendendo la sua pubblicazione, che forse nei primi numeri non era stato, a nostro avviso, ben definito, non si capiva ancora interamente quale potesse essere il ruolo di collegamento con gli aeroclub di questo.

Direi che c'è tanta, tanta carne al fuoco, forse non è tutta la carne che si era pensato di mettere all'inizio del quadriennio, alcune cose non si è riusciti a metterle, ma altre sono saltate fuori spontaneamente, ma direi che di cose ce ne sono veramente tante.

L'appello che si fa ogni anno è la massima collaborazione con la Commissione e con gli organi centrali, quanto meno nel fornire le informazioni.

Noi alla riunione di ieri avevamo chiesto a tutti i rappresentanti di specialità e ai presidenti di portare un minimo di relazione sull'attività svolta. Ho ricevuto soltanto la relazione di un club, probabilmente perchè è arrivata la convocazione all'ultimo momento, perchè i dati non sono ancora in elaborazione, però ci serve sapere quante più possibili informazioni dalla periferia per poterci muovere e potervi contattare meglio quando c'è qualcosa da decidere, per sapere almeno quali sono i club che sono interessati alle singole problematiche.

Grazie.

Pugnetti

Dopo un anno di insediamento, naturalmente chi entra in una casa nuova intende sistemare secondo i propri gusti, magari il tetto e i serramenti, per poi tirare a lucido tutto il resto, qualcosa è stato fatto, vi siete accorti.

Stanno entrando i nuovi aeroplani dell'operazione C.O.N.I. e Attilio Pronzati, verranno rimessi all'Aeroclub d'Italia, quanto prima, circa nove alianti da destinare agli aeroclub di volo a vela a giudizio dell'Aeroclub d'Italia, vengono, oltre all'attività normale di stage che è stata effettuata, attualmente sono in prestito o in uso alcuni alianti, alcuni trainer ad aeroclub che si trovano in particolari difficoltà, in momenti contingenti. Questo mi pare nello spirito dell'Aeroclub Centrale di volo a vela

Stages. Tra stages e corsi istruttori circa duecento piloti sono stati a Rieti. Quest'anno, passiamo i trecento con i piloti che sono stati a Rieti in gara, una sessantina di stranieri. Diciamo che è stata una partecipazione notevole, abbiamo volato parecchio, un po' meno come ore di volo di aliante dello scorso anno, trainato un po' di più e volato un po' di meno visto che le condizioni meteorologiche non sono state così favorevoli, probabilmente, per il livello di piloti che sono venuti negli stages di primo periodo.

Complessivamente, però, a fine ottobre avevamo un 6% in più di ore di volo dello scorso anno e mi pare sia, senza nessun grosso incremento, però diciamo un andamento naturale.

Novità. Per quanto riguarda gli stages siamo consci, i miei collaboratori ed io, che non ancora tutto è andato secondo i desideri e secondo un andamento corretto. L'anno prossimo avremo un istruttore fisso, che non vi faccio il nome perchè non è qui presente e dobbiamo ancora raggiungere degli accordi, da aprile a settembre, che fiancheggerà naturalmente il direttore del Centro Comandante Muzi, il quale, devo dirvi, ha dimostrato un'agilità e un'elasticità insospettata a seguirci in tutte le nostre acrobazie, perchè il Comandante Muzi non faceva acrobazie dai tempi del Canguro, forse, comunque lo abbiamo obbligato e ci sta seguendo molto perchè, evidentemente, sia io che i miei collaboratori, qui devo ringraziare il Vice Presidente e molti Consiglieri che lavorano e anche qualche esterno, per esempio il Comandante Walter Galli che ci dà una grossa mano su Roma, ad esempio devo ringraziare Ferro che ci ha dato una grossa mano nel corso istruttori e nella formulazione dei programmi dell'anno prossimo, che sono stati distribuiti, spero, non forse tutti hanno avuto la copia, la partecipazione molto maggiore del previsto, avete un resoconto di attività di quest'anno, un programma per l'anno prossimo, gli stages elencati, abbiamo già prenotazioni di stages Valbrembo, Calcinata, Bolzano e telefonate varie, che devono essere confermate, preghiamo di farci sapere per tempo la vostra partecipazione agli stages e soprattutto, quello che sta sortendo, è una risposta molto incoraggiante da parte dei bravi piloti che verranno a Rieti in funzione di addestratori, non li chiameremo istruttori per non intaccare questo concetto di istruttore istituzionale, abbiamo più di venti piloti nazionali che si sono messi a disposizione per accompagnare i propri stages e stages anche di altri aeroclub.

Dobbiamo dire che gli stages meglio riusciti, quest'anno, sono stati quelli che hanno avuto la partecipazione di piloti, non sempre dello stesso aeroclub, che hanno accompagnato gli altri piloti da istruire e abbiano ottenuto significativi risultati con gli stages, ecc.

È stato chiesto di spostare il corso istruttori durante le ferie. Mi sembra ovvio, abbiamo gli aeroplani fermi, abbiamo gli alianti fermi, possiamo trasferirci su Foligno, richiedendo la loro ospitalità, in modo da effettuare dei corsi istruttori durante il periodo feriale, e qui può venire fuori anche la storia della Luftsportjungenhaus. Noi, durante il mese di agosto, abbiamo la flotta quasi ferma perchè ci sono le competizioni. Ecco che noi potremmo mettere a disposizione, magari sempre su Foligno, e dando un aiuto tangibile per creare delle strutture su Foligno, per mettere a disposizione di giovani, questa flotta, proprio per incominciare ad esperire l'attività che fa la Luftsportjungenhaus in Germania, a costi accessibili.

Scavino

...*(parte incomprensibile)* il mordente dovremmo trasmetterlo ai giovani, i giovani mi pare che ne abbiano molto meno di quanto ne avevamo noi allora e anche adesso. Ecco perchè, quindi, ritengo giusto che ci siano delle campane che diano un suono diverso, perchè se andiamo avanti con le campane che suonano il solito tan-tan, sì, sarà funereo però è anche monotono, allora io invito...

Prima di passare ad un altro argomento ho un incarico. Alvaro de Orleans mi ha detto che non poteva venire al Briefing, mi ha rivolto l'invito di porgere il suo saluto a tutti i partecipanti: ho assolto l'impegno.

È contrario alla Federazione e dice che bisognerebbe fare un po' di modifiche all'Aeroclub d'Italia, piuttosto che fare una Federazione.

Io penso che magari nei prossimi numeri lo pubblicheremo, però, evidentemente non si rende conto di che cosa vuol dire modificare l'Aeroclub d'Italia. Se ne fanno 100 di Federazioni prima di modificare l'Aeroclub d'Italia.

Veniamo però, a quello che mi sta un po' a cuore: la rivista "VOLO A VELA". Io lo dico e lo scrivo: è una disponibilità di spazio per esprimere delle idee. È lì che dovete fare lo sforzo di dirle le vostre idee, perchè è una rivista che non dipende da nessuno.

La rivista "VOLO A VELA", nei suoi limiti, nella sua attività di dilettanti, ha lo spazio e la possibilità di dirle queste cose, quindi approfittatene perchè altrimenti certe cose non vengono mai messe a fuoco.

È sintomatico il fatto che nelle previsioni 1990, il bilancio di previsione, che è pubblicato — chi non avesse la rivista giù là in fondo è disponibile — è un miliardo e mezzo, non una lira è stata destinata alla rivista.

Però anche questo fa parte dell'ampia libertà di parola che ha la rivista. Comunque non stiamo qui a rimpiangere niente. La non partecipazione comporta quasi una complicità nell'accettare certe cose.

Io non mi addentro nei problemi tecnici, però sono venuti a dire a me che gli istruttori a sessant'anni devono cessare l'attività. Ma qui scriviamo, rompiamo l'anima alla gente, a qualcuno dà fastidio, perchè poi va in tutti gli uffici ministeriali, militari.

È assurdo che un Sergio Baldisseri, per fare un nome, o chiunque, c'è a Rieti lo stesso problema, ci sono dei "benevole" che sono anni che fanno quel lavoro lì con grandi soddisfazioni, a sessant'anni non può più farlo. Bisogna dire: signori di Civilavia, guardate che è una cosa sbagliata. Così come stabilire che il posto di pilotaggio, il posto di guida deve essere un determinato posto, così se c'è davanti l'allievo deve esserci dietro l'istruttore, però se non è un allievo bisogna che stia di dietro per forza.

Io non so, in certi voli con i doppi comandi, con i biposti di oggi, il significato dello stare davanti o dietro, ci sono qui fiori di piloti che mi hanno detto che è una pazzia. Poi c'è la pazzia burocratica che, nel malaugurato caso succedesse un piccolo incidente, l'assicurazione subito si fa forte e dice: mah, al posto del pilota c'era un pilota..., non so se uno ha il C d'argento e l'altro ha il C d'oro, quale è il pilota dei due, io dico che i posti devono essere lasciati liberi, però non è la rivista che deve inventarle queste cose, sono gli interessati che

devono scrivere, la rivista pubblica rincarerà la dose, poi la ripete una volta, due volte, tre volte finchè qualcuno, stufo di sentirsi chiamare per nome, dice: no, qui facciamo un cambiamento.

Sono queste le battaglie che bisogna fare, perchè se no, se tutto va bene vuol dire che niente cambia.

Abbiamo concluso un lavoro improbo, quello di un'indagine di tutte le nazioni che fanno attività di volo a vela per sapere come si comportano per la visita medica per conseguire il brevetto e sono venute fuori diverse cose. A conti fatti, non so se sul prossimo o su quell'altro pubblicheremo tutti i risultati, perchè in Italia si debba, in tre posti, e io non so cosa costa per uno che viene da Trieste, venire a Milano per andare a fare la visita per rinnovare il brevetto è per me ancora vergognoso, però bisogna dirlo, insistere, e poi c'è il C.O.N.I. che tira fuori tanti soldi, ben vengano, ma anche degli uffici e dei centri specializzati che probabilmente potrebbero assolvere ugualmente e degnamente il lavoro che fa l'Istituto Medico Legale e forse lo farebbe gratis per gli sportivi del volo a vela. Io non posso pubblicare peste e corna, se non so chi scrive, magari mantenergli l'anonimo, se lo chiedono, perchè ci sono delle situazioni tante volte imbarazzanti, ma io, come Direttore devo sapere chi mi scrive.

