

**VOLO
A
VELA**



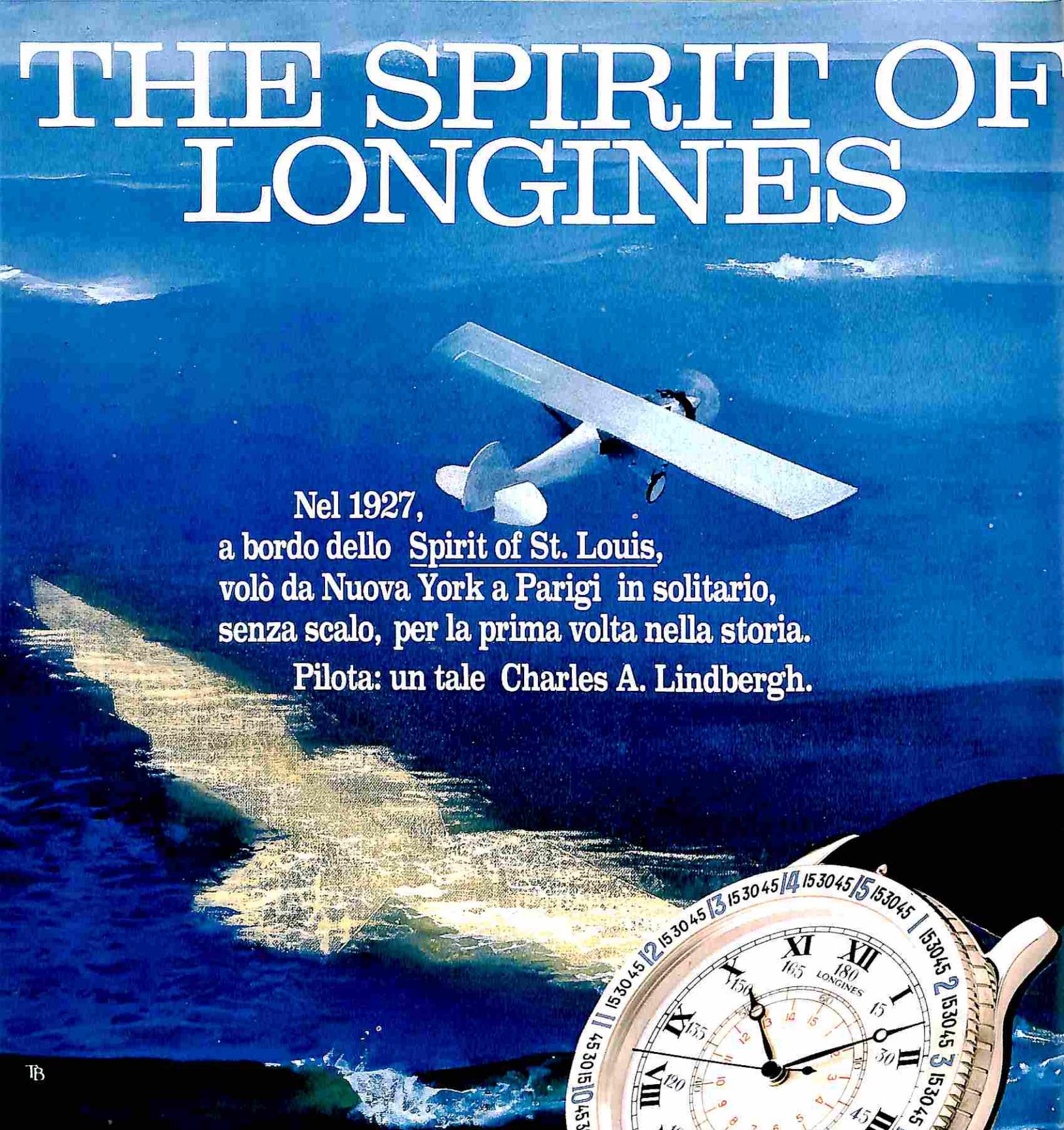
AGO. - SET. 1990

N. 201

La Rivista dei Volovelisti Italiani

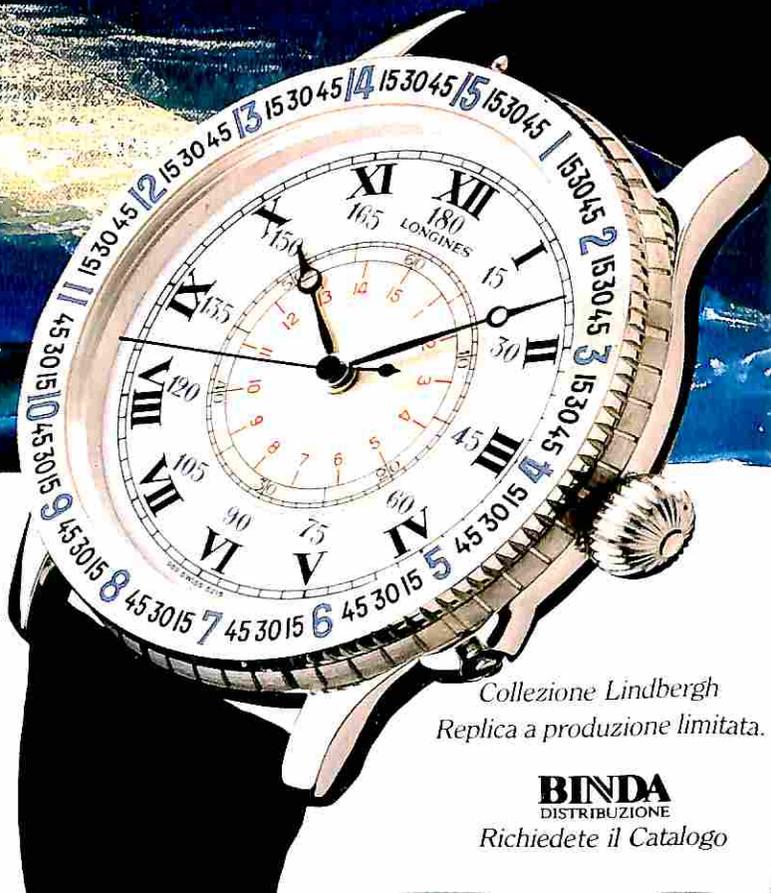


THE SPIRIT OF LONGINES



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, Derêve, 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

I modelli sopra elencati vengono consegnati al
Cliente equipaggiati di:

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

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



DAL SECONDO AL TERZO CENTINAIO

Doveva essere un numero meno pesante, rievocativo e ricco di auguri, ma gli accadimenti mi hanno indotto a dare loro la precedenza, tenuto presente il momento critico, polemico e preelettorale.

Considero dannoso tacere sui malintesi, quando si è in buona fede è doveroso ed indispensabile parlarne, esporre le proprie opinioni, per evitare che la non informazione dia spazio ad una strumentata disinformazione che provoca equivoci e quant'altro. Mi scuso con gli Autori i cui scritti sono stati rimandati al prossimo numero e confido ne comprenderanno le ragioni.

Due scritti non ho voluto rimandare: la lettera di uno sconosciuto diciassettenne ed uno scritto di Plinio Rovesti, Li trascrivo qui di seguito. La prima perchè sia meditata dagli addetti ai lavori — non solo nell'ambito volovelistico — che nei loro programmi mettono sempre al primo posto l'argomento «diffusione». Il secondo scritto perchè resti traccia del passaggio dal secondo al terzo centinaio di VOLO A VELA e perchè ne è Autore lo stesso fondatore che la portò alla luce nell'ormai lontano 1946. Eccoli:

VOLARE!

Egregio Signor Scavino,

sono un ragazzo di 17 anni che abita a Cameri, sede del 53° STORMO CACCIA, dove nel lontano giugno del 1942, il valoroso Generale di Brigata Aerea Adolfo Contoli guidò il 1° Nucleo di Volo senza motore con circa 200 allievi.

Amo più di ogni altra cosa il Volo a Vela anche se ho fatto un volo da passeggero a Novi Ligure (esperienza che non dimenticherò mai, perchè è stata a dir poco «sublime»).

Darei qualsiasi cosa per conseguire la licenza di pilota di aliante, ma purtroppo i costi elevati e la lontananza del mio paese da Aeroclub Volovelistici non me lo permettono.

Mi chiedo se tutte le proposte di rendere autonomo il Volo a Vela facendolo dipendere dal CONI, di agevolazioni per i giovani, di rendere centrali più scuole, l'uso del verricello per diminuire i costi, ecc... *UN GIORNO* verranno approvate!!!

Le scrivo anche a nome di tanti altri ragazzi come me, ancora con i piedi per terra e per questo disperati!

L'inutile e costosa burocrazia ci ha STUFATI, abbiamo bisogno di informazione, organizzazione e disponibilità!

Il mio è un appello che lancia a tutti i giovani invitandoli a scrivere e a far pressione per realizzare un giorno l'unico grande sogno della nostra vita: **VOLARE!!!**

Distinti saluti.

MARCO COLOMBO

VOLO A VELA N. 201

Con questo numero la nostra rivista passa dal secondo al terzo centinaio! VOLO A VELA è stata sino ad oggi strumento d'informazione, palestra di idee, suscitatrice di entusiasmi tra gli appassionati sui campi di volo.

La nostra, come ognuno capisce, non è una di quelle imprese editoriali che procurano ai loro promotori facile lustro e facili guadagni. Nata dalla passione per il volo silenzioso, del quale si è fatto un ideale, vissuta fin qui per far conoscere ed amare questo ideale ai giovani, essa è soprattutto opera di apostolato e, come tale, non mira a profitti, ma solamente all'assolvimento di quei compiti

ideali che costituiscono la sua ragione di vita. Rivista di carattere prevalentemente tecnico e, per ciò stesso, rivolta ad una cerchia ristretta di lettori, essa abbisogna per vivere, di essere alimentata dalla volenterosa collaborazione di quanti si interessano alla vita, ai problemi, alle conquiste del volo a vela.

Per questo, le pagine della Rivista continueranno ad essere aperte a tutti coloro che abbiano qualcosa di utile da dire. Potrà essere talora la cronaca di un volo o di una gara di particolare interesse, tal'altra la relazione intorno ad osservazioni meteorologiche, la cui interpretazione possa giovare alla conoscenza dei fenomeni atmosferici, tal'altra ancora l'esposizione di idee o di applicazioni nuove nel campo delle costruzioni volovelistiche o della didattica del volo o del traino aereo o dei mezzi di recupero degli alianti: ogni idea, ogni proposta tornerà accettata alla direzione di «VOLO A VELA», perchè, a parte il valore intrinseco che ognuna di esse possa avere, avrà almeno sempre il carattere di una testimonianza di interesse e di simpatia per quella attività volovelistica a cui molti appassionati dettero e danno il pensiero e la fatica di ogni giorno. Il nostro Scavino, nell'accingersi pertanto con decisa volontà alla nuova fatica, è animato dalla speranza che quel sostegno e quella collaborazione che egli chiede ai volovelisti italiani non gli mancherà. Così sorretta, la nostra rivista vivrà e continuerà a portare ai volovelisti italiani il frutto delle esperienze, delle ricerche, delle fatiche di tutti; e di questi contributi si avvantaggerà quell'arduo lavoro a cui oggi... passando dal secondo al terzo centinaio, si accingono con antica e non doma passione per l'ala silenziosa.

PLINIO ROVESTI

Assolto questo compito, ricordo ai volovelisti italiani che il Briefing delle Due Torri avrà luogo, a Bologna ovviamente,

DOMENICA 18 NOVEMBRE

quando il Consigliere Federale e la Commissione — ovviamente — saranno già stati eletti.

Sarà comunque una buona occasione per conoscere i nuovi intendimenti e programmi e per ribadire — se i volovelisti lo vorranno — che il Briefing merita più attenzione da parte di tutti. A presto.

LORENZO SCAVINO



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. 201 AGOSTO-SETTEMBRE 1990

ISSN-0393-1242

SOMMARIO

- 251 DAL SECONDO AL TERZO CENTINAIO
- 259 *le competizioni*
LA «COPPA», PER LA QUINTA VOLTA A RIETI
IL VOLO A VELA ITALIANO ORFANO DI MAMMA METEOROLOGIA
CAMPIONATI NAZIONALI SVIZZERI
CAMPIONATO DEL MONDO MOTOALIANI
RIETI 2ª PARTE: LA STORIA INFINITA
- 271 *world class*
ALIANTE «WORLD CLASS» AL PREMIO ROTONDI 1990
- 275 *lettere*
LETTERA APERTA AL DIRETTORE DI VOLO A VELA
DENTRO IL LABIRINTO
- 279 *la commissione*
RIUNIONE DEL 13.8.90
- 281 *la meteo*
PER CHI VUOL SAPERNE DI PIÙ
- 283 *statuti*
STATUCOMICS
ANALISI SULLE MODIFICHE
- 286 *informazioni*
CENTRI DI MANUTENZIONE
- 287 *prevenzione & sicurezza*
PREOCCUPIAMOCI DELLA NOSTRA SALVEZZA
- 289 *dai campi di volo*
VALBREMBO, CALCINATE, L'AQUILA/PRETURO, CAIOLO,
BOLZANO, ALZATE, LESCE-BLED
- 296 *novità*
NUOVA REALTÀ VOLOVELISTICA, PER L'ITALIA
EVASION S.A.
- 297 *aeroclub centrale*
UNA SETTIMANA POSITIVA
NON È MAI TROPPO TARDI
- 299 *club novanta*
VOLO A VELA NEL MONDO
- 303 *vip club*
L'ELDORADO DEL VOLO A VELA NELL'OVEST DORATO
DEGLI STATI UNITI, SEDE DEI MONDIALI 1991
- 317 *ultimissime*
— Insetto: LE FREQUENZE RADIO

IN COPERTINA: È un invito a guardare fuori, a guardare lontano, a formulare programmi, a sperare, a sognare... sarà comunque bello cadere e risvegliarsi in questo splendido mare.

