



BTS

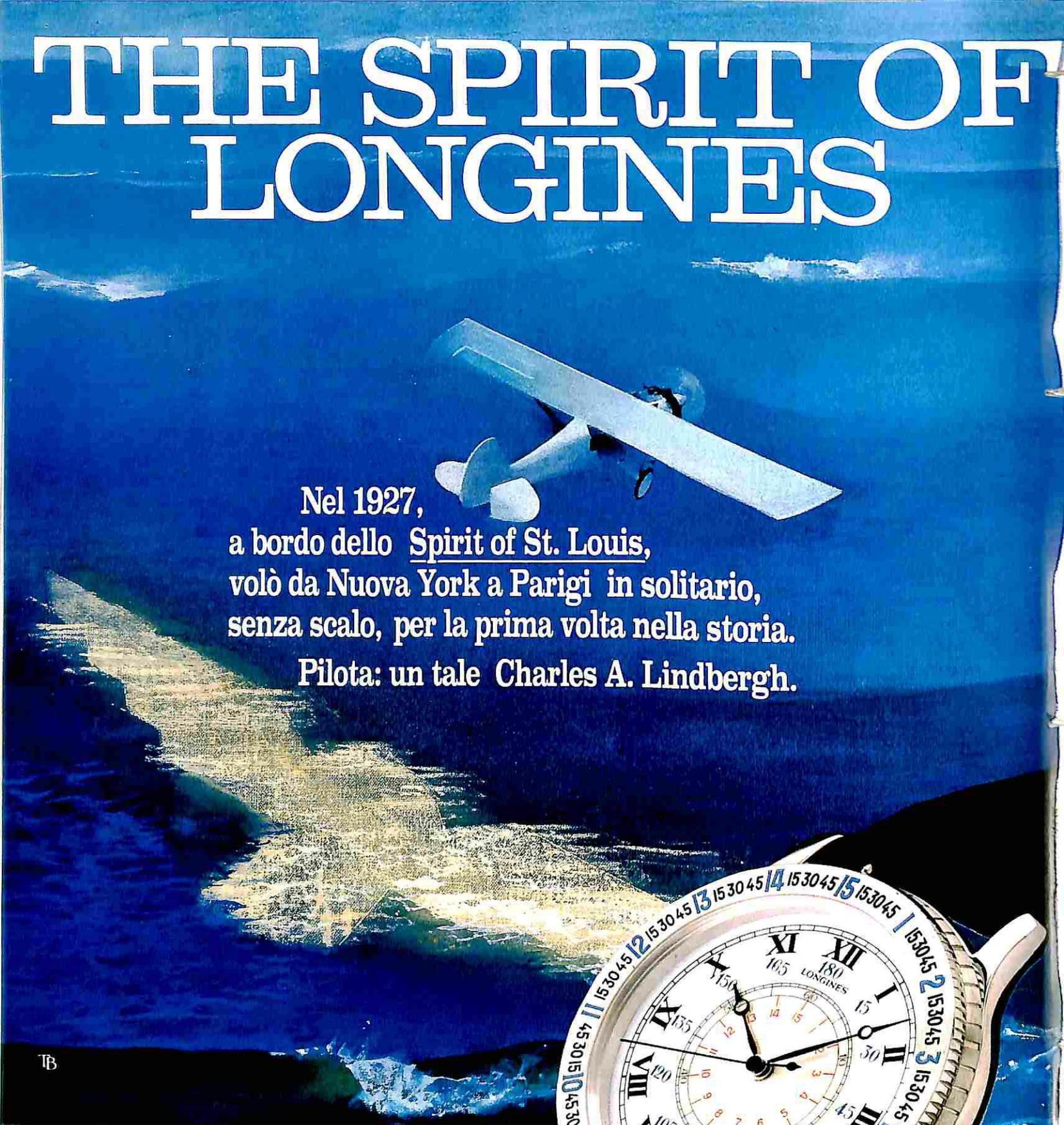
APR. MAG. 1990

VOLO
A
VELA

N. 199

La Rivista dei Volovelisti Italiani

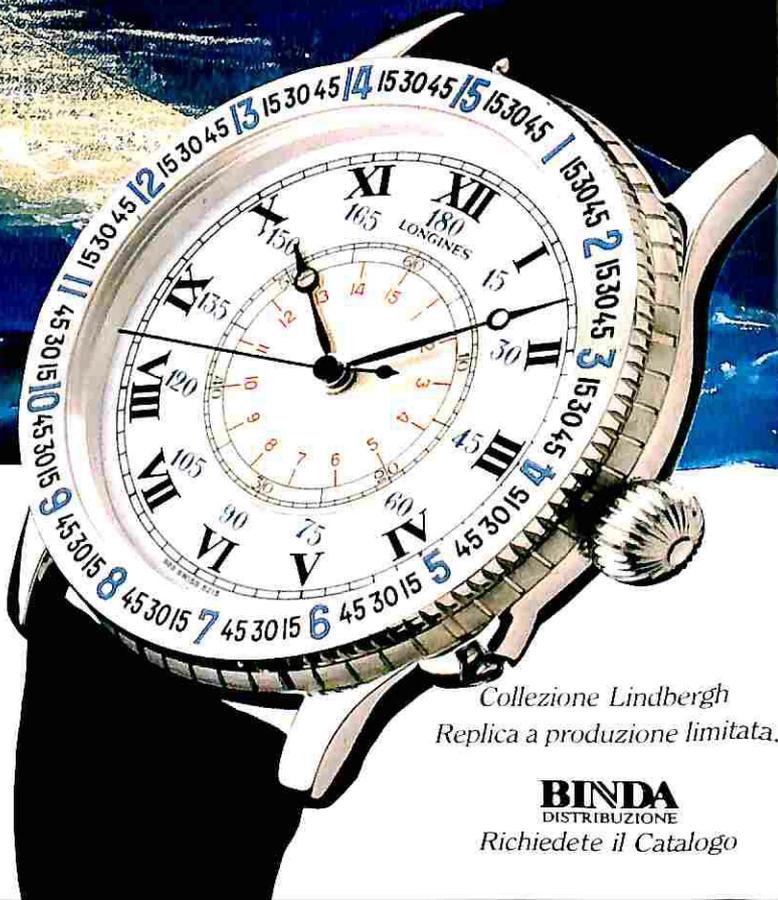
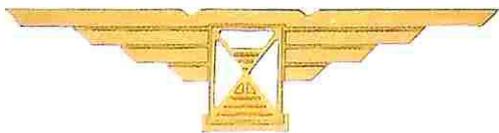
THE SPIRIT OF LONGINES



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



AERMARKET S.A.S.

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

SZD 51-1 JUNIOR apertura 15 m monoposto da addestramento e performance	Efficienza 35
SZD 48-3 JANTAR apertura 15 m Standard da performance, peso max. kg. 540	Efficienza 40
SZD 50-3 PUCHACZ apertura 16,67 m l'ideale biposto scuola	Efficienza 30
<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>	
AERMARKET sede amministrativa:	Piazza M. D'Azeglio, 9 15100 ALESSANDRIA Tel. 0131/65260 - Fax 444597
base operativa:	Aeroporto di Biella Via Monte Mucrone 13060 VERGNASCO/CERRIONE (VC) Tel. 015/671743

Glasfaser Italiana s.p.a.

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



TUTTO PER L'ALIANTE ED IL MOTOALIANTE

24030 VALBREMBO (BG) - Via delle Ghiaie 3 - Tel. 035/528011 - Fax 035/528055



CORREVA L'ANNO ...

1938... 1943... 1946... 1953... 1955...

1959... 1961... 1964... 1967...

Voleva essere una carrellata di ricordi, di cose accadute, di programmi irrealizzati, di lotte incominciate e mai finite, di sogni e fantasie che uniscono, accomunano, sostengono e spingono a perseverare perchè qualche volta qualche fantasia si realizza.

Fortunatamente gli amici del "club novanta" mi hanno schiarito le idee e reso edotto delle molteplici possibilità oggi offerte dalle possenti memorie dei ...calcolatori.

Cancello tutto, d'accordo, ma qualche appunto concedetemelo, per la memoria mia e per rinfrescare quella degli altri che, forse, potranno sentirsi stimolati a dire la loro, considerato che lo spazio su queste pagine è stato sempre aperto a tutti.

Salto i primi numeri del lotto svizzero in quanto forse sono troppo intimistici, si dice così? E veniamo al: 1959 - primo Briefing volovelistico in quel di Bologna: dove sarà finita la grinta, la partecipazione e la disponibilità, magari critica, dei volovelisti? Come mai così tanto egoismo?

1961 - nasce il Trofeo "San Pedrino" e le aquile, anche quelle apolide, incominciano a volare più in alto e più lontano e per anni la "San Pedrino" assolverà brillantemente la funzione del Campionato "decentralisato".

1964 - siamo alle prese con gli Statuti, dell'Ae.C.I. e degli Aero Club periferici. Affinchè tutte le specialità siano presenti e partecipi nell'ambito del Consiglio Federale.

1967 - è l'anno della prima Magna Charta e dell'idea di un monotipo economico italiano ...

... e gli anni continuano a correre, solo le "attese" per la loro stessa natura, rimangono tali ma appesantite dagli anni e non più assiduamente circuite dal primitivo entusiasmo.

E il mostro della burocrazia — quella parassitaria — sorride e tenta di avvolgerle nel suo tetro mantello sterile di fantasia.

Ma non deve riuscirci!

È vero che negli ospedali abbiamo le "badanti", che le poste ricorrono ai "pony", che i politici, anzichè abolirle, inventano nuove province.

È vero che qualcuno pensa seriamente alle molte analogie che si potrebbero "inventare" tra l'Ae.C.I. e l'ACI.

Ma è altrettanto vero che l'entusiasmo del volontariato riesce a superare ostacoli impensabili, basta che si scuota d'indosso quell'apatia nella quale si tenta di avvolgerlo e possibilmente ...affogarlo.

LORENZO SCAVINO

P.S. - Questo numero 199 uscirà con una settimana di ritardo rispetto alla data indicata nel numero precedente. Il n° 200 — in veste un po' speciale — uscirà a fine luglio ed il n° 201 verrà portato a Valbrembo il 23 settembre per la mostra Internazionale dell'Aliante in occasione della quale le sorprese non mancheranno.



C. S. V. V. A.

COMITATO REDAZIONALE

Lorenzo Scavino
Ernesto Aliverti
Cesare Balbis
Smilian Cibic
Patrizia Golin
Carlo Grinza
Giorgio Pedrotti
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

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 del volo a vela
italiano, edita a cura del
CENTRO STUDI
DEL VOLO A VELA ALPINO
con la collaborazione
di tutti i volovelisti

FONDATA DA PLINIO ROVESTI NEL 1946

N. 199 APRILE-MAGGIO 1990

ISSN-0393-1242

SOMMARIO

- 95 CORREVA L'ANNO...
103 *dai campi di volo*
PARMA, CAIOLO, ALZATE, ROMA/GUIDONIA, CALCINATE,
L'AQUILA/PRETURO, VALBREMBO, FOLIGNO
115 *esperienze*
23° CORSO DI VOLO A VELA DELL'A.M.I.
116 *fai - igc*
RIUNIONE DEL 22/24-3-90
118 *meteo*
INTERESSANTI FORMAZIONI NUVOLOSE
IL "METEO" DEI CAMPIONATI
122 *ostiv*
POSSIBILITÀ DI COLLISIONI IN VOLO
125 *dall'estero*
LA LETTERA DI ALCIDE SANTILLI...
127 *statuti*
NEL LABIRINTO DEGLI STATUTI
131 *la commissione*
RIUNIONE DEL 13.1.90 - VERB. N° 22
133 *prevenzione & sicurezza*
PARLIAMO ANCORA DI OSSIGENO
LA TECNICA DEL FUORI CAMPO
139 *le competizioni*
CALCINATE, ASIAGO, TORINO
147 *club novanta*
VOLO A VELA NEL MONDO
151 *il contesto*
IN ORBITA LA MACCHINA DEL TEMPO
L'OLANDA NEI GUAI
153 *i nostri lutti*
ZOLI, ZASA, CAMPARI, BORGHI
157 *vip club*
SHALL WE SURVIVE THE MEDICAL CHECKS...
159 *manifestazioni*
IL CIELO IN MANO
160 *voloavelainformazioni*
169 *ultimissime*
— L'informatore sportivo n. 08/90

IN COPERTINA: Una bella fotografia scattata da Emilio Tessera Chiesa ed una cruda realtà: la pista abitualmente riservata al volo a vela non c'è più! A quando la rifondazione del glorioso volo a vela torinese?

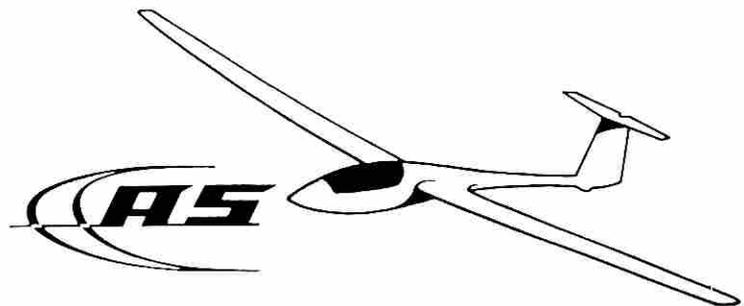
4ª DI COPERTINA: Il traguardo di Calcinate partendo per un bel volo CID di Attilio Pronzati.

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.

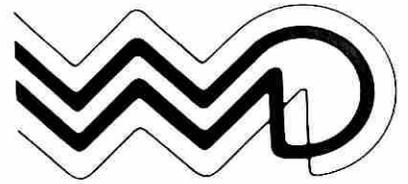
“air classic”

	biposto scuola apertura alare 17 mt efficienza max 35 (DFVLR)
 B	monoposto da addestramento scuola e performance, apertura 15 mt efficienza max 34 (DFVLR)
 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
 B C	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)
 B BE	monoposto classe LIBERA apertura alare 25 mt peso max al decollo 750 Kg efficienza max 60 versione motoalante peso max al decollo 750 Kg efficienza max 60
 E	biposto classe LIBERA apertura alare 25 mt peso max al decollo 750 Kg efficienza max 58 versione con motore di sostentamento salita 0,8 m/sec efficienza max 58

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



Rappresentante esclusivo per l'Italia
 di tutta la gamma:
ALEXANDER SCHLEICHER
 GMBH & C. - Segelflugzeugbau
 D 6416 Poppenhausen-Wasserkuppe



Walter Dittel GmbH



FSG 5

FSG 5 W

FSG 4



FSG 71 M



FSG 70



AVIATION COMMUNICATION SYSTEMS

GRITTI s.p.a. I-39100 BOLZANO/BOZEN • Via Maso della Pieve 72 Pfarrhofstraße

Tel. 0471/940001 (5 linee) • Telex 400312 GRITTI I • Telefax 0471/940472

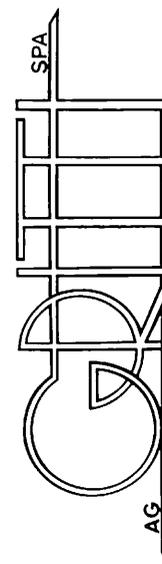
MODEL	FSG 70	FSG 71 M	FSG 5	FSG 4	FSG 5 W
FCC (USA)	yes	yes	yes	yes	no
TSO / LBA	pending / yes	pending / yes	N / A	N / A	N / A
Airborne, installation mounting system transceiver panel size	direkt fixed, panel 57 mm 2 4"	direkt fixed, panel 57 mm 2 4"	UL, parachute -	UL, parachute -	UL, parachute -
Portable Version	yes	yes	Hand-held	Hand-held	Hand-held
Mobile Version	yes	yes	yes	yes	yes
Fixed base Version	yes	yes	yes	yes	yes
Back up	yes	yes	yes	yes	yes
Portable case, type Tx duty cycle (), Sby Operation time	70 PC and 70 PS 20 10 Sby 17 33 200hrs	70 PC and 70 PS 20 10 Sby 17 33 200hrs	N A 20 10 5 Sby 5 8 12 24hrs	N A 20 10 5 Sby 5 8 12 24hrs	N A 20 10 5 Sby 5 8 12 24hrs
Channels / Freq. range	760/118-136.975	760/118-136.975	760/118-136.975	6 out of 760	1040/118-143.975
Memory channels	-	10	-	-	-
Transmitter output	min. 6 W	min. 6 W	1 W	1 W	0.8...1 W
Transmitter duty cycle	100%	100%	100%	100%	100%
Audio (Speaker)	8 W / 2 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	< 6 dB	< 6 dB	< 6 dB	< 6 dB	< 6 dB
Selectivity : 25 kHz	> 70 dB	> 70 dB	> 60 dB	> 60 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 Dittell GmbH

TECHNICAL INFORMATION

VHF AVIATION RADIO

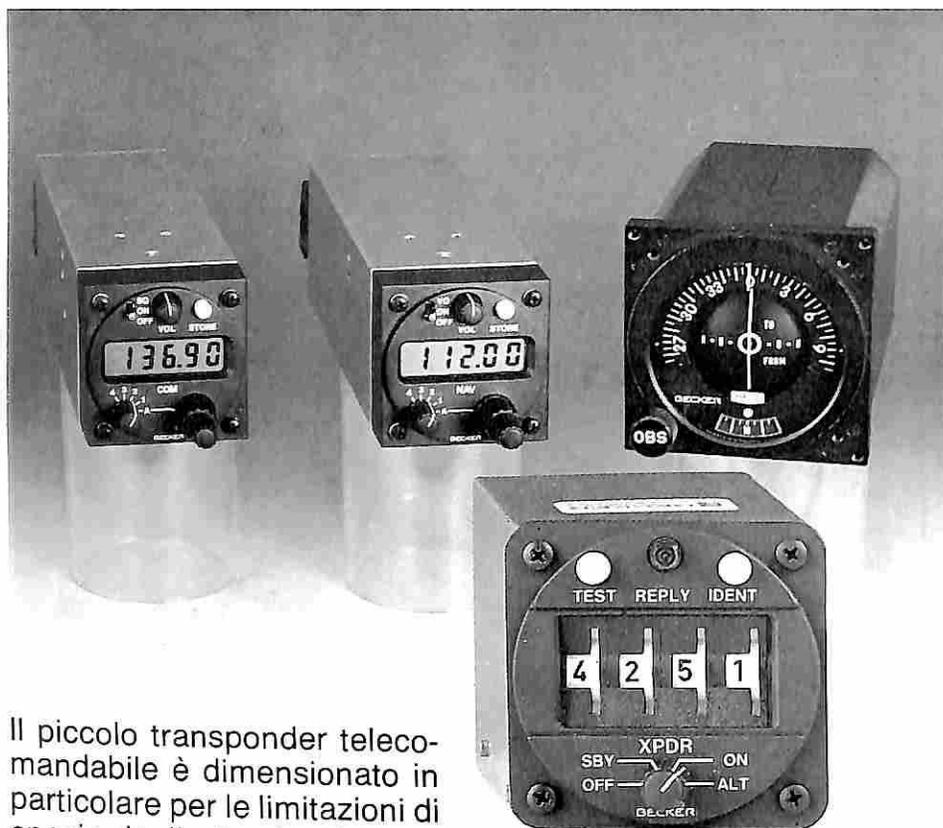


I-39100 BOLZANO/BOZEN • Via Maso della Pieve 72 Pfarrhofstraße
Tel. 0471/940001 (5 linee) • Telex 400312 GRITTI I • Telefax 0471/940472

„Finalmente“ è arrivato il piccolo transponder!

Becker ATC 2000 R - (2)

il piccolo transponder per l'aviazione generale.



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

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

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

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

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

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

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

Dimensioni:

unità di comando

CU 2000 - (2):

H x L x P: 60 x 60 x 88 mm

peso: 0,26 Kg

unità ricetrasmittente

AT 2000 (2) R:

H x L x P: 253 x 50 x 232,5 mm

peso: 1,2 Kg

BECKER
FLUGFUNK
Avionics made in Germany

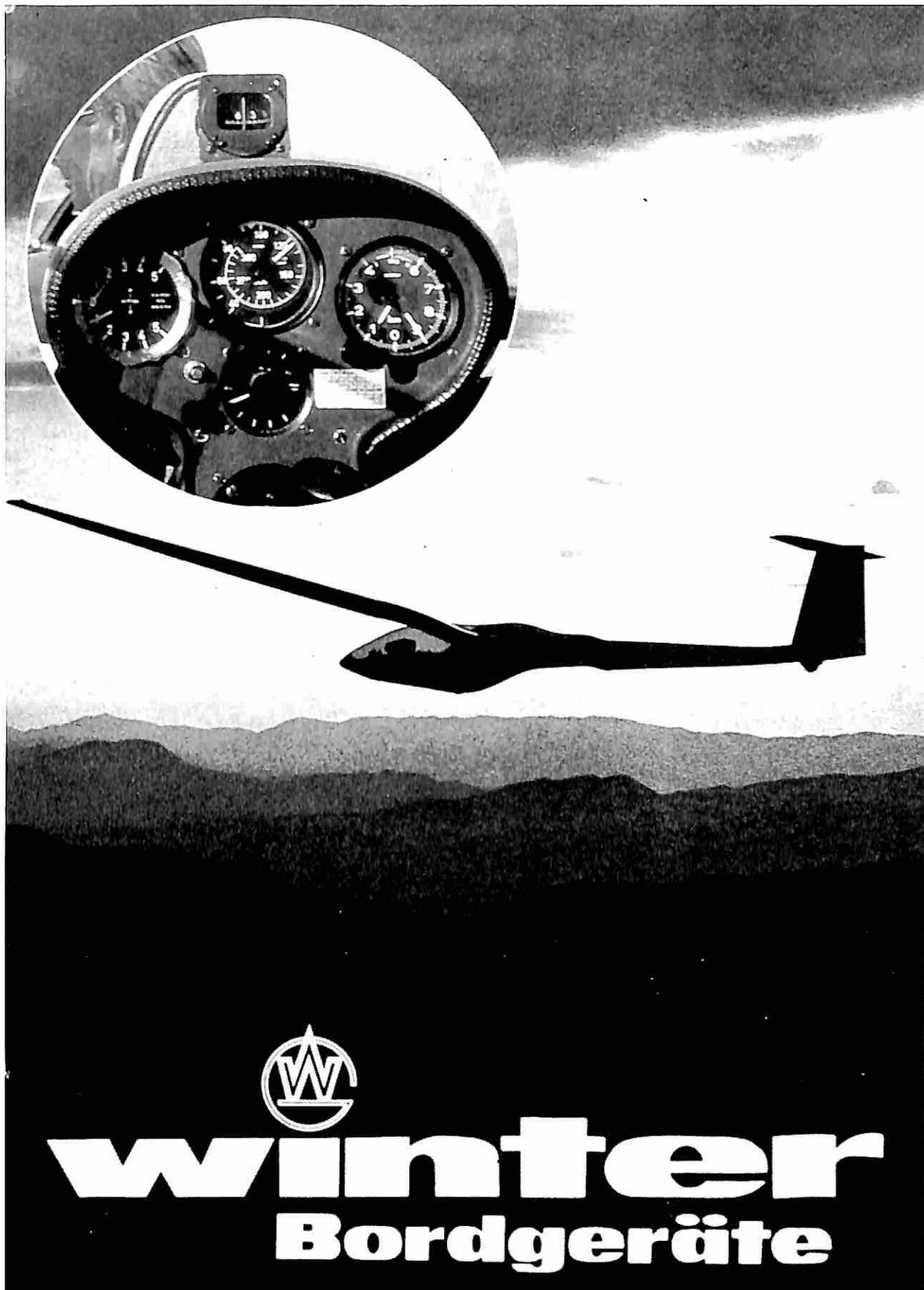
Becker Flugfunkwerk GmbH

Niederwaldstr. 20

D-7550 Rastatt

Tel. (0 72 22) 12-0 · Tx. 781 271

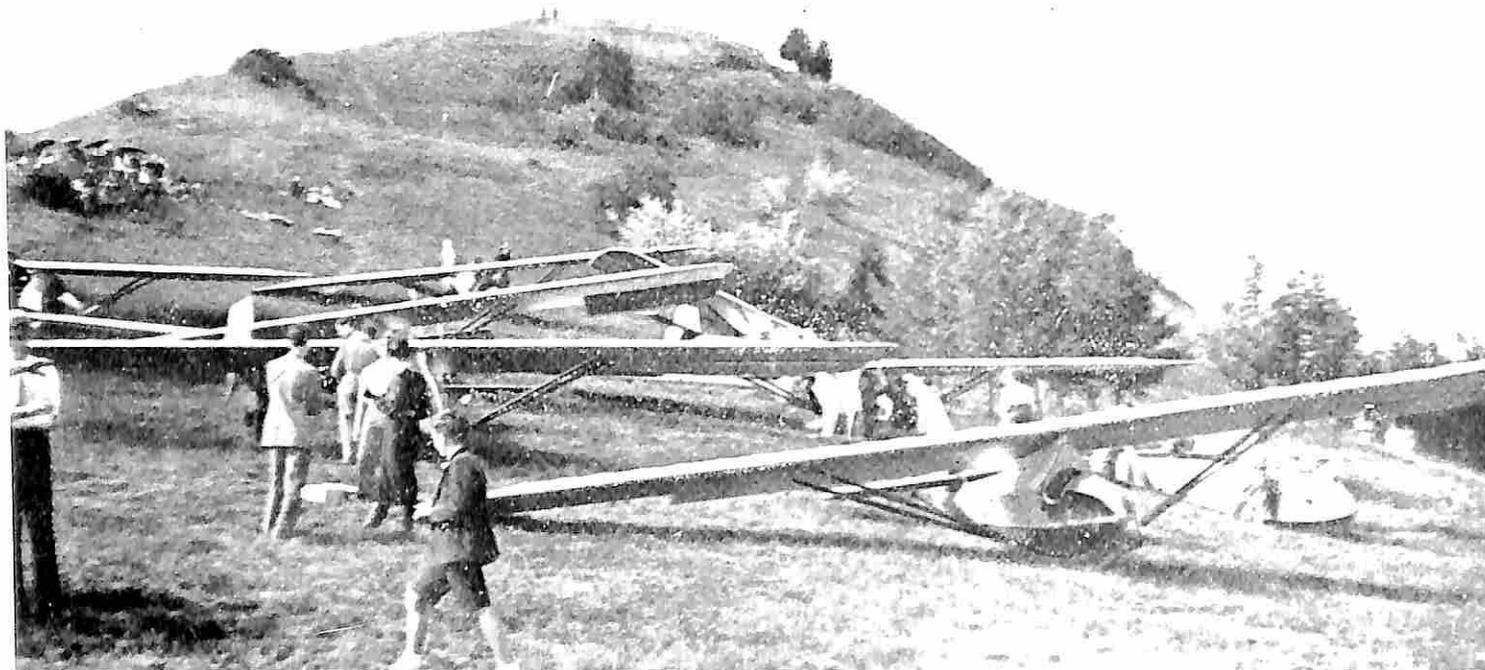
Telefax 12217



GLASFASER ITALIANA spa

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

Oltre cinquant'anni di volo a vela



A.V.A.L.

Aeroclub Volovelistico Alta Lombardia

VARESE - Calcinate del Pesce

Aeroporto «Paolo Contri» - Telefono (0332) 310073 - Fax (0332) 312722

PARMA

Nasce un'altra aviosuperficie

Caro Lorenzo,

il volo a vela sull'Aeroporto di Parma sta per finire come era nell'aria già da molto tempo.

Come ricorderai al briefing di Bologna è emerso molto chiaramente che a seguito dei lavori relativi alla costruzione dell'aerostazione e dei piazzali di parcheggio, della linea Parma-Roma e della conseguente qualificazione superiore dell'aeroporto, non sarà più possibile svolgere attività di volo a vela.

Quello che è successo anni fa a Bologna sta succedendo ora a Parma e probabilmente succederà in altri aeroporti.

La fortuna di noi volovelisti parmigiani è stata quella di avere come presidente dell'Aeroclub un Giordano Rossi veramente lungimirante a cui stanno a cuore tutte le attività statutarie, volo a vela compreso.

Già da vari anni si è infatti prodigato oltre ogni modo per non fare cessare l'attività volovelistica a Parma.

Non mi soffermerò sulle molte fatiche che da due anni a questa parte, rischiando perfino qualche denuncia, ha dovuto sostenere per avere tutte le autorizzazioni necessarie per portare a termine l'operazione Aviosuperficie.

Ora l'Aviosuperficie è finita, un meraviglioso spazio verde (quando sarà cresciuta l'erba) di 875 mq x 70 m, con ampi spazi ai lati, direzione Nord/Sud, parallela al torrente Parma, in aperta campagna, libera da ostacoli e quel che più conta a 12 km più a Sud, località Vigatto, verso le montagne.

I problemi più urgenti (a parte l'erba che non vuol crescere) al momento sono due:

il primo è di riuscire ad ottenere le autorizzazioni per fare un minimo di ricovero per gli aliante, il secondo sta invece nella attività didattica, infatti senza scuola non è possibile nessuno sviluppo.

Per quanto concerne la scuola, da parte mia sono convinto che una volta accertato che tutto sia in regola dal punto di vista sicurezza, visto che non si può svolgere l'attività negli aeroporti, la logica conclusione dovrebbe essere quella di permetterci tale attività sulle aviosuperfici.

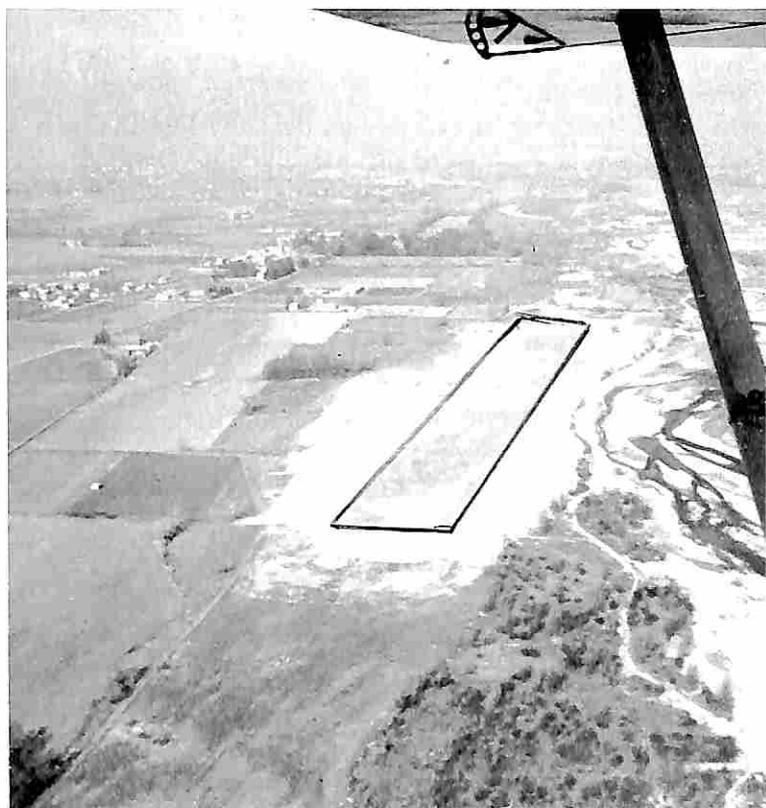
Al riguardo confido anche nel competente contributo del Direttore Dott. Costa e nello spirito costruttivo che ha sempre ispirato la sua attività.

Se tutto, come spero, andrà per il meglio (prato permettendo) il nostro Presidente vorrebbe inaugurare l'Aviosuperficie verso la metà o la fine di maggio.

Certo della tua presenza in questa occasione, allego alcune foto così potrai renderti conto del meraviglioso "prato" che abbiamo preparato.

Tuo affezionatissimo amico

Claudio Zanichelli



Quel venerdì 13 resterà famoso a Parma!

Dopo una mattinata in quel di Bologna per lavoro, imbocco l'autostrada per il ritorno e, come fa ogni buon volovelista, scorro con lo sguardo l'Appennino e attraverso un'atmosfera tersa noto degli strani e minuscoli ciuffetti bianchi ben alti sul crinale (ore 10 locali).

Nella mia mente balza un pensiero: domani è sabato quindi negozio chiuso ergo oggi è prefestivo ergo... si vola!

Piccolo problema: l'aliante ce l'ho a Modena.

Risolto!

Modena è in strada, aggancio il carrello e lo porto a Parma (strano effetto che hanno quei ciuffetti bianchi nel cielo molto azzurro).

E infatti alle ore 12 sono all'aeroporto dove trovo Campanini ed alcuni altri incoscienti come me che stanno preparando gli aliante.

Un salto a casa per prendere batteria, barografo, tuta, riferire alla moglie delle intenzioni lavorative del giorno e via di corsa a montare l'aliante a tempo di record (penso non esista un aliante più veloce da montare del Discus).

Mentre mi preparo sento Zanardi, in volo con il DG400, che riferisce di difficili agganci in pianura; mi accordo quindi con il Ciccio (Campanini) per un traino alto per poi planare sui primi rilievi (circa 20 km a Sud).

Ho fretta di decollare quindi non carico acqua e non faccio nessuna lavagna (bel colpo!).

Decollo ore 13 (venerdì 13 ore 13 il massimo!), poca turbolenza sino a 600 metri, poi aria immobile sino a 1600

metri, sgancio e piano fino allo Sporno dove vedo (qualcuno dice che ho i cumuli disegnati sugli occhiali) minuscoli fumulus.

Un po' di fatica per agganciare un debole valore che però mi porta sino a 2000 metri, di nuovo a Sud-Ovest sul Cervellino (2400 metri), poi all'Orsaro (2950 metri) con valori decisamente buoni anche se turbolenti.

Il vento è da Nord-Est ma vedo un incendio, purtroppo frequenti sul versante marino, il cui fumo va in senso contrario, infatti mantenendo il crinale vado verso il Cusna poi all'Abetone con una sola spirale (4 di mediometro).

A questo punto finisce la mia carta geografica per riprendere poi al VOR di Firenze torno o vado in Toscana... vado in Toscana!

Il plafond si abbassa a 2200 metri ma si vede una strada di cumuli fino oltre Firenze; la seguo abbassandomi lentamente (mi tranquillizza la vista della pianura fiorentina).

Scorgo finalmente il VOR e prendo la carta n. 2 per fare il punto della situazione, ok! sono i monti di Calvana, vedo la valle del Mugello (un saluto agli amici di Borgo) e vado, sempre scendendo, verso un invitante Pratomagno.

"Sì, però facciamo un po' di quota!"

Mentre penso così, su Pontassieve un provvidenziale falchetto mi segnala una termica: lo raggiungo, aggancio un tranquillo 3 metri, lo supero (forse è nuovo del mestiere?) e, rinfancato, a 2200 metri punto su Arezzo e comincio già ad assaporare l'aria reatina.

Sento per l'ultima volta il Ciccio che chiede la posizione e mi invita a proseguire, tanto ormai chi mi ferma...

Qualche giro sul Monte Favalto fino a 2000 metri poi in prua a Perugia che raggiungo a 1300 metri, qui trovo termiche deboline se rapportate alle precedenti della giornata, ma normali per noi padani.

Lascio Perugia a 1600 metri per andare a Foligno dove stanno volando altri amici (Forestino e C.) e Dario Laureti, mio istruttore di volo a motore che mi dà qualche istruzione.

So che col Nord-Est avrò il sottovento del Subasio ma con questa quota non posso aggirarlo, quindi rotta diretta accompagnato da un bel meno 2 che mi fa vedere Foligno

sempre più... "steso"... sino a quando su un paese di quattro case (Cannara) prendo un'ascendenza da 1,5 m/s ma la tengo finché non diventa 2 m/s e mi porta a 1300 metri che mi consentono di planare agevolmente sino alle Brunette prima ed al Serano (Monte Maggiore) poi, qui faccio facilmente 2200 e piano direttamente verso Rieti. Arrivo a Poggio Bustone verso le 17,30 con 1300 metri, mi dilungo un po', indeciso se proseguire verso Celano, dove sento che Aldini e Colombino hanno ancora buoni valori, o atterrare a Rieti dove posso trovare amici e ricovero per me e per l'aliante.