Assolvo quello che ormai è diventata una tradizione della rivista, perchè, in fin dei conti, a Bologna ci veniamo da trentatré anni, mugugnano, o per lo meno una volta mugugnavano, adesso battiamo solo le mani, però ci veniamo al Briefing e allora battere le mani per battere le mani, forse vale la pena di batterle per qualcuno che merita.

La rivista "VOLO A VELA" il premio l'ha dedicato a Enzo Mela, perchè sapete che è quello che fa tutto.

(Intervento, probabilmente del sig. Mela, incomprensibile).



Pugnetti

Il rappresentante del quarto potere si è espresso liberamente e con la grinta che, malgrado i trent'anni trascorsi, questa malattia un po' comune a diversi di noi, non è certamente scemata.

A questo punto ci sono degli interventi programmati che sono del Comandante Bergomi, in ordine alla sicurezza del volo e agli incidenti. Guagnellini vuol dire due parole, mi pare che Leonardo ha chiesto di parlare, poi... adesso apriamo la discussione e mi pare che anche il Presidente di Roma, al quale cederei... (parte incomprensibile).

Guagnellini

...l'amico Scavino al quale sono vicino fin dal primo Briefing, oltre trent'anni fa, che per me contano per due. È difficile rispondere in quanto ha fatto un giusto appunto all'Aero Club d'Italia per il lavoro che va a rilento...

Il Col. Romagnoli ha annunciato l'aumento dell'organico, ma non è questo che risolverà le carenze denunciate. Una cosa sola credo potrà risolvere il problema: è l'ingresso del Col. Romagnoli tra di noi, nei corridoi dell'Aero Club. È cambiata l'atmosfera da quando un aviatore è con noi. È entrato in un periodo di marasma indescrivibile, giorni e settimane che non si poteva entrare in sede per l'ingombro della posta... serenità e calma che ogni aviatore deve avere. Buon lavoro. (altri interventi incomprensibili)

Pace

...non applicata all'insegnamento dell'astronomia, la mia collaborazione è stata rifiutata, prima l'hanno ignorata e poi, siccome l'équipe degli istruttori ormai è stabilita, io avevo questo sogno di fare quattro o cinque conferenze anche a titolo non ufficiale, comunque io sono sempre disponibile, se dovessero fare il corso istruttori a Foligno o da un'altra parte io sono sempre, finché campo, mi dedico al volo a vela. Terzo argomento. L'Aeroclub Centrale di volo a vela utilizzerà questa flotta nei mesi di luglio-agosto, potrebbe anche fare i corsi istruttori anche in luglio e agosto in altri aeroclub, e questa è una bella cosa, finalmente hanno trovato una soluzione all'inutilizzo di una parte della flotta. Ma siccome qualcuno mi dice: ma tu che vai cercando, tu stai a Rieti. Quando ti si rompe un traino fai presto, te lo fai prestare dall'Aeroclub Centrale, se ti si rompe un aliante... Voi non avete idea di che cosa sia, almeno a Pugnetti ancora non glie l'ho chiedo, avere un mezzo dall'Aeroclub Centrale. Vogliono: se l'assicurazione è ferma, bisogna fare l'assicurazione perché nei mesi invernali sui mezzi non li fanno, li sospendono, poi siccome noi ci facciamo scuola vogliono l'esercenza se non ci si può fare scuola, solo per fare l'esercenza..., tutte queste rogne, quindi non è tanto facile. Comunque, l'Aeroclub si sta avviando a una razionalizzazione, come avete visto dal programma e questo mi fa piacere, anche perché il semplice fatto che hanno cominciato a dire 1° livello, 2° livello, 3° livello è utile, perché c'era qualcuno che andava a Rieti, che magari credeva di poter fare cose grandiose e poi non le poteva fare, così adesso lo sa. Chi ha certe caratteristiche si può iscrivere al 3° livello e loro, allora, adesso gli garantiscono la possibilità di fare il tentativo per i 300/400 Km, e questa è una razionalizzazione che mi fa piacere.

In quanto ai programmi, beh, ognuno ha i suoi programmi, anche io ho il mio programma, che ho consegnato ieri sera a Marchetti, l'unico aeroclub che ha presentato quella relazione sono io. però si vede che dice: "non nominare il nome di Pace

invano", e allora non hanno detto chi era.

Questo programma del 1990, ho fatto il prospetto dei brevetti, della flotta, delle necessità per il 1990 ecc., e prevediamo, siccome abbiamo un signore che ha comprato un Blanik revisionato a zero ore, nuovissimo quasi, faremo un corso di acrobazia, anzi più corsi di acrobazia.

Poi, istituiremo, ci stiamo pensando da diversi anni e quest'anno la metteremo in cantiere, una competizione interna per i nostri soci e facciamo una graduatoria in base ai chilometri che fanno; l'apriamo al 1° gennaio e la chiudiamo al 31 dicembre.

Da quest'anno, ma anche dall'anno scorso, mandiamo dei nostri soci, che sono in grado di farlo, a partecipare alle gare volovelistiche nazionali o di promozione, con risultati variabili e a noi cosa ci importa, l'importante è partecipare, poi se diventeranno campioni tanto meglio, se no non fa niente, e gli facciamo delle condizioni particolari per la partecipazione perché c'è di mezzo un aliante, l'assicurazione, ecc. Intensificheremo, poi, anche l'attività didattica con stipulazione di apposite convenzioni con enti e altri club. Di queste convenzioni ne abbiamo due: una con Borgo S. Lorenzo e una con l'Alitalia, ma avremo intenzione di farne altre.

Chi ha bisogno di fare dei brevetti..., per esempio, nell'87 sono venuti da noi otto volovelisti di Udine, nell'88 nove volovelisti di Vicenza, abbiamo sfidato l'amico Fergnani da Ferrara, che quando non riusciva ad avere la Commissione lì, dice: possiamo venire quando fate gli esami voi? come no! venivano con il diritto di precedenza a fare dei voli per allenamento e hanno fatto gli esami. Un anno gli è andata bene, un anno gli è andata male, perché dopo la teoria quattro giorni di seguito di nebbia e se ne sono ritornati su, noi non abbiamo mai la nebbia.

Un po' con S. Lorenzo ne abbiamo brevettati parecchi e ne abbiamo altri sei o sette che brevetteremo quest'anno e quindi questa attività la facciamo. A questo punto si inserisce un altro argomento.

L'Aeroclub Centrale vorrebbe fare dei brevetti. Io su questo argomento non dico niente, chi vuole conoscere il mio pensiero si deve andare a leggere il papiro, che ho distribuito l'anno scorso, dove c'è il mio pensiero che non è condiviso da tutti ma condiviso, in certi punti, da gran parte dei soci e dal Consiglio Direttivo dell'Aeroclub.

E a questo proposito, perché non vi dico nulla?, perché è inutile che stiamo a polemizzare, io capisco che non sono... ma il giorno in cui avete discusso il problema dell'attività didattica sull'aeroporto di Rieti, perché non mi invitate, così mi costringete poi a fare un altro tipo di colloquio, o di scontro-incontro, ecc., per risolvere questo problema.

Io mica perché voglio essere..., perché è un privilegio essere chiamati dalla Commissione, vi ricordate che io ho corso il rischio di far parte della Commissione Consuntiva di Volo a Vela? sette voti io, sette voti un altro, poi in ballottaggio, tutti i voti sono andati a quell'altro e...

Andiamo avanti. La Rivista "VOLO A VELA". La rivista "VOLO A VELA", caro Scavino, mi spiace ma io questa volta ti devo tirare le orecchie.

Io un anno ti mandai un articolo che parlava di certi sprechi sull'aeroporto di Rieti, si vede che quell'articolo non era molto piaciuto, tu hai trovato delle scuse, che io ho accettato, delle

motivazioni per le quali non hai pubblicato quell'articolo dicendo: lo pubblicherò dopo, più in là.

Scavino

...non mi sono mai scusato.

Pace

No, sei mesi dopo quando? Guarda che ti sto parlando dell'84 quando si parlava di certi sprechi sull'aeroporto di Rieti in occasione dei Campionati Mondiali di volo a vela, te lo ricordi? No, non l'hai ricevuto dopo sei mesi. Comunque l'anno scorso mi pare che tu l'hai avuto il papiro dell'anno scorso, lo hai ignorato, non importa.

Però io ti vorrei pregare, non a mio nome, ma io penso che tutti qui siano interessati, è inutile che ci fai la relazione sul consuntivo, il bilancio di previsione interessa poco, quello che interessa è il consuntivo, dal punto di vista amministrativo, è inutile che tu ci scrivi sulla rivista. Si è riunita l'assemblea dell'Aeroclub Centrale di volo a vela che ha approvato il bilancio consuntivo: ma perchè questo bilancio consuntivo non viene pubblicato? Perchè non pubblichiamo questo consuntivo con le entrate e le uscite e vediamo come vengono spese, così loro si fanno un'idea di come funziona l'Aeroclub Centrale di volo a vela e si fanno anche un'idea se io dico delle cose inesatte o approssimate, quando esprimo certi pareri e allora io ho finito, grazie per l'ascolto.

Pugnetti

L'intervento del Presidente Pace non è proprio stata una dichiarazione di guerra ma quasi, quasi.

Però devo rispondere in un solo argomento di Pace.