4ª DI COPERTINA: Sempre in attesa di una bella inserzione pubblicitaria!

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’

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

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

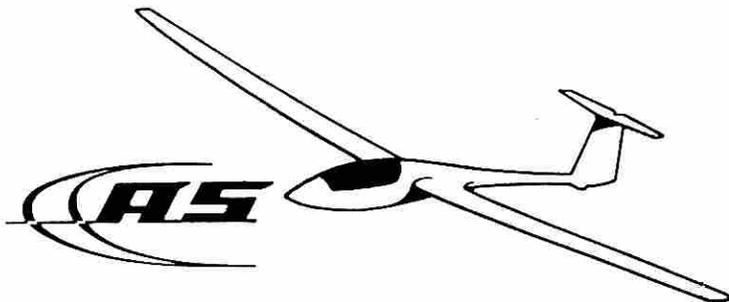
AS W24 monoposto classe STANDARD
apertura 15 mt, peso max 500 Kg
efficienza max 43
versione decollo autonomo
salita 2,8 m/sec
efficienza max 43
E

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

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

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

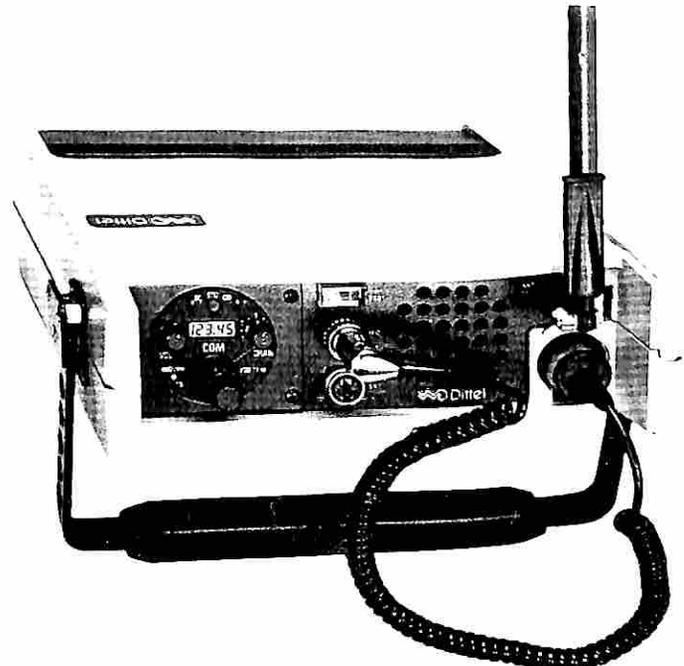
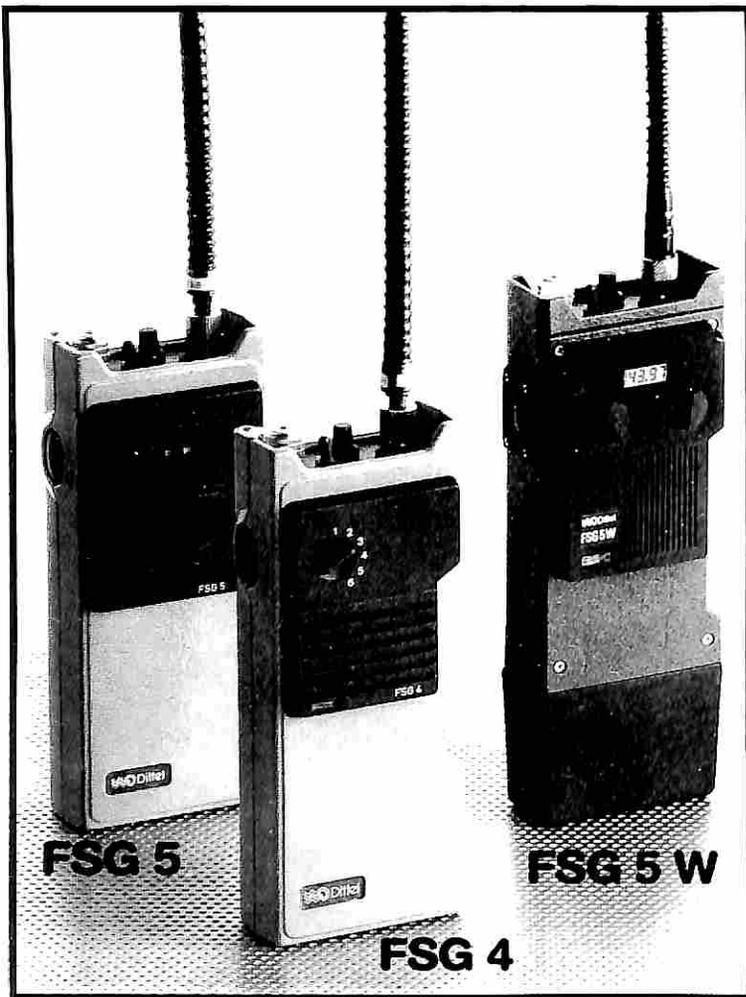
Rappresentante esclusivo
per l'Italia
Modifica Mecanair
per PIPER PA 18 180 HP
Elica quadripala
Ottimale per traino alianti
e volo in montagna



Rappresentante esclusivo per l'Italia
di tutta la gamma:

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

AIR CLASSIC s.r.l. - Via Lucento, 126 - 10149 TORINO - Tel. 011/290453 (fax)



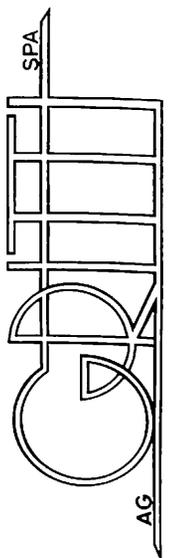
AVIATION COMMUNICATION SYSTEMS

MODEL	FSG 70	FSG 71 M	FSG 5	FSG 4	FSG 5 W
FCC (USA)	yes	yes	yes	yes	no
TSO/LBA	pending/yes	pending/yes	N/A	N/A	N/A
Airborne, installation mounting system transceiver panel size	direkt fixed, panel 57 mm/2 1/4" \varnothing	direkt fixed, panel 57 mm/2 1/4" \varnothing	UL, parachute -	UL, parachute -	UL, parachute -
Portable Version	yes	yes	Hand-held	Hand-held	Hand-held
Mobile Version	yes	yes	yes	yes	yes
Fixed base Version	yes	yes	yes	yes	yes
Back up	yes	yes	yes	yes	yes
Portable case, type Tx duty cycle (%), Sby Operation time	70 PC and 70 PS 20 10 Sby 17 33 200hrs	70 PC and 70 PS 20 10 Sby 17 33 200hrs	N/A 20 10 5 Sby 5 8 12 24hrs	N/A 20 10 5 Sby 5 8 12 24hrs	N/A 20 10 5 Sby 5 8 12 24hrs
Channels / Freq. range	760/118-136.975	760/118-136.975	760/118-136.975	6 out of 760	1040/118-143.975
Memory channels	-	10	-	-	-
Transmitter output	min. 6 W	min. 6 W	1 W	1 W	0.8...1 W
Transmitter duty cycle	100%	100%	100%	100%	100%
Audio (Speaker)	8 W / 2 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	< \pm 15 ppm	< \pm 15 ppm	< \pm 20 ppm	< \pm 20 ppm	< \pm 20 ppm
Sensitivity (m = 30%)	1 μ V / 6 dB	< 1 μ V / 6 dB	< 1 μ V / 6 dB	< 1 μ V / 6 dB	< 1 μ V / 6 dB
Selectivity : 8 kHz Selectivity : 25 kHz	< 6 dB > 70 dB	< 6 dB > 70 dB	< 6 dB > 60 dB	< 6 dB > 60 dB	< 6 dB > 60 dB
Spurious response Rx	> 80 dB	> 80 dB	> 60 dB	> 60 dB	> 60 dB
AGC range	5 μ V ... 0.2 V / < 6 dB	5 μ V ... 0.2 V / < 6 dB	5 μ V ... 0.1 V / < 6 dB	5 μ V ... 0.1 V / < 6 dB	5 μ V ... 0.1 V / < 6 dB
Supply voltage range	9.7...15.2 V	9.7...15.2 V	11...15.2 V	11...15.2 V	11...15.2 V
Low voltage warning	< 11 V (LCD blinking)	< 11 V (LCD blinking)	5 LED test	5 LED test	5 LED test
Standby (typ.)	< 25 mA	< 25 mA	< 15 mA	< 15 mA	< 15 mA
Receive (typ.)	140 mA	140 mA	35 mA	35 mA	35 mA
Transmit (typ.)	1.5 A	1.5 A	400 mA	400 mA	400 mA
Mike dyn. (ext.) 200 (600) 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	-	-	-



TECHNICAL INFORMATION

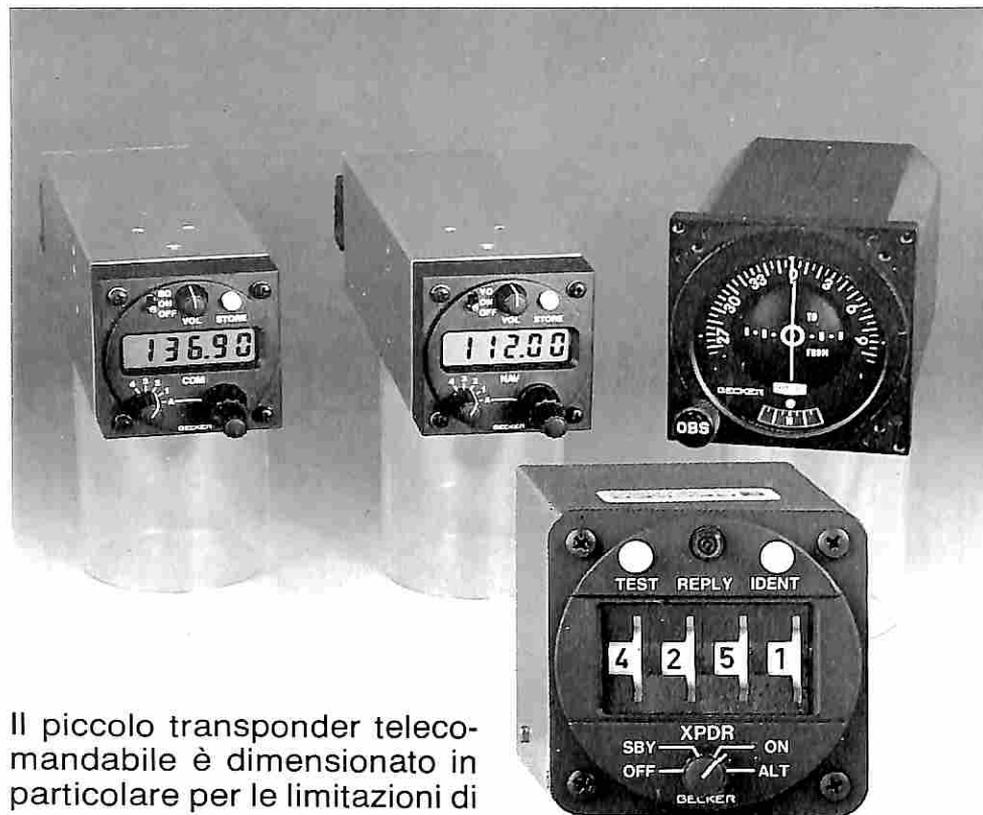
VHF AVIATION RADIO



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

„Finalmente“ è arrivato il piccolo transponder!

Becker ATC 2000 R - (2)
il piccolo transponder per l'aviazione generale.



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

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

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

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

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

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

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

Dimensioni:

unità di comando

CU 2000 - (2):

HxLxP: 60x60x88 mm

peso: 0,26 Kg

unità ricetrasmittente

AT 2000 (2) R:

HxLxP: 253x50x232,5 mm

peso: 1,2 Kg

 **BECKER**
FLUGFUNK

Avionics made in Germany

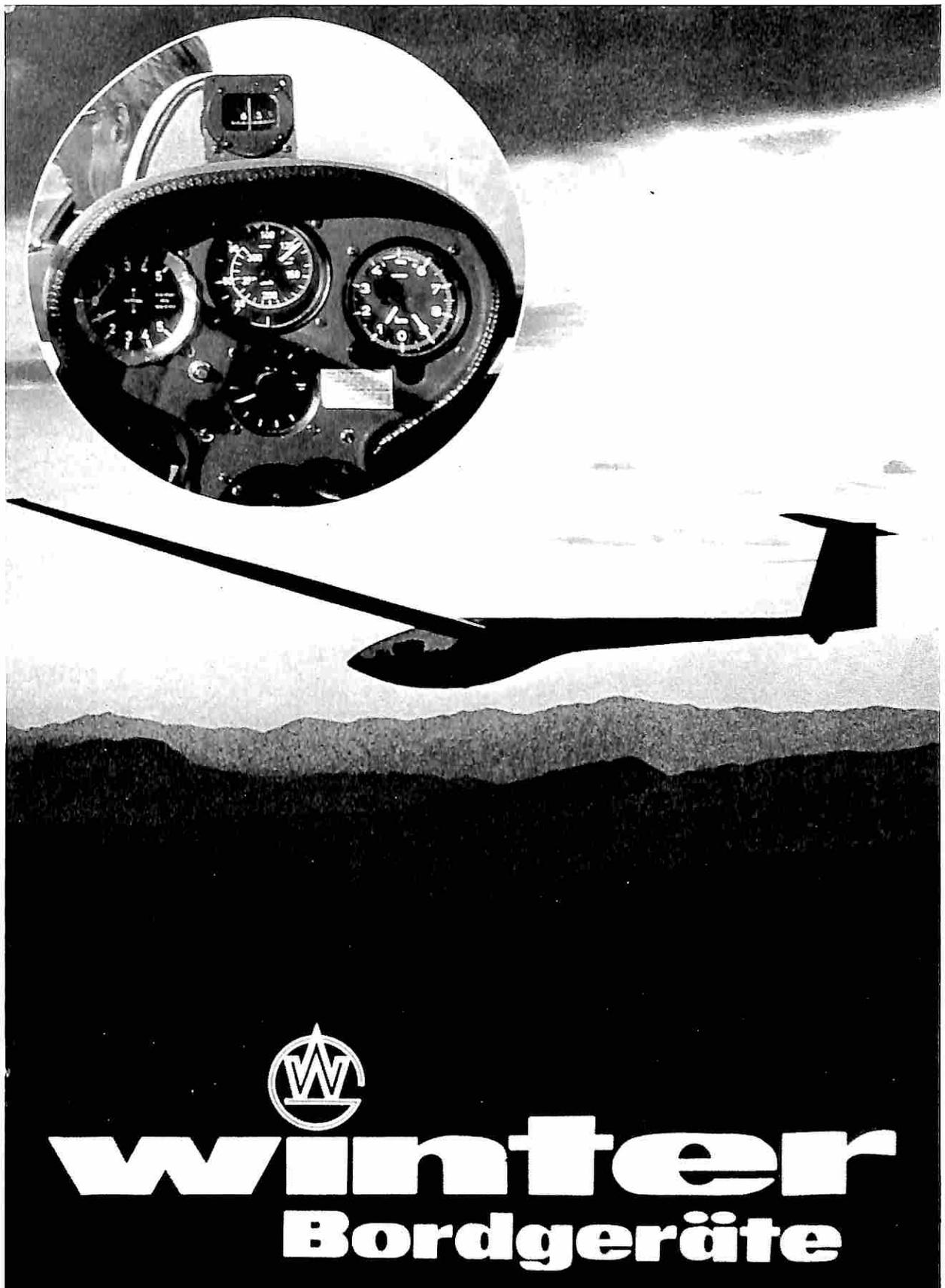
Becker Flugfunkwerk GmbH

Niederwaldstr. 20

D-7550 Rastatt

Tel. (0 72 22) 12-0 · Tx. 781 271

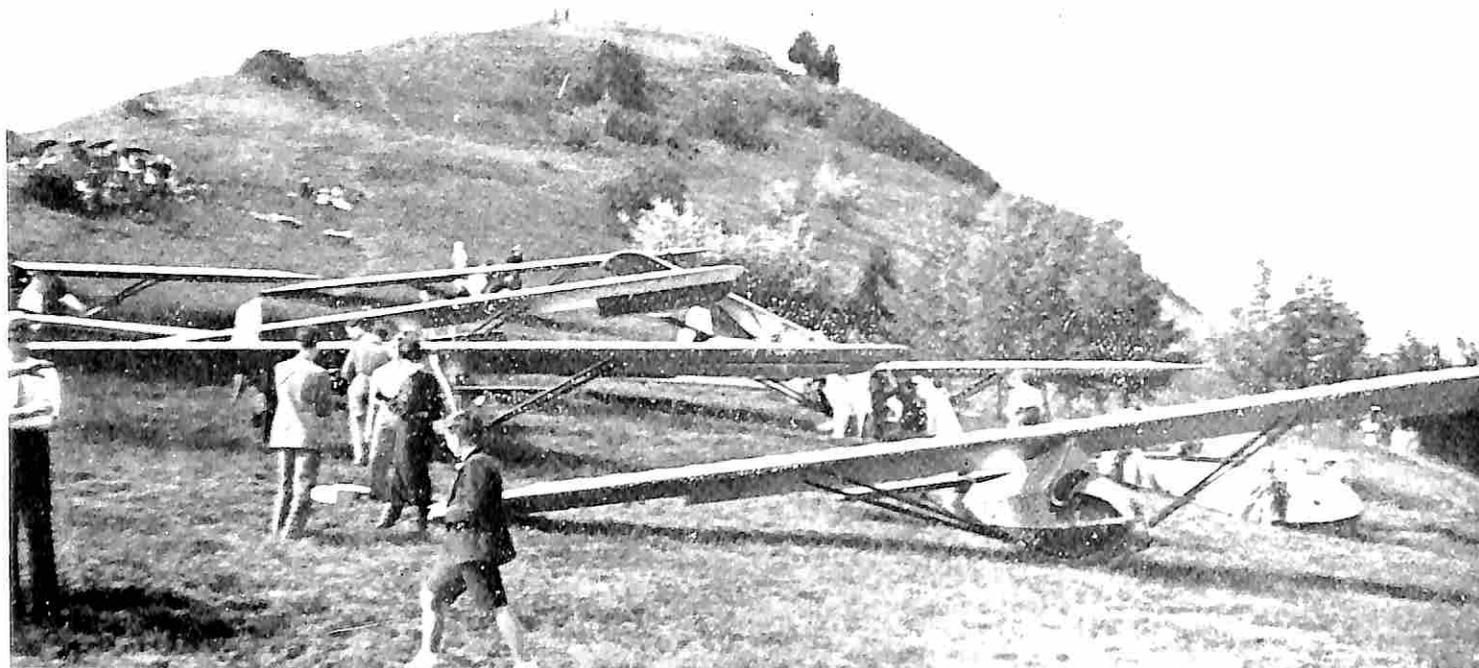
Telefax 1 2217



GLASFASER ITALIANA spa

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

Oltre cinquant'anni di volo a vela



A.V.A.L.

Aeroclub Volovelistico Alta Lombardia

VARESE - Calcinante del Pesce

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

LA «COPPA», PER LA QUINTA VOLTA A RIETI

di PIERO PUGNETTI

La quinta «Coppa» con una ottantina di alianti, si è conclusa a metà agosto, come di consueto.

Al «completo» degli italiani (poche le assenze qualificate) si è aggiunta una nutrita schiera di svizzeri (10), più 4 austriaci, due danesi, due lituani, due francesi, un belga, solo due tedeschi per le note ragioni di concomitanza con i loro campionati, mentre Alvaro, rappresentante spagnolo, ci ha dovuto privare subito del piacere della sua presenza. Un numero «giusto» quindi, che non ha creato eccessivi problemi organizzativi o logistici alla collaudata macchina di Rieti.

Nove prove valide di competizione, sui 10 giorni disponibili, per ciascuna delle tre classi. Non certo un record per Rieti, ma un buon risultato, se si tien conto della particolare meteorologia di questo inizio di agosto. Il nord-est, quasi mai ben accetto, ha praticamente dominato tutto il periodo di gara, con situazioni termicamente deboli su percorsi spesso obbligati da una valle dell'Aquila poco generosa. Ne è uscita una competizione con qualche difficoltà in più e qualche fuori campo oltre la normalità.

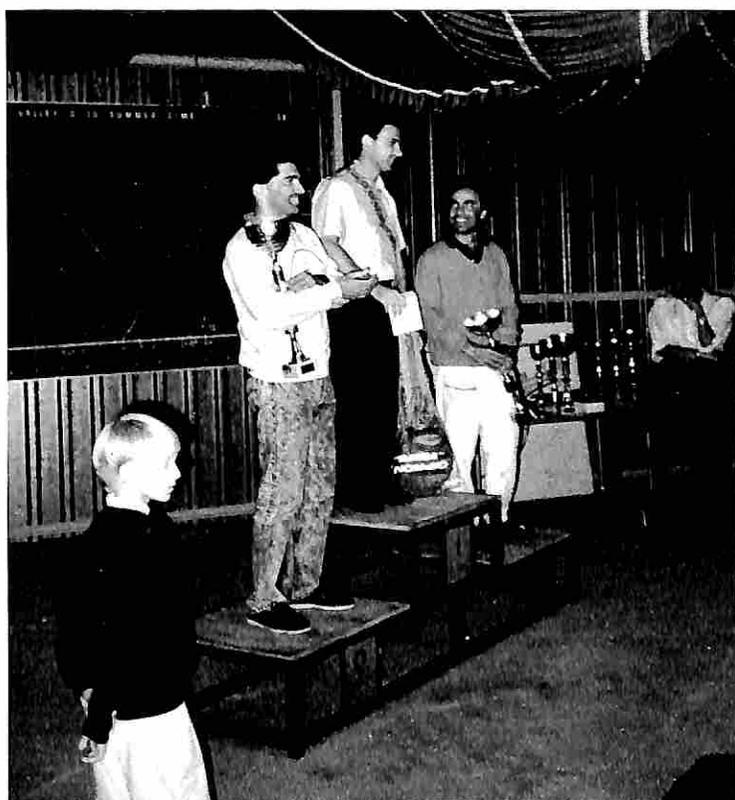
Si comincia, anzi, non si comincia il giorno 2.

Viene decisa una giornata di allenamento suppletiva, con quasi generale consenso. Il nord-est è teso, molti piloti sono arrivati da poche ore, qualche straniero non ha ancora sufficiente conoscenza del posto, tante cose da sistemare, si rimanda tutto al giorno dopo. La giornata si era poi rivelata buona per voli individuali, ma certamente problematica per una gara.

Si riparte dal 3 con temi intorno ai 300 Km per le due classi minori e poco sotto i 350 per i liberoni: una puntata a sud e poi a nord a Bettona e Perugia. Nella Standard, Marco Gavazzi quasi sorprende un pessimista traguardo d'arrivo con 110 Km/h, mentre, nella 15 m, Luca Urbani inizia subito a puntare alto. Nella Libera comincia il dialogo Monti-Ghiorzo, con Bob a 121 di media. I fuori campo non sono molti e diventa usuale il foto-vache.

La seconda prova vede aumentare i chilometri ad oltre 400 per le due classi maggiori, mentre la Standard parte ultima con 334.

Il nord è sempre piuttosto debole ed i piloni di Gubbio e Gualdo creano qualche problema a Standard e Libera, che vedono ancora Marco e Bob vincitori ed un discreto numero di fuori campo.



15 METRI:

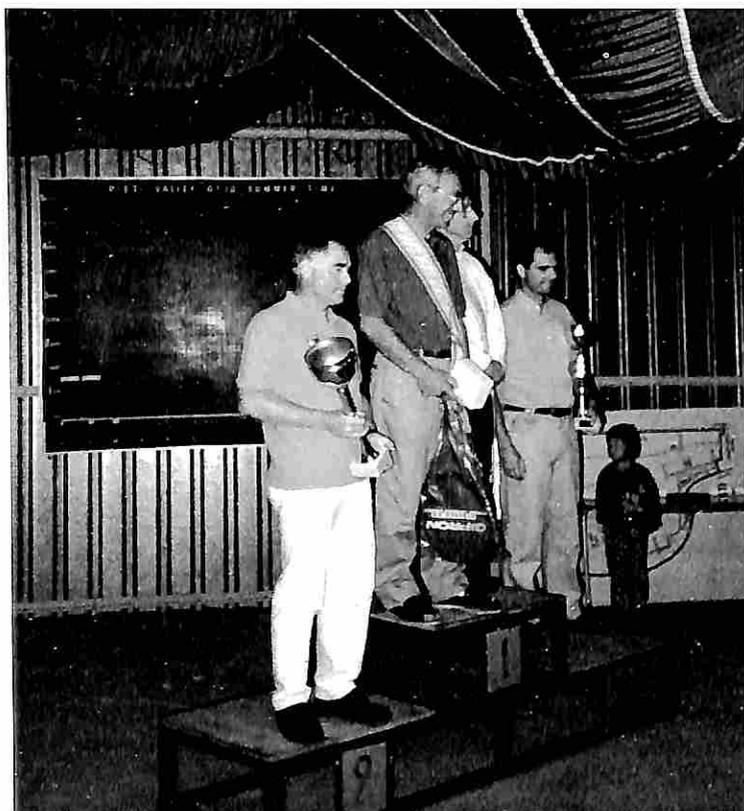
1° Giorgio Galetto, 2° Luca Urbani, 3° Sergio Servilio.

Meglio la 15 m, partita prima per un Pescasseroli-Umbertide e con Luca Urbani ancora primo a quasi 100. Nella terza giornata temi di media distanza oltre i trecento (poco sotto la 15 m, che parte ultima).

Tutti rientrano con Simon Leutenegger a oltre 121 Km/h nella Standard, Luigi Bertoncini a 125 nella 15 m e Bob Monti nella Libera.

Ancora più veloce la quarta prova per la Standard che vola verso Castelluccio e Pettorano con Riccardino a quasi 128 sui 300 Km. La 15 m deve risalire a Bettona e rallenta un po' ed il Luigi vince ancora a «soli» 112 Km/h.

Leonardo tira la zampata nella Open e vince sui 360 Km con Stefano dietro di una spanna.



LIBERA:

1° Monti / Mantica, 2° Hans Binder, 3° Stefano Ghiorzo.

Si chiude il primo ciclo, per una giornata di cattivo tempo, il giorno 7 e c'è tempo per dare un'occhiata alla «generale». Marco Gavazzi, un po' in calo nella quarta prova, è sempre primo, con Riccardino secondo a 150 punti e Luciano con Corrado dietro di un soffio. Saranno poi i nomi che rivedremo in testa alla fine.

Nella 15 m, la regolarità di Giorgio Galetto, che ancora non ha vinto una prova, è premiata con il posto di testa e Luca Urbani tiene il posto d'onore, malgrado le ultime due gare non convincenti. Dietro c'è un Giorgio Marchisio molto regolare e poi Luigi Bertoncini alle cui spalle sta rimontando con molta grinta Sergio Servillo.

Bob tiene con autorità il primo posto nella Libera seguito dallo svizzero Binder e da Paul Bourgard e da Attilio in una manciata di punti.