Dato che non ho fatto la lavagna opto per questa seconda soluzione ed a 1700 metri apro i diruttori ed atterro.

Sul campo incontro il "capo" leggermente incredulo sul mio luogo di partenza: "che me stai a prendere... in giro" è più o meno la bonaria espressione con cui mi saluta.

Dopo in commenti di rito con i presenti, telefono a casa per informare dove sono, ma sanno già tutto, potenza delle telecomunicazioni...

Ora il problema per un pilota reduce da un volo non pianificato è risolvere le esigenze logistiche, a questo pensa la perfetta organizzazione del Centro Nazionale di Volo a Vela: il comandante Muzi predispone per l'angaraggio dell'aliante, mentre l'istruttore Aldini provvede al mio pernottamento nelle nuove ed accoglienti camerette riservate agli stagisti.

Questa giornata, per me eccezionale, si conclude con un simpatico invito a cena in un ristorante locale, dove il sottoscritto con barba lunga, tuta e scarponi fa la sua... figura.

Il giorno dopo mi alzo con la ferma intenzione di tentare il rientro in volo, ma la pioggia a Parma e la copertura che già si estende sulla Toscana mi convincono a ricorrere agli amici: si offrono Remo e Angelo da Parma e Lorenzo da Modena.

Per abbreviare loro la strada decollo per Foligno dove mi recuperano dopo essere stato ospite a pranzo degli amici Dario e Manuela.

Così termina la più bella Pasqua vissuta sinora, alla faccia del venerdì 13.

G. Paolo Bozzetti



CAIOLO

Assemblea e programmi

Venerdì, 30 marzo c.a., si è tenuta l'assemblea annuale dei soci dell'Associazione Volo Valtellina.

Il Presidente Gen. Piani ha illustrato l'attività svolta nel 1989 ed i programmi per il 1990.

L'Associazione nel corso del 1989 ha acquisito due velivoli: un aliante Twin Astir e un monomotore Morane da 235 Hp in grado di effettuare il traino alianti.

Con l'inserimento di questi velivoli sarà possibile soddisfare meglio le esigenze di sviluppo dell'attività di volo sportiva sull'aviosuperficie.

Il Comandante Trebbi ha curato il passaggio sul Morane di tutti i nostri piloti di volo a motore.

Il motoaliante Dimona ha volato per 240 ore, con un incremento del 10% rispetto all'anno precedente. Con questo velivolo è stato possibile effettuare durante la stagione invernale dei bellissimi voli nel gruppo del Bernina e dell'Adamello raggiungendo altitudini superiori ai 4000 metri.

Nel corso del 1989 sull'aviosuperficie, si sono tenuti due stage di volo a vela: uno dei piloti svizzeri di Solothurn, l'altro di piloti di Calcinante. Per il 1990 ci sono prenotazioni per quattro stage di volo a vela.

Dal primo di aprile è entrato in funzione un servizio dogana a richiesta, che sarà operativo nei giorni di sabato e domenica fino alla fine del mese di ottobre. (È obbligatoria la prenotazione 24 ore prima del volo).

Entro l'estate prossima, verranno realizzati un altro hangar ed una nuova palazzina uffici ove avrà sede una base operativa della Società Elilario, una delle ditte di lavoro aereo fra le qualificate a livello nazionale.

È di questi giorni l'approvazione in parlamento della "Legge Valtellina" ove è previsto tra l'altro un finanziamento destinato al potenziamento della struttura di Caiolo.

Montaggio e smontaggio aliante Twin-Astir

Materiale necessario:

- sella per tenere la fusoliera;
- cavalletti per tenere in piano le ali;
- trielina, ovatta e stracci per pulizia residui colla;
- nastro adesivo telato per nastatura.
- In caso di hangaraggio dell'aliante smontato, carrello.

Smontaggio:

- a) Aliante in piano con ali livellate, usare i cavalletti se disponibili.

- b) Snastrare le ali ed il piano di coda.
- c) Togliere il piano di coda:
 - abbassare lo sportello anteriore e allentando il galletto finchè la vite è libera, portarsi nella parte posteriore, alzare il piano di coda e togliere la spilla di sicurezza di innesto comando equilibratore e svincolarlo premendo la spina conica.
 - Premere con entrambe le mani il piano di coda dal dietro in avanti così da svincolarlo dagli spinotti, poi riporlo in zona sicura lasciandolo in piano.
- d) Togliere capottina posteriore: sganciare il moschettone della cordina di sicurezza, arretrare le due leve rosse di sblocco capottina. Riporre la stessa in piano e in zona sicura.
- e) Svincolare le 4 aste di comando:
 - per effettuare questa operazione il pilota deve inginocchiarsi sul sedile posteriore, con il viso rivolto verso la coda dell'aliante: alzare lo sportello di accesso ai comandi, togliere le 4 spille di sicurezza e liberare gli innesti dei comandi premendo gli spinotti relativi. In questa fase ci si può aiutare con un piede per muovere la barra di comando così che gli innesti si trovino nella posizione più idonea.
- f) **Smontaggio semiali:**
 - Sbloccare le 2 ghiera di sicurezza degli attacchi alari e accertarsi che rimangano nella posizione sbloccata. Verificare che il comando diruttori sia sbloccato. Si smonta per prima la semiala sinistra. Un operatore si troverà sull'estremità alare, pronto ad esercitare una spinta verso l'alto di circa 20 Kg e dei piccoli movimenti in avanti ed indietro. Altri due operatori si posizioneranno in prossimità dell'innesto della semiala sulla fusoliera, uno verso il bordo d'attacco, l'altro su quello d'uscita, entrambi spingeranno la semiala verso l'esterno in sincronismo con il terzo operatore. Sfilata la semiala e ripostala in piano in luogo sicuro, si effettuerà la medesima operazione alla semiala destra.
 - Se l'aliante rimane per parecchio tempo smontato o è soggetto a polvere o acqua è opportuno proteggere con del nastro telato le boccole poste sull'ala e sulla fusoliera.
 - A smontaggio ultimato si deve rimontare la capottina posteriore.

Rimontaggio:

- a) Montaggio
 - Favorire l'introduzione in fusoliera dell'asta comando alettoni e diruttori.
 - Controllare l'orientamento delle bussole oscillanti.
 - Lubrificare con grasso gli spinotti d'innesto dell'ala.
 - Assicurarsi che le ghiera di sicurezza degli attacchi alari siano in posizione sbloccata.
 - Tenere l'ala leggermente alzata e perpendicolare alla fusoliera.
 - Il pilota deve posizionarsi in zona innesto ala in fusoliera verso il bordo d'attacco. Usando entrambe le mani deve effettuare dei movimenti di assestamento

sulla semiala spingendola contemporaneamente all'intero. Assicurarsi del corretto inserimento delle spille di sicurezza a garanzia del corretto collegamento dei comandi dopo il montaggio completo delle ali. Chiudere le ghiera di sicurezza e bloccarle, questa operazione viene favorita se si fa oscillare l'estremità alare con piccoli movimenti.

Accertarsi che nessun corpo estraneo sia caduto nel vano comandi.

Il bloccaggio del piano di coda mediante la farfalla deve essere effettuato esclusivamente con le mani, non forzando eccessivamente.

La farfalla deve essere posizionata in modo che lo sportellino di copertura possa chiudersi. Verificare che le frecce di riferimento del piano orizzontale corrispondano con quelle della deriva.

A montaggio ultimato è opportuno che un altro operatore pilota effettui un'accurata ispezione pre-volo.

ALZATE

L'importanza di scrivere

Sappiamo tutti scrivere, o meglio sappiamo tutti leggere quello che gli altri ci scrivono, però a volte per pigrizia o per troppa fiducia negli altri, preferiamo semplicemente parlare, dimenticando che poi la nostra memoria e quella degli altri non ci permette più di affermare e dimostrare quello di cui si era precedentemente parlato.

Vi voglio raccontare la storia di una non meglio precisata coppia di volovelisti che avendo in società un aliante vecchio di dieci anni decisero un giorno di provvedere alla riverniciatura delle superfici del loro prezioso giocattolo. Chiaramente, come tutti ben sappiamo, quando si chiedono i costi di questa operazione è meglio preventivamente sedersi per non essere poi colti da svenimenti o malori di simile origine, quando il nostro interlocutore ci rende edotti sulla spesa da affrontare, ma la nostra coppia di "volovelisti" credette un giorno di aver trovato la soluzione, quando un certo signore, da loro incontrato ed interpellato in una nota manifestazione volovelistica settembrina, disse loro che l'operazione sopra descritta poteva essere effettuata a prezzi che erano circa il 50% della media di mercato di quel periodo.

La nostra coppia di amici fu talmente contenta di poter risolvere il proprio problema che non pensò neanche di farsi fare un preventivo scritto e, circa due mesi più tardi, i nostri amici portarono il loro bombardiere, scusate aliante, nel luogo di residenza di quel signore.

Passarono i giorni e il lavoro proseguiva, ma una sgradita sorpresa attendeva i nostri due volovelisti, una sera al telefono il suddetto signore disse ad uno dei due volovelisti che si era sbagliato e che la spesa era quasi il doppio di quella preventivata.

Ma ormai la frittata era fatta visto che l'aliante era ormai finito, l'unica cosa che i nostri amici volovelisti chiesero ed ottennero, fu di poter usufruire di un pagamento

leggermente dilazionato (METÀ subito, anzi fu pagata addirittura prima di ritirare l'aliante, e l'altra metà a distanza di 4 mesi).

Bisogna dire che la qualità del lavoro svolto era di buon livello e che l'aliante aveva ottenuto un netto e sensibile miglioramento delle caratteristiche.

Ma la storia non era terminata, uno dei nostri due amici, tornato da Rieri, trovò a casa una fattura emessa dal R.A.I. per la visita di controllo eseguita durante i lavori suddetti, il nostro amico scrisse al signore dicendo di provvedere a pagare tale fattura in quanto come d'accordo "VERBALMENTE" era una cifra da ritenersi compresa nel prezzo pattuito del lavoro.

La risposta non si fece attendere, per quanto non si fosse neanche disturbato a scrivere due righe di spiegazione o di rifiuto il signore spedì al proprietario dell'aliante la fotocopia della lettera inviata al R.A.I. in cui si disponeva di inviare la fattura al legittimo proprietario del mezzo in quanto di sua competenza.

Alla coppia di amici volovelisti non restò che accettare quest'altra sorpresa e pagare.

Morale della storia "fidarsi è bene non fidarsi è meglio", fatevi sempre scrivere un preventivo e ricordate che chi lascia la via vecchia per la nuova sa quel che lascia ma non quel che trova.

Pietro Bruzi

ROMA-GUIDONIA

Protezione civile...

...e tasse di atterraggio!

Vorrei innanzitutto ringraziare tutti voi per la comprensione e l'apporto costruttivo dato, e che sicuramente ancora darete, all'attività degli Aero Club. La vostra conoscenza di tutte le attività di volo vi portano a giudicare questa disciplina in modo positivo per ciò che rappresenta nel contesto sociale e morale del nostro Paese. Facendo seguito all'articolo pubblicato nella rivista VOLO A VELA n. 195 riguardante l'attività della sezione dell'Aero Club di Roma che opera nell'Aeroporto Militare di Guidonia, vi informo che i soci della sezione del Volo a Vela, oltre a partecipare alle numerose gare nazionali, si impegnano quotidianamente al perfezionamento dei neobrevettati, circa 35 ogni anno, la maggior parte di loro giovanissimi.

Tanti a brevetto conseguito ci lasciano, ma per andare all'Accademia Aeronautica o per frequentare i corsi dell'Alitalia.

A loro facciamo sempre i nostri più fervidi e sinceri auguri, ma siamo felici quando vediamo che la maggior parte di essi tornano a volare con l'aliante anche se ormai sono piloti di Tornado o di F 104 o Alitalia.

Il loro entusiasmo nel tornare a volare con l'aliante è pari a quello di quando erano allievi.

Ciò sta a dimostrare che questo sport rappresenta una delle più belle discipline ed è altamente positivo per i giovani che ad esso si avvicinano.

Caro Scavino, ti allego la lettera con cui il Presidente della IX Comunità Montana del Lazio ci richiede la collaborazione per la campagna antincendio per il 1990.

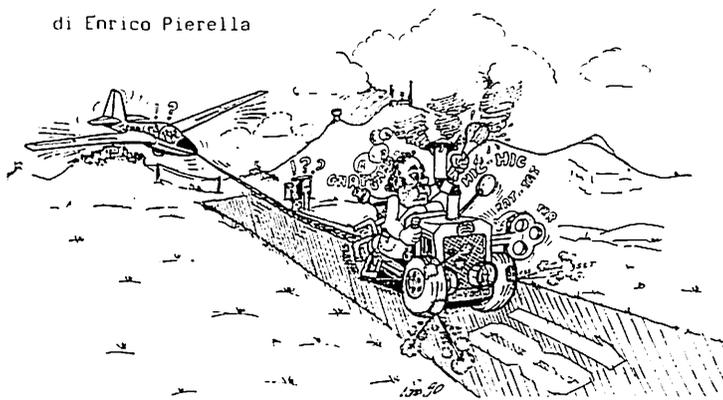
Come vedi, e come già certamente sai, il Volo a Vela può dare alle istituzioni non soltanto brevetti e motivazioni altamente qualificanti a giovani e meno giovani, ma anche un contributo concreto alla prevenzione degli incendi, visti i risultati ottenuti in merito nel 1989.

Nelle ultime riunioni anche il Dott. Santoro, dirigente dell'Ufficio Nazionale della Protezione Civile e i rappresentanti regionali della stessa hanno avuto parole di apprezzamento per la nostra volontaria e gratuita collaborazione.

Speriamo che in futuro anche le istituzioni riconoscano l'utilità della nostra disciplina e che la smettano di ostacolare la nostra attività sportiva con penalizzazioni

IN FIDUCIOSA ATTESA DEL PIANO LEASING !

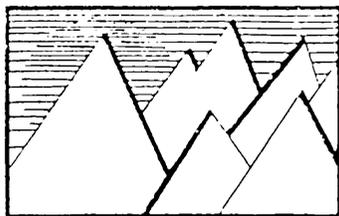
di Enrico Pierella



burocratiche, operative ed economiche.

Con questo mi riferisco sempre a quei canoni demaniali, tasse di atterraggio, ecc., applicati agli Aero Club come fossero delle società con fini di lucro.

Il rappresentante di specialità
Vito Pennetta



IX COMUNITA' MONTANA DEL LAZIO

DEI MONTI SABINI - TIBURTINI - CORNICOLANI - PRENESTINI
00019 TIVOLI - VIA ACQUAREGNA, 90 Tel. (0774) 24712 - 24713

Cod. Fisc. 86009680526

C/C/P 55302004

Prot. n. 253 All. n.

Tivoli, 13-2-1990

Rif. nota n. del.

- SPETT.LE AERoclUB DI ROMA
Sezione Volo a Vela

G U I D O N I A

OGGETTO: PIANO ANTINCENDIO 1990:
RICHIESTA COLLABORAZIONE.

Nel rinnovare i migliori ringraziamenti per la preziosa e insostituibile opera e collaborazione prestata da codesta Associazione nell'ambito della campagna antincendio 1989 si prega, alla luce dei brillanti risultati e consensi ottenuti nel servizio di avvistamento aereo di voler aderire anche per l'anno in corso, al piano antincendio che si sta predisponendo da parte di questo Ente.

Si sottolinea, per il buon esito della presente richiesta, che il nostro piano affida un ruolo indispensabile all'avvistamento aereo nell'ambito della prevenzione dagli incendi.

In attesa di un cortese riscontro, si porgono distinti saluti.

CALCINATE

Le teorie "semiserie" di Canavossi

Nel prosieguo storico risulta, tra i tanti detti popolari, ormai in disuso, uno che fa al caso nostro, e più precisamente, la seguente citazione: "quando non sai che pesci prendere, e cerchi consigli, rivolgiti allo scemo del villaggio".

Pertanto la successiva narrativa è per tutti coloro che hanno qualche problema con il volo, mentre quelli bravi possono subito smettere di leggere, che tanto non perdono nulla. Dalla fisica estrapoliamo le leggi fisiche, relative al pendolo e si ha che: "i piccoli impulsi generano grandi oscillazioni del pendolo"; più gli impulsi sono piccoli e più risulta grande l'oscillazione del pendolo. Per arrivare ad essere in grado di padroneggiare la capacità dei piccoli e dei più piccoli impulsi non è cosa facile. Una volta che si ha la padronanza della capacità di reazione del cervello, tradotta nei più piccoli impulsi, trasportiamo questa capacità nel pilotaggio aereo, e noteremo i risultati.

Dalle conoscenze mediche estrapoliamo una legge psicofisica: "la regolazione del tono della muscolatura volontaria, quella del sistema vegetativo e quella della timopsiche sono tra loro interdipendenti e sono l'espressione di una tipologia costituzionale".

Dagli studi morfologici-costituzionali come fenomeno dell'espressione caratteristica delle "mioelettriche", quali correnti d'azione muscolari, si mettono in evidenza, tra le differenti tipologie nel comportamento mioelettrico individuale, le due diverse forme di corrente nervosa, intrinseca nel muscolo:

- la prima risulta sicura e precisa nell'esecuzione: si svolge con la massima energia;
- la seconda risulta incerta e lenta: si svolge con incostante energia ad impulsi subentranti.

Dalla constatazione dell'attività muscolare ci si spiega i tre diversi

compiti, ai quali il muscolo deve adempiere:

- 1) muoversi nello spazio circostante e pertanto deve effettuare variazioni di lunghezza con conseguente sviluppo di corrente (motilità);
- 2) preservare l'atteggiamento somatico in rapporto alle stimolazioni esterne e pertanto sviluppare corrente senza variazione di lunghezza (tono);
- 3) garantire un adattamento passivo alle stimolazioni esterne e pertanto effettuare variazione di lunghezza senza sviluppo di corrente (plasticità).

Da non sottovalutare la possibilità di trasmettere impulsi motori, indipendentemente dalla volontà, ma soltanto in conseguenza di una *rappresentazione psichica*, il tutto dimostrabile con la prova del pendolo; ecco la tecnica: si dà al soggetto un filo di circa 20 cm di lunghezza, che sostiene ad un capo un oggetto pesante; il soggetto tiene sollevato con la mano l'altro capo del filo e lo si invita ad imprimergli volontariamente delle oscillazioni; il soggetto deve rendersi conto di come le oscillazioni dipendono dalle contrazioni volontarie dei propri muscoli. In seguito si ferma il peso nella sua posizione verticale e si invita il soggetto a rappresentarsi mentalmente un tipo di oscillazione (senso orario, antiorario, da destra a sinistra, dall'avanti all'indietro); più il soggetto riuscirà a *rappresentarsi* intensamente il tipo di movimento e più facilmente egli stesso constaterà che il movimento viene trasmesso al pendolo senza alcun intervento della sua motricità volontaria. Il soggetto è del tutto ignaro della sua attività motoria inconsapevole ed il più delle volte interpreterà i movimenti secondo il principio che "il pendolo ubbidisce ai suoi pensieri".

Pertanto dopo quanto sopra espresso, si illustra l'escamotage di "Canavossi", per abituare il fisico umano alla padronanza delle reazioni sempre più



piccole.

Procuratevi un cilindro di legno duro di diametro cm 18 ed alto cm 30, ed un asse o per meglio dire una tavola di legno di cm 70 x 28 x 3 h; dopo di che posizionate la tavola sopra il cilindro, ed utilizzate il tutto come si evince dalle foto.

Le performances, illustrate nelle foto, sono molto indicate anche per assoggettare il vostro fisico agli assetti;



praticate tali esercizi con tenacia e costanza, e vi accorgete che nel breve periodo i vostri decolli ed atterraggi avranno subito notevoli miglioramenti.

Non credo di essere sicuro di aver espletato al meglio le motivazioni che inducono all'uso del cosiddetto "RULLO", ma al di là di questo, voi provate, provate e riprovate, non scoraggiatevi ai primi insuccessi: man mano che riuscirete a rimanere in equilibrio, vi accorgete che gli impulsi di reazione, trasmessi dal cervello agli arti inferiori, sono via via sempre più piccoli, se non addirittura ad arrivare ad una *rappresentazione psichica* (al riguardo vedasi quanto citato precedentemente nella narrativa).

Questa capacità dei piccoli impulsi, trasportata sul pilotaggio aereo, comporta immense soddisfazioni nella padronanza del mezzo: "provare per credere".

Si rimane in attesa di conoscere i vostri risultati ottenuti, perciò scrivete a Canavossi c/o A.V.A.L. di Varese, Calcinate del Pesce.

Canavesi arch. Enrico



L'AQUILA - PRETURO

Chi ha detto che il "17" porta male?

Quel sabato di oltre metà dicembre non aveva rispettato in pieno le previsioni meteo della sera precedente e al posto della solita velatura opaca caratteristica dei venti provenienti dai quadranti meridionali, il cielo al mattino appariva di un bel blu intenso, l'aria incredibilmente mite quasi estiva. Il dilemma era a quel punto decidere se andare al mare a surfare o a l'Aquila a volare. Poiché avevo un appuntamento di lavoro mi affrettai per liberarmi il prima possibile per correre a sfruttare gli

elementi, sia che fosse surf o volo a vela. Conclusi presto con i clienti (li ho persi) e mi precipitai verso l'Aquila non prima di aver telefonato al mio coequipier Fabrizio pregandolo di preparare lo Janus.

Sul piazzale dell'hangar Fabrizio mi venne incontro sorridendo con in mano il barografo e, indicando la manica a vento tesa, mi chiese cosa pensavo delle condizioni. Non che fossi conosciuto come il figlio segreto di Rovesti, ma si sa che i surfisti ne masticano abbastanza di vento,

comunque quel 17 dicembre anche un "alpino" si sarebbe accorto che di lì a poco anche le mucche sui prati sarebbero salite per aria. Sistemammo le ultime cose, facemmo i controlli, poi rullammo contropista sospingendo "Delta Foxtrot" verso la testata 17. Lì già pronto c'era Claudio Silveri che smesse una volta tanto le vesti di trainatore aveva deciso di godersi la giornata insieme ad un amico con il K.13.

Venne il momento di allineare, ultimi controlli, vento teso circa 20 nodi da

200°, comunicammo al traino il desiderio di essere portati sul passo della Capannelle a 800 m. Già durante i primi minuti di traino avemmo un'avvisaglia di quella che sarebbe stata la giornata, bolle e rotori si staccavano e si formavano un po' dappertutto e il ballo era notevole. Arrivati su Passo Capannelle cercammo il momento buono per sganciare con un occhio all'altimetro per non superare gli 800 che avevamo a terra concertato. In effetti il contrafforte di Passo Capannelle che sovrasta i paesi di Anadria, Pizzoli fino al cementificio di Cagnano, è esposto perpendicolarmente ai venti da sud; ma quel giorno dopo lo sgancio ci toccò tribolare non poco per trovare un'ascendenza soddisfacente, o meglio si suddò per non perdere in un attimo quello che avevamo faticosamente guadagnato. Del resto si sa, le grosse ascendenze viaggiano con le grosse discendenze.

Salendo in quota le cose migliorarono e i valori diventarono soddisfacenti; l'intensità del vento aumentò in maniera esponenziale, tanto che a 1300 m QFE a 95 km/h con prua al vento stavamo perfettamente immobili rispetto al terreno, se poi cabravamo appena, riducendo la velocità, cominciammo ad andare all'indietro e vi assicuro nemmeno tanto piano. Facendo praticamente marcia indietro ci lasciammo scarrocciare su Monte S. Franco dove guadagnammo un altro po' di quota e da dove potevo vedere le increspature del vento sull'acqua del lago di Campotosto che ci fecero per un attimo rimpiangere la giornata di surf al mare.

A quel punto con Fabrizio ritenemmo che andare verso Pizzo di Sevo sarebbe stato facilissimo ma ritornare un po' meno, così scegliemmo il costone che da S. Franco va oltre il Gran Sasso, conosciuto come la "Male Coste" tutto esposto a Sud. Nel frattempo il blu del mattino aveva lasciato posto ad una sottilissima velatura che comunque non intaccava i colori di quel dicembre anomalo nel clima.

La temperatura era incredibilmente mite per la stagione ed a 1700 m QFE lo strumento in cabina dava + 5°. La

scelta delle Male Coste si rivelò azzeccata, così lasciando M. S. Franco tirammo dritti verso l'osservatorio avendo cura di tenere un pel po' di piede esterno per contrastare la deriva che, come ho già detto, era notevole. L'osservatorio, il Rifugio del CAI o il Corno Grande presi come riferimento, erano solamente stimabili perchè tutta la parte alta del massiccio del Gran Sasso ed un 300 metri oltre erano sotto una coltre di nubi ammassate e rimescolate continuamente dal forte vento. Comunque viaggiavamo in positivo e nonostante i 140 km/h il mediometro ci dava ancora qualcosa, così arrivammo dove l'ammasso era più alto in corrispondenza del Corno Grande che si erge fino a quasi 3000 m slm. Lì decisi di fare ulteriormente costone sulle nubi. Il mio altimetro regolato sul QFE di Preturo mi diceva che eravamo ben più alti del Corno e Fabrizio confermò da dietro con il suo regolato sul QNH.

Poichè il fronte dell'ammasso di nubi stava per terminare mi preparai a virare esterno per fare il percorso al contrario e fare altra quota. Una cosa però mi era sfuggita, e qui parlo al singolare perchè Fabrizio sprofondato dietro e tutto preso a darmi le medie di salita non poteva accorgersene, e cioè che le nubi erano sì ammassate perpendicolarmente al vento ma le ultime centinaia di metri di esse piegavano uniformemente con una linea dolce verso il sottovento. Così gli ultimi metri furono percorsi con il suono del vario acustico prima monotono poi sempre più greve, buttai l'occhio sullo strumento e vidi che la lancetta scendeva verso valori negativi sempre più alti. In una frazione le cose precipitarono, il vario segnò un fondo scala a scendere e la via verso il centro valle, seppur a un centinaio di metri, mi parve irraggiungibile.

Eravamo in pieno sottovento e a filo nubi, bucare per avanzare con sotto il Gran Sasso, anche se a tre o quattrocentometri più in basso, non mi piaceva affatto. In un attimo passai da + 8° di flap a - 7° picchiando dentro le nubi per accelerare il più possibile puntando controvento. Accesi la paletta e cercai di vedere qualcosa attraverso la coltre. Come le onde

dell'oceano montano diritte per poi precipitarsi in un movimento volvente in avanti, le nubi allo stesso modo spinte dal vento si rotolavano sulle pareti del Gran Sasso, per poi sbottare e rompersi qualche centinaio di metri più in alto. Noi eravamo esattamente lì, così presi in questa gigantesca lavatrice fummo messi per un interminabile secondo in candela, con l'anemometro che quasi segnò dati irriferribili, e poi sparati verso l'alto con il muso in su incollati ai sedili per l'accelerazione subita. Sbucammo come un F.104 nel sereno e tanta era la velocità che seppur livellando dolcemente beccammo un bel po' di negativo. Al sole ora ci sembrava di essere rinati, ma quelli che arrivavano dal posto di dietro erano tutt'altro che vagiti di un bebè, Fabrizio non era per niente contento di questo extra da luna-park, soprattutto era terrorizzato dai colpi che aveva sentito in piena turbolenza. Lo rassicurai che tutto era a posto e lo esortai a sincerarsene di persona cedendogli i comandi invitandolo a provare se tutto rispondeva, dato che secondo lui avevamo perso qualcosa dei piani di coda. Si tranquillizzò e decise di non saltare... e sì, si voleva proprio lanciare!

Scoprimmo subito la causa dei colpi. La batteria staccatasi era rimbalsata dentro la fusoliera come una palla, tutti gli strumenti elettrici erano off, radio compresa, solo lo strumento a capsula segnalava un + 2,5 costante in laminare, ma così laminare che cento lire messe di taglio sul cruscotto sarebbero restate in equilibrio. Mi resi conto che avevamo innescato un sistema ondulatorio che ci avrebbe potuto far fare un bel po' di quota. Qui venne il difficile perchè Fabrizio di volare ancora dopo quel popò di strizza non se la sentiva proprio. Figuriamoci quando gli chiesi di slacciarsi le cinture e paracadute, di girarsi, aprire lo sportello e sistemare la batteria. Chi conosce lo Janus sa di cosa parlo, la manovra già è difficile a terra, figuriamoci in volo. Provai a convincerlo ma era irremovibile, del resto avevo con me un pilota non un contorsionista del Circo Orfei. Proseguimmo verso Preturo con prua

sempre intorno ai 240° con buona velocità anemometrica indicata ma avanzando molto lentamente rispetto al terreno.

A metà strada l'altimetro sempre in salita segnava 3400 QFE. A quel punto giocai d'astuzia e poichè era lui che stava pilotando gli dissi "Certo Fabrizio che andare all'atterraggio con questa opportunità è uno schiaffo alla fortuna, potresti fare i 3000 metri di guadagno di quota... quando ricapita un'occasione simile?" Avevo centrato nel segno e nonostante iniziassi a fare un certo freschetto, lo sentii slacciarsi e poi girarsi per sistemare la batteria. Bè qualche spintarella sulla cloche mi arrivò ma è incredibile come riuscì nell'impresa, il vario elettrico riiniziò a funzionare in positivo, chiamammo Preturo per fare una prova radio e per segnalare la posizione, e continuammo ad avanzare salendo verso il traguardo dei 3000 m di puro guadagno.

Il giorno più corto dell'anno era appena passato quindi a quell'ora lassù la temperatura non era delle più confortevoli, ma nemmeno delle peggiori; le situazioni ondulatorie con vento da Sud sono più accettabili tanto che a 4900 QNH toccavamo solo -8°. Chiamammo via radio gli amici di Rieti che ci confermarono come la giornata fosse positiva anche da loro. Contenti con i piedi ormai intorpiditi andammo all'atterraggio sicuri di esserci assicurati il record stagionale nell'ambito del nostro Club, ma ci sbagliammo. Qualche settimana dopo Ferro Piludu ci tolse la palma con 4700 QFE ovvero 5400 m circa sul mare. Io per fortuna non ero in Italia!

FELIPEARCENCIEL DE VIGNA CLARA
Fabrizio Immamorati

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

VALBREMBO

Un anno di intensa attività

In occasione della cena sociale del 27 aprile scorso, Sergio Capoferri ha tenuto un'ampia relazione sull'attività svolta nello scorso 1989.

È stato un susseguirsi di nomi e di cifre che stanno a dimostrare la vitalità del Club, sia per il settore sportivo che per quello didattico. Ecco una sintesi.

Le ore volate sono state 6.358 con 10.249 movimenti. I piloti brevettati 19, in due sessioni ed il premio Pino Brugali per il miglior allievo è toccato a Matteo Gallizia. Il Campionato Italiano di Promozione ha visto ai primi tre posti tre nostri piloti, rispettivamente nell'ordine: Luciano Mayer, Marcello Longhi e Giovanni Spreafico, che sono passati in categoria nazionale.

Le prove per le insegne F.A.I. sono state le seguenti:

ARGENTO: 2 per la durata, 7 per la quota e 5 per la distanza; hanno completato l'insegna i piloti: Andrea Gandolfi, Francesco Bravi, Guido Gallia, Paolo Polarani e Claudio Cavolla.

ORO: 1 per la quota e 5 per la distanza; Marcello Longhi ha completato l'insegna;

DIAMANTI: 2 per la quota, 5 per la distanza prefissata, 1 per la distanza di 500 Km.



Il premio Gigi Rocca, per il volo più lungo dell'anno è stato assegnato alla coppia Mussio/Capoferri per il volo di 684 Km.

I nostri piloti sportivi sono stati presenti in quasi tutte le competizioni. Nel corso dell'anno Capoferri/Mussio con l'ASH25 hanno stabilito due nuovi primati nazionali:

— velocità in A&R di 300 Km alla media di 123,768 Km/h;

— velocità in triangolo di 100 Km alla media di 136 Km/h.

Massiccia la partecipazione dei nostri piloti al Campionato Italiano di Distanza, i nostri 19 piloti hanno rappresentato il gruppo più numeroso tra i vari enti partecipanti ed hanno percorso 16.235 Km in 42 voli, con una media di 386 Km per ogni volo.

Tutta questa attività didattica e sportiva è stata possibile grazie alla notevole collaborazione di tutti, ma in particolare di Giancarlo Brasca, direttore della scuola, di Gianni Massoni, Giancarlo Maestri, Sandro Marchesi, Vito Fallia, Martino Mello quali istruttori di volo, nonché dei trainer Cesare Asega, Guido Cugini, Vincenzo Pacchiana, Giancarlo Pelucchi, Pineto Gelmini, Giancarlo Brasca, Beppe Armani, Gianluigi Simaz, Renato Uberti, Gianni Spreafico, Carlo Foglieni, Guido Rizzi.

Ultima ma non ultima la nostra segretaria Signora Tiziana. Ovviamente non è mancato il ricordo degli amici scomparsi ed una sentita commozione è stata vinta con un applauso all'indirizzo di Angelo Zoli.



FOLIGNO

Se avessi avuto un clacson

Eppure avevo fatto pipì sull'erba; ero convinto che non fosse comodità, ma scaramanzia.

Le condizioni meteo erano ottime per un volo d'onda: vento da 030 a 13-18 nodi, aria limpida, un bel rotore sottovento al Subasio, che con il suo gobbone sovrasta la pianura fra Assisi e Foligno, e soprattutto tanta voglia di fare quota.

Già un'altra volta ero stato in onda (4200 m), damigello al seguito di Forestino che, senza pipì sull'erba ma con l'immane cache-col, nell'Aeroclub di Foligno è il trascinatore dei volovelisti pivelli. E per lui sono tutti pivelli.

Questa volta "per dimostrar l'ardire" e, perchè no, la classe, ero partito senza battistrada.

A terra, dove tutto è facile e la meteorologia è una scienza, mi avevano suggerito di affrontare "muso a muso" il rotore, cioè dritto dritto contro il Subasio. Con il trainer saremmo dovuti giungere sotto il rotore trovando la zona di forte discesa, poi una bella turbolenza e finalmente l'agognata salita.

Ma, mentre puntavamo contro il Subasio, ho visto il rotore tutto rigonfio, troppo rigonfio, e... mi sono sgonfiato io. Improvvisamente avevo perso "la voglia" di avvicinarmi al rotore e, non appena il variometro ha avuto un'impennata, non mi sono lasciato perdere l'occasione; ho sganciato convinto (in effetti sperando) di essere nell'onda di rimbalzo.

Risultati ottenuti: constatazione che non ero nell'onda di rimbalzo, ma in forte discendenza, perdita ultrarapida di quota da 1100 a 700 m col muso di I-CLAB dritto su Spello.

A questo punto dopo un tentativo di virata verso l'aeroporto, in verità fatto con poca convinzione e tanti tetti intorno, e dopo aver visto il variometro a -5, mi rassegnò "al mio primo fuori campo" e comunico, da bravo pivello: "sto cercando un campo di erba medica" (in caso di lividi la "medica" è meglio dei girasoli!).

Devo dire che sono stato abbastanza bravo, perchè ho individuato il miglior campo della zona: orientamento nord-sud, fondo di fieno tagliato, dimensioni circa 350x70 metri, strada adiacente, completa assenza di ostacoli, casa colonica su un lato e campo arato sull'altro. Comunico via radio con i gaudenti dell'aeroclub (che in realtà un po' di fifa l'hanno avuta) ed eseguo tutto come la buona norma prescrive: avvicinamento, sottovento, osservazione del campo, base, virata finale, apro i diruttori e... *c'è un trattore lì che attraversa il mio campo proprio a metà.*

Era quello che, ci avrei giurato, stava arando sul campo laterale.