Ieri, durante la riunione dei Consiglieri di specialità, è stata ventilata l'ipotesi del disciplinare dell'Aeroclub Centrale di volo a vela in ordine a convenzioni di brevetto con altri aeroclub. Io so perfettamente che Pace sta facendo questo, convenzionandosi con associazioni sportive e con il C.O.N.I. Merito a chi va il merito.

Ritengo che uno dei compiti basilari di un centro nazionale sia quello che è stato proposto ieri. Pace era presente ieri, è stata ieri ventilata questa ipotesi, quindi non si poteva neanche anticipargli questa idea che è sortita da una discussione.

Per quanto riguarda la pubblicazione dei bilanci, a parte che il Presidente Pace, abitando a porta a porta, li vede esposti, e come qualsiasi volovelista italiano ha diritto di apprenderne visione, d'altra parte io ritengo, anzi, vorrò che il bilancio consuntivo del volo a vela venga pubblicato.

Verrà data la massima pubblicità, sarà a disposizione di tutti, ci saranno gli introiti da che parti vengono, ci saranno le spese in che direzione vanno, ci saranno le giustificazioni delle perdite o delle sovvenzioni.

È evidente, caro Pace, che quando si vende un stage di una settimana, a cinquecentomilalire, comprensivo magari di quattordici o quindici traini, perchè non sai se fai due o tre traini al giorno per ognuno, quando costa cinquecentomilalire, sapete perfettamente tutti quanto costa un traino, sapete perfettamente quanto costa un aliante di assicurazione, di ore di volo, ecc., non ci si può non perdere e questa non è cattiva volontà ma è compito istituzionale dell'Aeroclub Centrale di volo a vela.

Se noi dobbiamo fare volare dei giovani a un milione alla settimana, non facciamo volare i giovani. Questo è il discorso principale, è evidente che questi introiti devono venire da un'altra parte e d'altra parte sappiamo perfettamente che il C.O.N.I., Comitato Olimpico nazionale Italiano, stanZIA 170 milioni all'anno per i centri nazionali di aeroclub d'Italia, Vogliamo lasciar perdere la nostra fetta? Lasciamola perdere, io sto benissimo anche a Como, a volare finalmente e non a chiacchierare, però se abbiamo e vogliamo identificare, nel Centro Nazionale di volo a vela, uno strumento della Commissione, e uno strumento per diffondere il volo a vela in Italia, bisogna sopportare anche delle perdite e bisogna richiedere anche delle sovvenzioni: non si possono fare i miracoli, che poi vengano dall'Aeroclub d'Italia, che vengano dal C.O.N.I., come è stato per l'intervento di Attilio Pronzati sul rinnovo flotta, o che vengano da un ente reatino sul quale magari siamo in concorrenza con il Presidente Pace, perchè questo è il punto grosso, siamo in concorrenza con il Presidente Pace a richiedere qualche contributo e vi devo dire che la città di Rieti, a differenza di una città come L'Aquila, o a differenza di altre città italiane, è molto, molto, molto tirchia nei confronti delle attività di volo, quando noi abbiamo dato, quest'anno, a Rieti città, undicimila presenze giornaliere turistiche. Non c'è nessun ente turistico a Rieti che offra questo impatto turistico di stranieri e di italiani. Abbiamo costruito una piscina, abbiamo dato modo alla gente, soprattutto anche a chi non vola, possa vivere tranquillamente, in serenità a Rieti, questi sono costi e, non spaventatevi, se a un certo punto, e né mi vergogno, come non devono vergognarsi i Presidenti, se dal bilancio del Centro Nazionale di volo a vela verranno fuori delle massicce sovvenzioni da parte di enti pubblici.

Credo che forse mi è stato richiesto un intervento da Attilio.

Pronzati

Volevo sottolineare quello che Renzo Scavino oggi ha detto e che però l'ha detto in mezzo ad altri argomenti. Io volevo fare una sottolineatura pesante.

È quella del posto di comando in un aliante biposto. È tragico, quella decisione di Civilavia è tragica, perchè mette fuori piloti in grado di fare qualche cosa di utile per i volovelisti, li mette in difficoltà.

Il dover star davanti quando un pilota, che si porta in volo, non ha l'abilitazione al trasporto passeggero, è estremamente limitativa; a parte il fatto che nella ragione di merito di decidere che il Comandante, si fa per dire, debba stare forzatamente davanti, io credo che sia l'unico paese in Italia dove una decisione e guarda caso è dove in Italia esiste, a livello di comando, minore esperienza che in altri paesi. In Francia non si parla assolutamente, il Comandante o l'istruttore sta dove ritiene più opportuno che debba stare, in Germania credo che sia la stessa cosa, per cui credo che sia solo in Italia.

A chi dobbiamo dirlo per far tornare il buon senso? perchè è assurda, è estremamente penalizzante. Io faccio tre quarti della mia attività la faccio in biposto. Quando io ho una persona nuova, una persona da aiutare è molto più positivo stare dietro perchè da dietro si può parlare nella maniera migliore, capire se ci sono dei problemi psicologici, capire tutto, aiutare, veramente collaborare, quindi è una cosa talmente fuori dal

mondo, fuori dalla logica che io mi domando: ma chi comanda il volo a vela italiano? oppure andiamo a spiegarli cos'è il volo a vela.

Questa è una sottolineatura che io pregherei, chi ha l'incarico, chi ha la forza, chi ha il potere di informare, lo faccia con estremo vigore ma lo faccia anche con estrema rapidità perchè la primavera sta per arrivare. Sarebbe il caso di cancellare questa inutile e assurda disposizione.

Una breve annotazione su Policoro.

La storia di Policoro l'abbiamo organizzata molto amichevolmente, è stato bello, è stato molto divertente anche organizzarla perchè ci ha creato sorprese fino all'ultimo momento.

Di tutto questo è stato fatto, dal punto di vista organizzativo, è stato riprodotto compiutamente nelle memorie.

Il successo, anche se è mancato il risultato, è stato notevole, perchè chi è venuto si è veramente divertito e tutti quanti abbiamo vissuto, la settimana prima di essere a Rieti, un'atmosfera che è, io trovo, ben diversa da quella che si vive nelle gare, perchè si vola tutti insieme, si vola da amici con un obiettivo: vinca il migliore! ma in amicizia, clima che poi, fatalmente, le stesse persone che erano a Policoro, quando si è poi a Rieti, in agonismo e ai Campionati si diventa un po' più cattivi, più antagonisti.

Progetti. L'anno prossimo vediamo di organizzarla, però lo vorremmo improvvisare un po' meno. Abbiamo visto che gli aspetti logistici non esistono, cioè si risolvono con facilità, come temevamo invece maggiori problemi. Non avevamo previsto che il tempo potesse essere brutto. Chi pensava che sul Golfo Ionico potesse piovere per una settimana quasi intera (parte incomprensibile).

Volevo fare una piccola annotazione, parliamo una volta tutti insieme... È un peccato, secondo me, che il volo a vela si comporti da autolesionista, come è capitato quest'anno a Rieti. Io penso che il volo a vela, quando perde il titolo in un anno si autolesiona, è un peccato, e perchè è avvenuto? È avvenuto perchè esattamente, in assenza, fra l'altro, di alcuni interessati, dodici ore prima dell'inizio della gara, è stato deciso di cambiare i coefficienti. Sono cose che capitano nella vita. Da questa decisione è nata la controdecisione di far scendere a nove il numero dei partecipanti e quindi, già in partenza, il volo a vela italiano ha rinunciato al titolo. Ecco, io volevo fare una preghiera a chi ha potere sportivo di non fare queste sciocchezze perchè io le considero un errore di percorso, ma comunque una grande sciocchezza e che ha cercato una reazione negativa per il volo a vela, perchè se l'Aeroclub d'Italia non rilascia un titolo nazionale per colpa del nostro comportamento, siamo noi i colpevoli. Grazie.

Bergomi

Premetto che non sono assolutamente qui in veste né ufficiale e tanto meno ufficiale, quindi quelle che vi dico sono opinioni, o parole o esperienze mie.

Cosa è successo? Ieri l'ho scritto anche sulla rivista "VOLO A VELA". Oltre che a Viterbo c'è stato un altro caso ad Aosta, però è successo due anni e mezzo fa. La faccenda sta così. Per il volo a motore c'è proprio scritto che non si può fare scuola sulle aviosuperfici e quindi bisogna cambiare la norma, la legge, la regola, chiamatela come è, per il volo a vela, invece,

non c'è scritto, però non c'è neanche scritto che si può fare. Allora, tempo fa c'era un funzionario, che si vede che era di larghe vedute e alla richiesta, prima di Aosta e poi di Viterbo, ha detto, siccome non è scritto da nessuna parte che non si può fare, facciamolo. Hanno mandato una Commissione, di cui io facevo parte, per vedere se era fattibile da un punto di vista tecnico. Io ho fatto una relazione in cui dicevo che per me le cose andavano bene, ed è stato autorizzato. Poi, questo funzionario se n'è andato, adesso c'è altra gente che non si fida del fatto che non c'è scritto che non si può fare, vuol vedere dove c'è scritto che si può fare, non c'è, e allora si è bloccato tutto.

Però, siccome l'autorizzazione bisogna averla, quindi adesso le autorizzazioni sono, per il momento, sospese.

Comunque, detto proprio da me, da amico, fate le domande perchè in Italia, purtroppo, a tutti i livelli, c'è questa abitudine che se uno fa una domanda, una richiesta, una lì e buona notte, se la fanno due, tre, dieci, venti, trenta, allora cominciano magari a prendere in considerazione e può darsi che... Perchè in effetti le cose stanno così: non c'è scritto da nessuna parte che non si può, però c'è qualcuno che non si fida e dice: io voglio vedere dove c'è scritto che si può, e siccome non c'è, non si trova, allora è tutto fermo.

ma questo succede dappertutto. Io quando ero all'Alitalia lo sapevo proprio, lo dicevano regolarmente: cari Comandanti se voi fate, perchè noi sul piano di volo facevamo sempre la relazione con eventuali lamentele eccetera, se lo fa uno, anche se è giustificatissima quella lì rimane lì, se la fanno in dieci allora si comincia a prendere in considerazione, è tutta lì la faccenda. È un problema.