Stefano Ghiorzo è dietro in agguato.

Il tempo, dopo la giornata persa, non fa giudizio: la quinta prova, con temi relativamente corti, vede pochi arrivi e molti fuori campo classici, con lo svizzero Badum, Luca Monti e Hans Binder vincitori.

Meglio va la sesta prova, con quasi tutti rientrati, e Riccardino vincente davanti a Danz, il tedesco Horstmann primo nella 15 m con Sandro Villa; Stefano Ghiorzo seguito dal Francese Delylle nella Open.

Un'area prescritta di quattro ore, il settimo giorno, vede impegnati i piloti della Standard con Danz, Stoenner, Corrado Costa, Kammerhofer vicini con quasi 450 chilometri, mentre le altre due classi vedono ancora un gran lavoro dei traini e delle squadre di recupero. Baumann vince davanti a Giorgio Galetto, che si insedia al primo posto in classifica per non mollare più spodestando Sergio Servillo che è primo dei fuoricampisti. La Pescasseroli-Bibbiena, oltre i 500 Km, per la Libera, vede rientrare Ghiorzo-Monti-Brigliadori nell'ordine con un validissimo Walter che ottiene il primato del fuori campo più lontano. L'ottava gara, abbondantemente sopra i 400 per tutti, vede ancora una discreta ecatombe tra le due maggiori classi. Per la Standard, il vecchio leone di Berna tira la zampata davanti a Badum e Kammerhofer mentre Stefano Meriziola, sempre a buon livello, è quarto. Giorgio Galetto consolida la propria classifica vincendo davanti a Luca Monti e Stefano Calà, ed Alain Delylle vince la Libera con una buona mezz'ora su Binder e Leonardo.

Si giunge così alla giornata finale con i quattro varesotti ai primi posti della Standard insidiati a pochi punti da Badum. Nella prova di 280 Km, Marco Gavazzi vince alla media record di oltre 141, davanti al Nino ed al Marco Pronzati. Il risultato finale vede così il «pieno» dell'AVAL con Luciano Avanzini, Corrado Costa a 150 punti, Marco Gavazzi e Vittorio Colombo. Riccardino è dietro Badum, mentre Haemmerle, al settimo posto, guadagna la coppa intitolata a Max Faber quale miglior austriaco.

Nella 15 m Luca Urbani torna a vincere alla grande, davanti al sempre pericoloso Horstmann, con un ottimo Servillo terzo ed i due sorprendenti lituani subito dietro. Giorgio Galetto, pur distaccato di quasi 200 punti, conserva per un soffio il primato in classifica, dopo una gara condotta sempre al top. Luca è così secondo a 18



STANDARD:

1° Luciano Avanzini, 2° Corrado Costa, 3° Marco Gavazzi.

punti sui quasi ottomila giocati.

Sergio Servillo è terzo a meno di 100 punti dal primo e supera Horstmann di una manciata di punti. Molto bene anche Sandro Villa e Luca Monti, con un fuori campo di troppo.

Luigi Bertoncini, un po' sotto tono in un paio di giornate, supera di quattro punti Thomas Gostner che sta prendendo il passo del corridore. In crescendo Maurizio Secomandi e Stefano Calà.

Stefano Ghiorzo vince da campione nella Libera, ma non riesce a scalzare Hans Binder dalla seconda posizione in classifica generale. Bob Monti è meritatamente campione italiano, mentre Leonardo è risalito, giorno dopo giorno,

fino alla quarta posizione.

Paul Bourgard si ritrova quinto dopo una gara accorta davanti a Walter e Roberto sempre a loro agio come a casa propria.

Complessivamente tutto ok. La defezione di un previsore meteo ha creato qualche problema, cui si è cercato di ovviare con il buon senso ed un po' di pratica. Sulla breccia i soliti, che sono gli stessi dell'ultima volta e che saranno probabilmente gli stessi della prossima. A quando una iniezione di novità?

O si deve continuare col gerovital?

Un grazie, comunque, a tutti.

CIM 1990 - «CLASSE STANDARD»

Data	Tema di gara	Km	Km volati	Vel. max.	Vel. min.	Vel. media	Ore volate	Partiti	Arrivati	F.C.
1 3/8	Rieti-Luco dei Marsi-Bettona-Rieti	285.2	7196.4	109.833	78.131	97.55	78	28	22	6
2 4/8	Rieti-Celano-Gubbio-Rieti	333.7	8554.8	95.967	63.061	82.73	89	28	18	10
3 5/8	Rieti-Pettorano sul Gizio-Bettona-Rieti	344.1	9634.8	121.542	95.701	145.32	86	28	28	—
4 6/8	Rieti-Castelluccio-Pettorano-Piediluco-Rieti	300.4	8411.2	127.574	81.618	111.24	77	28	28	—
5 8/8	Rieti-Perugia-Acquasparta-Perugia-Rieti	277.6	4678.8	108.934	82.347	97.55	60	28	8	20
6 9/8	Rieti-Celano-Umbertide-Rieti	343.4	9137.1	108.747	73.211	95.93	96	27	25	2
7 10/8	Area prescritta di 4 ore	800	21600	449.3	208.7	—	109	27	27	—
8 11/8	Rieti-Rivisonoli-Campotosto-Umbertide-Rieti	434.9	10101	108.665	81.328	96.94	98	27	17	10
9 12/8	Rieti-Celano-Bettona-Rieti	278.3	6775.9	141.603	94.571	118.52	56	25	24	1
Totali o medie		3397.6	86090	152.49	95.41	93.98	749	246	197	49

CIM 1990 - CAMPIONATO ITALIANO «CLASSE LIBERA»

Data	Tema di gara	Km	Km volati	Vel. max.	Vel. min.	Vel. media	Ore volate	Partiti	Arrivati	F.C.
1 3/8	Rieti-Pescasseroli-Bettona-Rieti	344	6134.44	121.950	81.683	108.95	53	19	15	4
2 4/8	Rieti-Barrea-Gualdo Tadino-Rieti	404.7	3898.4	111.029	72.354	93.34	58	19	9	10
3 5/8	Rieti-Luco dei Marsi-Trevi-Celano-Rieti	389.6	6815.15	122.634	79.555	110.59	64	18	17	1
4 6/8	Rieti-Campotosto-Luco dei Marsi-Perugia-Rieti	357.9	5924.8	115.297	84.532	104.46	56	17	16	1
5 8/8	Rieti-Umbertide-Todi-Perugia-Rieti	287.3	2927.3	81.012	71.443	74.86	42	19	3	16
6 9/8	Rieti-Luco dei Marsi-Perugia-Todi-G. Tadino-Rieti	416.2	6751.6	118.379	79.524	105.76	65	18	13	5
7 10/8	Rieti-Pescasseroli-Bibbiena-Rieti	526.4	5568.7	87.896	81.930	85.75	78	18	3	15
8 11/8	Rieti-Rivisonoli-Castelluccio-Assisi-Rieti	437.3	6068.1	121.773	74.852	98.49	76	18	8	10
9 12/8	Rieti-Luco dei Marsi-Bettona-Rieti	285.2	4564.4	128.533	93.902	114.13	47	18	15	3
Totali o medie		3448.6	48652.8	112.06	79.976	99.60	539	164	99	65

CIM 1990 - «CLASSE 15 METRI»

Data	Tema di gara	Km	Km volati	Vel. max.	Vel. min.	Vel. media	Ore volate	Partiti	Arrivati	F.C.
1 3/8	Rieti-Luco dei Marsi-Perugia-Rieti	302.0	7857.0	105.903	73.321	93.00	81	29	20	9
2 4/8	Rieti-Pescasseroli-Umbertide-Rieti	409.4	11194.6	99.517	66.080	86.22	135	29	23	6
3 5/8	Rieti-Luco dei Marsi-Assisi-Rieti	289.3	7950.4	124.193	82.848	107.48	68	28	27	1
4 6/8	Rieti-Castelluccio-Celano-Bettona-Rieti	351.3	9250.4	112.167	65.002	92.58	106	27	26	1
5 8/8	Rieti-Umbertide-Trevi-Bettona-Rieti	262.6	4572.1	80.959	65.423	70.17	79	28	8	20
6 9/8	Rieti-Luco dei Marsi-Perugia-Piediluco	361.0	9737.8	98.739	73.478	86.64	106	28	22	6
7 10/8	Rieti-Pescasseroli-Citrà di C.-Acquasparta-Rieti	452.5	8813.6	76.796	72.147	74.46	120	27	8	19
8 11/8	Rieti-Monteroduni-Castelluccio-Assisi-Rieti	447.2	8704.3	102.224	90.976	98.81	111	27	9	18
9 12/8	Rieti-Celano-Assisi-Todi-Rieti	295.4	7748.2	128.002	82.932	113.81	86	27	26	1
Totali o medie		3170.8	75828.5	103.17	74.69	91.47	892	250	169	81

AERMACCHI

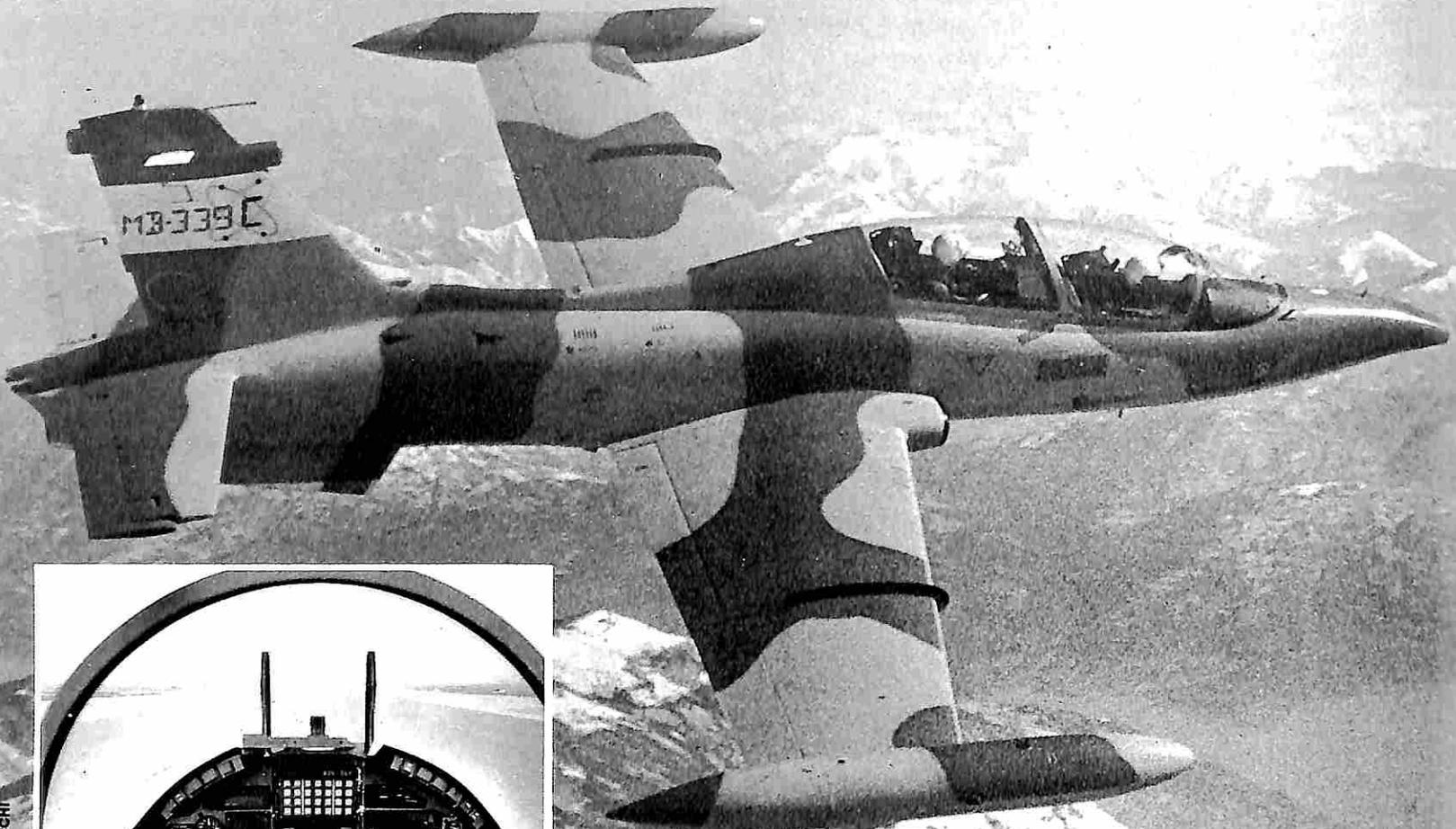
LA VERSATILITÀ DELLA TECNOLOGIA ITALIANA

MB-339C 

UN SISTEMA ADDESTRATIVO COMPLETO D'AVANGUARDIA

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

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



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

FOTOAERMACCHI
PUBBLIAERMACCHI



(foto di Hans Nietlispach)

Il Volo a Vela italiano orfano di Mamma Meteorologia

di ATTILIO PRONZATI

Da pochi giorni si è concluso il primo CIM degli anni novanta!

Verrà ricordato come il CIM dove i nostri campioni velocisti si sono scatenati ed hanno realizzato velocità medie mai raggiunte.

Fortunatamente abbiamo anche ed ancora ritrovato nell'hangar dei briefing, indenne e tutt'ora perfettamente leggibile, l'ultima lavagna meteo elaborata da Plinio, vecchia ormai di qualche anno ma ottimo spunto per alcune riflessioni.

Come avviene oramai da molte stagioni ai briefing sono presenti piloti padri e figli: due generazioni, buon segno per il futuro del volo a vela italiano. Sono pure presenti, oltre ai così chiamati «figli d'arte», molti altri nuovi piloti che, arrivati alla competizione, alimentano ed arricchiscono il corpo, sano ma certamente ancora troppo mingherlino, del volo a vela italiano.