Ometto le parolacce d'obbligo, che ho però rigorosamente recitato, ed ho espresso l'ultimo desiderio: un mega-clacson! Per fortuna, non lo avevo e l'aliante non fa rumore. I trattoristi, ignari di ciò che poteva piombar loro sulla testa, hanno proseguito con moto rettilineo uniforme ed io, come Figaro, ho fatto loro la "sfumatura alta". Se si fossero fermati, onde evitare il big-bang, sarei stato costretto ad un corto atterraggio con probabile rottura.

Dopo lo stupore, ad atterraggio effettuato, i trattoristi mi hanno prontamente "soccorsi" con pane, salame e dell'ottimo vino locale.

In meno di un'ora ero rientrato con I-CLAB (sano e forte) sul carrello e, da allora, all'aeroporto sono un "ex-pivello". Che sia stata la pipì?

ANTONIO GAGLIARDI LA GALA

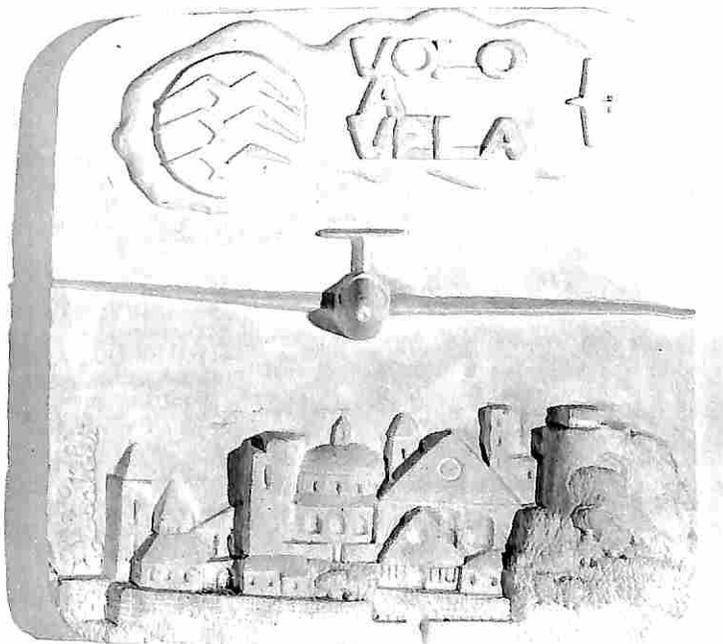
LA MEDAGLIA DEL VOLOVELISTA

Dopo una gestazione un po' tribolata, Elio Locatelli ha ultimato con felice esito il bassorilievo della medaglia del volovelista e ci ha inviato la foto che riproduciamo.

È una bella medaglia, che può essere anche un simpatico portachiavi, e sul retro è predisposta per l'incisione del nome del pilota e del suo gruppo sanguigno.

La medaglia del volovelista è delle dimensioni di 30x30 mm, coniata in argento 925/1000, pesa circa 20 gr, il portachiavi comporta altri 9/10 gr d'argento di pari titolo. Il costo, puramente indicativo, dovrebbe aggirarsi intorno alle 45.000 lire per la medaglia ed alle 60.000 lire per il portachiavi.

Per ottenere eventuali economie i club volovelistici interessati dovrebbero curare la raccolta degli ordini e prendere direttamente contatto con Elio Locatelli presso l'Aero Club Volovelistico Alpino di Valbrembo (BG).



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 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



23° CORSO DI VOLO A VELA DELL'A.M.I.

Caro Lorenzo,

ti scrivo queste poche righe che gradirei fossero indirizzate, attraverso i tuoi articoli "Lettere aperte ad un generale", alla scrivania giusta. Faccio riferimento all'articolo apparso su VOLO A VELA n. 196 a pag. 317, ed in particolare al "nutrito gruppo di giovani". Io ero uno dei diciotto partecipanti al corso di cultura aeronautica, tenutosi sull'aeroporto di Rieti, corso che mi ha portato al conseguimento del tanto sospirato brevetto di volo a vela.

Grazie all'interessamento dell'Aeronautica Militare, oggi ci sono diciotto neo-brevettati sparsi in tutta Italia. Bene, mi sento in dovere, a nome di tutto il 23° Corso di Volo a Vela dell'A.M.I., di indirizzare questa lettera di ringraziamento a coloro che hanno dato l'opportunità ad un gruppo di giovanissimi appassionati di vivere un'esperienza unica e indimenticabile, e di entrare a far parte di quello splendido mondo che è il volo a vela.

Un sentito e sincero grazie!

DAVIDE CAPPONI

Caro Davide,

grazie per la lettera e per lo stemma del vostro corso che, come vedi, pubblico per cogliere l'occasione per dirti che non mi piace. L'aliante che aggredisce l'aviogetto non ha senso, con un po' di buona volontà possono convivere tranquillamente. Non credo che l'insidia sia nell'aria, i suoi componenti ed i suoi fenomeni devono essere conosciuti e rispettati, dopodiché l'insidia è nella mente umana e il volo a vela, forse, aiuta a debellarla. Detto questo sono a rinnovarti i ringraziamenti perchè la tua lettera mi consente di dire agli amici del 23° Corso che le pagine di VOLO A VELA sono a loro disposizione, e come sempre in piena libertà d'opinione. Mi farebbe piacere sapere se hanno preso contatto con il nostro mondo, se pensano di inserirsi e se hanno incontrato difficoltà.

Vorrei anche prendere spunto dalla tua lettera per scrivere "ad un generale", ma ho promesso che non li avrei importunati ancora, anche se mi piacerebbe tanto vedere il volo a vela dell'A.M. installato a Rieti e per traineratori i famosi L.19 dismessi dall'ALE!

Sperando che almeno la tua lettera finisca sulla scrivania giusta, t'invio i più cordiali saluti da estendersi a tutto il 23°!

Ghereghez! (Ma sai cos'è?).

Ciao,

LORENZO SCAVINO

RIUNIONE FAI-IGC

Parigi, 22-24 marzo 1990

RELAZIONE

World Air Games 1991

Dopo lunga controversia tra FAI Council, Federazione francese di Volo a Vela (FFVV), con IGC critica (per l'interferenza col calendario dei campionati già da tempo fissati - Minden in particolare) ma in attesa di un accordo tra FFVV e FAI, si prende atto del compromesso raggiunto, per cui i giovani (cui hanno peraltro aderito tutte le altre specialità) avranno luogo nella regione di Tolosa nel settembre 1991, con partecipazione evidentemente condizionata dai Mondiali a ridosso. Il delegato francese evidenzia come luogo e periodo siano poco adatti per una competizione di volo a vela. Tuttavia, di fronte all'insistenza della FAI, accompagnata da una profusione di denaro messo a disposizione dalle amministrazioni locali, la FFVV ha ritenuto opportuno e conveniente accettare, assicurando la propria collaborazione.

Iniziativa finanziaria FAI

IGC prende atto con un certo malumore e scetticismo delle iniziative allo studio per incrementare gli introiti dell'amministrazione centrale FAI attraverso una tassazione delle iscrizioni ai campionati e dell'omologazione del materiale (nel caso del volo a vela: alianti, strumenti ecc.) ammesso a partecipare ai campionati, e dei primati. Una riunione dei Presidenti delle Commissioni FAI, convocata a Francoforte per il prossimo giugno, presieduta da Ryder (Presidente IGC), cercherà di formulare proposte comuni. IGC non è contraria a tassare i primati, ma lo è per il resto.

Berlino 1991

La General Conference della FAI vi avrà luogo nel 1991 (ottobre). Vi sarà fatta una commemorazione del centenario del primo volo librato di Otto Lilenthal. Si è deciso di indire una competizione commemorativa, premiando i migliori voli effettuati nei diversi Paesi in un periodo prefissato. Tipo di voli e periodo saranno precisati ufficialmente.

Codice Sportivo

Preso atto della nuova edizione della "General Section" e della "Section 3" (volo a vela), viene discusso in apposito gruppo di lavoro e infine approvata in seduta plenaria la nuova edizione degli "allegati" (libretto giallo contenente le norme supplementari per i Campionati Mondiali e Continentali). Viene altresì avviata la revisione della Section 3 che, pur essendo appena apparsa rinnovata, riflette in realtà la situazione di alcuni anni fa e abbisogna di emendamenti.

Documentazione dei voli d'insegna e di primato

Sulla base del lavoro svolto da Andreas Deutsch (CH) negli ambiti OSTIV e IGC, viene deciso che, nel periodo 24 marzo 1990 / 31 dicembre 1991, in attesa di ulteriori progressi, sia ammesso, alle condizioni di cui al foglio A qui allegato, l'uso dei barografi elettronici per i voli d'insegna di distanza fino a 500 km e di guadagno di quota fino a 5000 metri, che l'Aero Club nazionale è tenuto a verificare. Inoltre, gli AeC nazionali sono invitati a far pervenire entro il mese di agosto 1990 al Sig. Andreas Deutsch (Inselgasse 1, CH-3003 Bern): (1) osservazioni eventuali sulla bozza di specifiche dei barografi (di cui all'allegato B); (2) una lista dei barografi *attualmente* usati ed accettati per i voli d'insegna e di primato nel proprio ambito nazionale.

Motoalianti

Molte questioni richiedono approfondimento e regolamentazione, soprattutto in relazione ai "self-sustainers" (i "turbo") che sembrano avere crescente successo. Data la persistente vacanza del posto di coordinatore della Sottocommissione motoalianti, viene proposto ed accettato che i problemi in questione siano dibattuti in occasione dei prossimi Mondiali Motoalianti (Issoudun, Francia, 30 giugno / 13 luglio 1990) con l'obiettivo di far emergere proposte da sottoporre alla prossima riunione IGC. Una riunione aperta a tutti gli interessati è indetta per il 7 e 8 luglio 1990 a Issoudun.

Mondiali 3-FAI 1991

(Minden, Nevada, USA, 26 giugno / 14 luglio 1991)

Il regolamento presenta ancora norme insoddisfacenti riguardo ai temi POST (Pilot's Option Speed Task) ed al relativo punteggio. Con 23 voti a favore su 28 viene deciso di rivedere il regolamento dopo i pre-Mondiali (Ameriglide 1990).

Mondiali motoalianti 1990

(Issoudun, Francia, 30 giugno / 13 luglio 1990)

Regolamento non ancora disponibile. Bussole tipo Bohli non saranno ammesse. Numero massimo di partecipanti per nazione elevato da 6 a 8. Termine per l'iscrizione: 15 maggio 1990. Iscrizioni finora pervenute da USA, D, GB, SF, I, B, CH, A, DK, NL, F: 15 in classe 1 e 13 nelle classi 2 e 4.

Mondiali motoalianti 1992

Se si potrà chiamare campionato mondiale o si dovrà tornare ai campionati europei, si vedrà dopo Issoudun 1990. L'offerta AeCI è l'unica presentata: viene accettata con 25 voti a favore su 28. Periodo proposto: luglio 1992.

Europei 3-FAI 1992

Tra le tre offerte di URSS, Bulgaria e Ungheria viene preferita l'Ungheria (maggioranza assoluta nella votazione segreta), 10-30 luglio 1992 a Szeged (160 km a S-SE di Budapest, vicino al confine con la Jugoslavia).

Europei Club 1991

(Landau, RFG, 13-26 luglio 1991 = nuova data)

Il numero dei piloti per nazione portato da 6 a 8. Max 50 concorrenti. Quota iscrizione: 600 DM, aerotrains: 40 DM.

Europei Femminili 1991

Tra Gran Bretagna e Finlandia è stata preferita la Gran Bretagna. 29 luglio / 18 agosto 1991, aeroporto di Husbands Bosworth 20 km a Sud di Leicester. Quota iscrizione: 300 sterline, aerotrains: 15 sterline.

Europei Junior 1991

Elevati al rango di Campionati a partire da questa edizione. Tra le offerte AeCI e Svezia, è stata preferita la Svezia (maggioranza assoluta nella votazione segreta). Con votazione è stato anche deciso che le due classi ammesse saranno Standard e Club. Piloti junior = nati dal 1966 in poi.

Altre competizioni

Notizie ordinarie su campionati già decisi: Europei 3-FAI a Leszno (Polonia) 20 maggio / 10 giugno 1990; Europei Club ad Arnborg (Danimarca) 2 maggio / 19 maggio 1990; Mondiali 3-FAI a Borlänge (Svezia) nel 1993.

World Class

Il "Management Group", designato lo scorso anno, ha riferito sul progresso dell'iniziativa, lanciata dalla FAI nel novembre 1989. Entro il termine fissato (invio non oltre il 28 febbraio 1990) sono pervenute 82 dichiarazioni di intenzione di partecipare al concorso, così ripartite per Paese: Argentina 2, Australia 1, Austria 2, Brasile 2, Canada 9, Cina 1, CSR 1, Danimarca 1, Egitto 2, Finlandia 1, Francia 6, Germania Fed. 10, Giappone 1, Italia 3, Jugoslavia 2, Papua Nuova Guinea 1, Polonia 5, Spagna 1, Svezia 1, Svizzera 1, Sud Africa 3, Gran Bretagna 3, Ungheria 4, USA 17, URSS 2. Fra esse diverse provengono da note ditte costruttrici: Schleicher e Glaser-Dirks (D); LET (CS); PZL (PL); Centrair (F), Celair (SA); AB Radab (S).

Su proposta del Management Group è stata così designata la Giuria (Judging Panel 1) che dovrà, nel periodo 17 settembre 1990 / 28 febbraio 1991, selezionare tra i progetti presentati (entro l'agosto 1990), quelli da realizzare come prototipi (fase 2 del concorso): L. Briigliadori (I), Jean Cayla (F); Heiko Friess (D); Petr Kousal (CS), Oran Nicks (USA).

I prototipi realizzati saranno poi confrontati in volo verso la fine del 1992 per la selezione del monotipo. Il Management Group è stato confermato nel suo ruolo per tutta la durata del concorso.

OSTIV

Relazione sull'attività degli ultimi mesi e in particolare sulle recenti riunioni del Training & Safety Panel e del Sailplane Development Panel (Stoccarda 15-20 marzo 1990) con progressi notevoli nel campo della sicurezza degli aerotrains (il salutare provvedimento di portare la lunghezza del cavo di traino a 60 metri è stato adottato nei principali Paesi - un solo "set up" negli ultimi due anni), della "crashworthiness" (deformabilità plastica delle strutture a protezione del pilota) e sui sistemi di sgancio della capottina in emergenza.

Medaglia Lilienthal

Non assegnata.

Medaglia Pelagia Majewska

Ann Welch, all'unanimità.

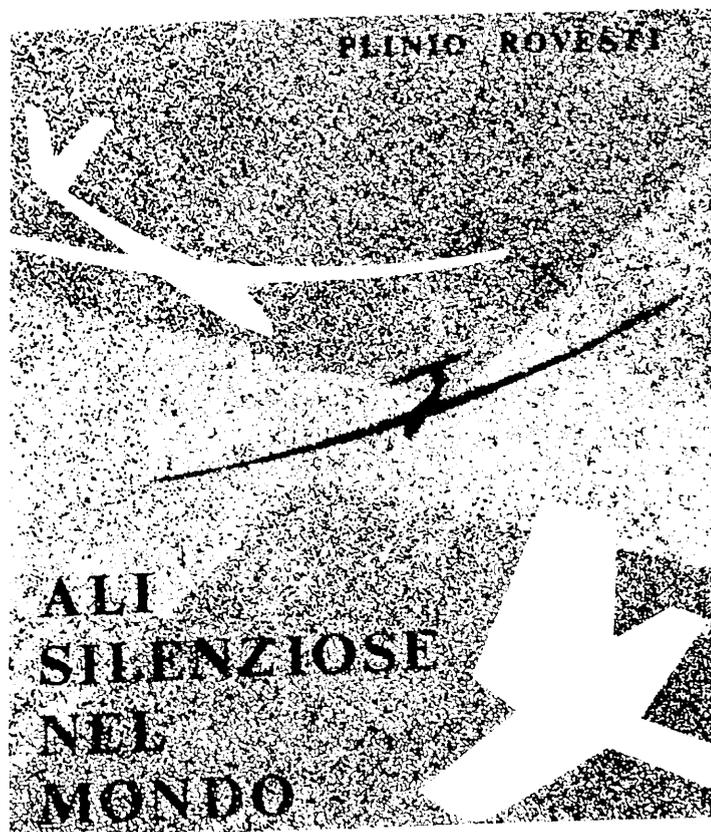
Elezioni

Presidente: Ryder. 1° Vice Presidente: Johannessen. Vice Presidenti: de Orleans-Borbon, Makula, Morelli, Roake, Smith. Segretario: Weinholtz.

Prossima riunione

Queenstown (NZ), 14-16 marzo 1991.

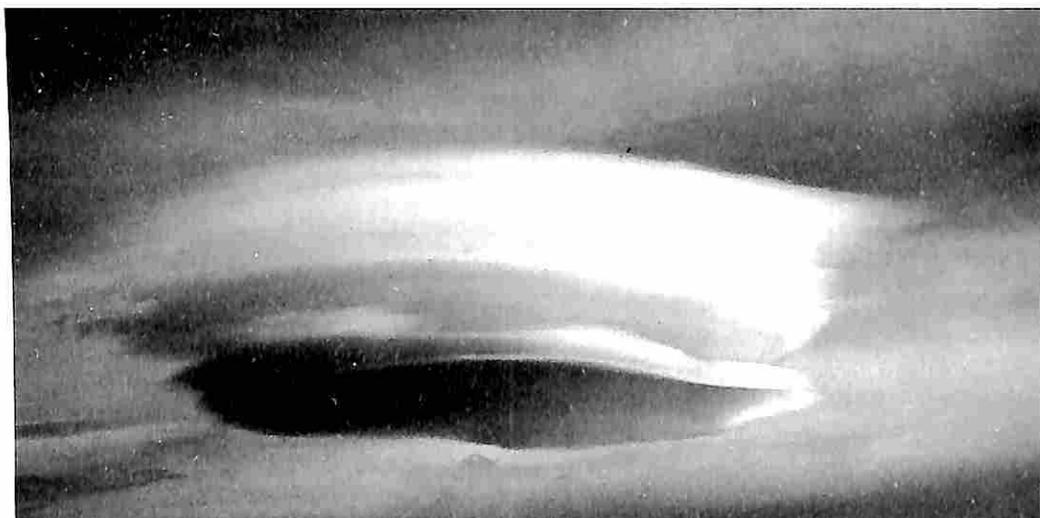
PIERO MORELLI - delegato AeCI



RICHIEDETELO ALLA RIVISTA

INTERESSANTI FORMAZIONI NUVOLOSE

di PLINIO ROVESTI



Nubi d'onda

Una bella formazione di nubi lenticolari duplicate generate nella valle del Mugello (Appennino Tosco-Emiliano) da un movimento ondulatorio quasi sicuramente prodotto da venti da sud sud-ovest di notevole intensità (fig. 1).

La fotografia è stata scattata da Carlo Bartolini dell'Associazione

Volo a Vela di Borgo San Lorenzo (Firenze), ed inviata alla nostra direzione da Andrea Taverna il 30 ottobre 1989. Dalle esperienze effettuate a tutt'oggi dai volovelisti della suddetta Associazione, sembra che il punto più interessante per veleggiare in onda sia ubicato nella zona del passo del Giogo (882 m QNH). I movimenti

ondulatori si riscontrano anche sul lago di Suviana; qui però le onde sono molto più deboli. A volte anche modesti venti da nord-est danno luogo a fenomeni ondulatori la cui potenza tuttavia non permette agli alianti di superare i 4000 metri.

(Da questa foto è stata ricavata la copertina del n. 198 - N.d.R.).

Mammatus Cumulus

Queste due interessanti fotografie sono state scattate a Recoaro il 12 agosto 1988 da Franco Gonella, il quale le ha inviate al nostro direttore perchè le pubblichi indicando il nome di queste strane formazioni nuvolose.

Si tratta di "Mammatus Cumulus", nubi particolari formate da grosse sacche rotondeggianti che appaiono normalmente nel tardo pomeriggio, coprendo parte del cielo. I raggi del sole colpendole si rifrangono, dando luogo a una splendida gamma di colori (fig. 2).

I mammatus cumulus non perdurano più di 10-15 minuti; dopo di che l'involucro delle sacche si riduce assumendo forme appiattite che danno luogo a



Foto 2

Mammatus Cumulus ripresi a Recoaro da Franco Gonella durante la fase di formazione, ai margini di un forte temporale.

scrosci di pioggia. La forma gibbosa di queste formazioni nuvolose fa pensare che esse siano racchiuse entro membrane elastiche, che per il peso sopportato si allungano, trattenute durante il successivo sviluppo da forti movimenti ascendenti. I mammatus cumulus appaiono normalmente durante la formazione di temporali e pertanto essi segnalano sempre una zona molto turbolenta alla quota della loro formazione. Borgerson pensa che i mammatus siano formati da gocce d'acqua frammiste a cristalli di ghiaccio, e tale coesistenza darebbe luogo agli acquazzoni che seguono il dissolvimento di tali formazioni nuvolose (fig. 3).



Foto 3
Fase di appiattimento dei "Mammatus" ed inizio degli scrosci di pioggia.

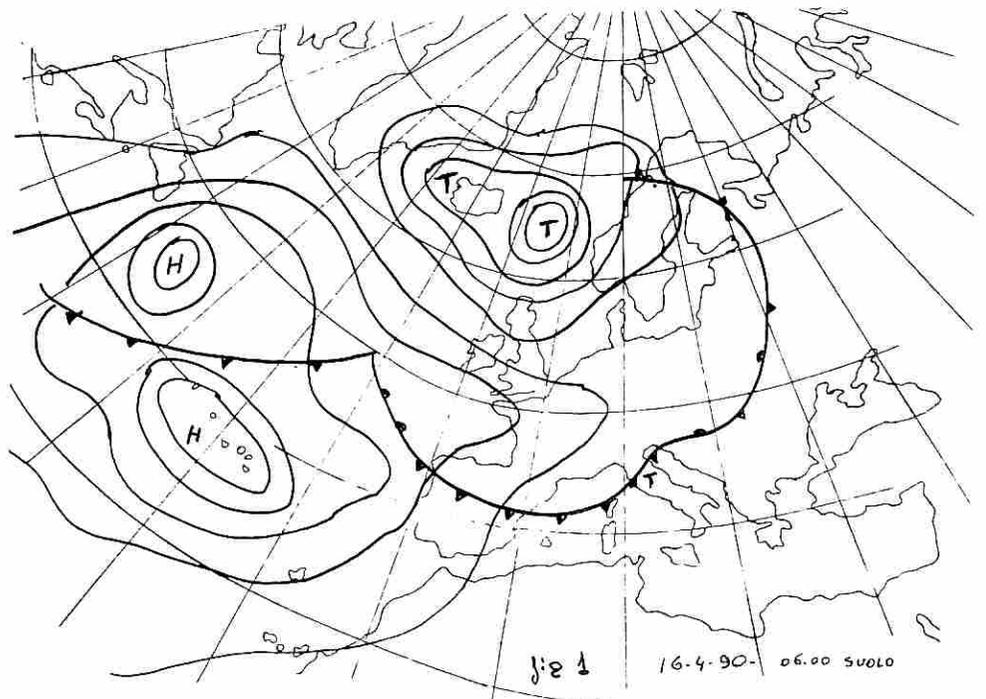
* * *

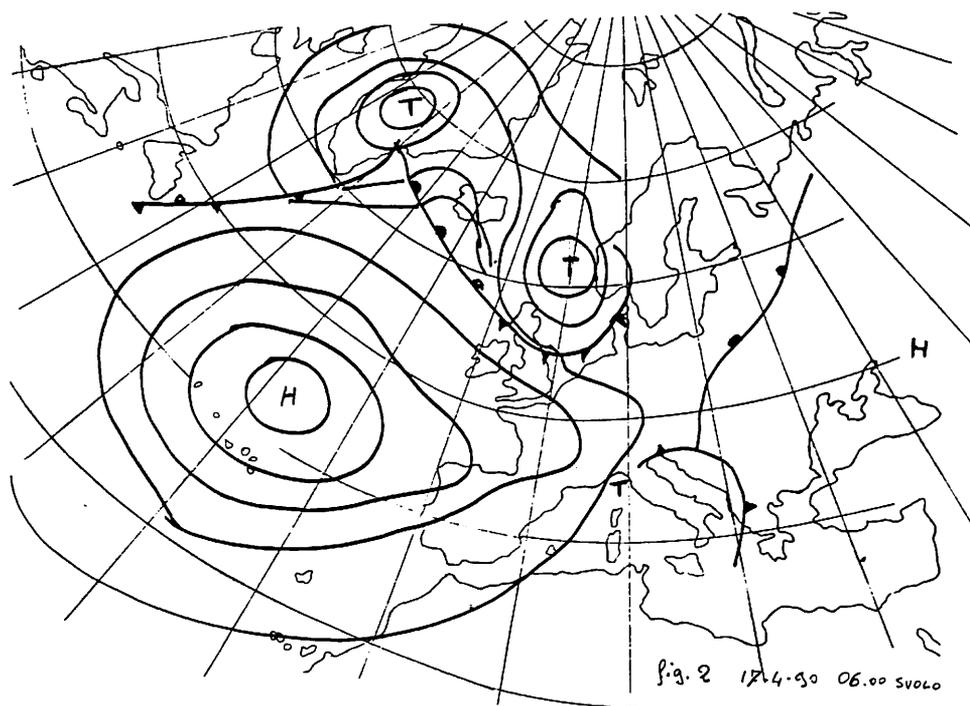
IL "METEO" DEI CAMPIONATI

di Emilio Gonalba

Inutile dire che meteorologicamente parlando, il periodo scelto per i campionati classi Standard e 15 metri, non è stato dei più fortunati. Di questo ne sono convinti partecipanti ed organizzatori.

Nel primo giorno di gara ci sono state le condizioni meteorologiche migliori, che hanno fatto erroneamente sperare anche per le giornate successive. Infatti i temi proposti per le due classi in gara Calcinatè-Courgnè-Lecco-Calcinatè di 298 chilometri e





attraverso la Francia sino a ridosso delle Alpi convogliando da nord-ovest aria fredda in quota come appare dalle cartine di analisi al suolo ed a 500 hPa in fig. 2 e 3.

Quando capita questa situazione e non si registrano nella nostra zona significative variazioni di pressione, si verifica una sensibile differenza di pressione fra la zona a nord delle Alpi e quella a sud.

La massa d'aria fredda in movimento, entra nel bacino del Mediterraneo infiltrandosi fra gli ostacoli che si oppongono al suo cammino formati dalle Alpi e dai Pirenei. Solitamente a seguito di questa infiltrazione si determina un'occlusione con formazione di un'area ciclonica imperniata sul Mar Ligure.

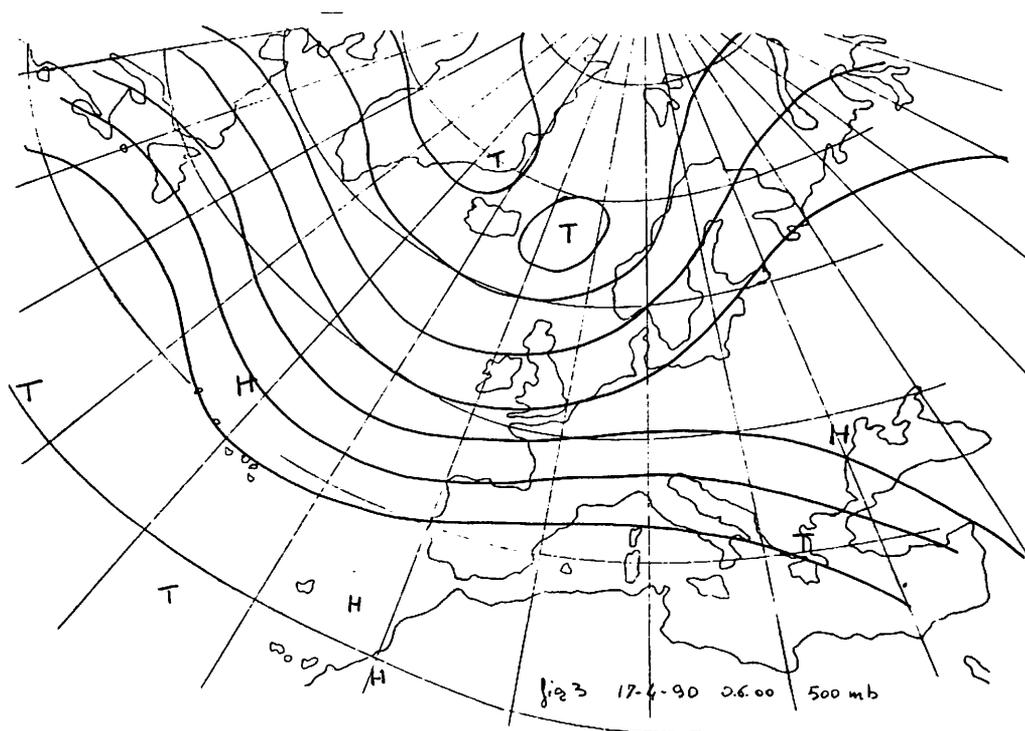
Questa situazione determina cielo coperto e pioggia in quanto dal Mediterraneo giunge aria umida che viene a contatto con l'aria fredda proveniente da nord.

Calcinatè-Susa-Como-Calcinatè di 355 chilometri non hanno posto molte difficoltà ai concorrenti in quanto solo 3 fuori-campo hanno confermato la validità dei temi scelti.

La situazione meteorologica alle 06.00 del giorno 16 lunedì, si presentava come in fig. 1 con un fronte freddo che appena passate le Alpi si allontanava lungo la penisola in direzione dei Balcani.

Purtroppo le cartine ricevute durante la giornata non promettevano niente di buono. Infatti la giornata di martedì 17 (*sic!*) si presenta con cielo parzialmente coperto che pregiudica il riscaldamento del suolo. Non si raggiungeranno a malapena che i 16 gradi.

Prevedendo ulteriori peggioramenti la Direzione di Gara decide per un modesto tema comune a tutte le categorie: andata-ritorno Calcinatè-Courgnè-Calcinatè di 203 chilometri. A conferma delle cattive condizioni previste completano il percorso solo otto concorrenti su venti della 15 metri e tre su sedici della standard. Mercoledì 18 un anticiclone centrato sulle Azzorre si spinge con un cuneo



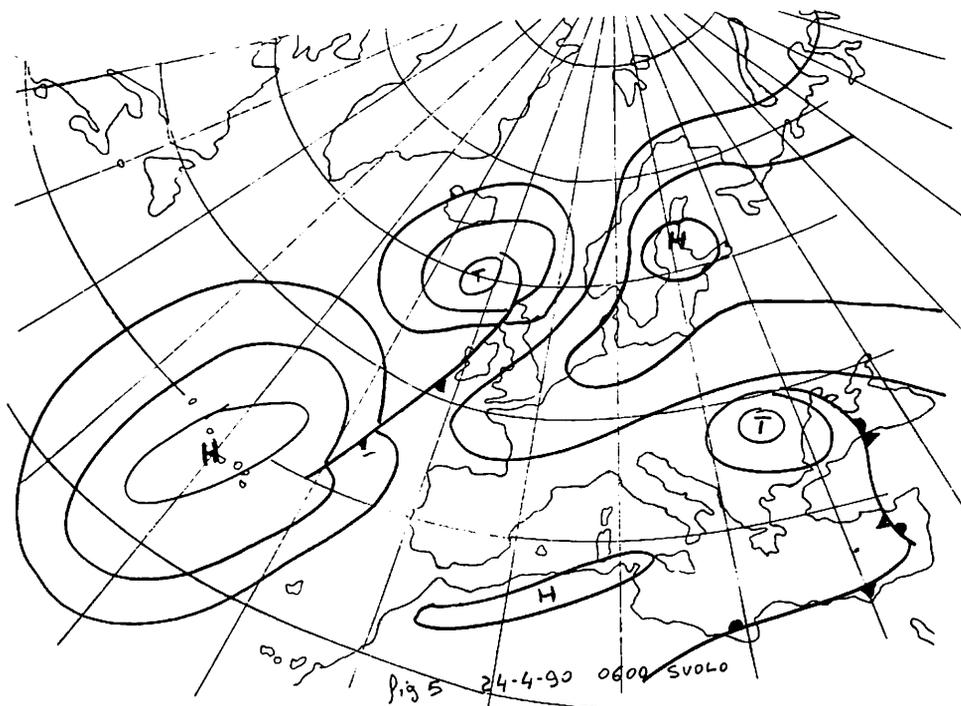
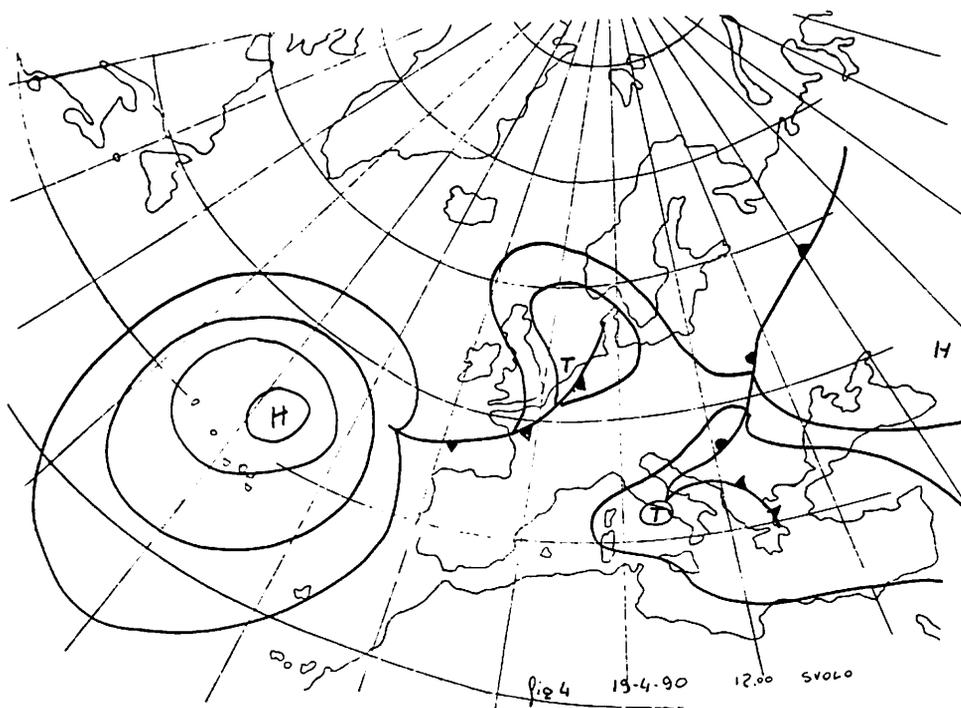
Il giorno 19 — cartina fig. 4 — la situazione non migliora di molto, mentre la depressione si sposta lentamente verso sud. Il tema di gara di 269 chilometri viene completato da un solo concorrente. Le cartine ricevute durante la giornata fanno prevedere una nuova minaccia che si delinea con una ulteriore massa di aria fredda in arrivo a ridosso delle Alpi. Questa situazione determina un'area ciclonica sul Golfo di Genova che permane in luogo per alcuni giorni costringendo gli Organizzatori a sospendere le prove di gara.

La situazione si sblocca solo lunedì 24 — cartina fig. 5 — quando l'anticiclone situato sulla Penisola Scandinava si spinge in direzione di quello atlantico attenuando l'afflusso di aria fredda. Contemporaneamente si forma una zona di bassa pressione sull'Europa Orientale che aiuta a smuovere il tutto.

Non si è però trattato di un miglioramento di condizioni meteo in senso volovelistico, è stato solo un miglioramento che ha consentito il proseguimento della gara con temi simili ai precedenti e completati da pochi concorrenti.

Come ripeto, purtroppo il Campionato si è svolto in un periodo di condizioni meteorologiche poco favorevoli, che hanno messo a dura prova i concorrenti.

Di mia personale modesta soddisfazione rimane il fatto che il Servizio Meteo ha ottenuto un discreto collaudo. Positivo? Dobbiamo ancora imparare le paroline magiche che, pronunciate nella dovuta forma, provocano le "condizioni fumanti"! Chi è tanto buono da suggerircelo?