Bissaro

Avete già sentito che noi siamo gli ultimi arrivati in questa famiglia e di conseguenza, in questo momento, non posso altro che ringraziare i nostri padrini che ci hanno portato dopo cinque anni di lotte, perchè si tratta di cinque anni,... padrini perchè se non avessimo avuto quelle persone, che sono qui presenti, Cibic, Pugnetti e Martin Perulino, purtroppo noi saremmo dove siamo sempre stati, in tanta malora ma con la nostra passione e basta.

Volevo dire che il nostro Aeroclub è sorto grazie all'aiuto di queste persone ma soprattutto all'apporto della fusione di due associazioni: la nostra di Asiago, che ha la fortuna di avere un aeroporto con tre piste, con una pista in makadam, abbiamo tutto, non abbiamo traffico, non abbiamo niente, quindi l'ideale per volare, però ad Asiago eravamo in pochi e allora il gruppo dell'Accademia di Thiene ha creduto opportuno di unirsi a noi e di conseguenza abbiamo fatto un club. Siamo circa 55 piloti e 70 soci sostenitori, 9-10 alianti tra privati e del club, e poi abbiamo questo verricello come esperienza della Deslé di Asiago, che da trent'anni lo abbiamo.

Quest'anno abbiamo fatto circa un migliaio di lanci con circa cinque milioni di costo. Se pensate: cinque milioni, con circa mille lanci, fate il conto voi cosa abbiamo risparmiato.

Ho sentito le esperienze dei ragazzi che sono stati in Germania, li ho invitati personalmente a venire ad Asiago, tanto per dare maggior spinta a questo verricello, quindi sono qua a caldeggiare l'uso del verricello perchè, a parte che noi potremmo avere delle condizioni particolari perchè quei

quattrocento-cinquecento metri, noi non abbiamo problemi, quindi possiamo dire che siamo facilitati, però vale la pena di insistere su questa...

Il cavo, mi diceva Taverna, è circa mille metri, con i nostri si va a quattrocento, quattrocentocinquanta metri.

Abbiamo provato anche con l'SK21, questa primavera, e abbiamo toccato i cinquecento metri comodi, però avevamo...

Diciamo che spira sempre o da una parte o dall'altra della pista circa un metro o due. Ci sono dei momenti che abbiamo anche quattro-cinque metri.

(intervento incomprensibile)

...ma i trecento metri, come minimo, vengono sempre fatti, poi abbiamo una collinetta vicino, quindi i trecento metri ci permettevano prima...

...adesso abbiamo cambiato il motore, da 170 c.c. siamo andati a 300 quindi abbiamo guadagnato, come minimo, un 30% in più.

(intervento incomprensibile)

...si va su dai 90 ai 100 Km all'ora quindi non abbiamo nessun problema, la cosa...

(intervento incomprensibile)

...non abbiamo mai superato i 520 metri, ma penso che sia più che sufficiente.

Avevamo pensato di mettere il verricello su una collinetta in parte, ma c'era il problema della strada, tutte cose che sono state pensate, campate in aria, ma comunque questa è la realtà.

Io volevo dirvi che se c'è qualcuno che ha intenzione di fare...

noi siamo a disposizione per dare delle spiegazioni, dei consigli, perchè pensiamo di essere abbastanza esperti in questa cosa, comunque sappiate che ad Asiago, chi vuole venire, troverà sempre dell'ospitalità.

Noi faremo il nostro stage solito nel mese di agosto e quindi chi vuole venire, a prezzi proprio stracciati, perchè noi dobbiamo proprio farci conoscere.

Voglio ringraziare la Commissione che ci ha dato l'organizzazione del Campionato Italiano per motoalianti in giugno, e c'è stata comunicata ieri e quindi siamo orgogliosi di questo.

Bertoncini

Due cose semplici. Una Scavino. Parliamo di divulgare il volo a vela, ma davvero è così impensabile che la rivista "VOLO A VELA" vada a finire nelle edicole? Nelle edicole dove si può comprare? La dimostrazione dei numeri delle persone che fanno volo libero e deltaplano dimostra che in Italia l'aviazione è una cosa che desta molto interesse.

Per me una rivista di volo a vela, nelle edicole, in abbinamento con qualche altra rivista, naturalmente non conosco i problemi tecnici che comporterebbe, però io penso che servirebbe molto alla divulgazione del volo a vela.

Io lo chiedo a lui e lui è l'unica persona che forse può portare avanti questo discorso e dirci i perchè e i per come.

La seconda cosa è il Campionato Italiano di Distanza. Ritengo che sia una cosa intelligentissima, funziona, ci fa volare, ci fa volare tutti come dei disperati e le ventitre persone che non fanno parte neanche della categoria nazionale, che hanno partecipato, lo dimostra.

Io penso che l'anno prossimo, quello che dice Smilian, che i voli si raddoppiano, le persone si raddoppiano, senza dubbio si otterrà.



Un dettaglio che è solo tecnico. Pregherei la Commissione, già per il CID del '90, di guardare e rivalutare un po' i coefficienti di correzione degli alianti, che sono stati presi così, mi pare, come sono dalle regole tedesche. Secondo me, per il tipo di volo che facciamo in Italia, nelle nostre condizioni di montagna, fondamentalmente si possono ritoccare.

In particolare, contrariamente di solito si parla di handicap per equiparare alianti di classe libera agli altri, qui, io invece vorrei riferirmi a un caso dove, addirittura, ci sono alianti che sono sottovalutati. Ad esempio un Diskus, un LS7 addirittura ha un 6% di differenza con i 15 metri oppure il divario che c'è fra un Cirrus standard e sempre questi alianti standard di nuova generazione è semplicemente, invece, solo di un 2%. Io vorrei che la Commissione valutasse un po' quest'aspetto. Ho finito.

Cunetta

Grazie. Ancora Policoro, speriamo di non annoiare l'assemblea. Volevo solamente dirvi un po' lo sforzo che, indipendentemente da quello che avete fatto voi, che è una gran cosa, ha fatto, invece, il minuscolo gruppo aeronautico di Basilicata per arrivare ad offrire un'infrastruttura che altrimenti non dava alcuna possibilità dello svolgimento di questa cosa. Ho appreso, questa mattina, che si tratta del XXXIII Briefing, bene per me è il primo, spero che non sia mai troppo tardi. Voglio dire che dal tempo di Mario De Bernardi, che era a Lugano, e di Francesco Pricolo, che era di Grumento, appunto, credo che nessuno poi in Basilicata si sia occupato, seriamente, di aviazione.

Quindi, io devo ringraziare quella che noi chiamiamo la spedizione Vergani, dal personaggio più autorevole, per lo meno più conosciuto. Mi scuso con gli altri, naturalmente, ma quando Nobile andò al Polo Nord non era solo Nobile, insomma.

Per semplificare e per evitare di parlare a braccia, quindi di dilungarmi, preferisco leggere la relazione.

Sono qui per presentare alla famiglia aeronautica italiana, una nuova infrastruttura di superficie, la prima in Basilicata dopo gli sfortunati tentativi fatti a Potenza e a Matera negli anni '60. A Potenza il famoso Pian del Mattino, un aeroporto fantasma iniziato e non più concluso dal Ministero demaniale e a Ferrandina l'aeroporto di Matei, che invece aveva funzionato.

Benchè continui a rimanere un'aviosuperficie, comincia già ad avere le caratteristiche di un aeroportino turistico, si tratta dell'aviosuperficie di Grumento. Grumento è a un centinaio di chilometri all'interno di Policoro, e costituisce, nella strategia degli ideatori di questa cosa, l'aeroporto master della gestione dell'intero territorio aeronautico, come scherzosamente ci dicono a Civilavia i funzionari: vi siete creati una Civilavia a parte.

Attualmente è chiusa al traffico per lavori di pavimentazione alla pista, ma prevediamo che l'impresa appaltatrice consegni l'opera entro giugno del 1990.

È prevista una pista di 1110 m x 30 adatta ad un traffico commerciale interregionale, ma il ruolo preminente di utilizzazione è affidato all'Aviazione Generale, anzi, per una naturale vocazione del territorio proprio al volo a vela.

Purtroppo i dati di ferma non li abbiamo potuti avere per le note discrepanze meteorologiche che la spedizione Vergani ha incontrato.

Da anni si cercano nuovi sbocchi per questa specialità verso sud ed i generosi tentativi fatti a Palermo dal Presidente Ribolla, a Taranto da Motolesi, qualcuno o tutti conosceranno questi personaggi, ad Aquino da Morzilli e a Salerno da Petrone, pur nella loro incompiutezza dimostrano come i tempi siano maturi per affrontare il problema con buone prospettive di successo...

...Un altro motivo, perchè abbiamo delle speranze che Grumento decolli, è perchè l'interessamento dell'Aeroclub d'Italia e di altre organizzazioni a livello nazionale o comunitario, può alimentare l'attenzione delle amministrazioni locali verso questa forma di turismo del tutto nuova in Basilicata.

Ho sentito le cifre di Rieti, bene, se noi raggiungessimo il 30% di quello che fa Rieti per quello che fa per la città, io credo che potremmo chiedere alla Comunità Montana, alla Provincia e alla Regione qualsiasi cosa.

Il terzo punto è perchè le condizioni meteo-orografiche di traffico sono tali da considerare come zona di lavoro l'intero poligono formato da Salerno - Foggia - Taranto - Crotona e ... terme, praticamente tutto l'Appennino calabro-lucano.