Queste nuove forze mi appaiono purtroppo orfane, di madre meteorologia. A loro manca l'insegnamento del «Maestro» che noi, invece, per oltre trent'anni, abbiamo avuto la fortuna di avere.

Plinio è stato — per noi piloti, diciamo di prima generazione — chi ci ha iniziato al volo a vela incuriosendoci a rendendoci attenti ai fenomeni meteorologici, è chi ci ha fatto conoscere ed amare le leggi fondamentali di questa materia e ci ha reso sensibili alla interpretazione delle sue manifestazioni. La meteorologia è una scienza per molti aspetti sperimentale: in simbiosi con la sperimentazione volovelistica, Plinio d'anno in anno, ha conferito una valenza concreta e reale al potenziale volovelistico di Rieti e di tutto il Centro e Sud d'Italia avvallato internazionalmente con la gestione dei Mondiali.

La meteorologia — specialmente nel suo aspetto



previsionale — è una scienza sostanzialmente probabilistica; anche con l'avvento di fondamentali ausili quali il METEOSAT la previsione meteo applicata al volo a vela non sempre è in grado di darci una chiave interpretativa certa dei fenomeni né darci previsioni totalmente affidabili. La previsione non è un solo fatto scientifico ma anche un fatto interpretativo; dipende molto dall'esperienza, dalla sensibilità e dalla abilità dell'uomo che ne deve interpretare o gestire i dati. Mi è piaciuto molto risentire, dalla viva voce dell'abile meteo di Issoudun proprio in occasione di una previsione non totalmente centrata, che la previsione meteo è anche, e forse soprattutto, un'arte. E, l'arte, come tutti sappiamo, è un dono divino.

Per trent'anni i briefing meteo a Rieti sono stati illuminati da passione e cultura, da scienza ed amore. Sovente l'illustrazione della situazione meteo di Plinio iniziava con una opportuna battuta, la sua esposizione era il momento culminante del briefing ed aveva la massima attenzione di tutti noi. Quasi senza rendercene conto, abbiamo imparato a capire leggi e meccanismi, ad amare ed interpretare questa materia: la Regina che impera sui nostri voli e li determina ben aldilà dei nostri sogni e desideri.

Non si può e non si deve dare colpa a nessuno se oggi le cose sono diverse, semmai ringraziare chi ancora cerca di portare qualche elemento interpretativo, sia pure ridotto a dei brandelli di quello che è stato. Abbiamo perso l'insegnamento del Maestro e ora la cattedra è vacante. Dobbiamo trovare chi di nuovo sappia porre l'accento nella nostra disciplina sportiva sull'aspetto fondamentale del volo a vela: la meteorologia, esclusiva fonte d'energia per realizzare i nostri obiettivi e successi. Se vogliamo progredire questo è un passaggio obbligato.

Apparentemente sembra che oggi ci si accontenti a rincorrerci fra Luco dei Marsi e Bettona e viceversa —

poichè la fantasia del task setting non va molto oltre — il più velocemente possibile.

Quest'anno ce ne siamo ubriacati ed abbiamo reso felici i credenti del mito: «il più bravo è il più veloce».

Peccato però che le nostre velocissime ali, una volta fuori dagli arcinoti costoni reatini, in territori nuovi, con diversi tipi di clima e di meteorologia si trovino spaesati. A parità di alianti, di strumentazioni, fatta parziale eccezione per gli attuali tre giovani emergenti, otteniamo risultati perlomeno discontinui se non del tutto deludenti. Attendiamo pazientemente che qualche dubbio nasca nelle menti di chi dovrebbe occuparsi di gestione e strategia sportiva del volo a vela nostrano. Ma soprattutto auguriamoci — nel frattempo — che qualche giovane pilota non finisca davvero col ritenere questo furioso rincorrersi lungo pendii noti, senza pensare alla navigazione, senza nemmeno chiedersi perchè dirigersi lì piuttosto che là ma solo facendo quello che fa l'altro, possa essere ragionevolmente ritenuta l'espressione massima del volo a vela!

Quest'anno Plinio ha voluto essere di nuovo fra di noi visitandoci durante un paio di briefing. Credo di interpretare il desiderio di tutti noi, per ringraziarlo del suo generoso, peraltro sofferto, gesto di amicizia. Ha fatto ricordare a noi — piloti di prima generazione e con profondo rimpianto — quei momenti saturi di emozioni quando, alla fine dei suoi briefing, ci accalcavamo attorno a lui per strappargli qualche briciolina extra d'informazioni, ottenere qualche suggerimento in più per capire meglio il suo insegnamento.





CAMPIONATI NAZIONALI SVIZZERI

Impressioni da Sion

Per chi, come il sottoscritto, non ha mai preso parte a Campionati volovelistici all'estero, sia pure come "squadrista", devo confessare che i motivi per i quali ci si può piacevolmente meravigliare, sono molti.

Comincerei dal motivo più eclatante, infatti sulla pista dell'Aeroporto Regionale di Sion (QNH 485), convivono liberamente tutte le categorie più significative delle macchine volanti.

Sulla pista di Sion — circa 2000 metri in duro con altrettanta pista laterale in erba — volano ogni giorno, sia i militari con i loro anziani "Vampire" ormai in via di eliminazione e con i più recenti "Mirage", "Pilatus", "P 6" e "Pilatus Cargo", sia i civili con numerosi aerei di ogni tipo: monomotori, bimotori, jets, e perfino un vecchio Dakota così ben tenuto che sembra essere da poco uscito dalla fabbrica. Bisogna aggiungere che, nell'ambito aeroportuale, è basata anche le "Eliglaciers", che con i suoi numerosi elicotteri, svolge un minuzioso lavoro di disinfestazione di immensi vigneti e trasporto materiali.

E finalmente gli alianti: come non meravigliarsi nel vedere che, 40 splendidi alianti fra i più moderni e sofisticati, possono decollare dalla pista in duro, bloccando totalmente sia l'attività civile che militare per 10 giorni dalle 13,30 alle 16,30, con l'assistenza meticolosa e professionale di "Sion TWR"; sinceramente ho pensato ad una analoga eventualità anche presso un Aeroporto regionale Italiano, senza per altro, trovare uno spiraglio di fattibilità.

Altro motivo di meraviglia, forse un poco meno piacevole, è rappresentato dai traini, che vengono effettuati da moderni "Robin Porche" e "Varga", alcuni dei quali attrezzati con cavo retrattile, alla quota minima di 2000 m

QNH, con durata media di 18-22 minuti, dato che la grande vallata è circondata da montagne che superano facilmente i 3000 m, per cui un aggancio al di sotto dei 2000 m non è praticamente possibile, poichè il vento soffia con vigore prevalentemente da ovest con punte di 15/20 nodi, tagliando di netto le termiche di pianura, ciò nonostante le gare si sono svolte puntualmente, e senza il benchè minimo intoppo organizzativo per tutte le tre classi presenti alla griglia di partenza.

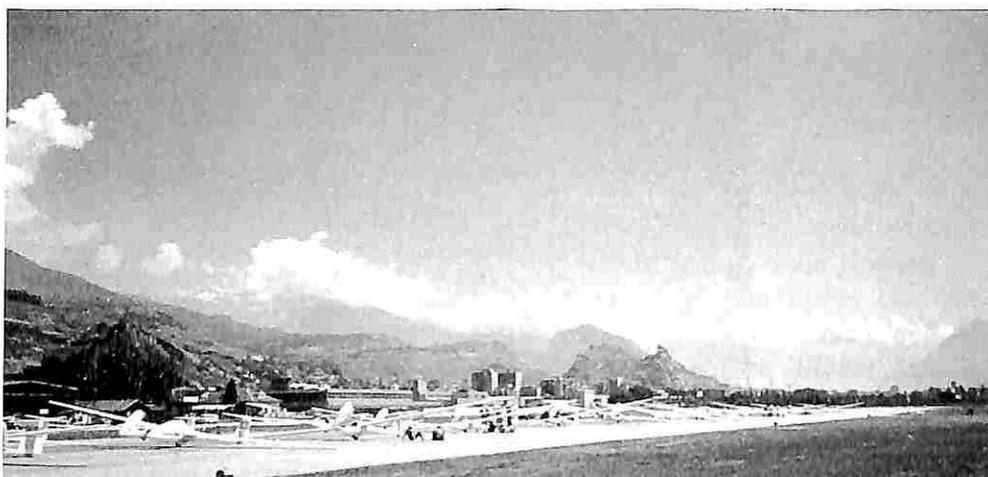
L'organizzazione della gara ha dato prova della ormai celebrata precisione svizzera, mantenendo costantemente il controllo di piloti provenienti dalla Germania, Francia, Svizzera e Italia (Corbellini-Secomandi 15 m, Orsi-Kaim libera). È doveroso citare a questo punto gli artefici del Campionato, a cominciare dal Presidente J.F. Bonvin, che ha dimostrato una squisita cordialità nei confronti soprattutto dei piloti italiani, nonchè di essere in possesso di una piacevole vena poetica. Altro cardine importante, è stato il Direttore di Gara Gabriel Cachin con la padronanza assoluta delle lingue, ha condotto con estrema chiarezza i Briefing quotidiani, prodigandosi oltre il dovuto per chiarire in particolar modo agli italiani eventuali punti difficili dei vari temi di gara.

Tutti i temi sono stati improntati con massimo riguardo alla sicurezza, e per questa abile consapevolezza, devo citare Philippe Lathion che ha intelligentemente distanziato il traguardo, sia di partenza, che di arrivo al di fuori dell'ambito aeroportuale con fototime sul paese di Chandolin, distante 500 m, garantendo in questo modo un rientro in sicurezza sulla pista di Sion, senza assembramenti pericolosi.

ROBERTO RICCI

Una bellissima zona di gara

EUGENIO CORBELLINI



Desidero porgere i miei ringraziamenti a tutta l'organizzazione della gara, in particolar modo all'amico Gabriel Cachin, che è stato particolarmente prodigo di consigli nei miei riguardi, un plauso sincero al meteorologo Hormann Rovinà, che ha dimostrato di saper maneggiare i dati atmosferici con perizia tale da saper annunciare cambiamenti meteo, con scarto di soli 40 minuti nell'arco delle 24 ore.

Devo confermare che la zona di gara si è dimostrata bellissima, sia verso est fino a Coira, che verso ovest fino ad Alberville, con immensi ghiacciai che mi hanno estasiato, non senza incutermi una sacra reverenza per la loro immensità o fredda lucentezza.

I temi si sono dimostrati sempre fattibili, sia per la navigazione che per la sicurezza, al punto che non destavano preoccupazione neppure i rientri nel tardo

pomeriggio, direi che come orografia la si potrebbe paragonare alla Valtellina ovviamente ghiacciai a parte. Purtroppo i miei risultati non sono stati brillanti causa un fuori campo avvenuto nella 5^a prova, che mi ha fatto precipitare all'ottavo posto, recuperando poi in 6^a prova il 4^o posto, che si è poi consolidato in classifica generale. Sostanzialmente direi che la mia partecipazione ai Campionati di Sion mi ha arricchito di una nuova esperienza totalmente positiva, sia per le prove di volo, sia per la vita di club, ed in particolar modo per l'accoglienza sincera, e per il calore umano dimostrato soprattutto al gruppo italiano, anche da parte dei trainer che saluto e ringrazio cordialmente, stringendo simbolicamente la mano al caro amico Oscar Hoffmann. Spero pertanto di partecipare anche l'anno prossimo, con rinnovato entusiasmo.

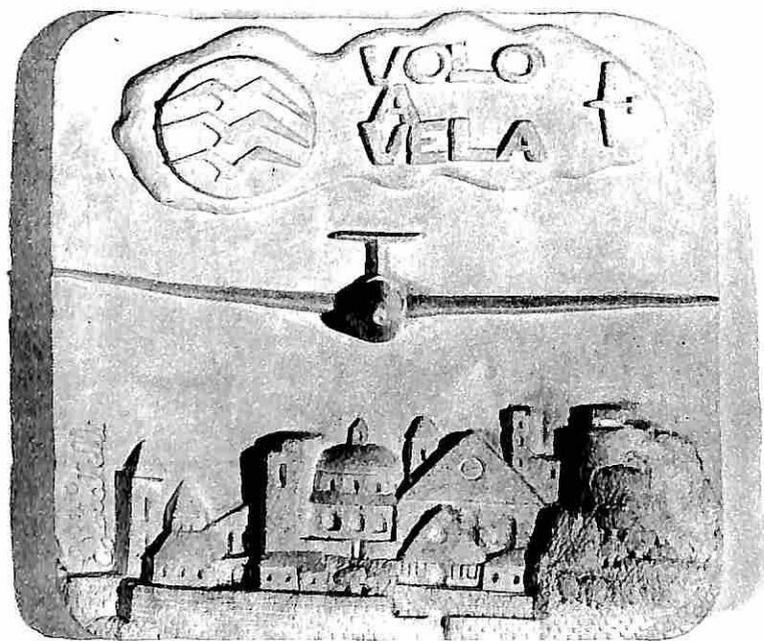
LA MEDAGLIA DEL VOLOVELISTA

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).