ATTENZIONE: tutti i campi di volo che dispongono di telefax e tutti coloro che, disponendo del fax, hanno la possibilità di far pervenire al loro Aeroclub, o centro d'attività, eventuali comunicazioni inviate dalla nostra rivista, sono invitati a comunicare il loro numero alla redazione di Como, Via Partigiani 30, fax 031/303209, telefono 031/266636. È un servizio che VOLO A VELA intende diffondere e che potrà permettere, nel prossimo futuro, anche lo scambio di informazioni meteo.

OSTIV

PROBABILITÀ DI COLLISIONE IN VOLO NELLE COMPETIZIONI

a cura di DEMETRIO MALARA

Contrariamente al solito, non pubblichiamo in questa pagina un articolo od una relazione proveniente dalle fonti consuete, ossia Technical Soaring o i resoconti dei congressi OSTIV; riportiamo invece un articolo di Peter Newgard, pubblicato da "New Zealand Gliding Kiwi" nel dicembre 1988 (vol. 18, n. 10), che tratta del rischio di collisione in volo durante competizioni di volo a vela. L'importanza e l'attualità dell'argomento ci sembra valgano una piccola deviazione dalla norma.

L'analisi di Newgard si basa su di un lavoro svolto dal noto Nicholas Goodhart nel 1963, in cui si stimava la probabilità di collisione tra alianti ed aerei di linea nello spazio aereo della Gran Bretagna. Il modello proposto allora da Goodhart è stato quindi rielaborato ed applicato al caso di un campionato nazionale USA.

Il testo originale è qui riprodotto quasi interamente, salvo alcuni dettagli analitici ed alcune formule (con sollievo dei "formulofobi", spero); le conclusioni, invece, sono trascritte per intero, dato il loro interesse.

● ANALISI DEI RISCHI

La tecnica impiegata per determinare il rischio di collisione in gara si basa sulla teoria delle probabilità: il primo dato è la concentrazione di alianti nel medesimo volume di spazio aereo.

Entro questo volume si calcola dapprima la probabilità di collisioni "casuali", supponendo che tutti i piloti volino bendati e che quindi nessuno manovri per evitare un altro aliante. Questo calcolo ci dice, in sostanza, qual'è la probabilità che sia richiesto un intervento del pilota e, di conseguenza, qual'è la probabilità (non necessariamente uguale alla prima) che si verifichi un errore umano.

Il numero di potenziali collisioni casuali dipende da:

- 1) il volume di spazio aereo occupato, (V)
- 2) la sezione maestra di collisione dei concorrenti, (A)
- 3) la velocità dei concorrenti, (S)
- 4) il tempo di permanenza nel medesimo spazio aereo, (T)
- 5) il numero di concorrenti nello spazio aereo, (N).

Una volta identificati questi parametri, la scelta dei valori che descrivano la situazione che ci interessa, ossia un campionato nazionale USA, richiede una breve discussione.

- 1) Il volume di spazio aereo occupato prima dell'apertura del traguardo dipende essenzialmente dalle caratteristiche della massa d'aria in zona di gara; sono possibili due casi:

- a) se l'attività termica è abbondante i concorrenti si distribuiranno in un volume ampio; in questo caso supponiamo che si distribuiscano in un cilindro di raggio pari a 8 chilometri ed alto 1200 metri (base a 300 metri sopra il traguardo);

- b) se l'attività termica è scarsa, i concorrenti saranno naturalmente concentrati in uno spazio limitato; facciamo l'ipotesi che si trovino tutti in tre termiche, ciascuna di 300 metri di diametro ed estesa dalla quota di sgancio fino a 1800 metri. Il volume interessato è *900 volte più piccolo* che nel caso precedente! La densità di traffico, ovviamente, aumenta nella stessa ragione.

- 2) La sezione maestra di collisione è difficile da definire analiticamente: abbiamo ipotizzato che in ciascuna potenziale collisione uno degli alianti sia in volo livellato e che l'altro si trovi in virata con inclinazione di 30 gradi. In questo modo la sezione maestra di collisione per alianti delle classi Standard o 15 metri è di $a 112 \text{ m}^2$.

- 3) Prima dell'apertura del traguardo alcuni alianti si trovano in termica ed altri si spostano da una termica all'altra; in questo caso assumiamo che la velocità media sia pari a 100 Km/h.

- 4/5) Il tempo di permanenza ed il numero di concorrenti nello spazio aereo sono parametri strettamente

correlati fra loro, nella situazione che stiamo studiando. Durante l'intervallo di tempo che precede l'apertura del traguardo gli aianti entrano ed escono dallo spazio considerato secondo una legge relativamente ben definibile; i traini hanno una frequenza determinata dal numero e dalle prestazioni dei velivoli trainatori e che è generalmente pari ad uno al minuto.

Secondo le regole attualmente in vigore in USA il traguardo viene aperto non prima che siano passati 15 minuti dall'ultimo decollo ed a quel momento i concorrenti tendono a partire abbastanza rapidamente, ad un rateo tipico di 4 al minuto. Ne deriva che, per una flotta di 60 aianti, la popolazione dello spazio aereo considerato può essere abbastanza ben descritta dal profilo di Fig. 1.

Utilizzando i parametri così definiti e la teoria cinetica dei gas per determinare il numero delle collisioni casuali, si ottiene (N.d.R.: mi spiace, non posso trattenermi!) la seguente equazione per la probabilità di collisione in una giornata di gara:

$$P_0 = [(S) \int (n^2) dt] / [2^2 (V)]$$

● EFFETTO DELL'ATTIVITÀ TERMICA

Facendo riferimento al profilo di Fig. 1, possiamo utilizzare l'equazione appena scritta nei due casi di attività termica abbondante e scarsa ed otteniamo

$$P_0 = 0.087 \quad \text{per termiche abbondanti}$$

$$P_0 = 81.2 \quad \text{per termiche scarse.}$$

Questo significa, in altre parole, che in un solo giorno di gara con termiche scarse c'è la stessa probabilità di collisioni casuali che in 933 giorni di termiche abbondanti!

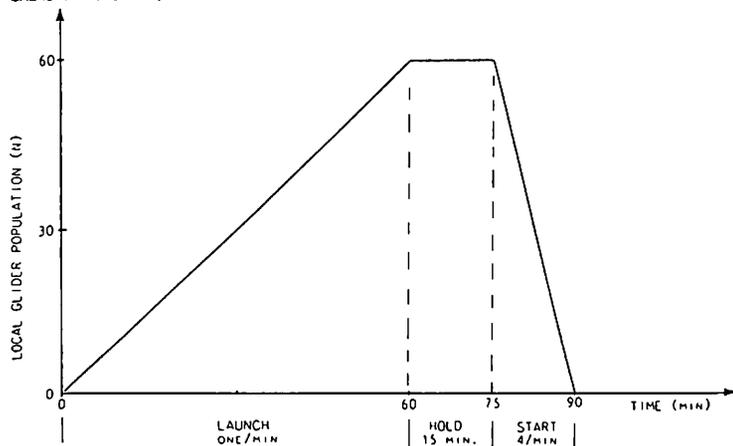


Fig. 1
POPOLAZIONE LOCALE DI ALIANTI, zona di gara definita, fase precedente l'apertura del traguardo.

Alla luce di questo risultato, varrebbe la pena di considerare alcune possibilità, quali non effettuare gare in condizioni marginali, imporre la partenza allo sgancio, prescrivere un tema di distanza anziché di velocità.

● VINCOLI ALLA PARTENZA

Si può usare ancora la medesima equazione per valutare l'effetto di una delle misure citate, o di altre come la regola dei 30 minuti, in uso in alcune competizioni della parte occidentale degli Stati Uniti. Questa regola permette la partenza entro 30 minuti dallo sgancio; una partenza ritardata comporta dei punti di penalità, che possono essere annullati solo atterrando e decollando nuovamente.

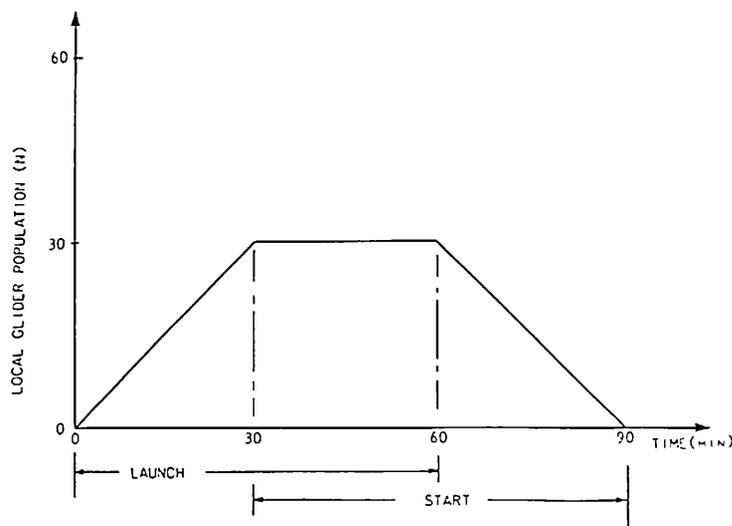


Fig. 2
POPOLAZIONE LOCALE DI ALIANTI, partenza obbligatoria entro trenta minuti, fase precedente l'apertura del traguardo.

In questo modo, la popolazione locale descritta in Fig. 1 si trasformerebbe in quella di Fig. 2. Risulta evidente che dopo i primi decolli la popolazione rimane costante via via che i concorrenti sono costretti a partire. Applicando nuovamente la nostra equazione, nel caso di termiche abbondanti, si ottiene

$$P_0 = 0.0273$$

La partenza allo sgancio ridurrebbe ulteriormente la probabilità di collisione, seppure di poco.

● DURATA DELLA COMPETIZIONE

Fino ad ora è stato considerato il caso di una gara che duri un solo giorno. Per un intero campionato è sufficiente moltiplicare per 9 il valore di probabilità relativo ad un giorno di gara, ottenendo (termiche abbondanti, regole standard).

$$P_0 = 0.783$$

Questo significa che in una competizione di 9 giorni, con buone condizioni e 60 concorrenti, sarebbe ragionevole aspettarsi una collisione casuale. Si intende che, dato che i piloti non volano bendati e che generalmente prendono tutte le precauzioni necessarie per evitare le collisioni, il rischio reale sia di ordini di grandezza inferiore.

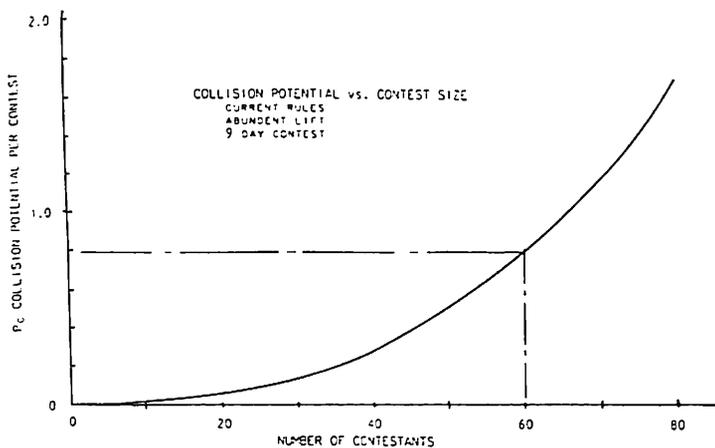


Fig. 3
RISCHIO DI COLLISIONE/NUMERO CONCORRENTI.
Regole attuali, condizioni forti, nove giorni di gare.

● NUMERO DEI CONCORRENTI

Il numero dei concorrenti N è presente nella nostra equazione come termine al quadrato; è facile comprendere come questo elemento possa diventare critico. Se si esprime la probabilità di collisione come funzione del numero dei concorrenti, con le ipotesi già fatte, si ottiene la distribuzione di Fig. 3, che ci dice, ad esempio, che aumentando il numero di concorrenti da 60 a 70 la probabilità di collisioni casuali aumenta del 50%.

● CONCLUSIONI

Con questo articolo si intende dimostrare l'utilità del concetto di probabilità di collisioni casuali nell'analisi di varie situazioni possibili nelle odierne competizioni di volo a vela.

Un primo importante risultato consiste nell'aver determinato che la presenza di termiche abbondanti produce una maggior dispersione dei concorrenti prima della partenza, circostanza che, unita a una ragionevole qualità del pilotaggio, permette di ridurre le probabilità di collisione ad una per diversi anni di gare. Seppure questa probabilità sia molto maggiore di quella calcolata da Goodhart per le collisioni tra aianti ed aerei di linea (1 ogni diverse centinaia di anni) la si può ritenere in linea con i rischi connessi ad altri sport simili. Il numero di concorrenti ha un effetto notevole sul grado di rischio; a paragone con i campionati nazionali, le competizioni regionali USA con 20 o 30 partecipanti presentano rischi insignificanti, ammesso che le termiche siano abbondanti e ben distribuite. Se il numero di concorrenti aumenta, tuttavia, i rischi aumentano con legge quadratica, tanto che passando da 50 a 60 partecipanti le probabilità di collisione sono incrementate del 50%.

Le condizioni convettive hanno di gran lunga la maggior influenza sui rischi di collisione nella fase che precede l'apertura del traguardo: condizioni marginali, che costringano i concorrenti a raggrupparsi in poche termiche, possono aumentare la probabilità di collisioni

di due o tre ordini di grandezza. In altre parole, una giornata di volo in condizioni povere può portare la probabilità di collisione da una in diversi anni a più di una per competizione. Se si continua a volare in condizioni marginali in competizioni importanti, con le attuali regole, ci si può aspettare una o più collisioni all'anno.

Lo studio contenuto in questo articolo si limita al calcolo della probabilità di collisione nella sola fase, peraltro relativamente ben organizzata che precede l'apertura del traguardo. Non dovremmo però dimenticare che ci sono altre fasi di gara che favoriscono l'affollamento; queste sono in generale meno prevedibili e più difficili da analizzare, ma non per questo meno importanti. L'attuale pratica del volo in roccolo contribuisce ad aumentare tremendamente le velocità medie nei voli di distanza, ma tende pure a mantenere tutti gli aianti raggruppati durante l'intero volo.

Anche i piloni costituiscono zone di maggiore densità di traffico; i cumuli solitari lungo il percorso, poi, attraggono gli aianti come calamite ed i concorrenti tendono a sfruttarne le termiche fin quasi ad entrarvi, col risultato che si riduce la possibilità di vedere ed essere visti e la probabilità reale di collisione tende a coincidere con quella casuale. Le possibilità di sopravvivenza possono davvero essere molto ridotte in una situazione del genere.

È importante imparare a riconoscere queste situazioni, dato che conoscere il rischio è essenziale per ridurlo al minimo.

Sia pure raramente, si può verificare grandemente il livello di rischio: durante i campionati nazionali della classe 15 metri ad Ephrata, Washington, nel 1984 si combinarono un gran numero di concorrenti (70), condizioni marginali, basse quote e temi di gara "aggressivi". Come risultato si ebbero 3 collisioni in volo, 3 aianti gravemente danneggiati ed una vittima: apparve chiaro ai partecipanti che i rischi erano drammaticamente aumentati.

È fondamentale che i concorrenti, i legislatori e specialmente i "task setter" si rendano conto dell'importanza della gestione dei rischi; il numero degli iscritti ad una gara dovrebbe essere tenuto sotto controllo ed i concorrenti dovrebbero imparare a riconoscere le situazioni foriere di rischio. Soprattutto, le attuali regole di partenza non dovrebbero essere usate quando le condizioni sono povere; in questo caso si dovrebbero considerare alternative quali partenza allo sgancio, partenza entro un tempo determinato, temi di distanza, se non addirittura la rinuncia al giorno di gara. I piloti in competizione devono considerare le termiche come proprietà comune. Se in un qualsiasi momento la densità di traffico aumentasse al punto di costringere ad effettuare manovre per evitare collisioni, ciò significherebbe che il rischio è diventato inaccettabile.

LA LETTERA DI ALCIDE SANTILLI CHE CI RICORDA CICERONE!



Caro Renzo, spero che il buon umore dovuto alla bella stagione, salvi da un giudizio severo i corrispondenti che... non corrispondono. Quest'anno è fuggito più veloce di un DG 600 in piena corsa; aspettando qualche evento degno di essere presentato agli amici volovelisti italiani mi sono ritrovato alla fine dell'anno senza essermene accorto. Un racconto di qualunque genere, richiede qualche tema notevole. Non c'è stato niente di straordinario in questo lato dell'Oceano ma... possiamo raccontare qualcosa di ordinario. Vediamo.

Le aspettative di molti, furono smorzate senza cerimonia nelle prove di Wiener Neustadt. Come in tante gare competitive, quando un gruppo si ritrova a soffrire per capovolgimenti inaspettati è giusto che seguano delle indagini alla ricerca del "perché". Soprattutto in una organizzazione nazionale resa responsabile della scelta dei concorrenti, le scelte non seguono automaticamente le scoperte. Non è una critica a questo riguardo, non per soffocare la voce ed i sentimenti dei nostri soci, ma è giusta l'osservazione che la scelta dei concorrenti è stata fatta giudiziosamente considerando l'abilità mostrata in preparazione dai vari campioni. Resta comunque il fatto che, soprattutto nel volo a vela, la prova di eccellenza viene meglio nel proprio regno. Spolverare la neve dai rami gelidi sulle Alpi alla ricerca di una ascendenza richiede un "savoir-faire" molto differente dall'estrarre il massimo dall'aria sottile di altopiani invasi da sabbia scottante. Ma i

mondiali cambiano territorio e clima ogni volta, continuiamo quindi con buone speranze e facendo pratica per l'avvenire.

Negli Stati Uniti, i problemi di gare e di non gare, continuano ad occupare l'anno intero. A metà febbraio del '90 la Convenzione Nazionale della SSA si adunerà ad Indianapolis (Indiana) per decisioni tecniche, regolamenti ed informazioni per volovelisti lontani. I dettagli per le gare ufficiali del '90 saranno decisi in quella occasione. Pongo ora un minuscolo esempio di gare informali che ci occupano quando il sole si abbassa. La penultima settimana di novembre ben 36 alianti si trovarono a Alamogordo in New Mexico. Fu un raduno solo per essere in compagnia e per fare un po' di pratica. Due montagne parallele si alzano a levante di Alamogordo, la più bassa corre sulla linea Nord-Sud a 5 Km dalla pista. La seconda, più distante ma più alta genera un'onda discreta circa 7 Km più su. Con vento da ponente 11 alianti presero l'onda, volarono in formazione guidati via radio dal pilota di uno Janus con a bordo anche la moglie. Le fotografie del gruppo compatto vennero bene. Nello stesso periodo Tom Brenza con il suo Nimbus riuscì a conquistare l'insegna d'oro per altitudine con un dislivello di 12.500 piedi.

Nel '91 la Convenzione Nazionale della SSA sarà ad Albuquerque. Noi dell'Albuquerque Club saremo ospiti e aspettiamo questo interessante evento per più di una ragione, considerando anche che sarà l'anno dei Mondiali a



Minden.

Con la speranza di vedere quel giorno ricordo ciò che disse Cicerone di Roma antica: "Nessun uomo è così vecchio che non si aspetta di vivere ancora un altro anno".

Ciao, caro Renzo, e buone feste per tutti i soci sia in volo che a terra sperando di volare.

ALCIDE SANTILLI

Caro Alcide,

grazie per la sempre gradita tua lettera e per le notizie di "ordinaria amministrazione", la quale — fatte le debite riserve per la quantità — mi sembra molto simile alla nostra, quindi non molto entusiasmante. I Mondiali di Minden contribuiranno a smuovere le acque e la Convenzione della SSA ad Albuquerque sarà più movimentata e confido mi manderai una relazione.

Mi fa piacere sentirti citare Cicerone, parafrasando ti dirò che nessun volovelista è così vecchio da dover spegnere il fuoco del suo entusiasmo.

Tanti saluti dagli amici di VOLO A VELA.

Ciao,

RENZO

La pista di Moriarty, guardando verso N.W. da 14.000 piedi slm.

(Foto Santilli)

* * *

G. GIUSTI

21013 GALLARATE (Va)

Via Torino, 8 - Telefono (0331) 781.368

CONCESSIONARIO:

Batterie dryfit



Sonnenschein

COMPONENTI ELETTRONICI

ITALIANA

NEL LABIRINTO DEGLI STATUTI

Caro Lorenzo,

ho ricevuto e letto il quaderno di VOLO A VELA con pubblicati gli attuali statuti dell'Aero Club d'Italia, degli Aero Club locali e la bozza dei nuovi.

Sono stato felicissimo d'aver appreso da te il 19 maggio scorso che la riunione per l'approvazione del nuovo statuto sia stata rinviata, infatti oltre a molti punti che lasciano perplessi nella sostanza ci sono anche errori di stesura.

Presumo che la stragrande maggioranza delle mie osservazioni seguenti siano state superate da una probabile successiva più attenta stesura, però, per chi come è successo a me legge questo statuto pensando che sia quello definitivo e che abbia inteso superare i problemi passati ed i presenti (per i futuri occorre la chiaroveggenza) c'è da rimanere veramente perplessi.

STATUTO TIPO DEGLI AERO CLUB LOCALI

Art. 2

...Sono ascrivibili alla categoria...

L'espressione "sono ascrivibili" indica una possibilità non un obbligo. Sarà che sono un po' polemico di nascita e di natura ma in questo caso non posso esimermi dall'esserlo. Perché usare espressioni equivocate? Per lasciare dei margini di discrezionalità? Per quale ragione o scopo?

L'equivoco continua quando si arriva alla parte relativa alla categoria "sportivi".

Qui penso d'aver toccato il fondo della mia totale incompetenza in materia. Debbo infatti confessarti che per quanto mi sia sforzato non sono riuscito a capire per quale ragione è stata istituita la categoria "sportivi". Ci saranno sicuramente spiegazioni che m'illumineranno e tutto apparirà semplice e logico però per ora viaggio nel buio più profondo.

Faccio un esempio: un pilota d'aliante brevettato che fa attività agonistica è un socio ordinario o sportivo?

Oppure tutti e due? Quella "ascrivibilità" di cui sopra si riferiva proprio a questa possibilità? Ma chi sono allora gli "sportivi"? Come fanno a non essere anche "ordinari"? Se fanno attività sportiva si presume che abbiano uno di quei titoli necessari per essere ordinari, ed allora?

Sempre in questo articolo e nell'elenco dei titoli per essere "ascrivibili" come soci ordinari noto assieme alle categorie classiche (motore, volo a vela, elicottero, ecc.) anche tutte le "nuove" categorie: il paracadutismo (nuovo per modo di dire), il volo libero, l'ULM, il parapendio, ecc.

Così facendo, mi sembra, che si conegni di fatto la gestione degli Aero Club locali e quindi dell'AeCI a queste nuove categorie che avendo titoli aeronautici decisamente più agevoli da raggiungere sono enormemente superiori come numero. È questo lo scopo che si vuole raggiungere? Se non è così ci vuole un bel correttivo da inserire da qualche parte che tenga conto di queste differenze.

Art. 3

Tra le righe è stata inserita una grossa modifica. Si stabilisce infatti che le quote d'associazione e d'ammissione sono fissate dal Consiglio Direttivo dell'Aero Club osservati i limiti annualmente stabiliti dal Consiglio Federale dell'AeCI. Poichè nell'art. 9 della bozza del nuovo statuto dell'AeCI si dice che gli Aero Club hanno autonomia patrimoniale in base a quali considerazioni l'AeCI deciderà i limiti delle quote d'associazione e d'ammissione? Vuole l'AeCI entrare nel merito patrimoniale dei singoli Aero Club locali? Evidentemente sì perchè altrimenti non potrebbe l'AeCI fissare la quota d'ammissione che varia ovviamente in funzione del patrimonio del Club. Un nuovissimo Aero Club come Borgo San Lorenzo ha certamente un patrimonio molto diverso da quello, per esempio, di un vecchio Club come Calcinatè; l'AeCI terrà conto di tutte queste diversità nello stabilire annualmente i limiti?

Art. 5

Perchè non dare un limite di tempo entro il quale il

collegio dei probiviri si deve esprimere? Essendo stato aggiunto che il ricorso non sospende l'applicazione della pena penso sia un atto dovuto indicare il limite di tempo entro il quale il collegio deve dare il proprio responso.

Da Art. 7 ad Art. 15.

Sezioni sportive di specialità.

Dall'insieme di questi articoli comprendo che coloro che desiderano stare fuori dall'Aero Club locale possono costituirsi in sezioni sportive con propria autonomia patrimoniale e con statuti non in contrasto con lo statuto tipo. Salvo che sono tenuti a pagare quanto dovuto all'Aero Club locale ed all'Aero Club d'Italia.

Capisco che l'accettazione dell'affiliazione è decisa dall'AeCI anche se questa è poi diretta verso un Aero Club locale, ma cosa è previsto se quest'ultimo non desidera avere questa "sezione sportiva"? È obbligato ad accettarla? Non è che sia chiarissimo questo concetto così come scritto in quanto l'art. 7 recita: che possono (quindi l'affiliazione può essere rifiutata?) essere affiliate all'Aero Club locale le sezioni sportive le cui domande siano state accettate dal Consiglio Federale dell'AeCI. Comunque chiaramente tutto gira intorno a quella ascrivibilità iniziale dei soci sportivi ed ordinari, uno può essere iscritto solo ad una categoria? È sua facoltà cambiare categoria?

Art. 17

La questione del valore dei voti (da 4 a 1 nel nuovo statuto) è legata alla distinzione tra sportivi ed ordinari che, come è espressa attualmente, si presta a diverse interpretazioni.

Art. 20

L'occasione del nuovo statuto potrebbe essere un buon momento per correggere alcune norme un po' fuori del tempo. I sei giorni di tempo per il servizio postale forse erano sufficienti quando le poste funzionavano meglio, proporre 15 forse sarebbe più realistico.

Per quanto riguarda invece l'eliminazione delle deleghe io personalmente sono d'accordo.

Art. 22

Perchè si è eliminato il rappresentante di specialità?

Art. 24

Se in un Aeroclub locale non ci sono sezioni sportive che succede? Non si può fare attività sportiva? Se viene costituita una sezione sportiva, e torna il discorso precedente, i soci precedentemente ordinari devono iscriversi come sportivi e quindi perdere il diritto al voto? Ma chi comanda in questi Aero Club locali, i soci ordinari che non possono fare attività sportiva?

STATUTO TIPO DELL'AERO CLUB D'ITALIA

Art. 4

Alla posizione 1) inserirei anche le aviosuperfici accanto agli aeroporti.

Art. 7

Perchè mantenere la divisione amministrativa di un Aero Club per provincia?

Art. 8

2) È molto difficile riuscire a fare il bilancio ed approvarlo entro il 31 marzo e quello preventivo entro il 30 settembre di ogni anno. È meglio far rispettare le scadenze precedenti di aprile e ottobre.

Art. 22

Ma se i consiglieri di specialità negli Aero Club locali sono stati eliminati come fanno ad eleggere i consiglieri federali di specialità nell'Aero Club d'Italia come richiesto?

Art. 23

Al punto 9) vengono fissate le misure delle quote d'iscrizione delle tasse annuali rispettivamente per l'iscrizione nel registro degli aeromobili e l'immatricolazione nel registro degli alianti liberatori. È un articolo esattamente identico all'attuale. Ma è qualcosa che esiste ed opera?

Il punto 12) recita che l'AeCI stabilisce la misura massima delle quote annue di iscrizione agli Aero Club locali dei soci ordinari e sportivi.

Se approvata questa norma trasferirebbe, di fatto, la gestione economica e patrimoniale dagli Aero Club locali all'AeCI e quindi sarebbe anche in contrasto con l'Art. 9 dello statuto. Come già fatto osservare nell'Art. 3 degli Aero Club locali questa norma, salvo stabilire dei massimi elevatissimi e quindi di nessun senso, costringerebbe l'AeCI ad entrare nel merito delle realtà economiche dei singoli Clubs. Può darsi invece che l'estensore di questa clausola abbia voluto indicare solo la quota per essere iscritti senza aver alcun diritto d'uso di mezzi e/o servizi (ma di votare sì?); se così fosse dovrebbe essere ben chiarito il valore e l'applicabilità di questi limiti.

Nell'Art. 23 manca infine il potere di deliberazione le affiliazioni come indicato nell'Art. 7 degli Aero Club locali.

Art. 27

Vengono omessi dal comitato esecutivo i consiglieri di specialità che sono quelli di cui invece il comitato

esecutivo avrebbe anche bisogno. In considerazione dei poteri affidati (vedi Art. 28) è invece indispensabile la presenza dei consiglieri di specialità.

Art. 35

Perchè è stata eliminata la possibilità per il Presidente e Segretario Generale d'assistere ai lavori delle commissioni?

Art. 37

Liste elettorali? Si sente tanto odore di politica.

Art. 38

Anche in questo articolo i precedentemente eliminati

Per finire io penso che una bella relazione dell'AeCI che spieghi gli scopi che si è pensato di raggiungere con le modifiche prospettate sia indispensabile.

Avendola i volenterosi potrebbero contribuire individuando i punti poco chiari ed equivoci in maniera di ottenere uno strumento valido e chiaro.

La sostanza ovviamente merita ampia, approfondita discussione ed esame da parte degli addetti ai lavori in quanto le modifiche introdotte non sono poche e tutte notevoli.

Ciao e salutoni carissimi.

ANDREA TAVERNA

Caro Andrea,

un poco di ottimismo non guasta mai, ma quello che traspare dalle tue parole è forse un po' troppo e l'attesa di una bella relazione dell'Ae.C.I. che spieghi gli scopi è addirittura utopistica.

Forse fra sei o sette mesi verrà inviato ai Presidenti degli Ae.C. locali un verbale dell'Assemblea svoltasi in maggio dal quale si potrà forse apprendere che è stata costituita una nuova commissione per l'esame del problema. Dubito — e lo scrivo di proposito — che saranno comunicati i nomi degli incaricati all'ampia e approfondita discussione.

A presto, ciao.

RENZO SCAVINO

Corso Istruttori Volo a Vela 1990

È in programma a Rieti, presso l'AeCCVV, durante l'ultima settimana di settembre e la prima di ottobre '90, il Corso Istruttori. Tutti gli interessati sono invitati a contattare l'AeCCVV (Tel. 0746/43127 - 42138 anche Fax).



DOVE C'È UNICEF LA VITA CONTINUA



Dal lontano 1946 l'attività dell'UNICEF destinata ad aiutare i bambini di tutto il mondo è stata in grado di contribuire all'aumento delle produzioni locali in molti paesi in via di sviluppo, vaccinare milioni di bambini contro le sei principali malattie, ridurre a meno della metà il tasso di mortalità dei bambini fino a 5 anni, raddoppiare il tasso di alfabetizzazione. Ma al di là di questi grandi successi, l'UNICEF ha forse

contribuito a raggiungere un obiettivo assai più importante: il mutamento nella morale generale. I bambini del mondo sono diventati i "bambini di tutti" e questo cambiamento rappresenta davvero un passo avanti verso un mondo più civile. L'Italia è stata negli ultimi anni protagonista di questo impegno. Ma la battaglia per salvare la vita e per il benessere dei bambini in 119 Paesi continua.

Ci sono milioni di buone ragioni per aiutare l'UNICEF. E tutte queste ragioni sono bambini: diamo una mano alla vita. c/c p. 745000.

Comitato italiano per l'UNICEF - Via Ippolito Nievo 61 - 00153 ROMA.

unicef 

Fondo delle Nazioni Unite per l'infanzia

Riunione Commissione del 13 gennaio 1990

Verbale n. 22

Il giorno 13 gennaio 1990 alle ore 10,30 presso lo Studio Corium di Milano, previa autorizzazione del Presidente dell'AeCI ed a seguito convocazione del 10 gennaio 1990, si è riunita la Commissione per il Volo a Vela per discutere il seguente ordine del giorno di cui alla richiesta inoltrata dal Presidente della Commissione l'8 gennaio 1990.

- 1) Comunicazioni
- 2) Rinnovo flotta
- 3) Aliante economico
- 4) Attività sportiva
- 5) Statuto AeCI
- 6) Varie eventuali

Sono presenti i signori:

Smilian Cibic - Presidente
Leonardo Briigliadori - Membro
Roberto Manzoni - Membro
Patrizio Nuccio - Membro
Renato Carmassi - Membro

Giusta autorizzazione del Presidente dell'AeCI sono stati invitati e sono presenti i signori:

Carlo Marchetti - Consigliere Federale
Iginio Guagnellini - Presidente CSC
Roberto Monti - Invitato dalla Commissione
Piero Pugnetti - Invitato dalla Commissione

NOTA: La riunione si è tenuta a Milano in concomitanza con quella del gruppo di studio per l'aliante economico (p. 3 dell'ordine del giorno).

1° punto all'ordine del giorno: COMUNICAZIONI

Concorso FAI per la World Class.
Cibic comunica che sono pervenute le norme relative al concorso e prega il consigliere Marchetti di far inviare dall'AeCI alla stampa specializzata il comunicato appositamente preparato.

2° punto all'ordine del giorno: RINNOVO FLOTTA

Il Consigliere Marchetti informa che da parte di molti Aero Club non sono stati ancora inviati i moduli con i dati richiesti riguardanti l'attività ed i programmi.

Mentre da un lato si solleciteranno le risposte, dall'altro la Commissione individuerà nel frattempo i parametri, col loro relativo peso, atti a definire una graduatoria dei Club che richiedono alianti e/o aerei da traino nell'ambito del piano (che per la prima fase riguarda 10 biposto Twin Astir III e 6 aerei da traino Robin).

Marchetti informa che l'AeCI studierà la possibilità di inserire nel piano anche un congruo numero di verricelli.

3° punto all'ordine del giorno: ALIANTE ECONOMICO

La Commissione viene informata dell'impossibilità, per gravi motivi personali, per l'ing. Ferrarin di continuare la

sua collaborazione al progetto.

Questo fatto costituisce un grave ostacolo in un momento in cui si stava cercando di risolvere i numerosi problemi relativi all'impiego degli estrusi per la costituzione dell'ala, elemento che, insieme con i particolari profili previsti, caratterizza il progetto.

In vista anche dei tempi molto ristretti concessi dai termini del concorso della F.A.I. recentemente pervenuti, si invita la Glasfaser a contattare un progettista tedesco, che già aveva partecipato ad una fase iniziale del programma, per accertare la disponibilità a portare a termine la progettazione.

A questi fini è previsto a brevissimo termine un incontro del sig. Ghidotti della Glasfaser con il tecnico tedesco.

4° punto all'ordine del giorno: ATTIVITÀ SPORTIVA

4.1 Campionato Italiano di distanza

La Commissione propone che, come per gli anni passati, l'organizzazione della gara venga affidata all'Aero Club Volovelistico Alta Lombardia - AVAL, con le modalità delle edizioni precedenti e con una spesa complessiva di 29,5 ML, come da preventivo allegato.
Per quest'ultimo, dopo il raddoppio sia dei concorrenti che dei voli nella seconda edizione rispetto alla prima, si è tenuto conto di un ulteriore prevedibile incremento del 40% circa di entrambe le voci.

4.2 Campionato Italiano Classe 15 metri

Alla gara che, organizzata dall'AVAL, si disputerà a calcinate (Varese) dal 16 al 25 aprile, si ritiene di potere ammettere al massimo una quarantina di concorrenti.
In seguito anche a richieste già pervenute, si decide di riservare 4 posti a piloti stranieri, scelti ad insindacabile giudizio della Commissione tra i richiedenti.

5° punto all'ordine del giorno: STATUTO AERO CLUB D'ITALIA

Cibic distribuisce e commenta una serie di appunti riguardanti il recente "Schema di nuovo Statuto dell'Aero Club d'Italia".

Dopo lunga discussione, la Commissione ribadisce unanimemente la richiesta, vitale ai fini di ogni sviluppo del volo a vela, che il nuovo statuto consenta l'autonomia amministrativa della specialità nel club che ne hanno anche altre ed una maggiore facilità nella affiliazione di club specialistici.