...da parte nostra la disponibilità è totale, ma ci aspettiamo un riscontro, un impegno da parte di chi si dichiara interessato, costante e mirato alla realizzazione di un centro italiano, ma non di un centro come organismo, cioè come infrastruttura in grado di cosa..., ma venite da noi perchè ci fa piacere e il conto, devo concludere, alla maniera dei camionisti: venite da noi, si mangia bene e si spende poco, il che non guasta mai. Grazie.

Davini

Avevo nominato anche Prosperini, semplicemente perchè è più

presente a questo problema. In tutta la giornata, tranne qualche briciola negli ultimi due interventi, non ho sentito parlare di pubblicità per il volo a vela.

Spesso quando noi parliamo con amici, conoscenti, gente che si incontra per caso, che per caso si sfiora l'argomento del volo a vela a malapena dicono: sì, ma con il deltaplano.

Cerchiamo di fare qualche cosa per portare la nostra immagine in maniera più precisa e presente verso la popolazione.

Che cosa vogliamo, allargare la base senza che nessuno sappia chi siamo?

Un ragazzo deve poter vedere un manifesto su un muro, magari della propria scuola, leggere un numero di telefono e telefonare e sentirsi rispondere qualche cosa.

Ho finito. Grazie.

(intervento incomprensibile)

Cella

Io sono Cella dell'Aeroclub di Parma. Noi a Parma abbiamo un reparto dell'Aviazione dell'esercito il quale ha in dotazione quegli L19. Parlando con il personale di ... risulterebbe che, alla fine dell'anno, o poco dopo, questi aeroplani dovrebbero essere radiati.

Ora, una prima informazione dava che gli aerei erano stati acquistati dallo Stato italiano per cui, all'atto della radiazione dovevano essere ceduti in territorio italiano, potevano, quanto meno, essere ceduti in territorio italiano.

Da ultima informazione, avuta da un maresciallo, che la sanno lunga, risulta, invece, che questa proprietà sia dello Stato americano, degli Stati Uniti, per cui all'atto della radiazione questi aeroplani dovrebbero essere ... dopo di che messi all'asta e però in Germania.

Perchè come aerei tarinatori sono stupendi.

Romagnoli

Non lo so. In Francia non sono stato.

Mi sono interessato di questo problema e sono venuto a conoscenza di questi fatti qua, che adesso racconto.

I velivoli dell'esercito sono stati ceduti all'Esercito italiano in conto MDAP, il vecchio piano Marshall, in pratica, cioè praticamente sono stati ceduti in uso, e dal momento in cui l'Esercito smette di utilizzarli li deve restituire agli Stati Uniti, i quali poi li mettono in vendita al miglior offerente.

Ci sarebbe un'altra possibilità: cioè che lo Stato italiano dichiarasse, in questo caso il Ministero della Difesa, che li vuole acquistare, allora non avrebbe nessuna difficoltà, lo Stato americano, a cederli al Governo italiano. Una volta che sono di proprietà del Governo italiano li può cedere a chi vuole perchè diventano di proprietà del Governo Italiano.

Qui si tratterebbe di fare una sensibilizzazione del Ministero della Difesa a che si pronunci in questi termini, quindi sarebbe, per chi ha la possibilità e l'accessibilità, di fare arrivare questa specie di informazione al Ministero della Difesa in modo che dal momento in cui non li riutilizza più li riacquisisce e poi li può cedere all'Aeronautica d'Italia, per esempio.

C'è un'altra possibilità ed è quella di partecipare a queste aste. Le aste sì, vengono fatte in Germania, ma non solo, possono essere fatte anche in Italia, nelle basi americane tipo Livorno, so che le hanno già fatte, Aviano e così via.

Credo che per queste macchine qui non facciano ... comunque noi abbiamo già fatto, come Aeroclub d'Italia, la domanda per la partecipazione a queste aste.

E assieme all'Aeroclub d'Italia abbiamo fatto fare domanda anche alla ... che come società finanziaria direttamente di proprietà dell'Aeroclub d'Italia, potrebbe partecipare a queste aste. Staremo a vedere, adesso, cosa succede, non credo che sia una cosa a brevissima scadenza perchè bisogna vedere se l'Esercito italiano ha fatto una prima variazione di L18, l'ha fatta tre o quattro anni fa, di L18 gliene sono rimasti solo due.

Poi ha degli L19 e anche degli L21 che si potrebbero cedere, aspettiamo a vedere cosa succede. Noi le domande le abbiamo presentate, quest'altra azione di sensibilizzazione attraverso Ministero dei Trasporti, Ministero della Difesa, si potrebbe fare, dobbiamo vedere ancora come, prima forse è bene anticiparlo se si hanno delle conoscenze dirette, in modo da evitare che questi vadano in aste, siccome dalle aste abbiamo visto che la maggior parte di queste macchine che comprano gli americani stessi, che se li smontano e se li portano negli Stati Uniti, sono molto ambite.

Non ne so esattamente il numero, ma non dovrebbero essere meno di una trentina, trenta-quaranta macchine.

Voi sapete che tempo fa, per esempio, non ce ne siamo accorti, ma è andato in asta un completo magazzino, che stava vicino a Capua, dell'Esercito, di parti di motore e di velivoli L18, motori interi, ali e così via. L'ha presa una ditta di Livorno, che io so anche chi è, stanno aspettando solo di avere in consegna il materiale perchè l'asta è stata fatta verso marzo-aprile di quest'anno, devono mettere a punto gli aspetti amministrativi, poi se qualcuno è interessato io ho l'indirizzo di questa ditta di Livorno che ha comprato tutto e potrebbe rimettere sul mercato oppure potremmo ricomprare tutto come ... chiaramente un po' più di quello che hanno pagato.

(intervento incomprensibile)

...Sono motori nuovi, imballati.

Lora

Io farò due brevissimi interventi. Il primo ufficiale come Consigliere dell'AOPA. Sono stato eletto nel mese di settembre, c'è un nuovo Consigliere, con un nuovo Consiglio, con un nuovo Presidente. Stiamo studiando una nuova politica e fino ad oggi l'AOPA, pur essendo un'associazione molto importante, tra l'altro molto sentita in analogo livello, e in realtà rappresenta una ristretta...

L'AOPA è un'Associazione di Operatori e Piloti dell'Aviazione in generale, quindi in pratica ci rappresenta tutti.

Qui vedo, adesso, la lettera del nostro Presidente che è stata inviata a tutti i Presidenti di Aeroclub, tutti gli enti interessati, stiamo mettendo a punto una politica per allargare la base e poi cercheremo, insieme agli aeroclub, un po' a tutti quello che hanno a cuore i problemi dell'aviazione in generale, di cercare di risolverli tutti insieme. Questa la parte ufficiale. La parte, invece, come volovelista mi ha interessato molto il discorso del verricello.

Io credo che il verricello abbia una scarsissima diffusione in Italia, anche perchè pochissimi lo conoscono, pochissimi, probabilmente, hanno decollato con il verricello.

Provo a lanciare un sasso nello stagno, cioè negli stage di Rieti ci stanno le ore della mattina che praticamente si svolgono così, in preparazione degli alianti senza fare una particolare attività.

Perchè non si prova a installare un verricello per tutto il periodo degli stage, così trecento piloti all'anno hanno la possibilità di provare una o più volte il decollo con il verricello. Così, se non altro, nel XXXIV Briefing, potremmo parlare di qualcosa che tutti conosceremo.

Adesso si parla di questo decollo con il verricello ma credo che la maggior parte di noi non sappia nemmeno di che cosa si tratti.

Grazie.

Pugnetti

Giusta l'osservazione di Lora, anche perchè, come è stato detto da Carlo Marchetti questa mattina, ci sono dei contributi per l'acquisto dei verricelli e chi ha acquistato un verricello ha avuto addirittura l'80% di contributo, data la scarsa richiesta, credo proprio che valga la pena di parlare di queste cose.

A proposito di AOPA Italia, di cui ci ha parlato Lora, io ho ricevuto la lettera del nuovo Presidente Impronta.

Attraverso l'AOPA noi stavamo facendo la statistica o, diciamo, la ricognizione dei parlamentari italiani che sono dotati di brevetto di pilota e abbiamo già raggiunto il numero di cinque dopo molte ricerche, il che è più di uno, è più di zero soprattutto, perchè tutti questi problemi, di cui fra l'altro è stato accennato ora il problema del traino.

(intervento incomprensibile)

...ecco, cinque iscritti all'AOPA:

...cioè forse, una prima azione dell'AOPA sarà, appunto, quello di convocare i parlamentari piloti, anche perchè pare che le leggi relative all'Aviazione in generale vengono elaborate da gente e da commissioni..., cioè come il sottoscritto, quando è stato chiesto alla visita militare: cosa ha di particolare?

Brevetto di pilota. Benissimo, artiglieria da montagna.

Anche perchè il sensibilizzare dei piloti, perchè in una Commissione che guardi i nostri problemi ci siano almeno dei piloti, che poi siano bianchi, rossi, gialli, verdi, ci interessa relativamente, anche per la confusione di colori, con l'arcobaleno che sta venendo fuori in questo momento, probabilmente abbiamo superato anche questo tipo di suddivisione politica.

Anche questo è un modo di muoverci per far fiorire, quanto meno, delle previsioni in modo positivo.

Io, a questo punto, avrei finito, se non ci sono risposte da parte di Carmassi.

Cibic

Attilio, senza entrare nelle polemiche. Per quest'anno confermati i coefficienti usati nell'89, troviamo ingiusto che in una classe libera non ci fosse un campione anche con nove partecipanti visto il campo che c'era di stranieri, c'era un campione del mondo, c'erano fior di campioni, si è detto che se non ci sono dieci italiani, il titolo è valido anche con sette italiani se ci sono quindici concorrenti in totale e se il primo italiano in classifica ha almeno l'85% dei punti del vincitore, quindi è cambiata la storia...