Championnat du Monde de Motoplaneurs

I S S O U D U N 1 9 9 0

CLASSEMENT GÉNÉRAL

classe : 1

Général après épreuve numéro : 9

plan.	pilote	1	2	3	4	5	6	7	8	9	pts.
XY	LHERM	2	2	1	1	1	1	1	1	1	6629
TT	BOURGARD	5	4	3	3	3	2	3	3	2	6372
OR	LEIDINGER	3	7	6	5	4	4	4	4	3	6279
NX	KNAUSS	6	3	2	2	2	3	2	2	4	6250
OP	NURMINEN	4	9	8	8	5	5	5	5	5	5899
WB	BINDER	13	10	9	9	8	7	6	6	6	5346
FA	PEROTTI	8	5	4	6	6	6	10	8	7	5067
EO	JONES	1	1	7	7	9	8	7	7	8	5021
SL	SHEA	7	6	5	4	7	9	8	9	9	4874
E1	SCHAUBLE	10	12	11	12	12	10	9	10	10	4709
99	MANZONI	12	13	13	13	13	13	13	11	11	4085
HN	WENGER	11	8	11	11	11	11	11	12	12	4046
JS4	LEFEVRE	9	11	10	10	10	12	12	13	13	3632
DGE	SCHURMEIER	14	14	14	14	14	14	14	14	14	1986
OI	JAKSLAND	15	15	15	15	15	15	15	15	15	530

classe : 2

Général après épreuve numéro : 9

plan.	pilote	1	2	3	4	5	6	7	8	9	pts.
TL	TREIBER	8	2	4	2	1	1	1	1	1	5105
DH	HUTTNER	4	5	3	3	2	3	2	2	2	5009
XA	GUNTERT	3	4	5	5	4	4	3	3	3	4893
EOO	CLEMENT	1	1	1	1	5	5	5	5	4	4752
EE	PRONZATI	5	6	9	8	10	8	9	4	5	4736
NL	DISMA	15	12	12	12	8	9	8	7	6	4629
DT	FACHE	9	3	2	4	3	2	6	6	7	4625
IK	HOLIGAUS	6	8	8	7	6	7	7	8	8	4604
JE	ROUMET	17	11	7	9	9	6	4	9	9	4585
CD	HOLIGAUS	2	7	6	6	7	10	10	10	10	4113
S	TREML	14	13	13	13	12	12	11	11	11	3961
JA	ARAU	7	10	11	11	13	11	12	12	12	3865
ZQ	POLLARD	11	9	10	10	11	13	13	13	13	3855
R9	BUCHANAN	13	15	14	14	14	14	14	14	14	3548
WJ	VERGANI	10	16	15	15	15	15	15	15	15	2845
A3	GREER	15	17	17	16	16	16	16	16	16	2373
ZO	NELSON	12	14	16	17	17	17	17	17	17	2367
KL	ZWEIFEL-THURY	18	18	18	18	18	18	18	18	18	0

Ne riparlamo nel prossimo numero! (Ndr)

DG**Verlangen Sie das Beste
Don't accept less than the best****vollständiges
Programm an
Segelflugzeugen und
eigenstartfähigen
Motorseglern
mit Klapptriebwerken
ein- und doppelsitzig****full range of
sailplanes and
selflaunching-
sailplanes with
retractable powerplant
single seaters and
two seaters****Versäumen Sie nicht, ausführliche Informationen anzufordern
Don't fail to ask for more detailed information****Glaser-Dirks Flugzeugbau GmbH****Im Schollengarten 19-20 · 7520 Bruchsal 4 · West Germany
Phone 07257/89 10 · Telefax 07257/89 22 · Telex 7 822 410 gl dg d****DG-400**ad 8 anni dal primo volo ancora
insuperato per:Prestazioni di decollo e salita
Maneggevolezza - Sicurezza
Indipendenza**DG-500 ELAN Trainer**Il biposto ideale per scuola e
allenamento**DG-500/22 ELAN**Il biposto di alte prestazioni con 22 m.
di apertura alare**DG-500 M**Versione a decollo autonomo del
DG-500, con motore retrattile**DG-600**Il Super 15 metri corsa della nuova
generazione, con prolunghe a 17 m.

Venduti in Italia tramite:

GLASFASER ITALIANA s.p.a.
VALMBREMBO (BG)
Tel. 035/528011**ELAN****E' FAMOSA NON SOLO PER I MIGLIORI SCI
E PER LE STUPENDE IMBARCAZIONI
MA ANCHE PER I SUOI
FANTASTICI ALIANTI****DG 101 G ELAN:**Aliante Classe Standard - Efficienza max. 1:39 a 105 Km/h - Velocità max. 260 Km/h
Capottina «pezzo unico» incernierata in punta - Eccezionale visibilità, grande maneggevolezza.
GRANDE VERSATILITÀ - ADATTO AD OGNI TIPO DI UTILIZZO
Rapida consegna.
STRAORDINARIAMENTE ELEGANTE E... STUPENDAMENTE ECONOMICO!!
(OMOLOGATO RAI)**DG 300 ELAN:**ALIANTE DI ALTE PRESTAZIONI CLASSE STANDARD
Efficienza: 1:41 (32 Kg/mq) - 1:42 (50,6 Kg/mq)
NUOVO PROFILO CON TURBOLATORI SOFFIANTI
SERBATOIO BALLAST PIANO VERTICALE
CONNESSIONE AUTOMATICA DI TUTTI I COMANDI
FORMIDABILI PRESTAZIONI: LO STANDARD... PIÙ!!
(OMOLOGATO RAI)**ELAN****Tecnologia d'avanguardia
e grande serietà!**

Contattate:

DE MARCO PAOLO33044 MANZANO (UD)
Via G. Marconi, 22 - Tel. 0432/740429

PROMOZIONE - Classifica generale finale

Pos.n.gara	Concorrente	Club/nazione	Aliante	punti
1 K	COLOMBO STEFANO	A.V.A.L. Varese	DISCUS	4578
2 P5	MERIGIOLA STEFANO	Ae.C. Roma	DG 300	4516
3 C1	GRINZA GIANCARLO	Ae.C. Torino	ASH 20	4481
4 S5	COX FABRIZIO	Ae.C. Roma	ASH 20	4383
5 B3	SOZZETTI GIANPAOLO	Ae. C. PARMA	DISCUS B	4216
6 B1	BAFFIGO RICCARDO	Ae.C. Rieti	DG 300	4184
7 C7	BIENTINESI CARLO	Ae.C. Rieti	LS 4	4034
8 C6	BOSCHI STEFANO	Ae. C. PARMA	LS 4	3801
9 VF	FONTANA GUIDO	A.V.A.L. Varese	LS 6	3537
10 X	SCAGLIONI GIOVANNI	A.V.A. Valbrembo	DG 300	3376
11 P6	STEFANUTTI OSCAR	A.V.A.L. Varese	DG 300	3211
12 S	CRIPPA MARIO ROBERTO	A.V.A. Valbrembo	DG 300	3144
13 LJ	COLOMBO FERNANDO	A.V.A.L. Varese	DG 300	2985
14 RC	ZANICHELLI CLAUDIO	Ae. C. PARMA	DG 200	2783
15 BF	GANDOLFI GIUSEPPE	A.V.A.L. Varese	DG 300	2603
16 7	BAFFI PAOLO	Ae.C. PREALPI VENETE	DG 300	2553
17 F	GARBARI FERRUCCIO	Ae.C. Trento	LS 4	2535
18 BT	TRONCONI GIANLUCA	A.V.A.L. Varese	DG 200	1704
19 P2	ALIVERTI ERNESTO	G.V. NELLO VALZANIA	DG 300 CLUB	395



CLASSE CLUB - Classifica generale finale

Pos.n.gara	Concorrente	Club/nazione	Aliante	punti
1 AG	GRITTI ANGELO	A.V.A. Valbrembo	DG 300	7420
2 P4	PAOLILLO USO	Ae.C.C.V.V.	DG 300	6100
3 PR	ALES GIANFRANCO	Ae.C. Rieti	CIRUS STD	5162
4 P1	PILUDU FERRO	Ae. C. L'AGUILA	DG 300	4960
5 TS	FLORES PABLO	A.V.M. Milano	LS 4	4653
6 P3	ACHLEITNER GUIDO	UNINO WOERSCHACH-A	DG 300	4422
7 Z	POLETTI FRANCO	A.V.M. Milano	TKIN III	3672
8 C5	FONTANA VITTORIO	A.V.A. Valbrembo	LS 4	3538
9 BM	BELLORA MARIO	G.V. NELLO VALZANIA	DG 300	3285
10 B9	URBANI LUCA	G. V. A. ROMA	ASTIR STD II	2466
11 1	COLOMBO VITTORIO	A.V.A.L. Varese	ASTIR STD III	135



COPPA "CITTA' DI RIETI" Classifica generale finale

Pos.n.gara	Concorrente	Club/nazione	Aliante	punti
1 66	OPSI G. + K.KEIM	G.V. NELLO VALZANIA	ASH 25	5471
2 Q	MAZZI GIOVANNI	Ae.C. Rieti	VENTUS	5323
3 Y1	NEDIALKOV + DI VECCHIO	Ae.C. Roma	JANUS C	4780
4 47	COLOMBO DAVIDE	Ae.C. Rieti	NIMBUS 2	4271
5 AF	STEFANUTTI S. + I	A.V.A.L. Varese	ASH 25	4081
6 IX	PASSARDI ROBERTA	A.V.A.L. Varese	DISCUS B	3695
7 SO	RICCIPELLI MAURIZIO	Ae.C. Rieti	DG 400	3468
8 WM	COSIMI GIUSEPPE	Ae.C. Rieti	VENTUS T	1493
9 30	COSTA FRANCO	G.V. NELLO VALZANIA	DISCUS B	984





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

ALIANTE «WORLD CLASS» AL «PREMIO ROTONDI» 1990

di ALBERTO TEDESCHI (CUS Trento)

Il «Premio Rotondi» fu istituito dall'Associazione Italiana di Aeronautica ed Astronautica (AIDAA), Sezione Lombarda, per ricordare il Prof. Gianfranco Rotondi, ordinario di Aeronautica Generale al Politecnico di Milano, Facoltà di Ingegneria, prematuramente scomparso il 29 febbraio 1984 a Parigi, dove era in missione per rappresentare l'Italia in una conferenza internazionale sull'Aviazione Amatoriale.

Il Comitato di gestione dei Premi, costituito dal Presidente della Sezione Lombarda dell'AIDAA, dall'Ing. Cesare Cardani, dalla Prof. Amalia Ercoli Finzi e dal Prof. Renato Picardi del Dipartimento di Ingegneria Aerospaziale, dal Dott. Giovanni Caprara dell'UGAI e dalla Contessa Maria Fede Caproni per l'AIA, decideva, in quell'anno, di organizzare una conferenza commemorativa con cadenza annuale, in occasione della quale consegnare i premi ed indicare il tema del Concorso per l'anno successivo.

Il bando di concorso per il 1990 riguardava un progetto di aliante categoria «World Class», sviluppato da studenti nel periodo 1 gennaio 1988 / 31 dicembre 1989.

La «World Class», una nuova classe di alianti da affiancare a quelle già presenti alle competizioni patrocinate dalla FAI, ha visto la nascita come idea durante un congresso OSTIV nel 1987. In quella occasione il progettista americano Paul A. Schweizer esprimeva la assoluta necessità di avere un aliante semplice ed economico che rendesse possibile un maggiore sviluppo del volo a vela.

Nello stesso periodo altri personaggi noti al mondo volovelistico si soffermavano a sottolineare la validità delle idee di Schweizer. In Italia il «Leonardo nazionale» ed il Prof. Morelli del Politecnico di Torino hanno contribuito in maniera notevole allo sviluppo delle idee che stanno portando alla «World Class».

Per dare al lettore la possibilità di avere una più chiara visione della problematica della progettazione dell'aliante «World Class» riportiamo le principali note tecniche e specifiche indicate dalla FAI e dalla IGC (International Gliding Commission).

L'aliante «World Class» è monoposto, deve sostanzialmente avere un costo minore rispetto agli alianti delle altre classi FAI e deve essere facile e sicuro da manovrare sia in volo che a terra. Deve essere:

— l'aliante «one design» della nuova classe il cui modello rimanga invariato per un lungo periodo di tempo;

- di buone prestazioni, sufficienti a permettere l'ottenimento delle insegne FAI e a consentire il volo sportivo;
- di costruzione sufficientemente semplice per mantenere un basso costo di realizzazione anche da parte di costruttori amatoriali;
- adatto all'addestramento fin dai primi voli da solista.

CARATTERISTICHE:

- progetto in accordo alle norme JAR 22, cat. U, volo in nube;
- velocità di stallo non maggiore di 65 Km/h EAS, al peso massimo, baricentro nella posizione più sfavorevole, aerofreni estratti o retratti;
- per l'elevatore si richiede l'aggancio automatico del comando;
- libera scelta del materiale e del metodo di costruzione purchè questi garantiscano l'integrità strutturale e l'utilizzo dell'aliante per 20 anni e 9000 ore di volo.

SPECIFICHE PER RIDURRE IL COSTO:

- il carrello deve essere fisso;
- non sono permessi flaps e profili variabili;
- non è permessa l'installazione del ballast;
- non sono permessi sistemi pneumatici di controllo dello strato limite (aspirazione o soffiaggio).

PRESTAZIONI:

- efficienza $E > 30$;
- v. caduta min. 75 m/s al peso massimo;
- il tempo di rollio da -45° a $+45^\circ$ alla velocità $V = 1,4V_s$ (velocità di stallo) non deve eccedere $b/3,5$ sec. (b =apertura alare in metri).

ALTRE SPECIFICHE:

- deve essere possibile alloggiare piloti da 1.55 a 1.95 m di altezza e da 70 a 110 Kg (paracadute compreso);
- carico utile: 115 Kg (pilota, paracadute ed equipaggiamento supplementare);
- il pannello strumenti deve poter contenere: anemometro, altimetro, bussola, due variometri, virosbandometro;
- equipaggiamento: deve essere possibile alloggiare radio, impianto ossigeno, batteria, barografo tipo Winter, macchine fotografiche;
- deve essere possibile il decollo in sicurezza tramite traino aereo, con macchina o verricello;
- deve essere possibile il montaggio e lo smontaggio eseguito da non più di due persone.