Al fine di approfondire l'esame della proposta dell'AeCI si decide di distribuirne copia a tutti i membri della Commissione e di rimettere l'argomento all'ordine del giorno della prossima riunione.

6° punto all'ordine del giorno: VARIE EVENTUALI

6.1. Aero Club Centrale di Volo a Vela

6.1.1. Campionati Internazionali

Nell'ambito dell'azione di promozione del centro reatino in campo internazionale, la Commissione esprime parere favorevole a che il presidente Pugnetti proponga all'AeCI la candidatura del Club per l'organizzazione dei Campionati Europei Juniores 1991 e/o del Campionato Europeo o Mondiali Motoalianti 1992.

6.1.2. Convenzione con l'Aero Club d'Italia

In vista dell'incontro di Pugnetti, Marchetti e Cibic con l'apposita Commissione, vengono discussi a fondo l'attività ed i programmi dell'AeCCVV per il migliore sfruttamento delle risorse ai fini dello sviluppo del volo a vela italiano. Analizzando la nostra reale situazione, si deve constatare che, mentre da un lato abbiamo piloti il cui valore in campo internazionale ci fa figurare più in alto di quanto non meriti in complesso il nostro volo a vela, necessitiamo dall'altro di un allargamento della base.

Questo porta a dover scartare qualsiasi ipotesi di utilizzazione di Rieti come scuola di pochi campioni (di cui si ha esempio in Francia, ma con un volo a vela di ben diverse dimensioni e caratteristiche). Si deve invece insistere, a giudizio di questa Commissione, sull'addestramento di secondo periodo e per l'alta performance del massimo numero possibile di piloti, che spesso nei club di provenienza, in particolare in quelli più piccoli, non trovano l'ambiente e addestratori adatti a farli progredire.

Si raccoglie peraltro l'indicazione della Commissione per le Convenzioni di studiare tutte le provvidenze atte ad incentivare l'attività dei piloti più giovani, cosa che del resto è già in evidenza nei nostri programmi.

6.2. Corsi di meteorologia

Dopo il ritiro del Col. Rovesti, che per tanti anni ha curato questo importante aspetto del nostro sport, siamo rimasti completamente scoperti e manchiamo di persone sufficientemente competenti in meteorologia sia nei club che in occasione delle gare, anche quelle più importanti. L'aiuto pur apprezzato che può darci il personale dell'Aeronautica Militare manca dell'indispensabile esperienza volovelistica specifica.

Si ravvisa quindi la necessità di organizzare brevi corsi, possibilmente a Rieti ed in Lombardia, con l'intervento di personale dell'AM e di qualche luminare straniero abituale frequentatore di Rieti.

Si ritiene che l'iniziativa possa propriamente essere gestita dall'AeCCVV. L'argomento verrà approfondito in modo da arrivare a proposte concrete.

Va tenuta presente anche la pressante e continua richiesta di aiuto in questo campo da parte del volo da diporto e sportivo, che pure potrebbero avvantaggiarsi da questo tipo di corsi.

Esauriti gli argomenti in discussione la riunione si chiude alle ore 19,30.

Il Segretario

Il Presidente
SMILIAN CIBIC

ALLEGATO - RIF. P. 4 DELL'ORDINE DEL GIORNO

Preventivo Campionato Italiano di Distanza 1990

SPESE

Spese di segreteria	400.000 L.
Spese postali, teleg. e telef.	1.000.000 L.
Attrezzature	1.000.000 L.
Stampa regolamenti, cancelleria	500.000 L.
Diarie	1.000.000 L.
Premiazioni	600.000 L.
Contributi	25.000.000 L.
Totale	29.500.000 L.

NOTA

I contributi ai Club di appartenenza dei piloti in conto attività di volo degli stessi sono stati così computati:

1. Contributo per punto in classifica

(per tutti i piloti classificati)

Considerando 100 concorrenti (al posto dei 35 del 1988) con una media di 1000 punti per concorrente si ha un costo di

$$100 \text{ pil.} \times 1000 \text{ punti} \times 150 \text{ L./p.} = 15.000.000 \text{ L.}$$

2. Contributo per fuori campo

Considerando 100 atterraggi fuori campo ad una distanza media di 250 Km si ha un costo di

$$100 \text{ atterraggi} \times 250 \text{ Km} \times 400 \text{ L./Km} = 10.000.000 \text{ L.}$$

per un totale di 25.000.000 L.

* * *

NOTE DELLA REDAZIONE

— la Commissione si è riunita anche il 17 febbraio (verbale n° 23) ed il 2 marzo (verbale n° 24), non appena l'Ae.C.I. avrà dato il suo benestare la Commissione ci trasmetterà i verbali per la pubblicazione;

— CID 1989: con riferimento al verbale della Commissione di Specialità n° 17 in data 10.02.1989 in cui si proponevano contributi per i piloti partecipanti al Campionato Italiano di Distanza 1989 sarebbe opportuno sapere perché tali contributi non sono ancora stati erogati. Dove sono andati a finire?

— Neanche da questo verbale n° 23 compare la motivazione della decisione di far svolgere a Calcinate due Campionati Italiani (15 metri e Standard) anziché l'abituale e previsto unico Campionato della classe 15 metri.

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



CAGIVA
FRECCIA C10.
UN'IMPENNATA NELLA CLASSE 125.



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

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

VEGA®

Das elegante Design, das robuste und schlagfeste Material und nicht zuletzt das einfache Abmontieren, das ein schnelles und gründliches 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

PARLIAMO ANCORA DI OSSIGENO

(o meglio della sua mancanza)

a cura di GUIDO BERGOMI



Il fatto

Amendola, metà anni cinquanta. A quell'epoca ero istruttore militare su aviogetti T.33. Stavo facendo l'abilitazione ad un collega istruttore che transitava dai velivoli con motore a pistoni agli aviogetti. La missione di quel giorno prevedeva, tra l'altro, la salita a 30.000 piedi per l'esecuzione di manovre di coordinazione ad alta quota. Tutto bene fino al raggiungimento della quota prevista, quando mi accorgo che il collega, ottimo pilota, comincia a pilotare piuttosto male. Cerco di richiamarlo all'ordine ma non ottengo risultati. Lo chiamo più volte in modo deciso ma questo non mi risponde: si guarda attorno con aria beata mentre il velivolo va per i fatti suoi. Realizzo l'emergenza ed intervengo immediatamente. Presi i comandi, tolgo motore, fuori aerofreni, rovesciamento e mi butto in candela alla massima velocità. In men che non si dica sono di nuovo vicino a terra e con opportuna richiamata livello a 3 o 4 mila piedi dirigendo verso il campo. Riprovo a chiamare il collega che, dopo un po', mi risponde. Gli chiedo — "come stai? tutto bene?" — "sì, sì, mi risponde, tutto bene".

"O.K., ribatto, la missione è finita, andiamo all'atterraggio, hai tu i comandi".

Il volo termina senza ulteriori storie, con un normale atterraggio eseguito come da manuale. Scesi dall'aeroplano, dopo aver segnalato sul libretto d'efficienza l'avvenuta avaria, commentiamo l'accaduto ed il collega mi conferma di non essersi accorto di niente e di non ricordare alcunchè di anormale.

Specifico, per chi fosse in cerca di particolari, che non si è trattato né di decompressione rapida né di rotture improvvise bensì di una difettosa erogazione dell'ossigeno, limitata all'impianto del posto di pilotaggio anteriore, per cui la salita a quella quota con ossigeno insufficiente (il velivolo era parzialmente pressurizzato per cui a 30.000 piedi effettivi corrispondevano una quota cabina di circa 20.000 piedi) poteva essere paragonata ad una salita senza ossigeno fino alla quota cabina.

Il mio collega, esperto pilota istruttore in perfetta efficienza fisica, è passato dallo stato di coscienza allo stato di incoscienza e poi di nuovo alla coscienza assolutamente senza accorgersene!

Se fosse stato da solo, non so se il giorno dopo mi sarei trovato a prendere il caffè assieme oppure in divisa d'ordinanza a seguire il suo funerale.

Con ciò non mi attribuisco nessun merito, è stata solo una fortuna sia la mia presenza a bordo sia il fatto che il mio erogatore avesse funzionato regolarmente.

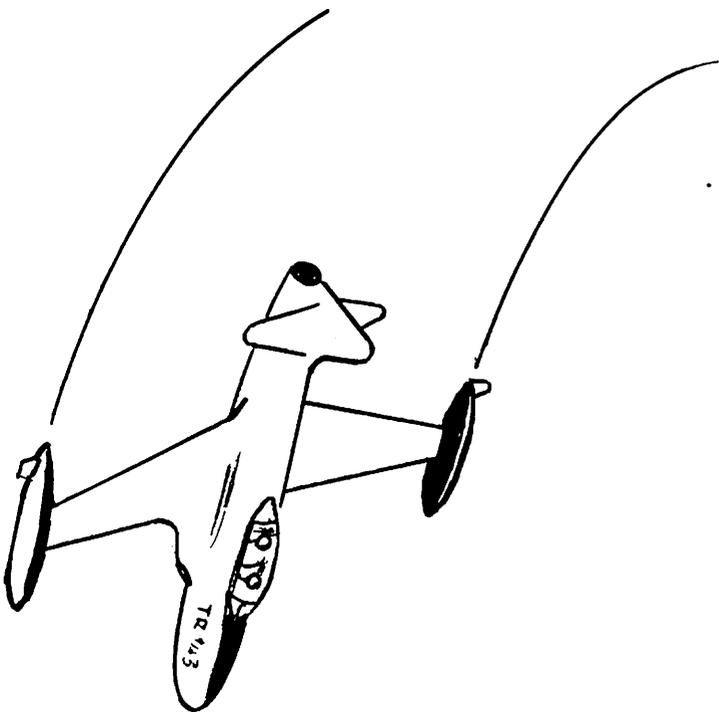
Ho letto con interesse e mi congratulo con l'amico Pedrotti di Trento per l'articolo riguardante l'impiego dell'ossigeno sugli alianti che volino ad alta quota. Tutto perfetto, meno che un piccolo particolare e cioè la frase "...e in possesso di lucidità sufficiente, sarà necessario... ecc. ecc."

frase che nasconde un'insidia pericolosa.

Mi deve scusare l'amico Pedrotti ma questo mio intervento non vuole essere una critica e tanto meno una polemica bensì solamente una aggiunta chiarificatrice.

Ad un attento lettore di notizie aeronautiche non saranno sfuggiti certi fatti strani, incidenti o mancati incidenti accaduti in varie occasioni. Per esempio circa un anno fa tutti i giornali hanno riportato l'episodio di un Learjet in cui l'equipaggio si era "addormentato". Traduzione: per una avaria alla pressurizzazione sia i piloti che i passeggeri erano entrati in stato di incoscienza dovuto ad anossia e per fortuna il velivolo si è messo a scendere da solo abbastanza rapidamente da far riprendere coscienza a tutti gli occupanti senza che questi subissero danni fisici.

So che molti piloti sono scettici su questo argomento perciò mi accingo a raccontare un fatto accaduto personalmente al sottoscritto, fatto che mi ha tolto ogni dubbio in proposito, e spero che altri piloti si tolgano ugualmente i loro dubbi.



L'insegnamento che si deve trarre da questo episodio, o da altre esperienze, è che non si può assolutamente fare conto di accorgersi che qualcosa non va. La caratteristica fondamentale e primaria della carenza di ossigeno nel corpo umano è proprio quella di mandare al cervello segnali che stanno a significare che tutto va per il meglio.

È opportuno quindi ricordare la seguente

RACCOMANDAZIONE

Deve essere considerato tassativo e senza deroghe il fatto di pianificare PRIMA del volo quale dovrà essere (in relazione alle condizioni ambientali e fisiche che ogni pilota ragionevole deve saper valutare) la quota massima e/o il tempo di permanenza in quota quando si vola senza ossigeno. Allo scadere dei termini preventivamente fissati bisogna estrarre i diruttori e scendere a quote di sicurezza, prescindendo da qualunque sensazione. La stessa procedura andrà adottata nei voli con impiego di ossigeno quando intervenga un qualsiasi malfunzionamento!

LA TECNICA DEL FUORI CAMPO

a cura di DEMETRIO SALVO

PREMESSE

Atterrare fuori campo con un aliante è una circostanza che può accadere a qualsiasi pilota di volo a vela, indipendentemente dalla bravura o dalle ore di volo; ogni volovelista dovrebbe pertanto considerare questa eventualità come una cosa normale, che prima o dopo dovrà succedere. Molti volovelisti, invece, anche non novellini, considerano il fuori campo come una preoccupante incognita e continuano a volare scartando l'idea, nella convinzione che, restando "in quota di sicurezza" rispetto al campo o non superando il "punto di non ritorno" a loro ben difficilmente potrà accadere qualcosa del genere.

Questo atteggiamento mentale rappresenta il modo più sbagliato e pericoloso di affrontare qualsiasi volo in aliante. Infatti, quelle che vengono definite "quote di sicurezza", in realtà sono tali nella maggioranza dei casi *ma non sempre*. Secondo questo ragionamento, un pilota che vola con un aliante di efficienza massima 38, che si trova a 2000 m di quota (QFE del campo) ed alla distanza di 40 Km dal

campo stesso, si sentirà ragionevolmente sicuro di poter rientrare, perchè avrà calcolato una efficienza di sicurezza di 1:20.

I numerosi casi accaduti dimostrano invece che *nessuna* quota è di sicurezza se si incontrano condizioni meteorologiche severamente sfavorevoli.

Un forte ed imprevisto vento contrario, la concomitanza di discendenze persistenti, un temporale, le ali bagnate, possono ridurre l'efficienza di un aliante a valori ridicoli, assolutamente imprevedibili.

Ecco che l'eventualità di un fuori campo non può essere mai scartata a priori, neppure se si vola per fare un "giretto attorno al campo".

Considerato quanto sopra, ogni pilota di aliante che voglia volare in sicurezza, lontano o vicino che sia dall'aeroporto di partenza, dovrà essere preparato ad affrontare un fuori campo in maniera corretta.

Le seguenti note hanno lo scopo di chiarire alcuni punti chiave della procedura.

1) GUARDARE SEMPRE IL TERRENO SOTTOSTANTE.

È buona norma, anche quando si è alti, osservare il terreno sottostante (ed in prua) per accertarsi se la zona è o non è atterrabile.

Se la zona è atterrabile, nulla osta a proseguire il volo, anche se si è bassi; se invece quello che si ha davanti è un esteso terreno inatterrabile, allora devono essere prese le dovute precauzioni, anche, si ripete, se si è alti.

Volendo inoltrarsi sopra un terreno inatterrabile, con l'intento di superarlo, bisognerà *sempre lasciarsi una via di uscita alternativa*.

Questa può consistere nella possibilità di deviare dalla rotta prevista per raggiungere comunque un terreno atterrabile, oppure fare un dietro-front finché in tempo utile, avanzare guardandosi restando in quota (sfruttando anche le termiche di intensità minore).

Si può essere tentati, specie se le condizioni meteorologiche sono "fumanti" di inoltrarsi bassi, precludendosi ogni via di ritorno col ragionamento "tanto avanti trovo". Questa procedura, già discutibile in sede di gara, è certamente pericolosa in sede di volo sportivo. Il rischio non deve far parte di questo genere di volo.

2) QUELLO CHE NON SI DEVE FARE.

A) Trovandosi bassi vicini al campo di partenza, **non tentare di ritornarvi a tutti i costi**.

Questi tentativi possono diventare estremamente pericolosi: infatti, nell'intento di percorrere più distanza, il pilota è portato a rallentare la velocità, dapprima alla massima efficienza e poi, quando vede il campo quasi a portata di mano ma è ormai troppo basso, a rallentare ancora di più. Questa manovra si conclude in genere con uno stallo e vite a bassa quota, con le conseguenze che si possono immaginare,

Pertanto, anche se vicinissimi al campo, nel dubbio di non rientrarvi, scegliere subito un campo ed atterrare senza esitazione, finché si è in tempo.

B) **Preparare in anticipo l'atterraggio.**

Questa è un'altra norma fondamentale: numerosi incidenti sono accaduti, anche a piloti esperti, per aver ritardato il momento della decisione e per aver pasticciato la procedura all'ultimo momento.

Sotto i 500 metri dal terreno bisogna già aver adocchiato qualche campo atterrabile e bisogna restare nelle vicinanze. Mantenendoli in vista si può anche cercare di agganciare una termica nei dintorni, ma sempre nel raggio di rientro del campo prescelto.

C) **Non interrompere la procedura di atterraggio una volta che essa è iniziata.**

Se, dopo aver sondato tutti gli angoli attorno al campo prescelto, ogni tentativo è stato vano, è segno che l'aria della zona è stagnante.

Può tuttavia accadere che, già in procedura di atterraggio, il pilota incontri un movimento dell'aria, un fremito del variometro, qualcosa che gli può sembrare l'inizio di una termica.

Egli può essere perciò tentato di interrompere la procedura, per fare un 360°.

Questo giro non previsto comporta in genere una perdita di quota inaccettabile e spesso l'impossibilità di portare a termine il circuito di avvicinamento così come programmato, ricadendo così nel caso precedente (procedura tardiva e pasticciata).

D) **Non virare vicino a terra.**

All'ultimo momento, già in finale avanzato ed a poche decine di metri da terra, il pilota può accorgersi che il campo prescelto ha delle asperità o dei sassi o qualcosa non visto dall'alto, mentre un campo laterale è libero e pulito. Egli può essere così tentato di cambiare il campo prescelto e di atterrare sul campo laterale, eseguendo una virata a bassa quota.

Questa manovra è da evitare in modo assoluto, in quanto si può toccare il terreno con la punta dell'ala; se ciò accade, l'aliante fa perno sull'ala stessa e ruota violentemente in avanti, esponendo il pilota ad un grave impatto.

Si raccomanda pertanto, vicino a terra, di *mantenere le ali livellate* anche a costo di provocare qualche rottura all'aliante.

È invece ammesso e consigliabile allungare o accorciare il percorso rettilineo, usando gli aerofreni in modo appropriato, ma sempre con le ali livellate.

3) LA SCELTA DEL CAMPO.

Nell'ordine, i campi migliori per atterrare sono i seguenti:

- i campi sarchiati (il sarchio è uno strumento agricolo che sminuzza le zolle del terreno riducendole in grani minuscoli. Dall'alto questi campi si presentano privi di vegetazione, con leggere rigature continue, come se vi fosse passato un pettine);
- i campi di grano falciato o quelli in cui vi sia stata appena tagliata la coltura preesistente;
- i campi coltivati a piantagioni basse (piantine appena spuntate, verdure, ortaggi). Dall'alto questi campi si distinguono perché si notano i solchi grigi della terra tra le file verdi delle piantagioni;
- in genere tutti i campi lavorati, nei quali siano visibili dall'alto le tracce o i solchi dello strumento che li ha lavorati.

Atterrare sempre nella direzione dei solchi;

- i prati naturali sono accettabili, ma essi presentano in genere avvallamenti, asperità, sassi, spesso non osservabili dall'alto. Dovendo atterrarvi, cercare almeno di posare la ruota sulla traccia di qualche tratturo;
- diffidare delle piantagioni alte (tipo tabacco): esse possono nascondere tubi di irrigazione fissi, molto pericolosi e non visibili dall'alto;
- i campi arati, anche con grosse zolle, sono meno pericolosi di quel che sembrano; se l'aliante vi è portato

con accuratezza ed a bassa velocità in genere non accade nulla di grave;

- o campi di granturco alto o di grano alto vanno scelti se ciò è inevitabile.

Tenere conto che, appena si toccano le cime, l'aliante si fermerà in pochi metri con una forte decelerazione.

Portare l'aliante sulla cima delle spighe, alla velocità minima e con le ali perfettamente livellate (se un'ala tocca prima si avrà un'imbardata violenta) e considerare il terreno non dove effettivamente si trova ma come se fosse sulla cima delle spighe;

- evitare in modo assoluto di atterrare su piantagioni di viti, anche se di altezza limitata; sono piene di fili di ferro tesi, invisibili e pericolosi;
- attenzione ai recinti ed alle staccionate: vi sono in genere fili spinati;
- in caso di inevitabilità anche le chiome di grossi alberi possono fermare un aliante;
- in caso di atterraggio in acqua bisogna tener conto che gli alianti in plastica, non appena toccano l'acqua, possono immergere il muso. Ammarare pertanto o sul bagnasciuga o dove l'acqua ha una certa profondità (per evitare di far sbattere il muso sul fondo);
- in caso di atterraggio su campi troppo corti, se ci si accorge di non poter fermare l'aliante prima della fine del campo, si può eseguire un'imbardata comandata (come un kristiania sugli sci): una volta a terra, mantenendo le ali livellate dare bruscamente tutto piede; l'aliante imbarcherà violentemente ed il ruotino eserciterà un notevole attrito trasversale, con forte decelerazione. Se si ha l'accortezza di tenere anche la coda sollevata da terra, in genere i danni all'aliante saranno limitati;
- in qualunque atterraggio, cioè *sempre*, tirare fuori il ruotino, in quanto il pneumatico ha un buon potere ammortizzante;
- se si prevede un atterraggio duro, stendersi il più possibile sul sedile ed irrigidire i muscoli al momento del contatto.

4) LUNGHEZZA DEL CAMPO - VENTO.

Non sono in genere necessari campi molto lunghi, ma è importante scegliere quelli con ingresso a zero. Usando il freno l'aliante si ferma in 100 metri o meno, sempre che la velocità sia quella minima.

I campi molto estesi sono spesso attraversati trasversalmente da fossetti di scolo delle acque piovane. Essi sono visibili dall'alto e vanno accuratamente evitati. Le linee elettriche sono visibili dai pali di supporto posti in fila. *I fili possono non vedersi, specie se controsole.*

Le linee elettriche di maggior voltaggio sono visibili dai tralicci; tenere conto che detti tralicci sono in genere molto alti e pertanto, se vi è un campo confinante con una linea elettrica ad alta tensione, quel campo può essere inatterrabile da quel lato. Riguardo al vento, *atterrare di preferenza contro vento.*

Per determinare la direzione del vento basta eseguire alcuni giri completi e notare lo scarrocciamento; se in giro vi sono

dei fumi, la determinazione è immediata e l'inclinazione del fumo rispetto al terreno può dare un'idea della forza del vento.

Sempre riguardo al vento, non sempre i piloti si rendono conto di quanto grande sia la differenza tra atterrare contro vento o atterrare col vento in coda. Il vento infatti influenza e modifica non solo la corsa al suolo ma anche la pendenza della traiettoria di avvicinamento.

Il vento contrario rende più ripida la traiettoria, mentre il vento in coda la rende più piatta.

Il vento in coda penalizza la manovra di atterraggio molto più di quanto il vento in prua la favorisca: un nodo di vento in prua accorcia dell'1% circa lo spazio di atterraggio mentre un nodo in coda lo allunga del 5% circa.

Con un vento in prua di 20 nodi gli spazi di atterraggio saranno ridotti del 20%, mentre con 20 nodi in coda lo spazio di atterraggio raddoppia.

Pertanto, potendo scegliere, atterrare senz'altro contro vento.

5) CAMPI IN SALITA ED IN DISCESA.

Dovendo scegliere tra un campo in salita ed uno in discesa, scegliere quello in salita.

La tecnica di atterraggio è tuttavia diversa nei due casi.

Infatti, in un campo in salita (oltre il 5%) il pilota, vicino a terra tenderà a disporre l'asse longitudinale della fusoliera parallelo al terreno (come fa normalmente su di un campo in pianura).

Ma essendo il terreno in salita, l'angolo effettivo tra asse longitudinale della fusoliera e orizzontale non sarà zero ma maggiore di zero. In altre parole l'assetto dell'aliante sarà cabrato, mentre al pilota sembrerà livellato; ciò porta allo stallo prima di toccare terra.

Pertanto su campi in salita, la velocità di avvicinamento dovrà essere maggiore di quella usuale, tanto maggiore quanto più il campo è in salita.

Il contrario avverrà in campi in discesa: il pilota tenderà, vicino a terra, a portare l'asse longitudinale della fusoliera parallelo al terreno, ma essendo questo in discesa in effetti egli farà assumere all'aliante un assetto picchiato, aumentando la velocità e allungando la traiettoria.

Pertanto, in campi in discesa si dovrà procedere alla velocità minima consentita fino a contatto avvenuto.

6) IL CIRCUITO DI AVVICINAMENTO.

Individuato il campo, stabilita la direzione di atterraggio, si tratta ora di posarvi sopra l'aliante.

Togliersi gli occhiali, stringere le cinghie, allungarsi sul sedile.

Innanzitutto occorre ricordare che le indicazioni dell'altimetro sono ora inutili, in quanto esso è regolato sul QFE del campo di partenza, mentre il campo di fortuna prescelto sarà in genere ad una quota diversa.

L'altezza va pertanto stimata ad occhio, ed a ciò bisogna abituarsi, esercitandosi sul proprio campo di aviazione. In



**VOUS AVEZ CHOISI VOTRE TERRAIN À TEMPS
IL N'EST QUAND MÊME PAS BIEN GRAND,
PRENEZ LE DE LOIN.**

genere la normale quota di inizio circuito è di 150-200 metri sul suolo; il circuito sarà di norma quello Standard, cioè sinistro.

L'errore più frequente che commettono i principianti è quello di restare *sopra* al campo e *troppo vicino* ad esso. Il risultato è che il pilota si troverà sulla soglia del campo ad una quota troppo alta: con tutti gli aerofreni estesi egli si accorgerà di essere lungo e pertanto picchierà l'aliante nel tentativo di aumentare la pendenza della traiettoria. Ciò facendo aumenterà anche la velocità ed il risultato sarà il contatto del suolo a fondo campo a velocità elevata, senza possibilità di fermarsi.

La procedura corretta è la seguente:

spiralarlo *a fianco* del campo, avendolo sul lato sinistro (500 m di distanza circa) ben in vista, fino a scendere ad una quota di 150-200 metri. A questa quota iniziare il sottovento parallelamente al campo.

Prima di superare la fine del campo, cioè finché il campo è in vista, occorre guardare avanti e stabilire il punto di virata base, mediante un riferimento a terra.

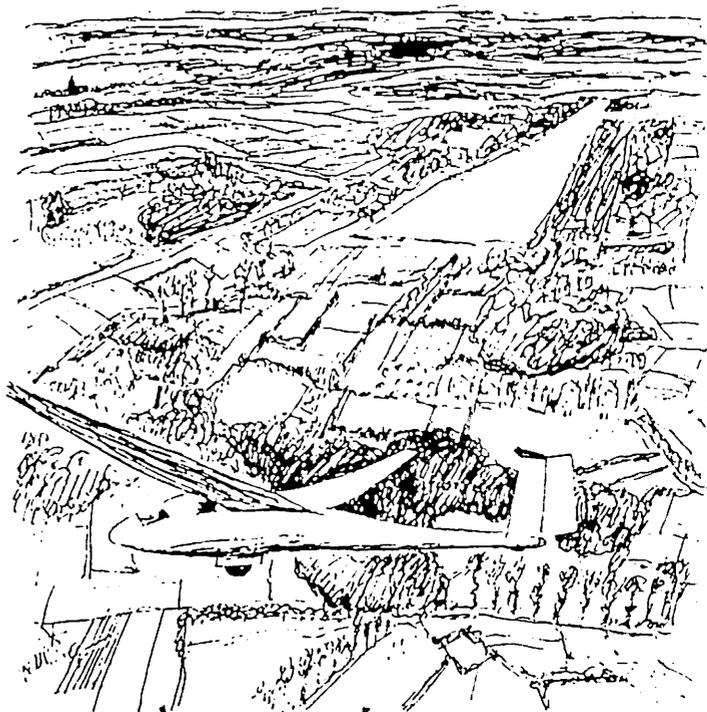
L'individuazione di un riferimento è *essenziale*, in quanto, superato il campo, non si avrà più la percezione della sua distanza e pertanto il pilota tenderà ad accorciare il

percorso, venendosi a trovare nelle condizioni prima descritte (troppo lungo).

Individuato il riferimento, bisognerà raggiungerlo e girare di 90° attorno ad esso, ossia fare una regolare virata base. A questo punto il campo apparirà alla propria sinistra. se si sono fatte le cose nel modo giusto sarà facile agire sugli aerofreni per regolare un corretto ingresso ai limiti del campo.

È essenziale che tutta la manovra sia eseguita a *bassa velocità*, diciamo 10-15 Km sopra lo stallo, ma non di più. Un altro errore frequente dei principianti è quello di picchiare l'aliante nella fase del finale, aumentando la velocità.

L'aliante va invece *trattenuto*, anche con gli aerofreni estesi, e se si è alti si può o allungare il percorso o fare delle S; può essere sconsigliabile fare una scivolata d'ala con freni estesi, in quanto molti aliante, in tale configurazione, entrano in vibrazione o si comportano in modo anomalo. Il contatto col suolo dovrà essere compiuto con barra in pancia, facendo toccare per primo il pattino di coda. Non appena a terra azionare i freni immediatamente per rendere la corsa a terra più breve possibile (non si sa mai cosa si può incontrare davanti).



**VOUS ÊTES EN ÉTAPE DE BASE
VOUS AVEZ LA VITESSE D'APPROCHE - C'EST BIEN.
VOUS NE L'AVEZ PAS, PRENEZ LA.... ET GARDEZ LA !**

7) CONSIDERAZIONI SULLE CARATTERISTICHE DI DISCESA DEGLI ALIANTI.

Non tutti gli alianti hanno le stesse caratteristiche di discesa: i vecchi Libelle, i Cirrus Standard, hanno aerofreni di scarsa efficacia, il che significa che essi non possono effettuare discese con pendenza elevata. È pertanto difficile farli atterrare in campi corti con ingressi non a zero. Gli alianti flappati, invece, hanno notevoli possibilità di variare sia la pendenza della traiettoria che il rateo di discesa.

Alcuni alianti hanno, oltre ai flap e agli aerofreni, anche un paracadute in coda.

È chiaro che più comandi aerodinamici sono disponibili, maggiore dovrà essere l'allenamento e le prove necessarie per sfruttarli al meglio.

Su certi alianti (ASW20) l'uso dei flap alla massima deflessione richiede attenzione e molto allenamento: essi vanno inseriti solo e solo quando si è certi di essere già entrati in campo. È pericoloso usarli in virata ed a velocità oltre quella consentita dal manuale di volo. Stesso discorso per il Califf.

Per concludere, ogni pilota deve conoscere le caratteristiche di discesa del proprio aliante (o di quello su cui vola abitualmente).

8) L'ALLENAMENTO AL FUORI CAMPO.

Ogni volo, anche nei dintorni dell'aeroporto, può essere sfruttato per allenarsi al fuori campo.

Il pilota dovrà abituarsi a distinguere dall'alto i campi così come indicato nel paragrafo 3, a valutare il vento, gli ostacoli a terra, l'ingresso, ed eventualmente andarli a rivedere da terra, per controllare se la scelta era giusta o sbagliata.

Occorre poi acquisire la completa padronanza dell'aliante, specie alle basse velocità e con gli aerofreni estesi (o flap eventuali), meglio se *senza* l'aiuto degli strumenti.

Questo sarà utile all'atto pratico perchè, quando accadrà di dover atterrare in un campo "difficile", nell'ultima fase del volo è necessaria la massima concentrazione rivolta all'esterno e non vi sarà neppure il tempo di gettare un'occhiata all'anemometro.

Un buon allenamento è il seguente:

finchè in quota di sicurezza (oltre 500 metri dal suolo) portatevi in una zona non frequentata, trimmate l'aliante 10-15 Km oltre lo stallo, coprite tutti gli strumenti.

Spegnete il variometro elettrico (il suo rumore impedisce di ascoltare il suono del flusso dell'aria) e concentratevi sul filo di lana (se non c'è mettetelo).

Muovete i comandi con dolcezza e gradualità, senza scatti. Con le ali livellate riducete la velocità al limite dello stallo e imparate a valutare la pressione della barra sul palmo della mano; ascoltate il suono dell'aria: esso diminuisce e aumenta al diminuire o all'aumentare della velocità, ma vicino allo stallo esso cambierà. Dovrete imparare a

riconoscere bene questo rumore.

Fate ora delle virate di 180° a destra e sinistra, con 30° di inclinazione: mantenere il filo di lana al centro e ascoltate il rumore dell'aria; se la velocità è costante il rumore è costante.

Abituatevi a controllare la velocità ascoltando il rumore. Ogni tanto date una sbirciata all'anemometro e fate dei confronti.

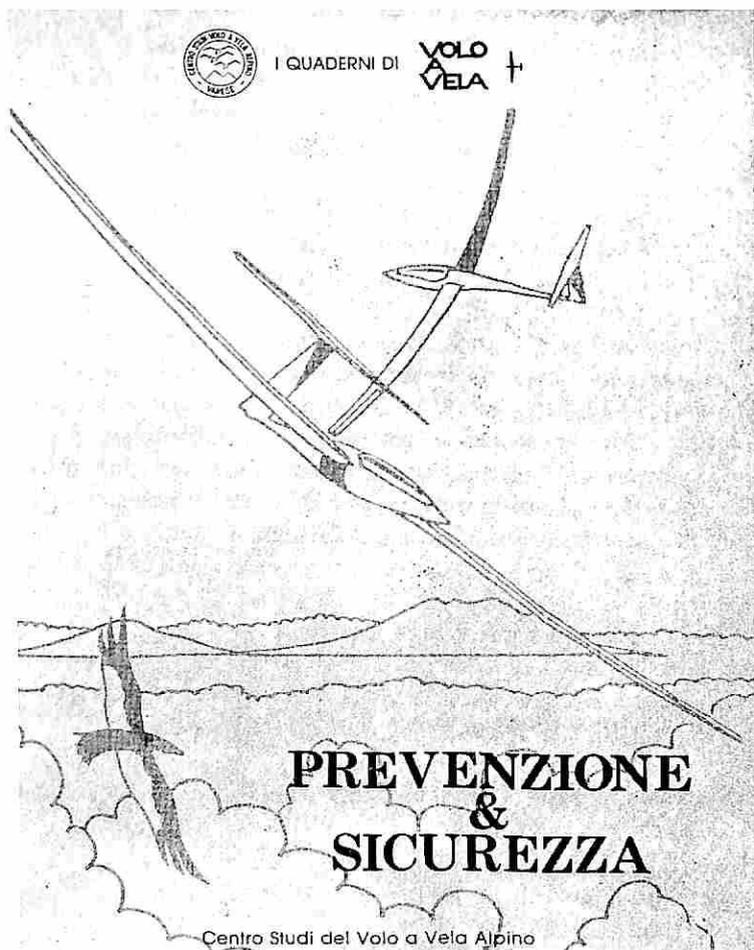
Ora saggiate i limiti dell'aliante: alla minima velocità fate ancora virate a destra e sinistra e ripetete ancora il tutto con aerofreni estesi. Noterete che oltre un certo limite i comandi diventano pastosi, meno efficaci, insorge il pre-stallo, ma ve ne accorgete senza bisogno dell'anemometro. Imparate poi, atterrando sul normale aeroporto, a portare l'aliante a toccare il suolo in un punto preciso (un cinesino, un telo bianco), impostando la discesa, come si è detto, a 10-15 Km oltre lo stallo e toccando col pattino di coda.

* * *

Ricordate infine, se vi è possibile, che gli alianti in cielo sono delle libellule, ma in terra dei piombi: cercate pertanto di atterrare vicino a qualche strada o casolare.

Farete molto meno fatica a smontare ed a riporre nel carrello. Troverete poi quasi sempre un contadino che vi offrirà un bicchiere di vino e vi prenderà a pacche sulle spalle.

Il bello del volo a vela è anche questo.