Pronzati

Tu non hai capito bene. I coefficienti possono essere di qualsiasi tipo, non faccio una questione di coefficienti, basta saperlo prima, e non cambiarli all'ultimo momento. È una questione di spirito. Arrivederci.

Cibic

Ho capito benissimo e spero che non si ripeta. Ciao.

Bertoncio, sui coefficienti, potremmo litigare per sette settimane. Abbiamo adottato anche per l'anno venturo i coefficienti tedeschi, dove succede la stessa cosa, tutti cercavano di metterci la pezzetta, siccome li fa il ... nessuno li discute più.

(risponde a Bertoncino): ...li adottano anche i francesi, anche gli svizzeri che volano in montagna.

Tu fai delle proposte belle, sensate, ce le metti su un pezzo di carta, le faremo esaminare dai tecnici. Ogni contributo è valido.

Davini: l'immagine. Hai perfettamente ragione, lì qualcosa bisogna fare, perchè siamo veramente dei derelitti.

Lora: verricello. Ottima l'idea di Rieti. Noi veramente è da un pezzo che pensavamo di avere un verricello dell'Aeroclub d'Italia da tenere normalmente a Rieti da spostare in giro dove qualcuno vuole provare per una settimana o due settimane, speriamo che si possa attuarlo.

AOPA e importanza politica: i francesi hanno la fortuna che ... da giovane ha preso il brevetto di volo a vela ed è un po' innamorato del volo a vela.

I tedeschi hanno il Ministero della Difesa che, oltre ad essere un pilota di jet, è un grosso volovelista, e tiene regolarmente sotto le armi dai dodici ai quindici ragazzi che fanno solo volo

a vela e infatti si vedono i risultati in giro per il mondo. Speriamo, cerchiamo di far diventare Ministro della Difesa un volovelista. Io non mi offro più perchè sono troppo vecchio. Carmassi... vi ringraziamo per tutto il lavoro, ma il punto non era quello del vostro club. Ieri c'è stata un'uscita che io considero infelice nei rispetti di un altro club. Grazie.

Pugnetti

Altri interventi. Carlo Marchetti mi pare che sia atterrato, lo si trattiene fuori.

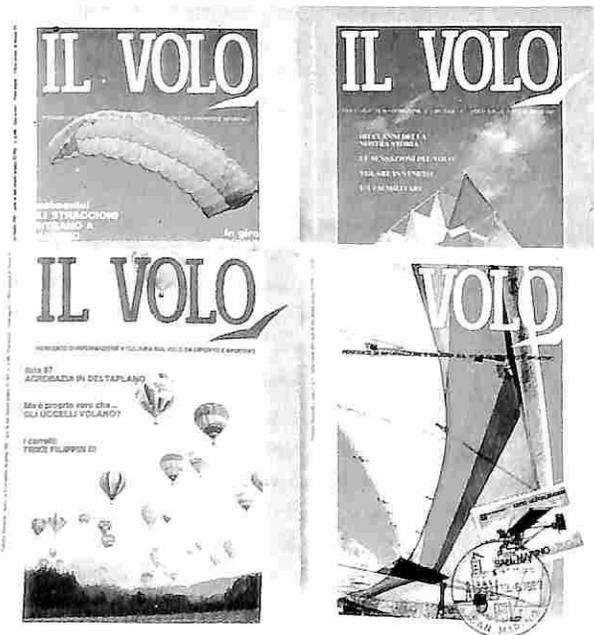
Io credo, a questo punto, di concludere ringraziandovi tutti. Abbiamo così concluso il XXXIII Briefing delle Due Torri. Chiamiamo Mela per ringraziarlo personalmente.

XXXIII, per l'amico Cunetta di Policoro è il I, bisogna pur cominciare, c'è sempre la prima volta, non si è più quelli però dopo la prima volta. Io spero che tu, la prossima volta, torni qui da veterano, con delle esperienze voloevlistiche che spero, da parte delle istituzioni, vengono intraprese anche nel sud, l'ho già detto, l'Aeroclub Centrale di volo a vela è disponibile per questi esperimenti.

Mela a te la chiusura, come ti spetta di diritto, io ringrazio tutti voi e vi saluto cordialmente. A te Mela.

Mela

...a nome del Presidente, momentaneamente assente, vi ringrazio di aver partecipato. Ci vediamo l'altro anno ... Un saluto a tutti e arrivederci all'anno prossimo.



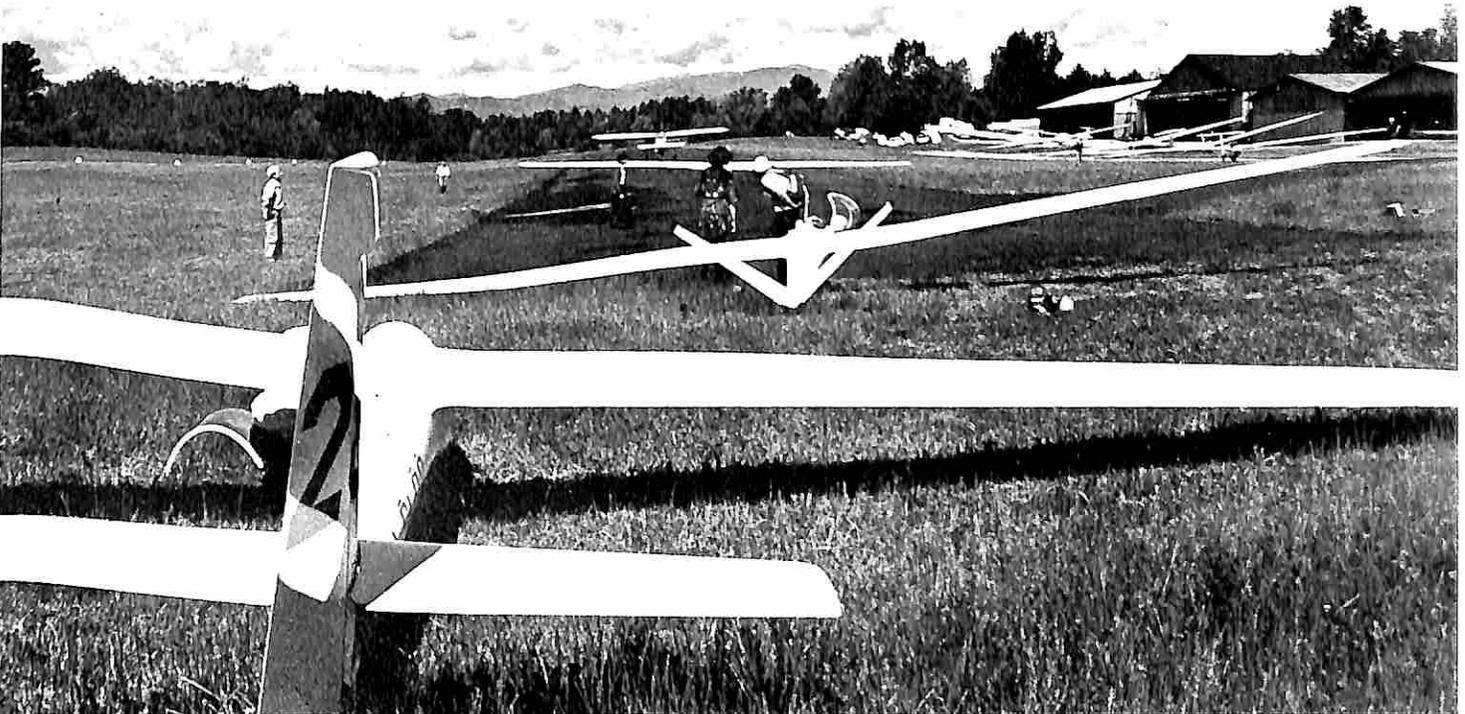
IL VOLO

DEDALUS

PER TE CHE AMI IL VOLO...

Campagna abbonamenti 1990 sped. abb. postale G.R. III/70%

Oltre cinquant'anni di volo a vela



A.V.A.L.

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

EP

moda maglia

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

FRIUL-VELA

*manutenzioni e riparazioni
alianti e moto-alianti*

OFFICINA AUTORIZZATA

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

Via Martiri di Bologna 6

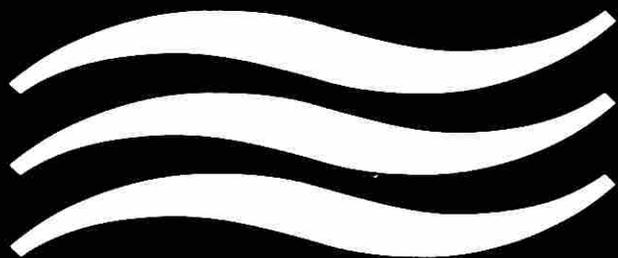
33038 S. DANIELE DEL FRIULI (UD)



La **FRIUL-VELA**, certificata dal R.A.I. e dall'L.B.A., esegue manutenzioni e riparazioni di classe 1^a, 2^a e 3^a 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



IL BELLO DEL BAGNO

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

"JACQUELINE..

ETICHETTA D'AUTORE A PREZZI COMMERCIALI

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



NASTRIFICIO A. BOLIS S.p.A.
24036 - PONTE SAN PIETRO (BG)

Tel. 035/611053 (ric. aut.) - Telefax 035/618679 - Telex 300145 BOLIS I

G. GIUSTI

21013 GALLARATE (Va)

Via Torino, 8 - Telefono (0331) 781.368

CONCESSIONARIO:

Batterie dryfit



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.