Le caratteristiche richieste dovrebbero orientare il progettista a delle scelte e a delle soluzioni che tengano conto del seguente ordine di importanza:
 1° livello d'importanza: basso costo, capacità di atterraggio in sicurezza, buona maneggevolezza a terra ed in volo, effettiva capacità di termicare;
 2° livello di importanza: buone prestazioni, buona abitabilità e comfort.

A tali specifiche si sono ispirati gli autori dei lavori presentati al «Premio Rotondi» 1990.

La premiazione si è svolta, il 5 aprile scorso, presso il Dipartimento di Ingegneria Aerospaziale del Politecnico di Milano.

Vincitori, ex aequo, sono risultati:

E. Brambilla, G. Bravin per il lavoro: «Aliante "World Class": studio di fattibilità».

I. Finzi, B. Mutinelli, M. Parrini, R. Tommasini per il lavoro: «SIAM: Aliante "World Class"».

Entrambi i progetti sono stati elaborati da studenti del Dipartimento di Ingegneria Aerospaziale del Politecnico di Milano.

È da sottolineare che in ambedue i casi è stato svolto uno studio di tipo preliminare e che è ancora lunga la strada per la realizzazione completa dell'aliante; tuttavia in entrambi i lavori vengono presentate soluzioni originali, ed anche innovative che qui di seguito vi riportiamo:

a) «Aliante "World Class" - Studio di fattibilità».

È un aliante di 12 m di apertura alare, ala alta e coda a «V».

L'ala, in alluminio, è di pianta rettangolare in quanto, per la sua costruzione è prevista l'estrusione. Tale scelta è motivata da considerazioni di carattere economico; un'ala estrusa, infatti, prodotta nei quantitativi indicati dalla FAI (da 500 a 3000 alianti all'anno) consente, secondo Brambilla e Bravin, una grande economia di scala. Il costo iniziale delle matrici di estrusione potrebbe essere ammortato già con una serie di 100 esemplari.

Inoltre vi sarebbero altri vantaggi quali l'utilizzo della fresatura chimica che ottimizza il controllo degli spessori e la possibilità, in generale, di garantire una accoppiabilità dei pezzi secondo gli standard aeronautici.

Pregevole è l'analisi strutturale dell'ala eseguita sia con la teoria dei gusci che con il metodo degli elementi finiti. La costruzione della fusoliera è prevista essere in compositi.

La scelta della fusoliera e dell'ala alta nasce da uno studio eseguito presso l'Università di Delft (Olanda) che prendeva in esame diverse soluzioni di accoppiamento ala-fusoliera e che utilizzava come base un ASW 19.

Il profilo alare è un Wortmann FX 73 CL1 152, che è stato messo a confronto con diversi profili Eppler e Liebeck. I profili Eppler sono stati scartati in quanto presentano bassi valori del coefficiente di portanza, mentre i Liebeck, secondo il parere degli autori, «erano frutto di molte elaborazioni matematiche e di poche

prove sperimentali».

Molta cura è stata messa nella progettazione della miscelazione dei comandi del timone seppure la scelta degli impennaggi a «V» può lasciare perplessi: nelle costruzioni aliantistiche tale soluzione non ha avuto, infatti, particolare fortuna ad eccezione, forse, del SALTO H 101.

b) «SIAM: Aliante "World Class"».

È anch'esso un aliante di 12 m di apertura alare, ala alta, coda a «T».

L'intera struttura è metallica ad eccezione del rivestimento di fusoliera che è in materiale composito senza particolari caratteristiche meccaniche avendo il solo scopo di mantenere la forma aerodinamica esterna.

Caratteristica principale di tutta la struttura è, inoltre, che essa viene assemblata prevalentemente per incollaggio. Tale soluzione, relativamente nuova nel campo aliantistico presenta molteplici vantaggi.

Notevole è la riduzione dei pesi e dei costi rispetto ad una struttura aeronautica convenzionale (chiodatura di parti in lega leggera) ed anche rispetto alla classica struttura in compositi ottenuta da stampo.

Punti a sfavore della struttura chiodata sono, a detta degli autori, le complicate procedure di messa in opera e di manutenzione richieste da tale tecnica; inoltre il desiderio di mantenere sottili gli spessori dei rivestimenti per consentire la realizzazione dell'aliante senza l'uso di calandatrici e piegatrici (soprattutto da parte dei costruttori amatoriali) non avrebbe permesso l'uso di rivetti senza pregiudicare le caratteristiche aerodinamiche del velivolo, non potendo usare rivetti a testa svasata (annegati).

I materiali compositi, invece, se è vero che garantiscono un elevato standard di finitura e un notevole adattamento a qualunque forma si voglia ottenere, presentano però notevoli inconvenienti, quali una bassa efficienza strutturale e la necessità di una lavorazione «manuale» con lievitazione dei costi di produzione.

Inoltre a favore dell'incollaggio si ha un migliore comportamento a fatica della struttura non avendosi le concentrazioni di carico classiche delle strutture chiodate; un ottenimento di superfici alari lisce, senza il laborioso lavoro di finitura superficiale; possibilità di realizzare incollaggi senza autoclave ma semplicemente controllando la temperatura e l'umidità del locale.

L'ala utilizza un unico profilo, Nortmann FX 63-137, dalle alte caratteristiche aerodinamiche, non protetto da proprietà ed ampiamente studiato. La pianta alare è di tipo rettangolo-trapezia ed è realizzata in lega leggera a base di alluminio per il tratto rettangolare mentre le estremità sono in plastica rinforzata. Ciò garantisce che ogni contatto violento col terreno, ed i danni conseguenti, siano subiti da queste ultime parti, le più facilmente sostituibili, senza compromettere le superfici di comando ed il rivestimento alare.

La forma della pianta alare si avvicina all'ala «ideale» ellittica con conseguente miglioramento delle prestazioni

aerodinamiche.

È stata curata anche l'ergonomia del posto di pilotaggio, dal punto di vista della sicurezza passiva e del comfort.

Interessante, infine, l'impianto frenante per la sua semplicità costruttiva e funzionale. L'azione frenante è ottenuta grazie ad un freno a nastro, il quale oltre ad una buona economicità di produzione, consente anche una notevole facilità di ispezione e manutenzione. Il ridotto peso massimo (240 Kg) permette l'utilizzo di una ruota di diametro di soli 30 cm o meno il cui cerchio può essere realizzato in materiale collassabile (nylon) in grado di assorbire energia in caso di impatti pesanti col suolo.

È da sottolineare l'interessamento generale che la realizzazione dei progetti di aliante «World Class» ha suscitato tra gli studenti di Ingegneria Aeronautica del Politecnico di Milano. Oggi, in questa prestigiosa sede esistono ancora entusiasti studenti, che si interessano di progettazione. Questa considerazione può fare da spunto ad una visione più ampia dell'insegnamento universitario che tenga conto dello sviluppo delle facoltà più creative dell'allievo.

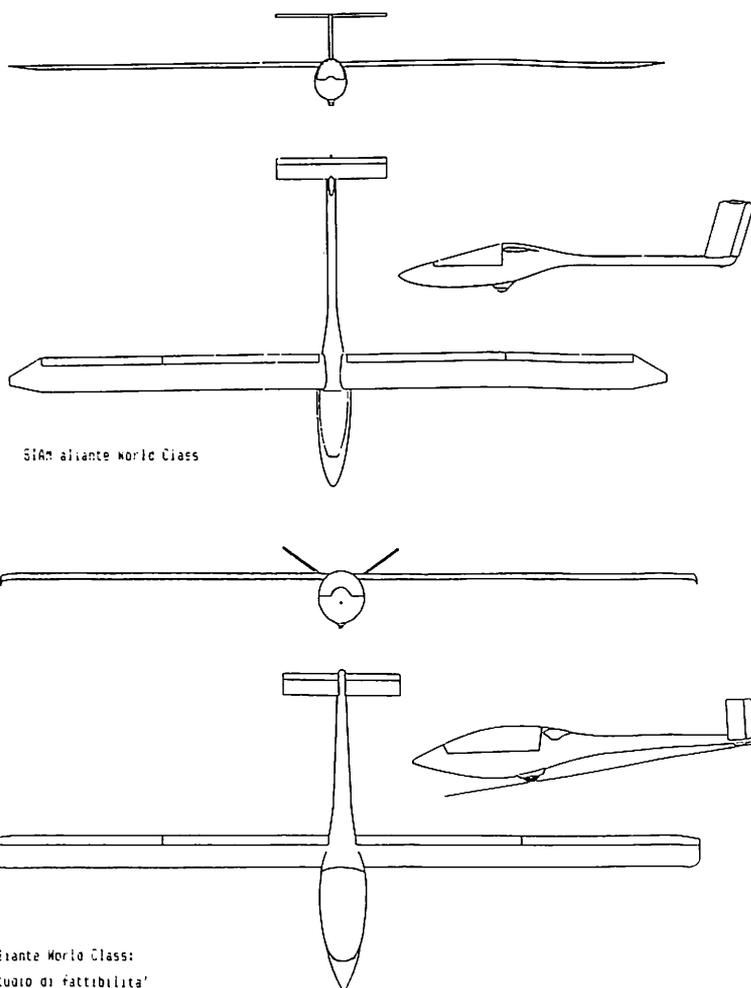
La progettazione stimola la ricerca personale, insegna all'allievo a trarre profitto dai suoi errori e lo porta a considerare in maniera più «pratica» gli studi che intraprende. È una grande scuola di formazione per gli ingegneri del futuro. Nel campo della progettazione di alianti (molti anni fa) Milano ha visto la nascita di importanti alianti (ultimo dei quali, il CVV 8) grazie alla presenza del CPV (Centro Politecnico del Volo). A quei tempi (primo dopoguerra) progettisti famosi quali Preti e Frati seguivano un gruppo di studenti appassionati di volo a vela. Allora come adesso un filo di Arianna che si chiama Entusiasmo e Passione tiene legati i giovani di oggi con quelli di ieri.

Come spiega il famoso progettista tedesco Klaus Holighaus, nella lettera di presentazione del suo ultimo aliante (Nimbus 4, classe libera), è l'«Idealismus» che incarna la ragion d'essere della più pura progettazione aeronautica.

Il compito della «World Class» di rendere accessibile lo sport del volo a vela al più grande numero di persone possibile risulta utile anche al mondo della progettazione aeronautica. Secondo un comunicato stampa della FAI, infatti, «uno dei principali beneficiari di questa politica sarà l'insieme delle industrie aeronautiche, poichè un più grande numero di lavoratori altamente motivati di *domani*, dai piloti di linea agli ingegneri, sarà dovuto all'aumento dei piloti di volo a vela di *oggi*». E questo è in sintesi anche il pensiero dello scomparso Prof. Gianfranco Rotondi cui il premio è dedicato.

Caratteristiche:

SIAM (Studenti Ing. Aeronautica Milano) Aliante World Class		Aliante World Class: studio di fattibilità
12 m	Apertura alare	12 m
7.5 m ²	Superficie alare	7 m ²
0.65 m	Corda alare in mezzeria	0.58 m
19.2	Allungamento	20.57
6 m	Lunghezza	5.8 m
1.1 m	Altezza massima	1.45 m
130 Kg	Peso a vuoto	130 Kg
35.1 a 92 Km/h	Efficienza massima	31.5 a 93 Km/h
0.68 m/s a 75 Km/h	Velocità di caduta minima	0.75 m/s a 78 Km/h





Verlangen Sie das Beste
Don't accept less than the best



**vollständiges
Programm an
Segelflugzeugen und
eigenstartfähigen
Motorseglern
mit Klapptriebwerken
ein- und doppelsitzig**

**full range of
sailplanes and
selflaunching-
sailplanes with
retractable powerplant
single seaters and
two seaters**

Versäumen Sie nicht, ausführliche Informationen anzufordern
Don't fail to ask for more detailed information

Glaser-Dirks Flugzeugbau GmbH

Im Schollengarten 19-20 · 7520 Bruchsal 4 · West Germany
Phone 07257/89 10 · Telefax 07257/89 22 · Telex 7 822 410 gl dg d

DG-400

ad 8 anni dal primo volo ancora
insuperato per:

Prestazioni di decollo e salita
Maneggevolezza - Sicurezza
Indipendenza

DG-500 ELAN Trainer

Il biposto ideale per scuola e
allenamento

DG-500/22 ELAN

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

DG-500 M

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

DG-600

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

Venduti in Italia tramite:

GLASFASER ITALIANA s.p.a.
VALMBREMO (BG)

Tel. 035/528011

ELAN

**E' FAMOSA NON SOLO PER I MIGLIORI SCI
E PER LE STUPENDE IMBARCAZIONI
MA ANCHE PER I SUOI
FANTASTICI ALIANTI**

DG 101 G ELAN:

Aliante Classe Standard - Efficienza max. 1:39 a 105 Km/h - Velocità max. 260 Km/h
Capottina «pezzo unico» incernierata in punta - Eccezionale visibilità, grande maneggevolezza.
GRANDE VERSATILITÀ - ADATTO AD OGNI TIPO DI UTILIZZO
Rapida consegna.
STRAORDINARIAMENTE ELEGANTE E... STUPENDAMENTE ECONOMICO!!
(OMOLOGATO RAI)

DG 300 ELAN:

ALIANTE DI ALTE PRESTAZIONI CLASSE STANDARD
Efficienza: 1:41 (32 Kg/mq) - 1:42 (50,6 Kg/mq)
NUOVO PROFILO CON TURBOLATORI SOFFIANTI
SERBATOIO BALLAST PIANO VERTICALE
CONNESSIONE AUTOMATICA DI TUTTI I COMANDI
FORMIDABILI PRESTAZIONI: LO STANDARD... PIÙ!!
(OMOLOGATO RAI)

ELAN

**Tecnologia d'avanguardia
e grande serietà!**

Contattate:

DE MARCO PAOLO

33044 MANZANO (UD)
Via G. Marconi, 22 - Tel. 0432/740429

LETTERA APERTA AL DIRETTORE DI «VOLO A VELA»

Caro Renzo,

è da quando a Calcinate ho avuto il fascicolo sullo Statuto dell'AeCI che desideravo mandarti queste righe, ma altre cose da fare, più impellenti, mi hanno fatto ripetutamente tardare.