Richiedetelo alla Rivista

CALCINATE

Dietro e sulla griglia... di partenza

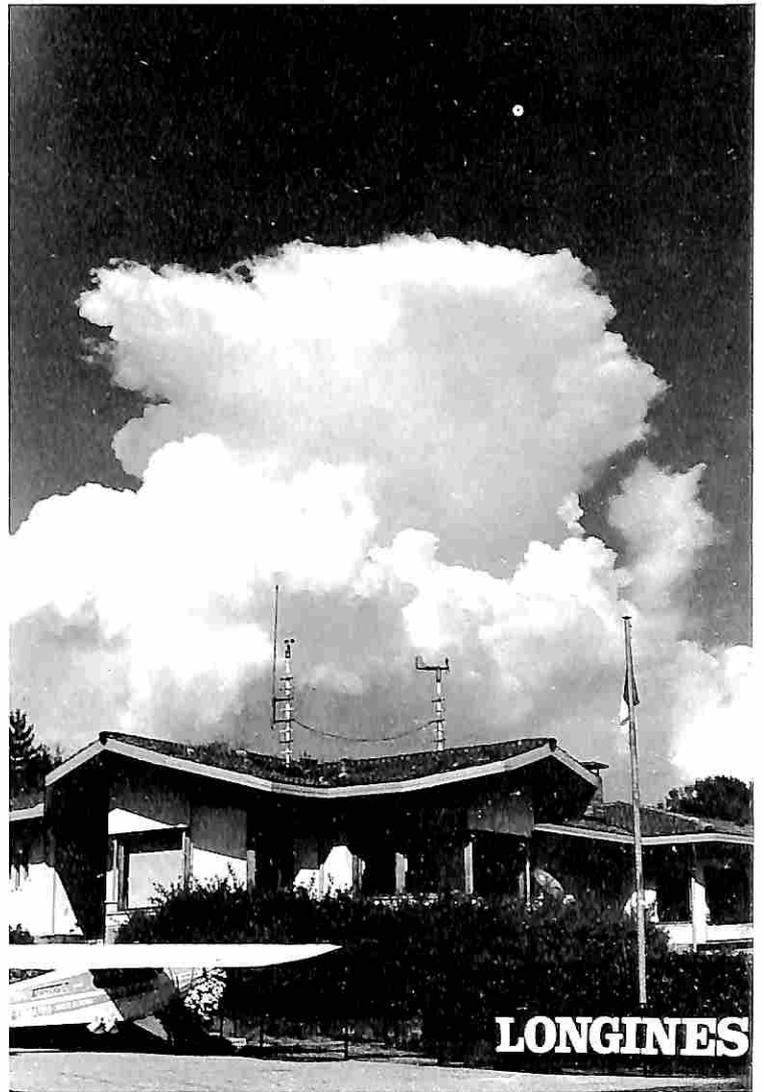
Il telefono, due squilli. La Luisa, lesta, si alza: un gesto, "zitti!". Frammenti di conversazione restano sospesi nell'aria... "è lui?". Scuote la testa: "No! Ma dov'è finito quel benedetto?"...

Comincia così la fine di una giornata di gara. Sono le 19.45, da mezz'ora il Piero chioccola attorno al telefono che ostinatamente si rifiuta di dargli la notizia che aspetta. Dov'è finito il Thomas!?

Vista dietro la griglia di partenza, la giornata di gara è vissuta, dagli uomini che ne hanno la responsabilità organizzativa e di conduzione, con grande tensione, che coinvolge le loro capacità tecniche accompagnate da quell'essenza di valori umani che ognuno di loro porta dentro e che debbono cercare di fare coincidere con il momento della gara con l'agonismo e la sicurezza per i piloti.

Conciliare l'impegno che una gara deve esigere, confrontandolo e mediandolo con le condizioni meteo i cui valori di instabilità sono l'essenza del volo a vela e nel contempo il suo limite, è cosa che veramente costringe chi ne ha la responsabilità a vivere sotto stress sia la preparazione del tema che i tempi della partenza e l'attesa dei rientri.

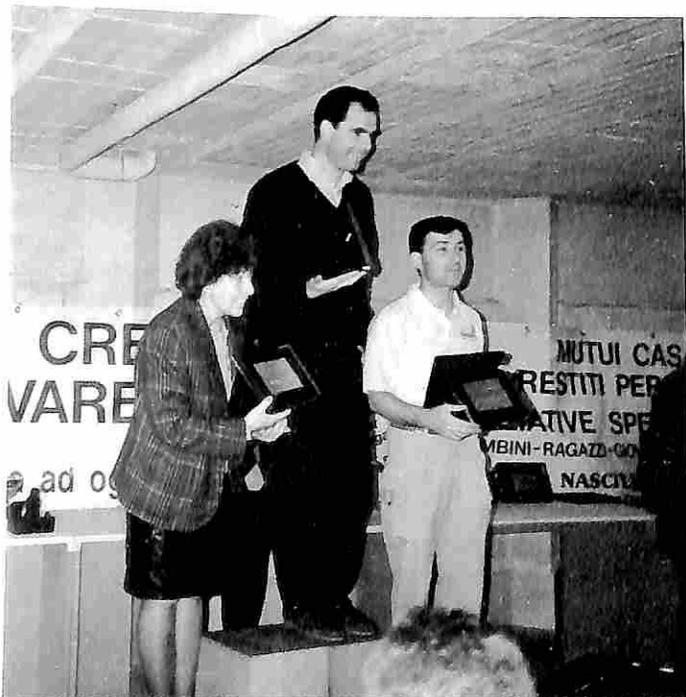
Ma dietro la griglia ci sono soprattutto loro: i piloti. Tra le varie discipline sportive che impegnino l'uomo singolarmente, solo, con tutti i contenuti di entusiasmo, di





- 1) Il Presidente Caraffini alle prese con la distribuzione di una consistente serie di premi ai partecipanti dei Campionati Italiani della classi Standard e 15 metri.
- 2) Stefano Ghorzo, Giorgio Galetto e Luigi Bertoncini (rappresentato da Adriana Briigliadori) della classe 15 metri.
- 3) Riccardo Briigliadori, Nino Perotti e Marco Pronzati (rappresentato da Eugenia Pronzati) nella classe Standard.

forma agonistica, di capacità interpretative delle cognizioni tecniche acquisite con l'esperienza; il tutto mixato con il coraggio, l'istinto, la capacità di autocontrollo, gli slanci, le ansie, i timori, la spavalderia, i rischi (calcolati e non), penso trovino nell'atleta pilota uno degli esempi più completi dell'agonista che nella gara ricerca prima di tutto di scoprire quali siano le sue capacità, i suoi limiti. Solo ma non isolato. Non c'è certamente la folla osannante attorno a lui, ma ci sono i compagni: antagonisti sì, ma che vivono come lui, assieme a lui il momento, le difficoltà e che per questo riescono a concretizzare il magico momento della solidarietà quando l'antagonista si trova nella possibilità di offrirgli suggerimenti, indicazioni, sul come riuscire a risanare "quella" difficile situazione. Accade talvolta di piloti che hanno interrotto la loro gara per atterrare (uguale "fermarsi" negli altri sport) a fianco dell'amico per prestargli soccorso se si presume possa essersi infortunato. Beh! certo, non sono santi i piloti, e se possono (in gara) "dirottare" l'avversario depistandolo da zone e condizioni particolarmente favorevoli lo svolgimento del tema di gara, lo fanno, certo! sennò che gara sarebbe? Sono le malizie, gli accorgimenti, i tatticismi, le furbate che ogni competitore mette in atto per conseguire lui il miglior risultato finale. Ma dietro la griglia di partenza avviene di scoprire alcuni piloti, gli azzurri, che in luogo di rilassarsi (ma avviene mai nello sport?) si riuniscono per parlare e preparare i futuri impegni agonistici. La Polonia è vicina! Sta bene la gara, ma quella la troviamo là! Mettiamo a punto la logistica! Si scopre allora che il campione celebrato è un provetto cuoco e che pertanto a lui è delegata l'incombenza di pensare all'approvvigionamento delle vettovaglie. Ad altri, possessori di roulotte o camper disposti a trasferirle, verrà affidato l'approntamento del nucleo di base logistico-operativo. La Polonia! già, e per arrivarci? con quei traini



simili a contenitori di "cannoni stellari"? quali strade? da dove passare? Ed ecco che chi le ha, mette in comune le esperienze fatte in precedenza ed è prodigo di consigli che vengono simbiosicamente valutati per le decisioni conseguenti. Quali strade percorrere? Quali Stati attraversare? La Germania, la Cecoslovacchia? e la benzina? occorreranno taniche? e dove le mettiamo? Già il baule del cuoco è impegnato dallo stivaggio delle pentole. E poi occorre pensare anche ai ricambi... Elenchi, considerazioni, ipotesi. Il tutto combinato da loro, dagli azzurri. Non ci sono organizzazioni a latere. Non ridondanti, prosopopeici articoli giornalistici! Forse nulla come il volo a vela, negli sport, è affidato al "fatelo da voi": gara, logistica, problemi strutturali e di organizzazione.

Ma i piloti del volo a vela sono scafati alla risoluzione autonoma dei problemi. Già dall'inizio della attività di volo sono abituati a dare concreto significato alla massima: "una mano lava l'altra e tutte due lavano la faccia".

Che è, consentitemelo, una gran bella cosa da vedere. Me ne sono innamorato (un po' tardi per la verità) e forse per essa stravedo ma è mia convinzione certa ed assoluta che poco in Italia si faccia per le cose che nel momento agonistico abbiano la purezza dell'"agone" e poco di appariscente hanno per i mass-media.

Sono quasi tentato di dire che lo sport del volo a vela sia uno sport intimistico!

Prendiamo per esempio il dopo-campionati (non certo favoriti da questa santa e dannata meteo). Improvvisamente rinsavitesi (diventata santa) questa meteo ha consentito (a chi aveva birra da spendere, o progetti ambiziosi da realizzare) di lanciarsi in grandi avventure, nei limiti delle proprie scorte di conoscenza ed abilità (la birra).

A Calcinate celebrati piloti e pivelli rampanti hanno conseguito eccellenti, ed in qualche caso straordinari risultati senza che per questo nessuno abbia dato fiato a trombe "aidiche" né tra i protagonisti, né tra chi le trombe è uso suonarle in ogni occasione (anche piccola purchè faccia spettacolo):

- Record Italiano di distanza libera classe monoposto Km 700: Luciano Avanzini;
- Record Italiano andata e ritorno Km 800: Attilio Pronzati;
- Record Italiano andata e ritorno biposto Km 800: Bob Monti e Umberto Mantica;
- C d'oro con diamante 300 Km prefissati: Stefano Colombo e Oscar Stefanutti;
- Diamante 500 Km: Oscar Stefanutti.

In una lettera a questa rivista ebbi modo di dire: Calcinatè è in moto! I fatti lo confermano. E non solo Calcinatè. Il volo a vela non sta fermo, continua a volare: possibile che nessuno, di chi può, non se ne accorga?.

AMLETO



Il decentramento a Calcinatè dei due Campionati Italiani ha privato qualcuno di competere per il titolo in agosto a Rieti, per contro il tempo ha consentito un positivo travaso di esperienze tra la nuova e la vecchia generazione volovelistica.

* * *

L'attività didattica

Quest'anno la Scuola di Calcinatè ha anticipato la prima sessione di esami, che ha avuto luogo nei giorni 5 e 6 maggio.

In queste due giornate si sono svolte le prove teoriche e pratiche che hanno avuto esito positivo per tutti i candidati e precisamente:

Bassetti Giovanni, Bergagna Sergio, Boldetti Giulio, Caltabiano Giuseppe, Cortesi Eugenio, Lombardo Paolo, Martignoni Fabio, Monti Carlo, Pellegrino Eugenio, Pigni Aldo, Saldarini Diego e Serazio Carlo.

ASIAGO

Concluso il primo Campionato Motoalianti

Walter Vergani dell'AVAL di Calcinate è il primo Campione italiano di questa nuova categoria. Al secondo posto si è classificato Gianluigi Marzotto dell'Ae.C. Prealpi Venete, seguito da Roberto Manzoni, Federico Lang, Vittorio Pasin e via via Ziche, Bussi, Grazioli, Cosimi e Actis.

Molto pubblico per questa ripresa dell'attività agonistica, ma soprattutto molto entusiasmo per i partecipanti che hanno scoperto un campo di gara meraviglioso che deve essere conosciuto e pubblicizzato anche in considerazione delle performances che si possono ottenere per le basi dei cumuli molto alte e per la possibilità di partenze molto anticipate.

Siamo veramente felici di vedere apprezzato il nostro campo, dopo le molte vicissitudini, e — tramite VOLO A VELA — ringraziamo tutti i partecipanti che hanno voluto onorare la manifestazione e noi con la loro presenza. Confidiamo sin d'ora di ottenere dall'Ae.C.I. l'assegnazione della stessa gara per il prossimo anno e magari anche un Campionato decentrato per la Standard o la 15 metri. Di Asiago, dei suoi dintorni e della sua organizzazione turistica, sportiva ed alberghiera, confido ne vorranno parlare i partecipanti stessi.

Un saluto ed un arrivederci a presto.

FRANCO BISSARO



Ecco i temi assegnati:

1° Asiago, Vittorio Veneto, Bassano, Vittorio Veneto e ritorno ad Asiago	Km. 219,8
2° Asiago, Dobbiaco, Merano, Asiago	di Km. 284,2
3° Asiago, Bressanone, Dobbiaco, Cavalese, Asiago	di Km. 260,3
4° distanza in area prescritta	max Km. 396,6
5° Asiago, Longarone, Malè, Agordo, Asiago	di Km. 265,8
6° Asiago, Bressanone, Dobbiaco, Merano, Asiago	di Km. 310,3

« la Classifica finale:

1° VERGANI Walter - AVAL Varese Ventus BT 16,6	p. 4896
2° MARZOTTO G. Luigi - Ae.C. Prealpi Ventus Pik 20	4884
3° MANZONI Roberto - AVAL Varese Nimbus 3	4587
4° LANG Federico - AVAL Varese Ventus CM. 17,60	4485

5° PASIN Vittorio - Ae.C. Prealpi Venete DG 400 17	3571
6° ZICHE Mario - Ae.C. Prealpi Venete DG 400 17	3129
7° BUSSI Giuseppe - Ae.C. Prealpi Venete PIK 20	2257
8° GRAZIOLI Paolo - Ae.C. Prealpi Venete DG 400 17	1435
9° COSIMI Giuseppe - Ae.C. Rieti Ventus BT 16,60	459
10° ACTIS Franco - Ae.C. Biella ASW 24E	200

Un campionato “quasi umano”

Nel ridente altipiano di Asiago, già culla del volo a vela italiano, ricco di storia e mitico per coloro che, non più giovani, associano questo nome ai sogni ed agli ardori di una fanciullezza intrisa di passione per il volo, si sono



svolti i primi Campionati Italiani per Motoalianti. Periodo e sede non potevano essere scelti più appropriatamente e quello che ne è risultato è stato una piacevole vacanza con dei voli stupendi per condizioni meteorologiche, panorama, simpatico e schietto agonismo, cordiale e concreta ospitalità veneta.

Credo si capisca, per chi è arrivato fin qui nella lettura, che ci torneremo al primo fischio di richiamo degli amici del nuovo Aeroclub delle Prealpi Venete; e credo di interpretare il pensiero di coloro che ivi sono confluiti provenienti da altri Aeroclub di Volo a Vela.

Il terreno di gara è stato impareggiabile. Questo altipiano, tutto verde di pascoli e boschi, con piccole veloci stradine, nessuno o quasi campi coltivati ma solo erba fine e morbida, graziosi paesini a misura d'uomo, lindi ed accoglienti come possono esserlo i borghi alpini con vocazione turistica ma ancora fuori dalla confusione mondiale, è nel complesso a soli due passi da quell'unico irripetibile anfiteatro che sono le Dolomiti. L'altitudine di 1000 metri sul livello del mare ne fa un punto di partenza ideale per il volovelista normalmente a caccia di termiche generate molto spesso da terreni aridi con temperature torride e quindi portato ad apprezzare ancora di più l'aria fresca e pura, frizzante delle mattinate di Asiago, spesso infiocchettate fin dalle 9 legali di cumuli di questa meravigliosa stagione che è la primavera.

Volare sulle Dolomiti non è frequente per noi, votati ai grandi temi del C.I.D. (= Campionato di Distanza), giacchè le rotte per l'Austria ci fanno transitare a nord di esse; ma posso assicurare che passare attraverso le guglie delle Pale di San Martino, o cercarsi un varco fra il Catinaccio o il gruppo del Sella, la Marmolada, il Civetta è emozionante come sognare sulle fotografie di Alex Aldott. Considerando poi che la competizione è cascata in un cielo fortunato, con qualche giorno da 4000 metri base cumulo e

qualche termica da 5,5 m/sec di media, è facile concludere che è stata una piacevole occasione per un volo a vela di grande divertimento, per piloti soli e senza aiutanti, formula: metti in linea e vai.

La Direzione di gara, leggi Cibic con qualche punta di Prosperini e Villa, è stata efficiente e, strano a dirsi, umana. Diciamo "quasi" perchè non si ricredano per l'avvenire. Ottima la prestazione del meteo-dipendente Mioni che ce la metteva tutta per convincerti che sì, ma però non sarebbe stato così bello. Insomma, poca brigata e vita beata con ristorantini ottimi a prezzo buono, tutte le sere si cambia, abbuffate malamente controllate dai piloti non più in età e con problemi di rinnovo brevetto.

Ma veniamo al dunque.

Sei prove di sette giorni con uno di riposo, combinazione, pur deciso in anticipo, capitato nel giorno peggiore. La prima prova in pedemontana, verso nord-est e ritorno; le altre verso nord (la seconda, terza, sesta) e nord-est/nord-ovest (la quinta) più un'area prescritta a tempo limitato nella zona nord/nord-est. In complesso temi piuttosto corti, con qualche difficoltà ma non troppo, centrati sempre ed a livello dei concorrenti, alcuni dei quali non allenatissimi e forse non così conoscitori della zona.

L'uscita dall'altipiano può avvenire anche con un plafond non eccessivamente alto QFE: a nemmeno 10 Km dal campo già si alza anche di 5/600 metri, per cui molte foto di partenza sono state scattate al disopra dei cumuli dell'altipiano. In breve si è nelle montagne alte con l'aria alpina e quello che ne consegue. Probabilmente si può partire molto presto la mattina; Asiago potrebbe essere un ideale punto di partenza per voli molto lunghi con la possibilità di un arrivo a Thiene (quindi una spezzata) che è 800 metri più sotto. In ogni caso si facevano facilmente i 1200 metri sul campo, quindi 2200 QNH e sarebbe interessante verificare se queste condizioni resistono alle

alte pressioni livellate dell'estate.

Il livello dei concorrenti è stato buono. In particolare Marzotto si è distinto per una buona gara complessiva. Il gruppo di Asiago è fresco ed entusiasta e ci auguriamo tutti, auspicando anche a loro, che diventi presto numeroso pur conservando quelle doti di schietta cordialità e simpatia che oggi lo contraddistinguono. Un ringraziamento a Pasin, al Presidente Bissaro, a Marzotto, alla simpatica Rita Merlo (Stampa e P.R.), Mioni, a Ziche (trainatore), a tutti i membri del Comitato organizzatore e del Consiglio dell'Aero Club, nonché dell'Associazione Volovelistica C. Deslex, all'Ente Aeroporto di Asiago.



* * *

Cronaca delle cinque gare cui ho partecipato.

30 aprile - Triangolo di 284 Km Dobbiaco-Merano. Partito per ultimo alle 13,55, fotografia di Asiago dopo 10'; gli altri hanno tagliato il traguardo mezz'ora prima (forse troppo presto date le condizioni e la limitata lunghezza del tema). Salita subito a 2300 QNH su Cima Dodici con oltre 2 m/sec di media. Valori non eccezionali ma plafond a 3200 poi a 3500 verso le 15,30. Sei partiti, cinque hanno compiuto il tema.

1° maggio - Quadrilatero di 260 Km Bressanone-Dobbiaco-Cavalesse. Decolli alle 12,30, partenza 13,55. Inizialmente condizioni non molto forti per vento da est con plafond 2000 QNH, poi 3700/3800 dopo le 15 sulle Dolomiti. Sette partiti, sei percorsi completati. Vince Marzotto a 87 Km/h.

2 maggio - Prescribed area di 3 ore e mezzo. Decolli alle 13, partenza poco prima delle 14 con 3000 QNH (foto a 1700 QFE su Asiago). Plafond 3800 dopo le 15. Quasi tutti si esercitano sul triangolino Cavalese-Predazzo-Canazei di 60 Km fatto quattro o cinque volte più qualche planata finale verso Bressanone-Ponte Gardena. Vince Lang che ha volato verso nord e verso est senza triangolini, totale 397 Km. Bisognerebbe veramente imporre un lato non inferiore ad una certa lunghezza. Quindi piloni fotografati. Termiche anche da oltre 3 m/sec di media con qualche giro a 4. Vento ancora da est.

4 maggio. Dopo il giorno di riposo, quadrilatero di 322 Km Longarone-Malè-Agordo cioè prima est, poi ovest, poi ancora est e ritorno, piazzato però sulle Dolomiti. Decolli alle 12,45 circa, partenza attorno alle 14, ritorno alle 19. Sembrava più facile. Forte vento sempre da est, termiche rotte, magra ad ovest di Bolzano (lago di S. Giustino). Partiti sette, due percorsi soli completati, gli altri cinque uso del motore. Plafond. 3200.

5 maggio - Quadrilatero di 310 Km Bressanone-Dobbiaco-Merano. Giornata fumante, piccolo temporale al rientro e plafond anche 4200 QNH. Decolli 12,00, partenza 13,04, medie due o tre + 5,5 e strade di cumuli. Perso un po' di tempo all'inizio, la media avrebbe potuto essere anche 10 Km/h più alta. Partiti otto, sette circuiti completati senza uso del motore. Purtroppo sia Manzoni che Marzotto si sono andati ad incastrare perdendo in un solo colpo oltre 520 punti il primo e 450 il secondo. Bel colpo. Quindi, ottima serata con ottima cena e ricchi premi. Arrivederci al 1991.

WALTER VERGANI

* * *

TORINO

Trofeo Città di Torino

La prima volta

Sono ottavo nella griglia di partenza, mi sdraio nel Diamant, faccio i controlli, osservo i primi che decollano ed ancora non ci credo. Sono in gara!!! Sento l'adrenalina scorrere come un torrente in piena, tra qualche minuto il decollo e la prima prova: 3 ore e mezza di tema libero visto che il meteo non promette nulla di buono (poche termiche e basso plafond). Al briefing Paolo Mion mi aveva detto "stai tranquillo e vienimi dietro", io risollevato dai pensieri del "che fare, dove andare" gli avevo assicurato di succhiargli la coda tutto il pomeriggio.

In volo le montagne che ben conosco sembrano ancora più ostiche, non perdere la guida, dacci dentro, fai andare il vecchio leone (aliante classe 1966). Paolo mi dice che ha già fatto la foto del primo pilone, ed io non riesco neanche a trovare il paese, chiamo per radio descrivo valli, creste, strade ma di Susa neanche l'ombra, ormai disperato sento una voce "Andrea, guarda in basso, ci sei sopra", inclino



l'ala ed incomincio a darmi ogni genere di insulto ed a suonare la sveglia.

Via verso sud alla caccia del secondo pilone, sono solo, ho perso Paolo ed incomincio a credere di aver sbagliato sport, però Giove termico è benevolo ed azzecco la scelta del pilone più verso la pianura, nonchè due termiche secche fantasmatiche. Arrivo sparato al terzo pilone, ma la radio tace e so solo che qualcuno si è infognato nel ritorno verso il campo. "Stai alto" mi dico e riaggancio la solita termica secca dell'andata: 1400 m e via verso casa.

Incredibile! La classifica provvisoria dice che il vecchio Diamant è al quarto posto ed io con lui, grazie all'handicap

ho trenta punti più di Paolo che mi assicura che l'indomani spegnerà la radio, io dico che non l'ho fatto apposta, che è stato Giove termico, ma lui e gli altri non sentono ragioni, da domani sarò anch'io un nemico, altro che "Vienimi dietro" o "Guarda in basso", la prima volta è finita, da domani lo scherzo si fa serio (banzai!).

P.S. — Grazie a tutti i concorrenti e agli organizzatori del trofeo Città di Torino per avermi battezzato al volo a vela agonistico.

Ciao a tutti.

ANDREA FERRERO

Ed ecco la classifica finale della 18^a edizione del TROFEO "CITTÀ DI TORINO" 1990

	Concorrente	P.01	P.02	P.03	P.04	P.05	Tot.
1.	Marchisio G.	972	507	662	891	1000	4032
2.	Beozzi A.	687	276	593	1000	909	3465
3.	Mion P.	605	537	339	833	609	2923
4.	Castagno G.	440	547	335	842	692	2856
5.	Peccolo L.	563	517	326	642	670	2718
6.	Stagi F.	742	516	0	797	612	2667
7.	Borrelli + Grinza	661	276	324	753	593	2607
8.	Danesy E.	624	445	82	752	663	2566
9.	Giacobbe D.	661	613	338	283	603	2498
10.	Lucco G.	371	613	326	634	494	2438
11.	Rasero D.	431	252	298	630	737	2348
12.	Bruni P.	658	0	89	717	744	2208
13.	Nuccio P.	479	275	0	626	789	2169
14.	Francesse + Dibari	339	309	260	636	349	1893
15.	Ferrero A.	667	543	242	332	0	1784
16.	Spreafico G.	539	517	231	0	0	1287
17.	Amalberti R.	415	0	0	0	0	415
18.	Danieli L.	281	0	0	0	0	281



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,
famosi programmi di collaborazione internazionale
partecipazione in ricerche e progetti d'avanguardia.

FOTO AERMACCHI

"CLUB NOVANTA"

Pubblicheremo a breve due articoli tecnici di Roger Biagi comparsi su "Aviasport". Intanto, ricordiamo il noto istruttore francese che negli anni della bruciante febbre del volo a vela varesino è stato nel nostro club per due stagioni.

Qualche numero per comprenderne la statura; 17.500 ore di volo di cui 7.500 a vela, istruttore di club, istruttore del Centro Nazionale Francese, pilota di linea, "corridore" di fama con voli importanti, i diamanti in anni lontanissimi, quando da noi fare 100 km poteva essere un primato. Abbiamo chiesto ai "vecchi" di ricordarcelo, la sola a rispondere è stata Costanza; chi ha volato e sudato sul campo con Biagi ... vuol tenersi tutto per sé quello che ha vissuto e ricorda.

CLUB NOVANTA

CALCINATE LE RADICI NEL VOL A VOILE (a cura di Costanza Giusti)

Quando gli amici, mi hanno chiesto un articolo sul mio amico Biagi, mi sono sentita ringiovanita di almeno trent'anni. Tanti ne sono passati infatti da quando nel 1960 abbiamo conosciuto per la prima volta il Biagio (come lo chiamavo io). Dopo aver richiesto ed essere stati ammessi alla famosa "Fertè-Alais", io ed il Giusti, che allora faceva sempre vacanze volovelistiche specialmente all'estero, arriviamo fiduciosi sul suolo francese... che per tre settimane ci ha regalato piogge, tante belle visite a Parigi in compagnia dei simpatici Stucchi e Pasculli (esperti conoscitori della vita notturna parigina) e anche, per nostra grande fortuna la conoscenza di Roger Biagi.

Conoscenza che si è dimostrata subito molto affiatata. L'anno dopo con un'altra vacanza alla Fertè-Alais, trascinando anche gli amici Orsi, che soggiornavano sul campo in roulotte, Vergani, Manzoni, Pagni, Barazzetti, Fiori, Altieri, Veronesi, Kufferle, Colnaghi, i sempre fedeli Pasculli e Stucchi, e pur sempre con le solite tre settimane di acqua (alleviate questa volta dalla presenza di Adele che mi ha permesso di visitare in lungo ed in largo la "Ville Lumiere" e non solo quella notturna) abbiamo convinto Biagi a venire in Italia. Qui si era in fermento per l'idea di creare un nuovo campo di volo a vela e Biagio doveva "provare" un certo terreno sul lago di Varese che il Dott. Silvio Mazzucchelli, vista la passione volovelistica dei suoi Adele e Giorgio, (cominciata a Vergiate nel lontano 1959 e tutt'ora in corso) aveva pensato di donare perchè lo destinassero allo scopo. Nella primavera del 1961 arriva nella nostra casa a Somma Lombardo, Biagi. Non vi dico cosa ha portato la sua venuta nel nostro quieto condominio; la sera davanti ad un piatto di pastasciutta la sua allegra entusiastica

descrizione dei voli fatti durante la giornata e che registrava fedelmente dall'inizio alla fine, non faceva che accrescere il nostro già alto entusiasmo. Era sempre in litigio con l'allora presidente della Siai-Marchetti, Franzetti, che pretendeva che non volasse prima della chiusura della ditta. Ricorderò sempre la sera del suo primo volo a "Maccuccagna" (come chiamava Maccugnaga), sembrava anche a noi di toccare il Rosa con una mano o quando in un volo in montagna con passeggero Donato Pastori, che poveretto stava già male appena partito da Vergiate, ha trascinato quello che chiamava il "cadavere di Pastori" per tutto il pomeriggio o quando telefonò dicendo di essere atterrato a Lugano in via tale al numero tale e prese il tram per andare in centro. E poi nei tre mesi successivi le prove sul campo pieno di fango ma con la convinzione ferrea che il posto era buono e che a Calcinate si sarebbero potute fare cose grandi e voli bellissimi in montagna. Voli che oggi si fanno sempre più belli e più lunghi, dopo trent'anni. La sua volontà, la sua forza trascinatrice, il suo genuino entusiasmo ci hanno contagiati tutti, in primo piano gli Orsi, Giusti, Trecchi, Baldisserri, il caro Fraenza, l'indimenticato Paolo Contri, Nidoli e poi Rovesti e l'entusiasta direttore della nostra Rivista, Renzo Scavino; fino ad imbarcarci nell'avventura più bella per degli appassionati come eravamo trent'anni fa, quella di fare di Calcinate il campo più bello e famoso d'Italia. Grazie Biagio per la mano che ci hai dato in questa grande avventura, mano amica e che a me in particolare ha regalato una seconda e grande famiglia. Con la speranza di rivederti presto,

ciao, COSTANZA

CURIOSITÀ

(a cura di Carlo Faggioni)

Contro la gravità

(da SCIENZA E VITA di marzo 1990)

"Nel numero del 18 dicembre scorso del Physical Review Letters due scienziati giapponesi, Hideo Hayasaka e Sakae Takeuchi, hanno descritto uno strano esperimento che sembra sfidare le leggi sinora conosciute riguardanti la gravitazione. Essi hanno osservato che se un piccolo giroscopio viene fatto ruotare in un senso, esso perde alcuni milligrammi di peso a mano a mano che la velocità di rotazione aumenta. Ma se il senso di rotazione viene invertito, non si ha la perdita di peso. L'esperimento è molto semplice da eseguire e non richiede nessuna particolare apparecchiatura. Eric G. Adelberger, dell'università di Washington a Seattle, che ha ripetuto gli esperimenti dei due giapponesi, ha dichiarato che i risultati ottenuti sono del tutto incomprensibili".

Che abbia a che fare con le varie teorie circolanti sul verso di rotazione più remunerativo per spiralarci? Dobbiamo aspettarci un'invasione in massa dei giapponesi anche nel volo a vela? (n.d.r.).

COME NON DETTO! sul numero successivo sono apparse le seguenti righe:

"(...) Data la semplicità dell'esperimento, esso è stato ripetuto in moltissimi laboratori di tutto il mondo e il risultato di questo controllo ha chiaramente dimostrato che i due giapponesi, che del resto avevano comunicato la loro scoperta con tutte le cautele del caso, si erano sbagliati: l'antigravità non esiste. Il falso risultato dipendeva dalle vibrazioni prodotte dalla rotazione della piccola massa metallica, vibrazioni che influivano sulla bilancia".

Peccato, ci eravamo illusi... (n.d.r.).

A VOLTE È UTILE UN PÒ DI OSSIGENO

A volte è utile un po' di ossigeno

La Greenhouse di Milano ha in produzione l'"Handy Oxy", una bombola di ossigeno per fronteggiare malesseri che possono capitare a un automobilista. Il prezzo è stato fissato in 75 mila lire e la bombola è venduta in un "kit" che comprende una sacca impermeabile per il trasporto, le istruzioni per l'uso, il riduttore di pressione e la mascherina.



CONCLUSO IL CONCORSO "GIANFRANCO ROTONDI", edizione 1989-90

In data 5 aprile 1990, al dipartimento di Ingegneria Aerospaziale del Politecnico di Milano, si è tenuta una conferenza in occasione dell'anniversario della morte del Prof. Gianfranco Rotondi ordinario di Aeronautica Generale, prematuramente scomparso il 29 febbraio 1984.

È intervenuto l'Ing. Bruno Lovera sul tema "L'elicottero del 2001" e sono stati consegnati i premi del concorso per un progetto di aliante di "World Class", finalmente conclusosi il marzo scorso.

Al concorso partecipavano tutti i politecnici e università italiane e i progetti sono stati esaminati da una commissione esaminatrice, composta, tra gli altri, dall'Ing. S. Frati e dal presidente dell'AIDAA Prof. V. Giavotto.

Sono stati proclamati vincitori a pari merito, due progetti di studenti del politecnico di Milano:

E. Brambilla e G. Bravin: «"World Class": studio di fattibilità».

L. Finzi, B. Multinelli, M. Parrini, R. Tommasini: «Aliante "World Class"».

Il primo è uno studio preliminare particolarmente curato nell'aerodinamica e nella costruzione dei comandi. Il secondo privilegia ancora l'aerodinamica oltre allo studio dell'ergonomicità del posto di pilotaggio e dell'accuratezza dei calcoli strutturali.

A dire il vero, sono rimasto deluso del poco spazio che è stato dato alla presentazione di questi progetti nell'ambito di questa occasione, ma mi riprometto di interpellare i diretti interessati per saperne molto di più.

CARLO FAGGIONI

SPORT A RISCHIO



Sport a rischio

Gli indici di mortalità sportiva rilevati nel corso degli ultimi cinque anni evidenziano che alpinismo, deltaplano, parapendio e paracadutismo sono gli sport più pericolosi. Rischi anche per motoslitte, escursionismo, sub, canoa, sci, sci d'acqua e discesa libera.

UN NUOVO STANDARD

È in corso di omologazione il nuovo aliante di classe standard ST 15 di produzione francese.

Nel corso di una visita casuale ad alcuni amici volovelisti, in quel di Chambéry, abbiamo potuto ammirare il prototipo di tale aliante volare, e, inoltre, abbiamo avuto occasione di parlarne con il costruttore.

L'aliante può essere scambiato, a prima vista, con un Discus, avendo una pianta alare molto simile. La principale differenza con il Discus sta nel disegno del bordo d'uscita, che segue un percorso ad S anziché restare sostanzialmente rettilineo (vedi foto).

Il prototipo che abbiamo potuto osservare aveva il troncone di coda e gli impennaggi recuperati da altri alianti; il modello di serie sarà invece interamente costruito dalla Aero Stralpes.

A detta del costruttore, l'ST15 dovrebbe avere delle qualità di salita in termica migliori del concorrente Discus, oltre ad un'efficienza migliore alle alte velocità (oltre i 140 Km/h). Tali pregi sono stati messi in evidenza anche durante una prova comparativa tra l'ST15, il Discus e l'ASW24, condotta da piloti da competizione francesi.

Nelle previsioni verrà venduto interamente strumentato, completo anche del computer VP4E e dotato di serie di un originale sistema di turbolatori del tipo adesivo, ma alloggiati in un'apposita scanalatura ricavata sul ventre dell'ala. Un particolare



intelligente che abbiamo potuto osservare, è l'alloggiamento della batteria, previsto davanti alla pedaliera. Il prezzo dovrebbe aggirarsi intorno ai 300.000 Ffr, ma è previsto un rimborso del 30% a chi dovesse vincere con l'ST15 una gara nazionale nel primo anno d'acquisto e un rimborso totale per chi dovesse vincere un mondiale. Per chi volesse maggiori dettagli, in redazione abbiamo qualche copia del dépliant ufficiale.