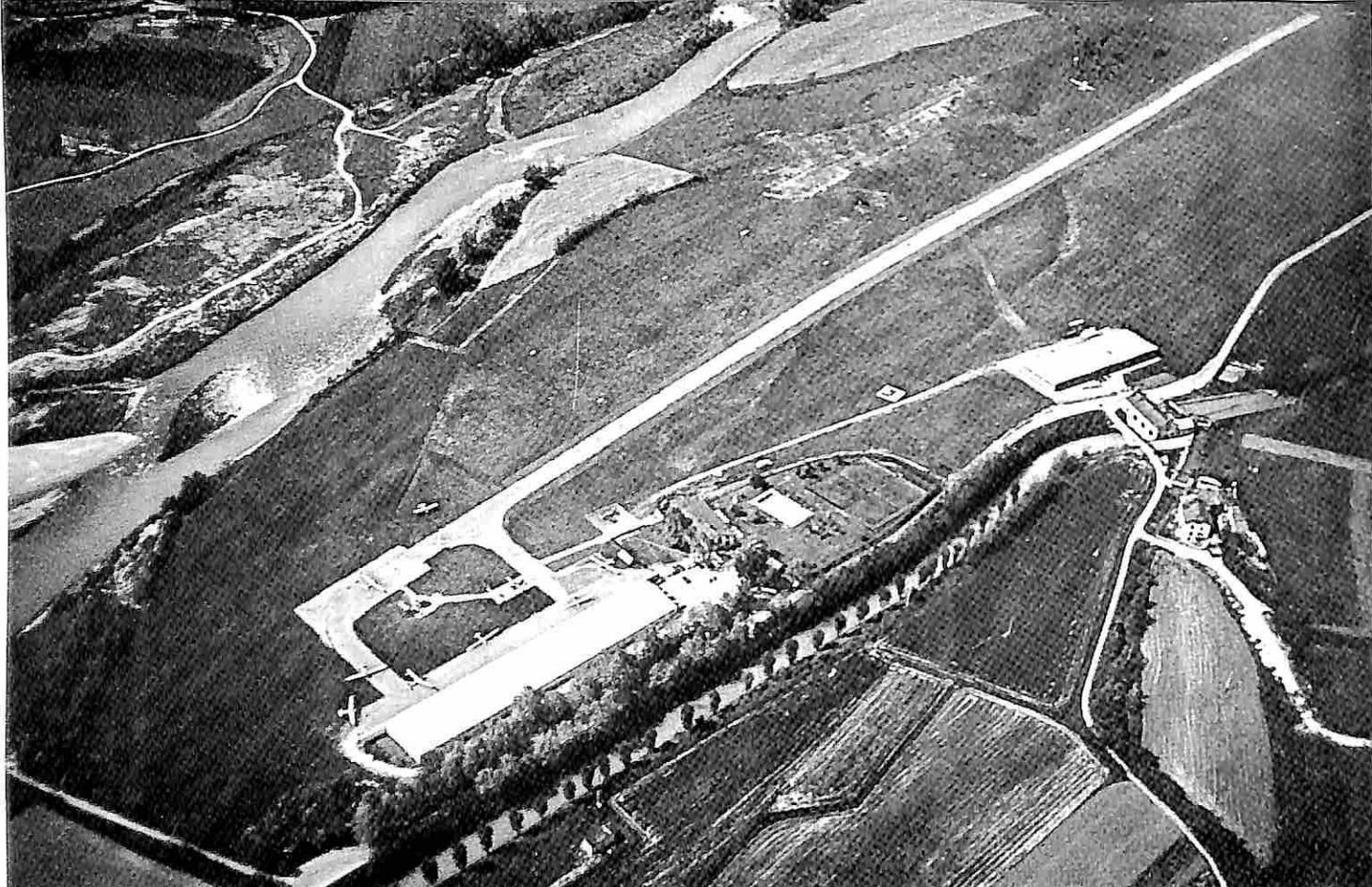
S.p.A.

Via Chivasso 5 - ☎ 959.38.17 - 959.14.85

10096

LEUMANN

(Torino)



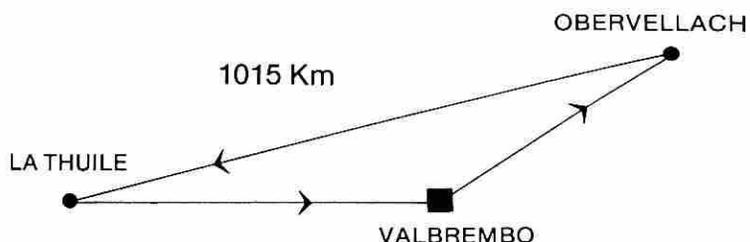
PRIMA BASE DI VOLO A VELA IN EUROPA PER VOLI DI OLTRE MILLE CHILOMETRI

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 B - 3 ASTIR STANDARD
 4 HORNET - 4 DG 300 - ASH 25
 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.

Informazioni dall'Aero Club Prealpi Venete di Asiago

Caro Scavino,

sono molto in debito con te e di quanti sono interessati a sapere cosa succede nei vari Club di Volo a Vela e quindi cosa è avvenuto ad Asiago e cosa si sta facendo per l'immediato e quanto si prevede per l'attività estiva.

Iniziamo a dire che è sorto l'Aero Club Prealpi Venete, ed ha avuto la sua investitura ufficiale lo scorso 27 gennaio dopo sei mesi di prova dal Consiglio Direttivo dell'Ae.C. d'Italia.

A questo Club hanno aderito i soci delle due Associazioni volovelistiche "C. Deslex" di Asiago e "Arturo Ferrarin" di Thiene, circa 60 piloti con 25 mezzi di cui 17 di privati. Abbiamo ottenuto di organizzare la prima gara internazionale e il Primo Campionato Italiano di Motoalianti, che si effettuerà sul nostro campo dal 28 aprile al 6 maggio, periodo che dovrebbe essere il più adatto per volare sulle Dolomiti.

Per l'occasione è stato approntato in campo un prefabbricato di 100 mq che sarà la sede della gara, con due linee telefoniche e fax. Speriamo che il tempo bello, anche troppo fino ad ora, non faccia il matto per quel periodo.

Proprio oggi, 23 marzo, è arrivato il primo gruppo di tedeschi con 4 alianti che voleranno esclusivamente con il verricello.

È stato approntato il secondo tamburo per cui le operazioni di lancio verranno ridotte a circa 12-13 minuti.

Dal 25 febbraio e per tutti i fine settimana si vola sia con il traino sia con il verricello ed una notevolissima attività è stata svolta con un gruppo molto folto di deltaplanisti che dopo una serie di lezioni teoriche tenute a Thiene, sono venuti a turno a provare il verricello.

Abbiamo allo studio e con buone probabilità di riuscita, di fare un corso accelerato per conseguire il brevetto di volo a vela a verricello, visto che gli amici di Bolzano possono venire ad Asiago con il loro disciplinare e fare i brevetti.

Sia Bolzano che Asiago dispongono di istruttori abilitati al verricello per cui si vengono ad abbattere i costi che secondo le prime stime decurtano la spesa a metà rispetto al costo del brevetto con il traino. Vi è un certo inghippo per i controlli giornalieri ma si troverà la soluzione esatta.

Veniamo allo stage estivo di agosto.

Quota di iscrizione: L. 60.000.

Traino aereo: L. 4.500 al minuto.

Lancio con verricello: L. 10.000.

Servizi con acqua calda e luce elettrica per tende, roulotte e campers.

Tre piste in uso di cui una in macadam di circa 1000 m.

È previsto un ricovero per circa 10 alianti però al momento attuale la burocrazia non ha dato le dovute autorizzazioni.

L'aeroporto si trova a circa 1 km dal centro della città che si trova a m 1000. Asiago dispone di piscina, campo di golf e parecchi campi di tennis, oltre a 3 ranch per l'equitazione.

Vi è la possibilità di affittare anche le mountain bike.

Informazioni dettagliate presso l'Azienda di Promozione Turistica oltre che ai seguenti numeri telefonici:

(0445) 650176 e (0424) 462112.

Per chi volesse venire nel periodo aprile-giugno vi è la possibilità di trovare alberghi e pensioni a prezzi stracciati in quanto bassissima stagione.

Un saluto a tutti.

FRANCO BISSARO

L'archivio storico del volo a vela italiano

Appello ai "vecchi" volovelisti

di Plinio Rovesti

I volovelisti del Comitato Redazionale della nostra rivista hanno lanciato da tempo l'idea di costituire un archivio storico del volo a vela italiano per evitare che il vecchio materiale fotografico e cartografico relativo alla nostra attività vada irrimediabilmente disperso.

Renzo Scavino, che è sempre stato uno dei più appassionati sostenitori di questa iniziativa, ha iniziato da tempo a raccogliere ed a conservare tutto il materiale che riguarda il periodo precedente la seconda guerra mondiale, cioè dalla fondazione del Gruppo di Volo a Vela degli universitari pavesi capeggiati da Ettore Cattaneo e da Franco Segrè (1923), allo scoppio dell'ultimo conflitto.

È vero che gran parte del materiale riguardante tale periodo è stato pubblicato nell'opera "ALI SILENZIONE NEL MONDO" edita dalla nostra rivista nel 1975. Tuttavia siamo certi di non errare affermando che diversi piloti dei vecchi gruppi volovelistici di Milano, Roma, Torino, Parma, Como, Belluno, Padova, Vicenza, Ferrara, Bergamo, Pescara, Gorizia, Bologna, Trieste ed altri ancora, sono in possesso di vecchio materiale fotografico relativo all'attività volovelistica svolta negli ormai lontani anni della loro giovinezza. A questi anziani piloti rivolgiamo un caldo appello affinché facciano pervenire alla nostra rivista tutto quanto meriti di essere conservato nell'archivio storico del volo a vela italiano. In tal modo potremo non solo di raccogliere ma anche di divulgare notizie relative ai piloti della "vecchia guardia" e di ristabilire con loro rapporti di cordiale amicizia.

Un vivo ringraziamento vada intanto ai volonterosi giovani volovelisti che collaborano col nostro direttore ad ordinare ed a catalogare il già copioso materiale dell'archivio storico, confidando di continuare a ricevere fotografie, disegni ed indirizzi dei vecchi piloti che nei lontani anni della loro giovinezza hanno fatto parte della famiglia del volo a vela italiano.