CARLO F.

QUESTIONE DI NUMERI...

Le riviste "AVIASPORT" e "VOL A VOILE" dei mesi di aprile e rispettivamente di marzo/aprile riportano alcuni dati globali che danno l'esatta misura delle dimensioni e della qualità del volo a vela francese.

Sebbene abbia da sempre dimestichezza con il volo a vela d'altralpe i dati letti mi hanno lasciato sorpreso e stupito per la loro entità ed articolazione.

Ecco i più significativi riguardanti la stagione 1989:

N. ore di volo totali	426.333
N. voli	318.852
di cui 29.010 avvenuti a verricello	

Brevetti rilasciati	1.124
C d'argento	357
C d'oro	81
C diamanti (completi)	42
1 Km percorsi per la "Coup Federal" — ossia il nostro CID — omologati Km	3.953.540!

No, non è un errore di battitura: 4 milioni di Km volati da 14.063 piloti di cui il 32% di età inferiore ai 25 anni ed il 9% donne.

Non manca la nota negativa, il volo a vela francese registra per l'89 14 incidenti mortali di cui 5 occorsi a piloti stranieri. Dei 9 piloti francesi, due si sono prodotti

per autorotazione, procedura di avvicinamento, uno per non avere fissato correttamente il piano di coda e per gli altri si è trattato di "crashes" in montagna.

Quest'ultimo dato avvalorava la necessità di intensificare l'attività delle scuole di perfezionamento al volo a vela di montagna che già tanta attenzione e spazio riceve dai responsabili del volo a vela francese.

Un altro dato di molto interesse è la classifica per punteggio delle Associazioni di volo a vela federata stabilita appunto dalla FFVV. Ben 163 associazioni, accreditate di punti sulla

base di 2 punti per ora, 1 punto per Km volato, 50 per brevetto completo, 300 per C d'oro, 500 per C diamante, ecc., vede ancora Fayance in testa. Questo dato indica che sul territorio di Francia ci sono almeno 150 aeroporti o campi di volo a vela in attività. Forse di più perchè su alcune piste si fa del volo a vela occasionale o stagionale. Nella Coppa Federale è Buno Bonnevaux il Club in testa seguito da Vinon ma se il giudizio viene dato per indice è allora Fayance. Nella classifica individuale si ritrova al secondo posto e si legge non senza tristezza il nome dell'indimenticabile Abeille.

Nel parco alianti volano ancora ben 16 M200 e 17 M100, 37 Fauçonnet ed altri modelli per un totale di ca. 250 alianti che in Italia forse non

troverebbero estimatori nemmeno a livello di reperto storico ma che in Francia volano, fanno ore, fanno brevetti e diffondono il volo a vela, si ritiene doverli sostituire con progressione solo entro l'anno 2000.

Non manca materia per confronti e per riflessioni. Molto interessante è leggere la relazione morale del Presidente della FFVV, del Direttore tecnico nazionale, del Programma federale per la formazione degli "Istruttori di base", i Rapporti delle Commissioni: di "Formazione", "Tecnica", "Medicina", "Sportiva", "Acrobazia", "Relazioni Francia-Spagna", "Meteo", "Storica", "Volo a Vela Militare", "Spazio Aereo", "Femminile" e "Comunicazioni"; tutte letture che danno un compiuto panorama del mondo

volovelistico dei nostri "cugini" che volano ad ovest delle Alpi.

L'aspetto che colpisce è la coerenza con la quale gli organi responsabili del volo a vela francese agiscono per rispettare la politica instaurata all'inizio degli anni '80 e che si concretizza in una azione di lungo termine seguendo tre linee d'azione: Crescita, Indipendenza e Modernizzazione. Una azione politica approvata in assemblea generale, proposta dagli organi direttivi eletti dalla stessa ed una gestione trasparente, tutti elementi e qualità che giustificano una cospicua massa di mezzi finanziari generosamente riconosciuti al volo a vela dal Ministero per lo Sport. Sforzo finanziario non certo tradito da scarsi risultati!

ATTILIO PRONZATI

* * *

PERCHÈ I BALLAST PER L'ACQUA?

(SOARING PILOT di Marzo/Aprile 1990 a cura di Carlo Faggioni)

Un pilota d'aliante sta sollevando dei recipienti pieni d'acqua per svuotarli all'interno delle ali del suo aliante.

Uno spettatore gli si avvicina e dice: "Perchè mette l'acqua nelle ali? Pensavo che fosse importante rendere l'aliante più leggero possibile".

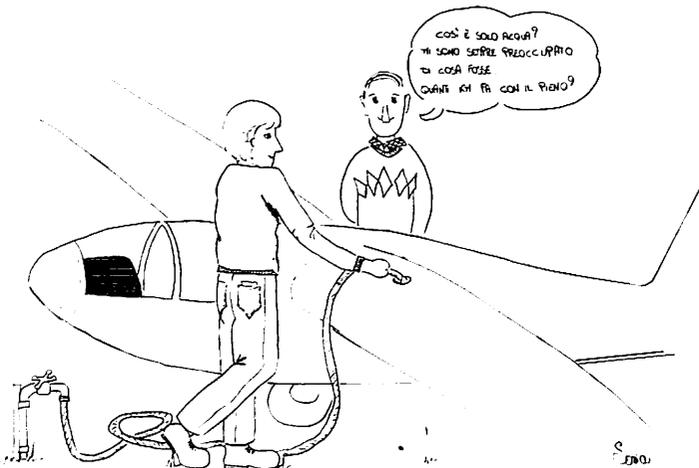
"La ragione per la quale si mette l'acqua nelle ali è la stessa per la quale una pallina da golf andrà ben più lontana di una pallina da ping-pong se lanciata nell'aria", gli rispose il pilota. "La palla da golf va più lontano perchè ha una maggiore massa, e riesce a penetrare nell'aria meglio che la leggera pallina da ping-pong".

"Un aliante pesante ha maggior massa che uno leggero", continuava, "e perciò riuscirà a penetrare meglio l'aria di uno leggero. Un'altra spiegazione potrebbe essere di chiederti cos'è che riesci a lanciare più lontano tra un sasso e una piuma?".

Lo spettatore che aveva afferrato il concetto rispose rapidamente alla domanda, "Il sasso, ovviamente!".

Con un sorriso il pilota rispose: "Bene, probabilmente hai ragione, ma la domanda nascondeva un tranello. Puoi lanciare il sasso se riesci a sollevarlo! Se sei sufficientemente forte da sollevare il sasso allora probabilmente riuscirai a lanciarlo più lontano della piuma.

Il pilota finì la spiegazione: "Con gli alianti, deve esserci abbastanza spinta nell'atmosfera da sollevare l'aliante pesante, o altrimenti la massa aggiunta sarà un danno. Questa è la ragione per la quale possiamo scaricare i ballast se le salite sono troppo deboli. Durante una tipica buona giornata, le salite sono abbastanza forti da sollevare un aliante carico d'acqua, ma nel tardo pomeriggio, il sole basso scalda meno e quindi le salite sono minori, così il pilota d'aliante scarica i ballast per continuare il volo. A volte succede che durante la maggior parte della giornata il pilota abbia delle difficoltà a trovare delle buone salite per il suo aliante pesante e così deve scaricare tutta o in parte l'acqua dalle sue ali".



DOVE SI TROVANO LE ONDE?

È il titolo del recente "quaderno" di VOLO A VELA dedicato a Gioacchino v. Kalckreuth. RICHIEDETELO ALLA REDAZIONE.

Il riordino dell'archivio, delle fotografie e della corrispondenza, ha messo in chiara evidenza che diventa sempre più difficile collocare nel tempo dei ricordi volovelistici anche i passati accadimenti del mondo esterno. Nel numero precedente, aprendo questo "occhio", abbiamo scritto di qualche sparuta traccia. Ora, tentando di continuare, dobbiamo ammettere che "il contesto" non sarà certamente definibile da queste pagine, per il nostro operare di dilettanti e per il velocissimo susseguirsi nell'accendersi e spegnersi dei mille avvenimenti. Sempre per i posteri, ovviamente.

LA REDAZIONE

(dal "Corriere della Sera" del 25 aprile 1990)

IN ORBITA LA MACCHINA DEL TEMPO IL SUO OCCHIO "VEDE" NEL PASSATO

Grande quanto un bus il telescopio potrà scrutare oggetti lontani 14 miliardi di anni luce. Questo pomeriggio la complessa operazione di sgancio.

La macchina del tempo è finalmente in orbita. Il grande telescopio spaziale della Nasa è volato ieri a 600 chilometri d'altezza racchiuso nella stiva della navetta Discovery. Ha abbandonato Cape Canaveral alle 14.33 ora italiana senza gli applausi della folla di astronomi che erano accorsi il 10 aprile scorso quando un guasto a un generatore elettrico dell'astronave costrinse a un rinvio del lancio. Ma nei loro osservatori gli scienziati hanno seguito le notizie dalla Florida con la trepidazione provocata dagli avvenimenti storici.

* * *

Rivoluzionerà l'astronomia al pari del cannocchiale di Galileo, dicono i ricercatori del cielo che aspettano dal 1983 il via al primo telescopio orbitale. Sognato dai pionieri dell'astronautica sin dagli anni Trenta, bisognava tuttavia aspettare i giorni nostri perchè la tecnologia maturasse i mezzi necessari.

Lo "Hubble Space Telescope", come lo chiamano alla Nasa, è il più costoso e complesso satellite che mai sia stato spedito nel cosmo da dove lavorerà per almeno una quindicina d'anni. Ma la sua vita andrà ben oltre perchè lo straordinario veicolo è anche il primo concepito per essere accudito nello spazio dagli astronauti che potranno, da supermeccanici, sostituire pezzi guasti o cambiare strumenti.

Così si spiega l'astronomico costo di due miliardi di dollari salito oltre il previsto anche a causa del disastro della navetta Challenger. Hubble, infatti, dopo i ritardi nella costruzione doveva finalmente decollare nell'autunno del 1986, ma per l'incidente dovette essere stivato in una camera bianca della Lockheed, che lo ha assemblato, pagando un affitto di 10 miliardi al mese.

Nell'attesa, tuttavia, nuove migliorie sono state introdotte nel

poderoso occhio grande come un autobus e pesante una dozzina di tonnellate. Ed ora è pronto per il grande compito che l'aspetta. Al di fuori del filtro dell'atmosfera terrestre che limita pesantemente le osservazioni dei telescopi terrestri, Hubble potrà letteralmente aprire le porte del cielo ampliando di sette volte lo spazio nel quale proiettare lo sguardo dell'uomo. Finora si riuscivano a scrutare oggetti distanti soltanto due miliardi di anni luce; da domani potremo scorgere luoghi lontani 14 miliardi di anni luce. Ciò significa che il telescopio spaziale sarà capace di raccogliere la luce emessa circa 15 miliardi di anni fa mentre l'Universo compiva ancora i primi passi della sua formazione. Per un gioco del tempo e dello spazio vedremo quindi le nostre origini quando ancora la possibilità della vita era soltanto un'incerta probabilità affidata al futuro.

E a cogliere gli oggetti cosmici più deboli e quindi anche più lontani ci aiuterà una telecamera sviluppata dall'Agenzia spaziale europea che ha collaborato con la Nasa all'ambizioso programma. Ma un'altra telecamera americana ci permetterà nello stesso tempo incredibili zoomate sulle superfici dei vicini pianeti.

* * *

Dopo i controlli del telescopio effettuati in queste ore dal Centro Goddard alla periferia di Washington, nel pomeriggio di oggi l'astronauta Hawley (uno dei cinque componenti l'equipaggio tra cui una donna) solleverà Hubble dalla stiva con il braccio robotizzato per liberarlo definitivamente. Ma prima del distacco si aspetterà che i pannelli solari si aprano correttamente. Nel caso contrario gli astronauti McCandless e Sullivan, già rivestiti della tuta per le escursioni, rapidamente

usciranno dalla navetta per compiere l'operazione manualmente. L'ultimo momento critico sarà poi il dispiegamento delle due antenne che devono spedire a terra l'imponente fiume dei dati raccolti. Superato quest'ultimo ostacolo Hubble sarà pronto a iniziare i suoi collaudi per regalarci tra poco più di un mese la prima istantanea di una sconosciuta profondità cosmica.

GIOVANNI CAPRARA

(da "Italia Oggi" del 5 marzo 1990)

Sentenza CEE

L'OLANDA NEI GUAI

BRUXELLES (f.i.) L'Olanda, nazione in genere sensibile ai problemi della protezione della fauna, stavolta si è meritata la classica bacchettata sulle dita che raramente spetta ai primi della classe. Era dall'Olanda che fino ad alcuni anni fa partivano gli inviti e gli appelli a boicottare il turismo in Italia, perchè da noi vengono cacciati gli uccelli migratori. Era un parlamentare dell'Aia, ormai scomparso, a farsi promotore delle crociate ecologiche. E parecchia gente lo ascoltava. Adesso, invece, è la protezionista Olanda a cadere sotto i fulmini delle direttive CEE e di una condanna della Corte di giustizia proprio perchè accusata dalle autorità della CEE di Bruxelles di non aver assicurato la tutela degli uccelli selvatici. La Corte di giustizia ha ritenuto che i Paesi Bassi non abbiano rispettato gli obblighi che derivano dal Trattato CEE, "non prendendo nei termini prescritti tutte le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla direttiva 79/409/CEE del Consiglio del 2 aprile 1979 sulla protezione degli uccelli selvatici".

Un provvedimento destinato a fare scalpore

È la seconda volta, per la verità, che i Paesi Bassi sono condannati dai giudici del Lussemburgo a conformarsi rigorosamente alle leggi comunitarie, in questo campo. In un Paese come l'Olanda, dove solitamente la gente è sensibile ai problemi della tutela ambientale, la sentenza farà scalpore. Ovviamente, è il governo dell'Aja ad essere sanzionato.

Nella sentenza, infatti, la Corte di giustizia ha condannato l'Olanda per non aver trasportato integralmente nella legislazione nazionale la direttiva che, tra l'altro, proibisce la caccia alla cornacchia nera, alla taccola, alla ghiandaia e alla gazza.

La Commissione europea, che ha presentato il ricorso contro i Paesi Bassi alla Corte di giustizia, contesta anche la legge olandese per le deroghe per la caccia ad alcune specie di uccelli, per quelle per la prevenzione dei danni e per quelle per il concorso di cani da caccia.

La Commissione europea aveva anche fatto rilevare che la legge olandese non prevedeva la proibizione dalla caccia a partire da piccoli aerei da turismo o da alianti. Insufficienti per la protezione degli uccelli anche le norme legislative olandesi sulla ricerca, la raccolta e la detenzione di uova di alcune specie protette. Tutti questi addebiti sono stati ritenuti fondati dalla Corte di giustizia.

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

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

RICHIEDETELO ALLA NOSTRA REDAZIONE
Spedito per raccomandata al Vostro domicilio,
costa L. 16.000.

ANGELO ZOLI: UN GRANDE DEL VOLO A VELA ITALIANO

Non è facile accettare e rendersi conto della mancanza di una figura come fu quella di Angelo Zoli. Da più di vent'anni stretto collaboratore e animatore del gruppo di piloti di Valbrembo, la sua scomparsa ha lasciato in tutti noi un senso di vero sgomento e di angoscia quasi si fosse portato via un pezzo di noi stessi.

Quando ebbi la fortuna di conoscerlo nel lontano 1966 in quel di Orio ebbi già da allora la sensazione di un uomo straordinario dedicato solo alla sua passione. La realizzazione poi di Valbrembo da lui fortemente voluta e sentita ne fece ulteriormente accrescere il suo prestigio in seno al volo a vela italiano. Lo ricorderemo sempre sul campo a dare non ordini ma consigli a tutti quanti lo circondavano. Per me personalmente, oltre ad essere stato un grande e sincero amico, fu anche un intelligente collaboratore e maestro.

Tanto grande era la sua personalità quanto umile la sua vita quotidiana in campo e fuori: nulla gli sfuggiva e nulla gli era difficile anche quando le decisioni da prendere erano di estrema rilevanza.

Credo che il volo a vela italiano sia rimasto orfano, come noi tutti di Valbrembo, di un padre illuminato e di grande buon senso.

Chi non ricorda l'Angelo Commissario della squadra nazionale nell'unico mondiale vinto dal Leo ed in cui seppe infondere ai piloti la sua esperienza ed il suo raziocinio non disgiunti da quella grande volontà che sempre lo sorreggeva nello svolgimento dei suoi compiti. In quella occasione non poté assaporare la gioia del trionfo italiano perchè una polmonite lo costrinse a letto negli ultimi giorni di gara, polmonite contratta per vedere, seguire e consigliare in luoghi esposti ai venti, i suoi piloti.

Tutta la filosofia della sua vita fu ispirata a quella passione per il volo a vela che sempre lo animò. Da pilota, da campione, profuse nell'espletamento dei suoi compiti una tenacia ed una forza impareggiabili, così da lasciarle ora in eredità a noi che lo seguivamo.



Se n'è andato nel sonno, in silenzio, quasi non volesse disturbare: anche in questo la sorte ne rivelò la sua umiltà continuamente predicata ai suoi piloti ed allievi. Il suo esempio e la sua dedizione a questo nostro sport lasciano un'impronta indelebile che noi tutti intendiamo rispettare e seguire.

Il suo lavoro, per tutto quanto era volo a vela, lo rendeva sincero, preciso in ogni suo atteggiamento. Quello che fece Angelo con i suoi più stretti collaboratori in occasione dell'alluvione dell'87 in cui il fango rese una palude il campo di volo, ha del sovrumano.

In dieci giorni riuscì a rendere ancora tutto agibile. No! Noi piloti di Valbrembo non possiamo non ricordarlo; anche perchè oltre vent'anni lavorò per noi senza enfasi e senza pretese.

È un insegnamento questo che a ben pensare ci lascia sbigottiti ancora di più e ci induce a ritenere che nella vita quotidiana esiste ancora qualcosa dentro di noi in cui vale la pena di credere ed esternare a favore di altri.

Con la scomparsa di Angelo Zoli se ne va un'epoca, un periodo della nostra vita in cui gli ideali erano ancora la molla e la base per coltivare questa passione che accomuna noi volovelisti.

Sono certo che lui non avrebbe approvato queste poche righe di ricordo; preferiva il silenzio per sua innata umiltà pervasa da una coscienza culturalmente formata negli anni in cui visse.

Noi tutti ci riteniamo fortunati di avere avuto al nostro fianco per tanto tempo un simile amico, un simile maestro.

È per questo che lo ricorderemo sempre e sarà come averlo ancora sopra di noi.

Ciao Angelo e grazie per quanto hai fatto!

SERGIO

LETTERA A UN AMICO

Caro Angelo,

mi sento un po' in colpa per non essere stato presente quando gli altri volovelisti ti hanno salutato rendendo omaggio alla tua luminosa, quarantennale dedizione al nostro magnifico sport. Ecco perchè ho pensato di scriverti; non nascondo che in questo modo ho anche creduto un po' presuntuosamente di poterti esprimere in modo più intimo e personale il mio affetto, la nostalgia per tante cose fatte assieme e il rimpianto per tante cose che non siamo riusciti a fare assieme. Presuntuosamente mi sono messo tra quelli che con te ritengono di essere stati tra i protagonisti di questo dopoguerra volovelistico italiano; perciò credo di scriverti anche a nome degli altri, tanti un tempo, ma oramai pochi, perchè solo in questi ultimi tempi il tuo nuovo Club si è preso tanti di questi amici protagonisti, forse troppi: Pastorelli, Zasa, Campari ed altri meno noti.

E così, lasciandomi avvolgere dai fumi soporiferi della nostalgia mi rivedo neo-brevettato, con molte ambizioni sportive che, prima del decollo, ricevo gli ultimi paterni suggerimenti da te, già istruttore. Poi siamo a Rieti, con Muzi e Zasa, a contenderci il successo nella prima Coppa San Pedrino; poi, su due campi diversi e con due diversi leaders, affrontiamo le difficoltà e condividiamo le soddisfazioni per la realizzazione di due novi aeroporti. Infine, nel Campionato del mondo di Rieti, di nuovo nei ruoli della nostra gioventù: tu l'istruttore paterno, ora Direttore Tecnico, io il tuo promettente allievo, ora aspirante campione. Lascia che una lacrima di commozione scorra sul mio viso, è una debolezza che ci fa tanto piacere. Tra i rimpianti c'è quello di non avere potuto portare a compimento l'ultima e forse la più meritevole delle iniziative in cui abbiamo creduto: quella dell'aliante economico. Sono certo che sarà per me un motivo di più per sentire l'impegno di farlo nascere con l'aiuto di tutti quelli che ci credono!

Caro Angelo, ci sentiamo tutti un po' più soli senza di te, qualcosa di noi se n'è andato con te; ci rendiamo conto soltanto ora di quanta parte della nostra vita sia oramai alle spalle.

Tu, ora che lo puoi anche più di prima, continua idealmente a fare il mio istruttore, dà a tutti noi la carica d'entusiasmo che ci serve per continuare nel Campionato di tutti i giorni.

Grazie, un abbraccio.

Tuo LEONARDO



ADDIO FULVIO

Il 10 marzo 1990 Fulvio Zasa ci ha lasciati per sempre. Notissimo pilota istruttore di volo a motore e di volo a vela, militare e civile, Fulvio Zasa era nato a Tunisi il 24 aprile 1911.

È stato tra i primi allievi della Regia Scuola di Volo Senza Motore di Pavullo nel Frignano, dove nel 1927 conseguì brillantemente gli attestati "A" e "B" di volo librato.

Il 20 settembre 1928 ottiene l'ammissione alla Scuola di Pilotaggio dell'A.M. di Passignano sul Trasimeno, quale allievo sergente pilota ed il 20 agosto 1929 consegue il brevetto militare di pilota da bombardamento.

Congedato il 10 gennaio 1931, nel maggio dello stesso anno è alla Regia Scuola di Pavullo nel Frignano quale pilota istruttore, e negli anni 1931 e 1933 è pilota ai campeggi volovelistici organizzati dall'O.N.B. di Genova a Caselle, Ronco Scrivia e Novi Ligure.

Nell'estate del 1934 è istruttore di volo a vela presso i campeggi volovelistici organizzati dalla R.U.N.A. a Vigna di Valle dove nel luglio dello stesso anno batte il primato italiano di durata con un volo di 2 ore e 40 minuti.

Nel 1935 è richiamato in servizio dall'A.M. e consegue la nomina di pilota istruttore militare a D.C. su vari velivoli, tra cui l'S.81, l'S.79 e il Br. 20.

Ricollocato in congedo nel 1937, viene riassunto dalla R.U.N.A. quale pilota istruttore di volo a vela presso le Scuole Preaeronautiche di Monte Corvino e Sezze Romano.

Nel 1939 è nuovamente richiamato in servizio militare, e dopo un periodo di addestramento su Br. 20 a Piacenza, il 30 luglio 1940 è trasferito in Sicilia al 34° Stormo sugli S.79. Dall'1 settembre 1940 è presso il Reparto Aerosiluranti (278° e 279° Gruppo Buscaglia), dove rimane sino al maggio 1942, partecipando attivamente alle azioni belliche nel canale di Sicilia, ottenendo una medaglia d'argento al valor militare, una medaglia di bronzo e 4 croci di guerra. Il 4 maggio 1942 è trasferito a Latina alla Scuola di Volo Senza Visibilità, dove rimane fino al 29 settembre 1943, data del suo ricollocamento in congedo.

Nel 1951 è richiamato in servizio per frequentare un corso di perfezionamento a Grottaglie per piloti istruttori. Successivamente è assunto come pilota istruttore dall'Aero Club di Rieti e come pilota trainatore del Centro Nazionale di Volo a Vela.

Nel 1962 frequenta ad Alghero il corso di aggiornamento per piloti istruttori di volo a motore. In oltre 50 anni di attività di volo civile e militare ha totalizzato 15.500 ore di volo, di cui 1.200 ore su velivoli bellici.

Era decorato di medaglia d'oro di lunga navigazione aerea ed il direttorio dei Pionieri dell'Aeronautica gli ha conferito nel maggio del 1984 il titolo di "pioniere del Progresso Aeronautico".

Dalle colonne di VOLO A VELA si leva un commosso saluto a Fulvio, da parte di tutti i volovelisti italiani e degli innumerevoli amici che hanno avuto la fortuna di conoscere la sua umanità e di apprezzare le sue capacità professionali.

PLINIO ROVESTI



L'ho incontrato nel 1955 a Rieti, quando le virate in cabrata gli facevano vedere nero...

L'ho conosciuto ed apprezzato per le sue premure quando nel '57 sono finito nell'ospedale di Rieti.

Da allora abbiamo continuato ad incontrarci ed a commentare le vicende volovelistiche reatine, ogni anno in occasione del tradizionale pellegrinaggio d'agosto.

Ciao caro vecchio Zasa!

RENZO

LODOVICO CAMPARI

Ci ha lasciati come era nel suo stile, riuscendo a condizionare anche il destino, quasi beffeggiandolo, sempre padrone della situazione, senza indecisioni o ripensamenti.

Aveva sessantanove anni, vissuti tutti intensamente; lo ricordiamo su MC.200 in Africa nel 2° conflitto mondiale, poi, anima e corpo nel Volo a Vela, poi la decisione soffertissima di troncare ogni attività volovelistica; il riavvicinamento addirittura guardingo alla rinata specialità nella nostra città; i consigli e gli incoraggiamenti, sempre, per tutti.

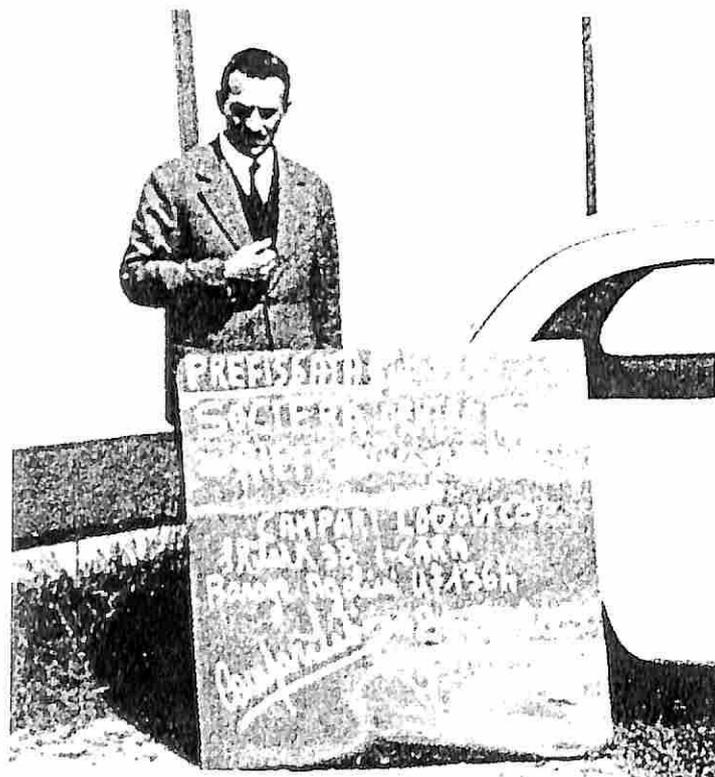
Lodovico era lo sprone per cercare di capire e amare sempre di più la nostra passione.

Conservava con cura religiosa tutta la documentazione dei suoi innumerevoli voli, ricchi di appunti e attente osservazioni e a volte di qualche salato commento.

Riteneva noi, volovelisti "giovani", suoi figli e con infinita passione cercava di trasmetterci quanto da lui provato e sperimentato, riprendendoci in tono burbero quando non si sfruttavano a dovere le condizioni, ma sempre disposto ad aiutarci.

Lodovico, sei sempre al nostro fianco, i tuoi insegnamenti li trasmetteremo a chi ci seguirà.

I VOLOVELISTI MODENESI



Lodovico Campari, secondo classificato al Trofeo "San Pedrino" del 1963. Da Modena ha raggiunto Campoformido (Udine), Milano e Bresso tre volte, ha inoltre tentato diverse volte di raggiungere Rieti ma le condizioni meteo non l'hanno mai favorito.

CARLO BORGHI

Carletto Borghi, un pioniere della prima generazione, di quasi novant'anni, ci ha lasciati qualche mese fa, in silenzio, con il sorriso sulle labbra per la mente che tornava al passato sfogliando la nostra rivista.

Conosciutissimo a Cantù per le sue molteplici iniziative giovanili (nel '23 partecipò anche alla fondazione del caratteristico corpo musicale dei "Firlinfeu"), già nel 1928 è al fianco del celebre pioniere del volo, Vittorio Bonomi, alla Malpensata nei pressi di Erba.

Il terreno però non è il più indicato e il Carletto Borghi trova spazio in collina, presso la Cascina Montina (Cantù) dalla quale è più facile procedere al lancio con i cavi elastici.

Vittorio Bonomi non fa mancare il suo appoggio e nel 1931 uno sparuto gruppo di pionieri canturini, guidati dall'entusiasmo del Borghi, può inaugurare il campo di volo, alla presenza delle Autorità locali e di noti volovelsiti italiani e stranieri.

A Cantù prende avvio anche un laboratorio artigianale dal quale escono i primi libratori, diventerà poi l'Aeronautica Lombarda dei fratelli Ambrosini.

L'attività volovelistica in quel di Cantù non ebbe un grande sviluppo ma continuò fino al 1938, iniziando al volo molti appassionati, diversi dei quali diedero lustro alla nostra aviazione.

Il passare degli anni non spense l'entusiasmo del Borghi e quando capitavo nella tintoria del figlio non mancavo di portargli VOLO A VELA e di farmi raccontare qualche episodio dei tempi andati.

E non mi era difficile capire come in tempi pur particolarmente duri fosse possibile realizzare — avendo come motore un appassionato e sincero entusiasmo — tanti sogni e castelli in aria.

Quanto dobbiamo al loro entusiasmo?

R.S.



Inizia l'attività sul campo di volo Cantù, Carletto Borghi, in maniche di camicia e cravatta, è di fianco al già celebre Vittorio Bonomi in completo bianco e papillon.

V. I. P. - International Gliding Club



SHALL WE SURVIVE THE MEDICAL CHECKS AND GO GLIDING?

by Emilio Tessera Chiesa
(edited for the VIP Club by RF)

The research covering the medical checks needed to get and renew a Gliding Licence in Italy and abroad took me a long time, as it was all but easy to find the many laws and rules that govern the subject in my country.

With the aid of a questionnaire distributed worldwide through "VOLO A VELA", and of many people who were so kind to give me some of their time, I can now provide an outline of the situation. I divided the data into three separate sections:

1. *Current rules and laws in force applicable to the medical examinations*
2. *Considerations on radiographs*
3. *Analysis of the situation abroad.*

Before starting to expound my arguments, I wish to thank all those who helped me: the IGC delegates of the following countries: Australia, Austria, Belgium, Brazil, Canada, Denmark, Egypt, France, Germany, Greece, Hungary, Italy, New Zealand, Peru, Portugal, Rumania, South Africa, Spain, Sweden, Switzerland, USA, UK, USSR, Venezuela, Yugoslavia; Major General, MD, Cappannini, of the Italian Air Force Medical Service, Dr. Moro of the Italian Ministry of Transportation, Dr. Cavalli, of the Law School of the University of Turin, and Professor Perracino, Chief Radiologist of the Molinette Hospital in Turin.

1. The laws that regulate the medical checks at the Italian Air Force Medical Centers of Milan, Rome and Naples

In this abridged English version of the article, I shall not bore you with a full review of the laws that regulate the subject in Italy (I guess everybody is happy). I shall only try to point you out their most significant aspects.

At present in Italy, the only medical facilities authorized to do the checks needed to obtain and renew a gliding licence are the Air Force Medical Centers of Milan, Rome and Naples.

This compels a greater and greater number of soaring pilots to set out on long trips, loose days of work, and face huge expenses.

This problem was less felt in the past as the large majority of the soaring pilots lived in the Rieti-Rome and Varese-Bergamo-Milan-Como areas. The new developments in soaring, the new fields in central and northern Italy have created a more widespread gliding community, and have rendered these three Centers totally inadequate.

During my examination of the applicable laws and rules, however, I was unable to find a single clause prescribing that the said medical examinations had to be done at the IAF Medical Centers.

I, therefore, wrote a letter to the Italian Civil Airworthiness Authority asking for explanations.

The reply emphasized the fact that the problem is about to be addressed because a Presidential Decree treating the matter should be issued within short. The Decree envisages that it will be possible to have the checks done at other specifically authorized medical facilities.

The letter also quoted a few other laws. I examined them carefully, but, still, could find no evidence that it was mandatory to have the checks done at the IAF Medical Centers.

All comments at the end of this article.

2. Considerations on radiographs

A clear trend in modern medicine is to reduce the use of the X-rays for diagnostic purposes to the absolutely necessary minimum, and to replace radiographs with newer techniques such as N.M.R., echocardiography, etc.

In Italy, conversely, to obtain and renew a gliding licence, it is necessary to have a chest radiograph done every two years up to the age of forty, and every year afterwards.

In Italy, a glider pilot who continues to fly over many years, accrues a very large number of radiographs. This means an exposure to the risk of developing radiogenic cancer.

The declared purpose of the chest radiography is essentially to locate possible coronary heart diseases and see the heart shadow.

As already pointed out in the foregoing, and confirmed by Professor Perracino, other means are now available to get the same information.

Also in this case, I examined the laws in force, and could find no evidence of the fact that a chest radiograph is mandatory.

I, therefore, wrote to the Director of the Air Force Medical Center of Milan, asking for his advice.

He passed my letter to Major General Cappannini, who, in his reply, mentioned Annex 1 to the ICAO rules as the document prescribing the chest radiograph.

Perplexed, and worried, I read the ICAO rules carefully, and found that point 6. 2. 1. 4. 5. contained a recommendation to perform the said radiograph, but made it in no way mandatory.

It should also be borne in mind that the original issue of this ICAO document dates back to more than 30 years ago, and has remained unchanged ever since; when it was written the long- and medium term negative effects of the X-rays were still unknown.

I would also like to underscore that the results of the

worldwide investigation we made about this problem, clearly highlight that the requirement for a chest radiograph have been dropped in most countries, and those where it remains prescribe long in-between intervals.

At this point, we, Italian soaring pilots, might even ask ourselves whether the hazard posed by the X-rays is higher than the risk intrinsic in flying.

3. Ways abroad

"VOLO A VELA" sent a questionnaire to all members of the International Gliding Commission of the FAI to learn about the ways in which this matter is dealt with in the other parts of the world.

The aim was to prove that the situation in Italy is unacceptable, and to lay the basis for common European, or, even better, common worldwide rules.

Here are the answers to the questionnaire:

Question no. 1

In your country, is a medical examination obligatory to obtain a civil gliding licence?

The reply is YES in: Austria, Belgium, Canada, France, Italy, Germany, Greece, Hungary, New Zealand, South Africa, Spain, Sweden, Switzerland, Venezuela.

The reply is NO in: Australia (a statement of good health is sufficient since September 1989), Rumania (a medical check is needed only before the first solo flight), UK and USA (a statement of good health is sufficient).

Question no. 2a

In your country, is a medical examination obligatory to keep a civil gliding licence?

Replies as above.

Question no. 2b

If the reply to the above question is yes, every how many years must you undergo the medical examination?

- 1) Any age:
yearly: Peru, South Africa, USSR
- 2) Any age:
every two years: Egypt, RFG, Hungary, New Zealand, Spain, Yugoslavia
- 3) Any age:
every five years: Canada
- 4) From 16 to 40 years:
every two years:
and over 40:
yearly: Denmark, France, GDR, Greece, Italy, Portugal, Sweden
- 5) From 16 to 50 years:
every two years:
and over 50 years:
yearly: Austria and Belgium
- 6) From 18 to 40 years:
every two years:
from 40 to 65 years:
yearly:
and over 65 years:
every six months: Brazil

Question no. 3

If the medical examination is obligatory, the medical authorities appointed are:

Civil

- Family doctor: Denmark, Rumania, South Africa, Sweden only when the licence is to be renewed
- Aeronautical medicine specialist: Austria, Belgium, Canada, Denmark, France, Germany, Rumania, Spain, Sweden, Switzerland, USSR, Venezuela, Yugoslavia
- Hospital-Medical Center: Egypt, Hungary, Sweden, USSR

Military

Greece (a single center)

Italy (the centers of Milan, Rome and Naples)

Peru (Central Aeronautical Hospital)

Hungary (Aeronautical Health Institute of Budapest)

Question no. 4

Medical authorities are present:

- In every town of a certain importance: Austria, Canada, France, FRG, South Africa, Sweden, USSR
- In one or more regional centers: Belgium, DRG, Rumania, Spain, Switzerland, Yugoslavia
- In one or more national centers: Brazil, Egypt, Greece, Italy, Peru, Portugal, Venezuela

Question no. 5

Are the following medical examinations obligatory to obtain a civil gliding licence?

- | | | |
|--|--------|-------|
| — Sight | 19 YES | 6 NO |
| — Otorhinolaryngology | 16 YES | 9 NO |
| — Thoracic photofluorography and radiography | 10 YES | 15 NO |
| — Electrocardiogram | 12 YES | 13 NO |
| — Urinalysis | 19 YES | 6 NO |
| — General examination | 19 YES | 6 NO |
| — Other | | |

Question no. 6

Are the following medical examinations obligatory to keep a civil gliding licence?

- | | | |
|--|--------|-------|
| — Sight | 17 YES | 8 NO |
| — Otorhinolaryngology | 14 YES | 11 NO |
| — Thoracic photofluorography and radiography | 9 YES | 16 NO |
| — Electrocardiogram | 12 YES | 13 NO |
| — Urinalysis | 17 YES | 8 NO |
| — General examination | 17 YES | 8 NO |
| — Other | | |

A few comments on the results of the questionnaire:

- some of the most important countries from the soaring viewpoint have voided the requirement for the medical check; the procedures have thus become very easy, and all responsibility lies with the pilots. Sometimes the pilots are asked to sign a statement of good health, and must commit themselves to undergo a medical check after any serious illness. This policy is partially or fully adopted by Australia, New Zealand, Rumania, Switzerland, the UK and the USA.
- The intervals between checks vary widely: there are countries which do not divide the pilots into age ranges, and others where the interval between checks vary as a function of the pilot's age. The trend to have the visits made by private physicians specializing in aeronautical medicine is quite apparent.
- The physicians who may perform the checks are in most cases civil physicians, or civil and military physicians. The only countries where only the Military Medical Services are allowed to carry out the checks are Greece, Hungary, Italy and Peru.

— Out of the checks required to obtain or renew a gliding licence three are of general adoption: sight and urinalysis test, and general physical visit. The least required examination is the chest radiograph. The serious hazards the radiograph poses, and the clear and positive trend of medicine worldwide against it, led most nations to replace this diagnostic aid with a less dangerous one.

Final considerations

To get and renew our gliding licence we must travel to Milan, Rome or Naples. It is clear that we do not want to imply that the IAF Medical Centers are unfit for the purpose, but we are compelled to note that this widens the gap between us and the other countries

where soaring is developed. It is essential that we adapt our standard to that of the other countries. The already mentioned Presidential Decree should help remove this problem, but as far as we know, no other Medical Facility has been authorized to perform the said medical examination, nor has one submitted a request for such an authorization. To clear the ground from misunderstandings: we have no hint that the Aeroclub of Italy has done, or is doing something in this respect. We are very worried about the radiographs. We are against such an indiscriminate use of radiant energy for diagnostic purposes. We should line up with the other nations of the world as far as this aspect is concerned, too. Any kind of remark from the readers about all the above will be most appreciated.

manifestazioni



“IL CIELO IN MANO” - Cernobbio: 3 giugno - 15 luglio 1990

3 GIUGNO

ore 10 - Apertura della giornata filatelica con arrivo dell'annullo postale, tramite mongolfiera, nell'ufficio P.T. predisposto straordinariamente a Villa Erba per l'occasione.

ore 11 - Inaugurazione ufficiale della mostra.

ore 14 - Apertura della mostra al pubblico.

10 GIUGNO Giornata Aeromodellistica con gare per categorie diverse di modelli.

16-17 GIUGNO Quarantott'ore radioamatoriale.

24 GIUGNO Manifestazione aerea “La Festa del Cielo”.

1 LUGLIO Lanci di paracadutisti, passaggi di alianti, voli dimostrativi, soccorso aereo di elisoccorso, voli e dimostrazioni di pattuglie storiche e acrobatiche.

15 LUGLIO Giornata dell'Aquilone o del Volo Ecologico. Avranno luogo in data da definirsi altre iniziative quali:

- Una giornata dedicata al futurismo ed una dedicata agli astrofili.
- Alcuni incontri saranno effettuati in collaborazione con associazioni locali su tematiche relative al volo, presso la sala meeting di Villa Erba.
- Nella serata di domenica 3 giugno (giornata inaugurale) presso la sala meeting avrà luogo un concerto di musica classica a cura del Circolo Bellini.

<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>CERCASI ALIANTE basse prestazioni - basso costo ma in ordine di volo Tel. 02/6434343-93256773 ore serali</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>

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

**RISTORANTE CHECCO
AL CALICE D'ORO**

Via Marchetti 10
Tel. 0746/44271 - RIETI

**RISTORANTE HOTEL
« BELVEDERE »**

GRECCIO - RIETI
Tel. 0746/753096

RISTORANTE VOLO A VELA

Al vostro servizio sul campo di volo

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

Via Cintia 154
Tel. 0746/47723 - RIETI

TAPIS VOLANT

**Tappeti orientali, cineserie,
oggettistica**

Via Cintia, 148 - RIETI

RISTORANTE « DA MARIA »

Morro Reatino - RIETI
Tel. 0746/648074

GRASSI SPORT

Piazza Vittorio Emanuele 13 - RIETI

**BOUTIQUE DEL REGALO
GIOIELLERIA**

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

KERAMOS

cristallerie - oggettistica

Piazza San Rufo, 7 - Tel. 40147
RIETI

**PORCELLANE CRISTALLERIA
ARGENTERIA**

De Angelis Elio
Via Velinia - RIETI

**RISTORANTE «LA FORESTA»
Pizzeria - Gelateria**

Via Foresta 47-A
Tel. 0746/220455 - RIETI

RISTORANTE «LA PANNOCCHIA»

Via Andrea Costa 123
Tel. 0746/653246 (lunedì chiuso)
Cantalice - RIETI

**TORREFAZIONE OLIMPICA
Osvaldo Faraglia**

Viale Matteucci 86-92 - RIETI

**FARMACIA
COLANGELI**

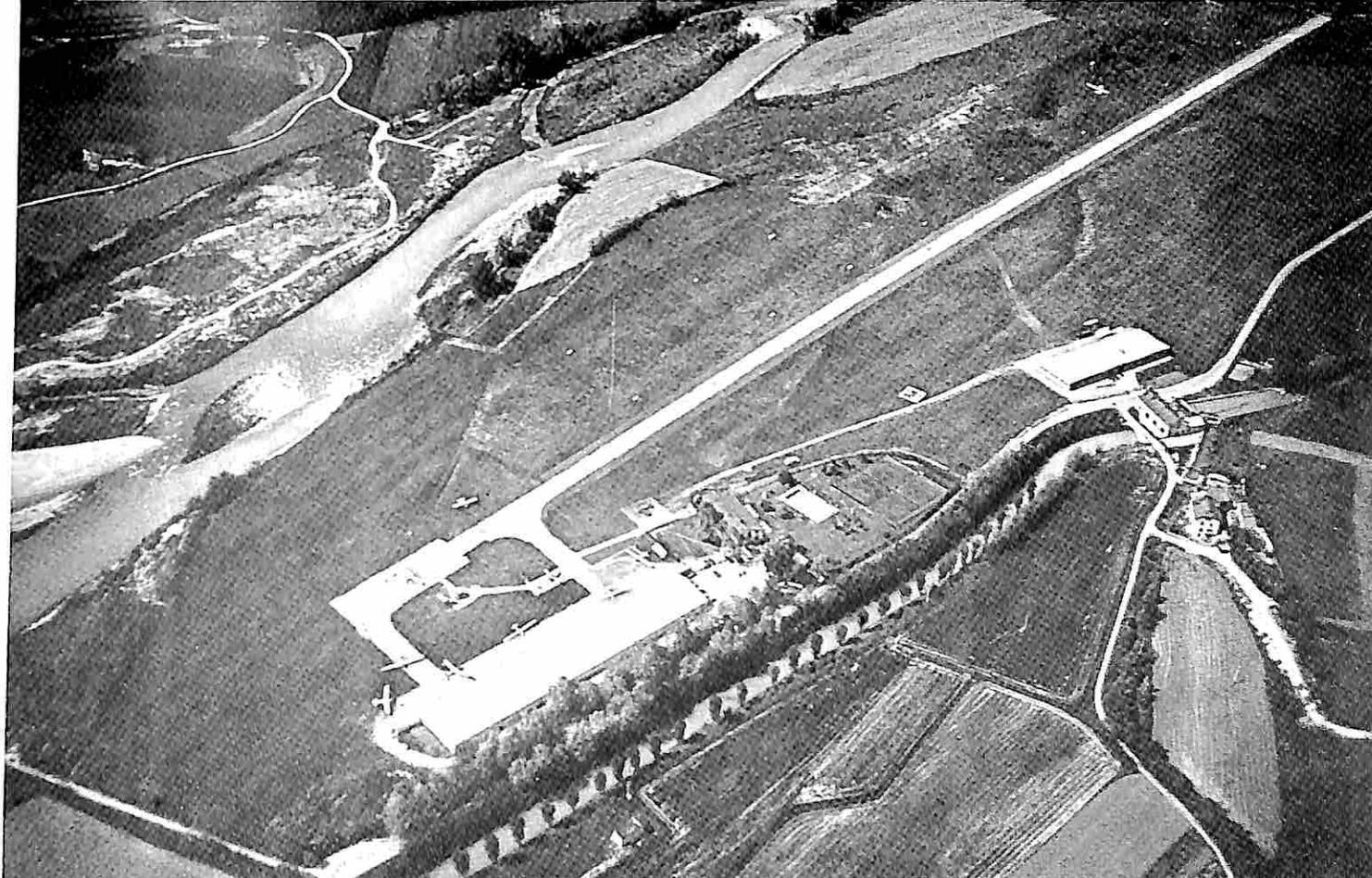
Via Pescheria 5 - Tel. 41368
RIETI

**STAZIONE DI SERVIZIO
E LAVAGGIO AUTO**

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

ELETTRAUTO RINALDI ANTONIO

Via Paolessi 50-52 - RIETI



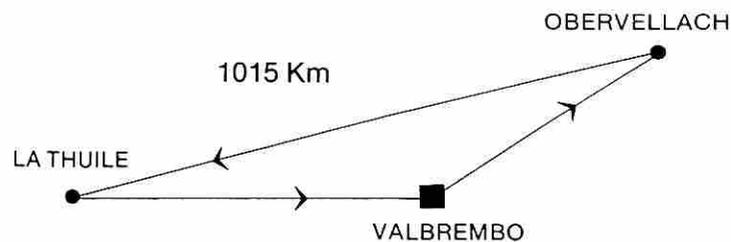
**PRIMA BASE DI VOLO A VELA IN EUROPA
PER VOLI DI OLTRE MILLE CHILOMETRI**

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.

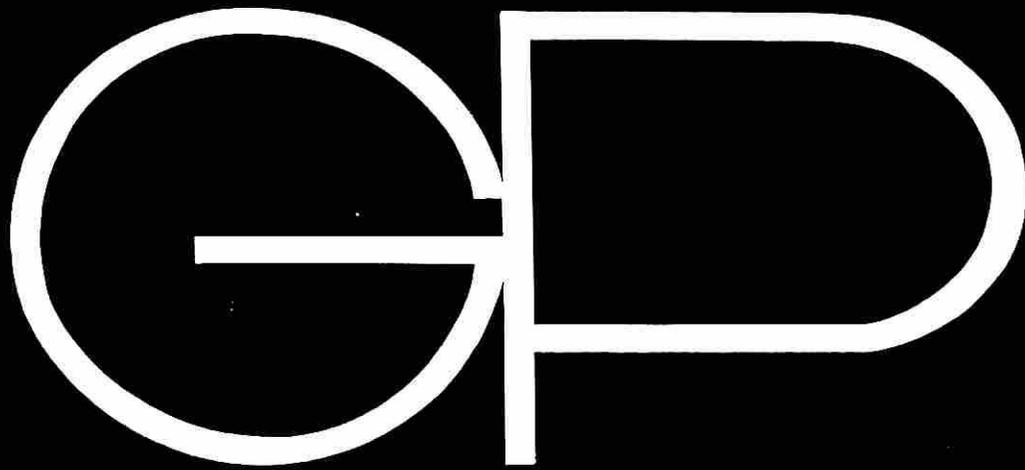
5 TWIN ASTIR - JANUS B - 3 ASTIR STANDARD
4 HORNET - 4 DG 300 - ASH 25
Motoaliante GROB G 109 B



- 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.

A stylized logo consisting of the letters 'E' and 'P' in a white, sans-serif font. The 'E' is a simple circle with a horizontal bar extending from its center to the left. The 'P' is a simple vertical bar with a horizontal bar extending from its top to the right, and a vertical bar extending from its bottom to the right. The two letters are positioned side-by-side, with the horizontal bar of the 'E' overlapping the vertical bar of the 'P'.

moda maglia

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



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

"JACQUELINE..

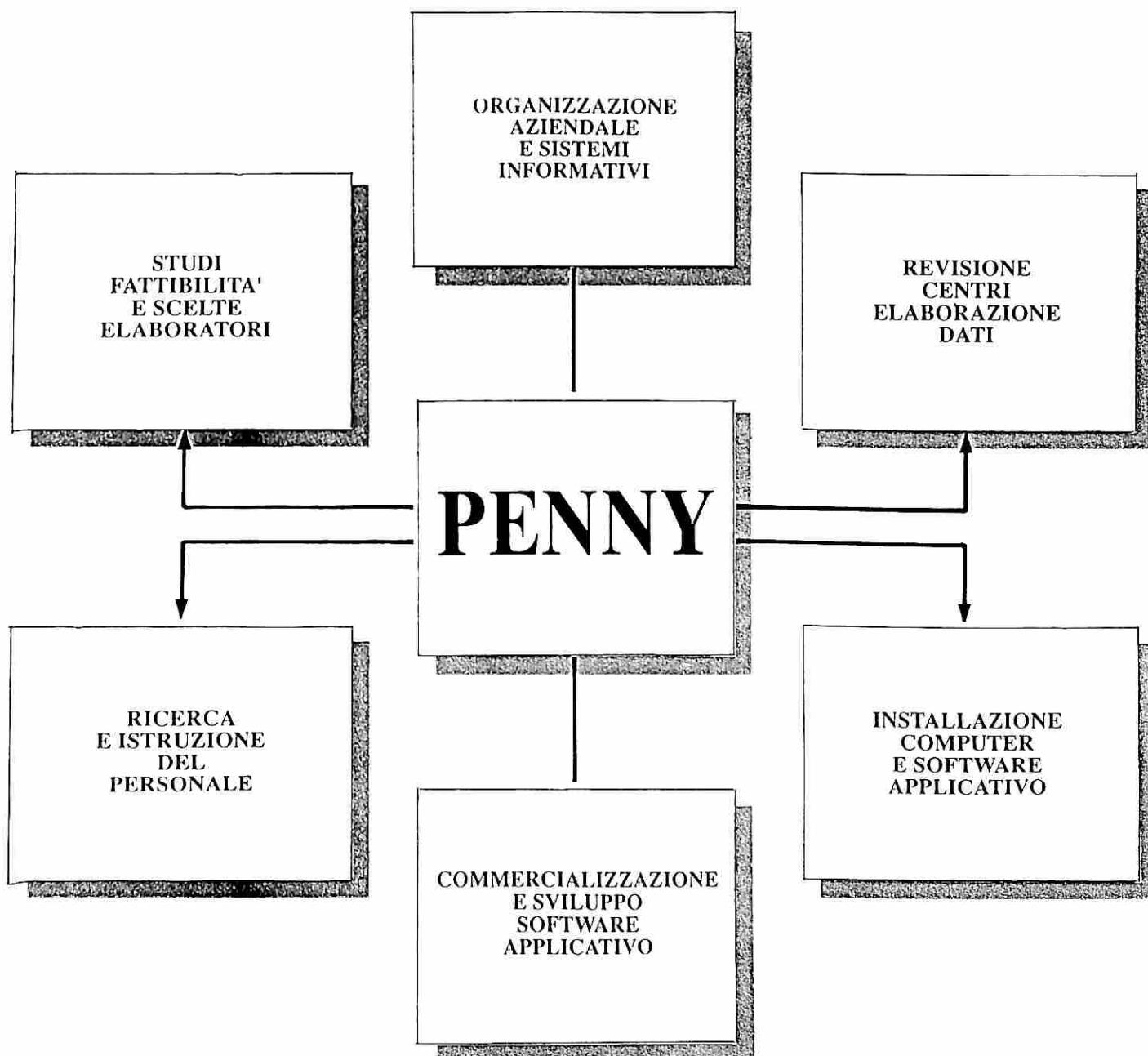
ETICHETTA D'AUTORE A PREZZI COMMERCIALI

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



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



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)

inda

industria nazionale
degli accessori s.p.a.

sede:

21032 CARAVATE (Varese) Italia
telefono 0332/601151 - telefax 0332/603117
telex 380481 Indacc I - 340597 Indacc I

filiali:

20151 MILANO - Viale Certosa 205
telefono 02/305544 - telefax 02/33400582
00146 ROMA - Via della Magliana 144
telefono 06/5260693 - telefax 06/5271698

IL BELLO DEL BAGNO

16^a Mostra Internazionale dell'Aliante

Aviazione leggera - Volo Libero
Avionica - Attrezzature - Modellismo
Valbrembo, 22 e 23 settembre 1990

Anche quest'anno è in fase di organizzazione la Mostra Internazionale dell'Aliante, giunta ormai alla 16^a edizione, che si terrà, come di consueto, sull'Aeroporto di Valbrembo (Bergamo), nei giorni 22 e 23 settembre prossimo. Ampio spazio sarà riservato all'aviazione generale, al volo libero, alle attrezzature e strumentazioni di volo e all'avionica.

Sono preannunciate alcune novità per l'Italia come il rivoluzionario motoalante STEMME S10, il nuovo Blanik, il Glaser Dirks DG 600M, lo Schneider LS 6c/17,5, e altre in via di definizione.

È l'anno di vacanza della mostra gemella di Friedrichshafen, per cui tutti i costruttori hanno già dato la loro adesione a questa che per quest'anno sarà l'unica esposizione specializzata del settore. Sarà senz'altro un appuntamento di grande contenuto al quale non mancare.

V Conferenza nazionale della Sicurezza Volo

Sabato 19 maggio, nel salone del CONI in Roma, si è svolta la V Conferenza nazionale della Sicurezza Volo organizzata dall'Aero Club d'Italia.

Preceduti da una presentazione dell'Avv. Mario Testa e dell'Ing. Ermanno Lotti, presidente della Commissione S.V. dell'Ae.C. d'Italia, si sono alternati in rapida successione una quindicina di relatori su vari argomenti toccanti l'aspetto medico, l'addestramento, la manutenzione, la meteorologia, il traffico aereo ecc.

Particolare attenzione è stata rivolta all'emergente fenomeno del volo da diporto sportivo, leggi ultraleggeri, deltaplani, parapendio e simili.

Peccato che l'affluenza del pubblico, che doveva soprattutto rappresentare gli utenti dell'aria, sia stata tutt'altro che numerosa. Forse dette manifestazioni andrebbero pubblicizzate con maggior enfasi e maggior anticipo. Comunque l'Aero Club d'Italia dovrebbe curare l'edizione e la divulgazione delle relazioni esposte durante la conferenza, in modo che gli interessati possano venire a conoscenza degli argomenti trattati.

Dopo alcuni brevi interventi di qualche ospite, la manifestazione si è chiusa in serata con le conclusioni espresse dal Presidente Avv. Mario Testa.

GUIDO BERGOMI

Una precisazione

Caro Direttore,

in merito al trafiletto "Meglio tardi che mai" apparso sulla rivista precedente (n. 198), tengo a precisare: in data 10 aprile 1990 la 1^a sezione della Corte d'Appello del Tribunale di Roma, a completa riforma della sentenza del Tribunale di Rieti, ha dichiarato la non procedibilità perchè il fatto non sussiste.

Questo per una doverosa precisazione.

SERGIO CAPOFERRI

RIETI - AVA Valbrembo tutto associato

Sergio Capoferri mantiene le promesse: lo scorso anno mi aveva annunciato l'intenzione di associare all'AeCCVV tutto il Club, per significare la considerazione in cui viene tenuto il Centro Nazionale.

E, nella serata tradizionale, condotta con la solita eleganza, mi ha consegnato l'elenco dei soci ed il relativo assegno. Gli sono molto grato anche a nome di tutti coloro che lavorano là e posso confermarli, come gli ho detto, che Rieti vuol essere la casa di tutti i volovelisti italiani e la sintesi del Volo a Vela nazionale.

Con il regolare inizio degli stages, la presenza costante di Maestri e Wielgus, il volontariato operante di molti bravi piloti la stagione formativa sta avviandosi positivamente. Sappiamo tutti che non ci sono scorciatoie alla strada che conduce alla qualificazione e all'agonismo: occorre tempo, costanza ed un po' di sacrificio da parte di tutti.

Le macchine ci sono, le strutture sono a buon punto, l'impegno non manca.

Anche questi episodi che esprimono stima e considerazione ci sono di stimolo a continuare.

Avanti, allora!

PIERO

Prezioso e rapido intervento della guardia aerea svizzera di salvataggio

VOLO A VELA, a nome dei volovelisti italiani, rivolge il più vivo plauso ai Signori Schultes, Sigrist e Nicora i quali hanno segnalato e coordinato il rapido intervento dell'elicottero di Locarno della REGA, che ha provveduto al recupero ed all'assistenza del nostro volovelista Franco Veronesi.

A tutti loro il più sentito ringraziamento ed a «Veronica» gli auguri di una buona guarigione.

CAMPIONATI EUROPEI CLASSI F.A.I.

Polonia, Leszno,
26 maggio - 10 giugno 1990

Classe 15 METRI, 6 prove

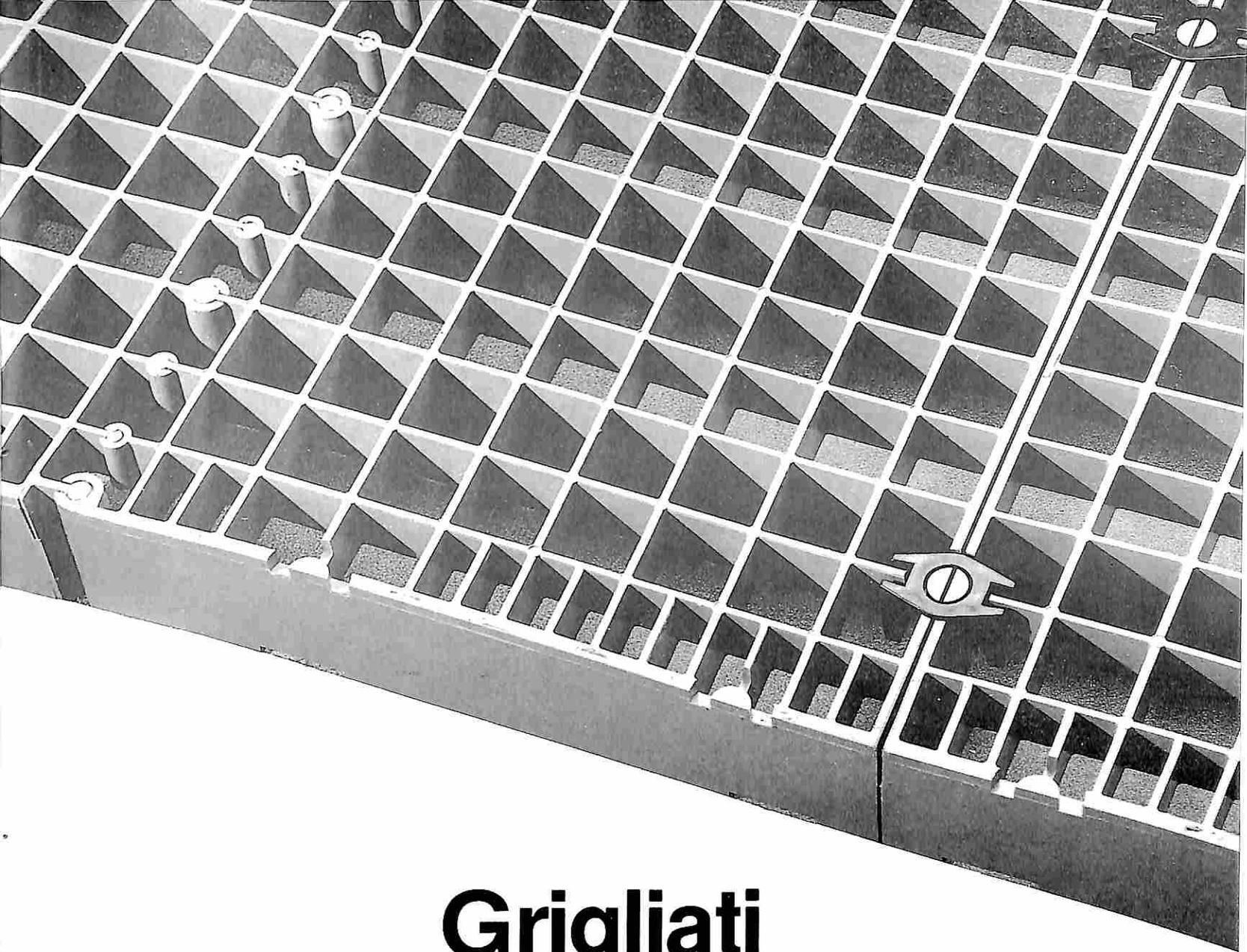
1	CC	Chenevoy Gabriel	F	Ls-6b	5623
2	72	Gerbaut Gilbert	F	Ls-6b	5383
3	6F	Silvanovitch Alexander	SU	Ls-6	5175
4	YB	Rainer Lainio	S	Ls-6	5142
5	78	Stouffs Patrick	B	Ls-6	5084
6	JJ	Julin Jari	SF	Ls-6b	5048
7	ZV	Cerny Pavol	CS	Ventus-b	4962
8	Y4	Schramme Reinhard	D	Ventus-c	4941
9	60	Jaworski Waldemar	PL	Dg-600	4880
10	IY	Hajek Hermann	D	Asw-20c	4878
11	TI	Zientek Stanislaw	PL	Dg-600	4845
12	7F	Dedera Milos	CS	Ventus-b	4788
13	YN	Andersen Jan	DK	Ls-6a	4775
14	55	Hansen Kristian	DK	Ventus-c	4595
15	LR	Looisen Robertus	NL	Ls-6	4564
16	WW	Horsten Jaap	NL	Ls-6a	4475
17	99	Blankensee Onno	NL	Asw-20	4471
18	07	Bertoncini Luigi	I	Ventus-a	4451
19	Y	Galetto Giorgio	I	Ls-6	4386
20	PY	Ylipaavalniemi Pekka	SF	Ls-6b	4358
21	71	Lyskowski Edward	UK	Ventus	4289
22	GI	Jost Peter	CH	Ls-6	4287
23	PU	Doessing Erik	DK	Ls-6a	4168
24	61	Peter Ernst	D	Ventus	4160
25	XW	Buob Josef	CH	Ls-6	4154
26	31	Sheard Peter	UK	Ventus-a	3957
27	CP	Starovic Vojko	YU	Dg-600	3848
28	FC	Erikson Borje	S	Ventus-c	3811
29	ST	Storka Friedel	A	Ventus-2b	3570
30	VB	Shevchenko Vladimir	SU	Ventus-b	2697
31	R1	Pirker Herbert	A	Pik-20d	2469

Classe STANDARD, 6 prove

1	AX	Trzeciak Janusz	PL	Asw-24	5451
2	24	Kepka Franciszek	PL	Asw-24	5407
3	DB	Leucker Herman	D	Asw-24	5229
4	EA	Aboulin Jacques	F	Asw-24	5224
5	ET	Pozniak Mariusz	PL	Discus-b	5159
6	PW	Kolaric Igor	YU	Dg-300	5122
7	RT	Rubaj Tomasz	PL	Szd-55	5038
8	A9	Pristavec Bostjan	YU	Dg-300	5023
9	EZ	Andersson Goran	S	Discus-b	5002
10	94	Watt David	UK	Asw-24	4849
11	Y1	Gapanovitch Igor	SU	Discus-b	4886
12	EF	Caillard Jean-Marc	F	Asw-24	4763
13	CD	Vermeer Sikko	NL	Discus-b	4647
	HA	Helmersson Anders	S	Asw-24	4647
15	3A	Avanzini Luciano	I	Discus-b	4554
16	LL	Kjallstrom Magnus	S	Szd-55	4509
17	ZT	Gaumann Markus	CH	Discus-b	4470
18	D1	Pedersen Jan-Schmaltz	DK	Asw-24	4462
19	JO	Forssten Jarmo	SF	Discus-b	4394
20	PX	Van Dinegenen Paul	B	Discus-b	4384
21	LT	Van't Read Theo	NL	Dg-300	4381
22	15	Leigh Houd	UK	Ls-7	4379
23	L7	Kubovcik Viliam	CS	Discus-b	4358
24	27	Mogens Hansen	DK	Discus	4314
25	L3	Stepanek Jiri	CS	Discus	4281
26	IE	Inabnit Eduard	CH	Discus-b	4149
27	OL	Nurmiraanta Hannu	SF	Discus	4138
28	G1	Kriese Kurt	DDR	Dg-300	4130
29	PE	Diatlov Alexander	SU	Ls-4	4075
30	P1	Taimioja Antti	SF	Discus-b	4065
31	09	Schuster Georg	A	Asw-24	4029
32	BE	Obrist Basil	CH	Ls-7	4018
33	RB	Brigliadori Riccardo	I	Discus	3866
34	LS	Starkl Ludwig	A	Asw-24	3734
35	OR	Jaime Jose	B	Discus	3605
36	ZR	Ziva Frenc	YU	Dg-300	2973
37	X7	Jorgensen Tom	DK	Ls-4	2802
38	LN	Kuhl Andreas	DDR	Ls-4	2318
39	K	Colombo Vittorio	I	Discus-b	2159

Classe LIBERA, 7 prove

1	XL	Laur Eberhard	D	Nimbus-3t	6427
2	XX	Holighaus Klaus	D	Nimbus-4	6272
3	AA	Lherm Gerard	F	Asw-22bs	6266
4	WN	Lopitiaux Jean-Claude	F	Asw-22b	6232
5	WE	Eisele Walter	D	Asw-22be	5926
6	GB	Bougard Paul	B	Nimbus-3	5682
7	3	Bally John	UK	Nimbus-3	5594
8	CH	Napoleon Eric	F	Ash-25	5502
9	X3	Monti Roberto	I	Ash-25	5436
10	LO	Centka Janusz	PL	Ash-25	5265
11	82	Jones Ralph	UK	Nimbus-3	5214
12	KL	Hartmann Peter	A	Ash-25	5146
13	RL	Vladescu Dorin	RO	Jantar-2b	3716
14	RN	Capussan Vasile-Marin	RO	Jantar-2b	2419



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.

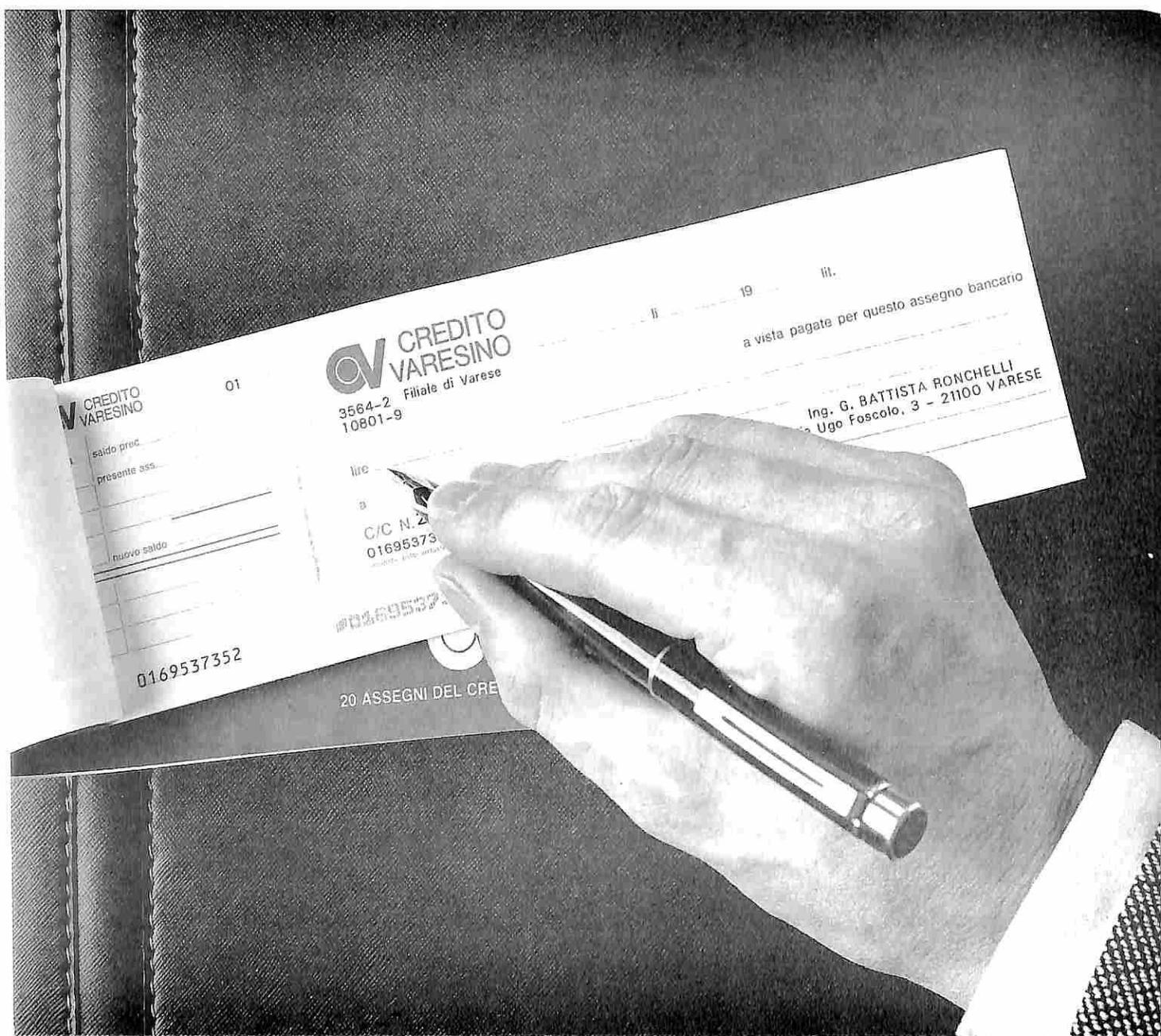
Pavimentazione per centrali termiche, impianti galvanici, tintorie, concerie, verniciature, docce, salumifici, macelli, sale macchine, impianti di lavaggio, pontili galleggianti, impianti di depurazione, celle frigorifere, stand per fiere, coperture vasche, zone areazione e luce, intercapedini e controsoffittature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



MAZZUCHELLI

Mazzucchelli 1849 S.p.A. - 21043 Castiglione Olona (VA) - Italy
Telefono 0331-826111 - Telefax 0331-826213 - Telex 330609

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



Aprite un conto corrente al

**CREDITO
VARESINO**