E con questa speranza nel cuore, noi lanciamo un caldo appello a quanti sono in possesso del materiale che ci interessa, aderendo ad una iniziativa che col passare degli anni eviterà che la documentazione storica di quanto han fatto nel campo del nostro sport i primi volovelisti italiani vada dispersa.

Un'altra meta per le vacanze volovelistiche

Questa volta siamo in Spagna, al centro della Castiglia, a 30 Km da Segovia ed a 100 Km da Madrid.

Presto dovrebbero pervenirci ulteriori informazioni, per il momento gli interessati possono rivolgersi a:

MANUEL LEON ALFARO

C. Pedro Muguruza 8-4

E 28036 MADRID

Tel. (1) 2504505 o (1) 2504429

Meglio tardi che mai

La dolorosa vicenda seguita al fatale incidente di Paolo Agresta, nella quale si è voluto coinvolgere Sergio Capoferri, si è conclusa. Lo scorso 10 aprile il Tribunale di Roma ha sentenziato che il fatto non sussiste.

Gara Internazionale e Campionato Italiano Motoalianti

Per festeggiare degnamente la sua nascita e l'affiliazione all'Aero Club d'Italia, l'Aero Club Prealpi Venete, che ha sede nel noto centro turistico di Asiago, organizza una Gara Internazionale per Motoalianti, valida anche per il titolo italiano della specialità, che si disputa per la prima volta.

Asiago, frequentata in questi ultimi anni oltre che dai piloti locali, anche da un crescente numero di piloti tedeschi, è famosa nella storia del volo a vela già dal 1924. In quell'anno essa è infatti stata sede della prima gara di volo a vela in Italia, alla quale hanno partecipato, in un significativo gesto di riconciliazione sui campi di battaglia della prima guerra mondiale, insieme con i volonterosi piloti italiani, i più famosi campioni tedeschi dell'epoca, uno dei quali stabiliva in quell'occasione, con un volo di 21,2 km dall'altopiano alle porte di Vicenza, la migliore prestazione mondiale di distanza (come tedesco non aveva diritto a primato mondiale ufficiale). Un'intensa attività vi si è svolta più avanti fino ai primi anni della seconda guerra mondiale, attività ripresa in seguito verso la fine degli anni cinquanta.

La gara in programma, che si disputerà dal 29 aprile al 6 maggio, un periodo normalmente molto favorevole ai voli sulle Alpi, sarà a handicap, aperta a tutti i motoalianti, sia a decollo che a sostentamento autonomo, in una classe unica o, se il numero dei partecipanti lo giustificherà, in due classi di apertura alare rispettivamente fino ai 18 m e oltre i 18 metri.

Il regolamento, basato su quello dei campionati europei e mondiali, prevede l'impiego del motore sia per il decollo e lungo il percorso della gara: in quest'ultimo caso con la perdita dei punti per la velocità e con una ulteriore penalizzazione proporzionale al tempo di funzionamento del motore stesso.

La gara sarà anche valida ai fini del punteggio per la Graduatoria Nazionale con un coefficiente 0,90 se il numero dei concorrenti italiani porterà all'assegnazione del titolo di campione, altrimenti con coefficiente 0,8. È un'ottima occasione per i motoalianti italiani che, se arrivano in volo, avranno la massima assistenza dalla organizzazione (è previsto un premio speciale al pilota che verrà in volo da più lontano).

Inutile dire che, trattandosi di una località turistica, essa è particolarmente favorevole alle signore ed ai bambini, che troveranno da passare piacevolmente il tempo anche fuori dall'aeroporto.

Gli interessati possono richiedere ulteriori informazioni all'Aero Club Prealpi Venete - c/o Franco Bissaro
Piazza II Risorgimento, 23 - 36012 Asiago (VI)

I nostri lutti

L'inizio di quest'anno ha fatto registrare la dolorosa ed inaspettata scomparsa di alcuni nostri amici che hanno operato, in epoche diverse, allo sviluppo del nostro volo a vela.

Carletto Borghi di Cantù, pioniere del primo periodo ed attivo collaboratore di Vittorio Bonomi.

Ludovico Campari di Modena, celebre per i suoi voli in distanza libera nei primi anni cinquanta.

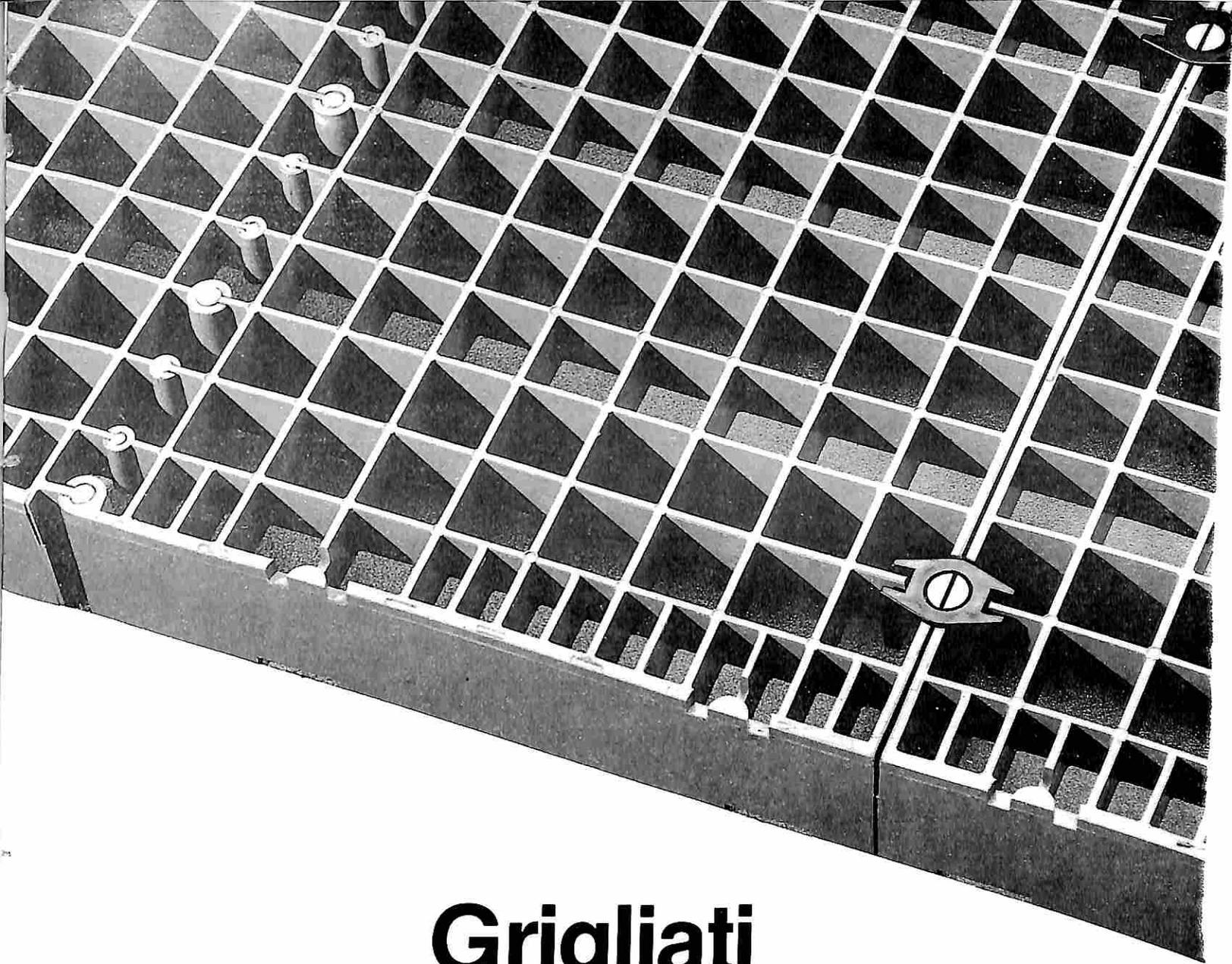
Fulvio Zasa, pioniere alla Scuola di Pavullo e dal 1954 istruttore e trainatore a Rieti.

Angelo Zoli silenzioso quanto tenace promotore di molte iniziative, Istruttore e Direttore di Valbrembo.

Nel formulare ai familiari le condoglianze di tutti i volovelisti italiani, VOLO A VELA ricorderà nel prossimo numero della rivista gli amici scomparsi.

Ancora un lutto

Armando Silvestri è morto a Roma dopo una breve malattia. Giornalista e scrittore aeronautico era nato a Palermo il 9 aprile 1908, professionista dal 1941. Ingegnere, docente universitario, era una delle figure più note del mondo aeronautico italiano. Per molti anni fu segretario dell'Unione Giornalisti Aerospaziali Italiani (UGAI); ha dedicato tutta la vita alla divulgazione di argomenti aerospaziali. Già prima della guerra era redattore capo della rivista "Ala d'Italia"; nel dopoguerra fondò il quindicinale aeronautico "Ali Nuove", cui affiancava nel 1957 un quindicinale di astronautica e missilistica "Oltre il Cielo - Missili e Razzi", una delle prime riviste al mondo nel settore spaziale. Tra i riconoscimenti per la sua attività il "Premio Massai" e il "Premio Leonardo da Vinci".



Grigliati per pavimentazioni

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

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



MAZZUCHELLI

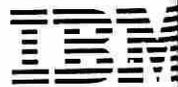
Mazzucchelli Celluloide S.p.A. - 21043 Castiglione Olona (Va) - Italy
Telefono 0331-856111 - Telex 330609 SIC I - Telefax 0331-856213

ELABORAZIONE GESTIONALE:

CERCATE QUALCUNO
CHE CAMMINI CON VOI?

PENNY

AGENZIA



SISTEMA S/36 - AS4

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 li 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