Mi spinge a farlo il tuo efficace motto «capì nient l'è un àtim»: perchè è facile non capirsi se non si sa da che parte si è rispetto ai massimi sistemi, nella fattispecie rispetto appunto allo Statuto ed alle nostre relazioni con l'Aero Club d'Italia, ed a quelle minori. Mi riferisco ai tuoi scritti recenti, in particolare all'editoriale del n. 197 della rivista, al citato fascicolo sullo Statuto, all'introduzione della trascrizione del Briefing di Bologna, nei quali esprimi molte idee e lanci molti strali, per riassumere, se possibile, il pensiero della Commissione e mio personale.

Certo che ci piacerebbe la Federazione, ma per legge siamo inquadrati nell'AeCI, e non è realistico pensare di mutare questa situazione in tempi che abbiano senso. Dobbiamo quindi agire dall'interno dell'AeCI stesso per cercare da un lato di migliorare l'efficienza, dall'altro di modificare lo Statuto in modo da ottenere autonomia di gestione e libertà di costituzione di AeC specialistici che ci consentano quello sviluppo che non è pensabile con l'ordinamento attuale.

Per quanto riguarda lo Statuto, non penso che la Commissione possa essere rimproverata di non essersene occupata. Ripassando i verbali vedo che l'argomento è stato trattato e verbalizzato in otto riunioni su venticinque, insistendo sempre sulla necessità di autonomia e di libertà di associazione. La posizione della Commissione è stata alla fine ufficializzata nella «Osservazioni sullo schema di Statuto dell'Aero Club d'Italia», trasmesse all'AeCI col verbale della riunione del 2 marzo u.s. e pubblicate a pag. 186 del n. 200 della rivista. Queste riprendono buona parte degli argomenti da te trattati, ma non si occupano della rielegibilità del Presidente. Personalmente non mi agiterei molto per questo punto: se è un buon Presidente, ben venga la rielezione, in caso contrario bisognerebbe poterlo cacciare prima.

È stata recentemente creata una apposita commissione, della quale fa parte l'amico Pugnetti, che si sta attivamente occupando dell'argomento: riteniamo che questa sia una garanzia perchè anche la nostra voce sia ascoltata. Ma trovo ingenuo che tu ti rivolga ai presidenti dei club a motore per avere aiuto in questo campo.

Per quanto riguarda gli Aero Club Centrali, da quando Rieti è presieduta da Pugnetti, stiamo cercando di delegarle tutti quei compiti e servizi che possono essere di aiuto ai club ed ai loro soci. Che l'AeCI non sia un esempio di efficienza penso che non sia un segreto per nessuno. D'altronde il suo peccato originale consiste nella sua natura, anche questa realisticamente imm modificabile in tempi ragionevoli. Per questo non invidio il Presidente ed il Direttore Generale, i cui compiti non sono certo facili. Ovviamente non possiamo non chiedere maggior efficienza, tempestività e incisività nelle relazioni con gli altri enti che ci interessano; ma riteniamo di dover operare dall'interno, come parte dell'AeCI e non come fronda. E anche se pensiamo che molto sia ancora da fare, qualche risultato è stato ottenuto.

D'altronde sull'opportunità di agire dall'interno concordano sia Alvaro de Orleans, nella sua lettera, che Marco Gavazzi nell'intervista.

A te dispiace che al Briefing di Bologna non ci si tirino più le torte in faccia, che si organizzino «in anticipo» le riunioni che dovrebbero essere tenute a posteriori, cioè dopo aver raccolto pubblicamente le opinioni della «base». Ma a parte il «pubblicamente», chi è più qualificato a rappresentare la base dei delegati eletti dalla stessa nei singoli club?

E la riunione degli stessi delegati con la presenza del Presidente è stata indubbiamente proficua, anche se non spettacolare. Il Briefing ha certamente una sua funzione di informazione e di dibattito, e, perchè no, di festa: ma la sua rappresentatività riguardo a molti ordini di argomenti è quantomeno discutibile. Ma è l'ultimo numero di VOLO A VELA, il 199, che mi è arrivato mentre questa lettera stazionava incompleta sul mio tavolo, ed un fax ricevuto durante

Caro Smilian,

io non sapevo da che parte stavo rispetto ai massimi sistemi, ora so di essere dalla parte opposta e di preferire le relazioni «minori».

Ho appena riletto l'editoriale del n. 197 e ne ribadisco il contenuto e poichè tu stesso scrivi che l'AeCI non è un esempio di efficienza mi sgomenta il solo pensiero di raddoppiarne l'organico.

Circa lo statuto sono contento che non sia passato quell'obbrobrio che si tentava di far passare. In proposito non ho chiesto l'aiuto dei Presidenti degli Aero Club locali ma richiamato la loro attenzione in quanto sono una realtà che non si può ignorare. Della nuova Commissione per lo Statuto fa parte Piero Pugnetti ed allo stesso ho detto che spero che questa Commissione si comporti come la Commissione istituita in materia assicurativa, della quale AIR PRESS pubblica i nomi dei componenti ed un interessante programma di lavoro.

Per quanto riguarda il Briefing ho già scritto più volte in proposito per difenderlo e rilanciarlo. Qui mi limito a constatare che la Commissione di Specialità — non solo questa ma anche la precedente — opera con troppa analogia ai partiti politici: una volta eletti cessano i rapporti con gli elettori.

Ed eccoci ai Campionati decentrati ed alla mia insistenza in proposito. Non contesto il decentramento — che in origine aveva scopi di ampliamento della partecipazione e di promozione locale — ma il fatto che siano stati decentrati due campionati nello stesso periodo e nello stesso luogo. Quando a Calcinate ti ho chiesto il perchè del doppio decentramento mi hai detto che era stato fatto per evitare una diversa acquisizione di punti per l'algoritmo. Non credo che tale idea sia farina del tuo sacco, ma la sbagliata teoria dell'umanità della Commissione è ancora imperante. Il mini-sondaggio è chiaramente posto in termini sbagliati, tutte le competizioni reatine sono avvincenti.

Circa i verbali non occorre che tu mi spieghi, sai benissimo che fin dalla sua costituzione la Commissione di specialità ha sempre inviato copia dei verbali alla rivista perchè ne fossero informati i volovelisti. I verbali rappresentano l'ufficialità dell'operato della Commissione e dovrebbero essere redatti per la base, con eventuali delucidazioni, che non credo necessarie, in burocraatese per l'AeCI.

È fuor di dubbio che la Commissione, e tu in modo particolare, stiate lavorando con molto impegno, l'importante è che restiate da questa parte del fosso, anche se per farvi intendere dall'altra parte dovete parlare ad alta voce.

Buon lavoro, ciao.

RENZO

DENTRO IL LABIRINTO

Caro Renzo,

leggo con un certo stupore lo scritto di Italo Rossi sulla rubrica «Lettere» del n. 200.

Non tanto per i giudizi emessi e la critica a tutto campo che viene effettuata (niente di nuovo nel parlare male dell'AeCI), quanto per il pulpito da cui proviene la predica.

Non voglio, né mi compete, ribattere tutto quanto un vicepresidente dalle recentissime dimissioni scrive su un Ente che ha contribuito a gestire per diversi anni. Ma, rifacendomi al punto in cui si parla di Centri Nazionali, ribadisco che il Centro di Volo a Vela non richiede a chicchessia la restituzione di una dignità mai perduta ed alle insinuazioni di asservimento clientelare (peraltro infelicitamente enunciate anche in una riunione ufficiale), rispondo con un invito a visitare Rieti ed a verificarne l'attività. Potrebbe essere una opportunità per poi parlare di volo a vela a ragion veduta e non soltanto per sentito dire.

Quanto poi al rinnovo flotta, altro argomento rigirato nel calderone del «tutto da rifare», mi consta che l'AeCI sia l'unico Aeroclub nazionale che goda di una tale facilitazione da parte delle Istituzioni statali e non certo per demerito dell'Ente stesso o di chi lo ha condotto nel tempo.

Il volo a vela, con le idee chiare in proposito, ha già ricevuto una decina di alianti biposto (Grob III), con una eccellente prova di efficienza da parte dell'AeCI, sorretto da altrettanta efficienza da parte del RAI. Solo una indecorosa lungaggine del RAN non ha permesso un esito ancor più rapido. Inoltre, tutto sta ad indicare che, entro la fine dell'anno, possano essere assegnati altri undici biposti (ASK 21).

Altre difficoltà, lungaggini e scelte difficili non sono certo da imputare all'Ente come tale.

Non condivido poi, certamente, l'assunto che la modifica dello Statuto sia un pretesto per altre cose, puntualizzate peraltro con poca eleganza. Il fatto è che l'ambiente del volo non è più quello che ha ispirato lo Statuto attuale e di questo pare che l'estensore dello scritto, almeno per quanto appare nello scritto stesso, non si sia accorto.

Che fare della decina di migliaia di giovani che premono ai confini del nostro vecchio e ammuffito mondo?

Questo è il problema strategico vero che il nuovo Statuto deve risolvere e chi ha avuto il coraggio di

affrontarlo con proposte anche non totalmente condivisibili ed ha avuto l'umiltà di partecipare e sottoporle alla critica di tutti anche attraverso una commissione attualmente operante, non merita certo di essere preso a sassate.

Per il resto, decentramento e deleghe, disagio delle specialità minori, scarsa rappresentatività ed efficienza, contenzioso tributario ed altro, non occorre certo restare al potere una dozzina d'anni per accorgersene.

Sono mali che hanno origini lontane, non ultima quella di essersi totalmente estraniati dal mondo politico, che è poi quello che scrive le leggi. Non serve a nulla una interessata enumerazione e neppure servirà a molto lo Statuto perfetto.

Occorre un lavoro discreto e continuo che, per quanto ne so, è già stato iniziato, anche senza i dimissionari. Ora bisogna fare dell'AeCI un vero sindacato di tutti i non professionisti del volo, oltre che una efficiente federazione del CONI.

Pena la scomparsa, neanche molto lontana, dell'Ente. E dovranno gli uomini servire l'Ente e non viceversa come, forse in un lapsus freudiano, afferma Italo Rossi.

Sennò, diventa solo un discorso di poltrone. Grazie e cordialità.

PIERO PUGNETTI

Rieti, Agosto 1990

Caro Piero,

ho cambiato programma: era mia intenzione, come ti dicevo, di aprire il primo numero del terzo centinaio di VOLO A VELA con una serie di articoli rivolti all'avvenire e non alle polemiche del quotidiano.

Poi, quando mi hai detto che ben 61 Presidenti si erano già dichiarati a favore della rielezione dell'attuale Presidente dell'AeCI, ho sentito il bisogno di schierarmi con la minoranza, peccando come al solito di presunzione.

Ecco quindi subito disponibile lo spazio alla tua dovuta e doverosa difesa d'ufficio, anche se la tua prosa non è brillante come al solito e vi traspare una certa fatica.

Ogni tanto, logicamente, le nostre opinioni divergono: tu te la prendi con chi scrive, io con quelli che non scrivono.

Quello che mi preoccupa è il «lapsus freudiano»: non so cos'è e non capisco chi è l'Ente che gli uomini dovranno servire. Sarà un carbonaro o un affiliato ai massimi sistemi?

Confido vorrai illuminarmi alla prossima occasione, ciao.

RENZO

P.S. - I complimenti per l'AeCCVV li trovi in altra parte di questo stesso numero.

Due bandi di concorso per l'Aeronautica Militare

Come al solito il tempo intercorrente tra la pubblicazione sulla G.U. e la scadenza è troppo breve per una più ampia informazione, comunque ne diamo notizia qui di seguito:

— Concorso per il reclutamento di 100 allievi ufficiali piloti di complemento dell'A.M.

— Bando per l'arruolamento di 1200 allievi sottufficiali in ferma volontaria per l'Aeronautica Militare.

* * *

Simposio Internazionale sui Palloni ad Aria Calda. Tecnologia dei Veicoli Aerostatici.

Il Simposio si terrà ad Aquisgrana nei giorni 21 e 22 febbraio 1991.

Si richiede di inviare relazioni. I riassunti dovranno essere presentati al comitato tecnico-scientifico prima del 31 luglio 1990.

Per ulteriori informazioni contattare:
Prof. W. Hallmann, Fachhochschule Aachen
Goethestrasse 1
D.5100 Aachen
Tel. 0049-241-71067

* * *

È certamente tardi perchè si possano inviare relazioni, ma ci sarà certamente qualcuno interessato a partecipare come ascoltatore.

Aero Club d'Italia

Commissione per il Volo a Vela

Riunione del 13 agosto 1990

Verbale n. 27

Il giorno 13 agosto 1990 alle ore 10.00 a Rieti, presso l'Aero Club Centrale di Volo a Vela, previa autorizzazione del Presidente dell'AeCI ed a seguito convocazione dell'8 agosto 1990, si è riunita la Commissione per il Volo a Vela per discutere il seguente ordine del giorno, di cui alla richiesta del Presidente della Commissione stessa del 10 agosto 1990:

1. Comunicazioni
2. Rinnovo flotta
3. Aliante economico
4. Attività sportiva
5. Dimissioni membro commissione Nuccio
6. Varie eventuali.

Sono presenti i signori:

Smilian Cibic	Presidente
Leonardo Brigliadori	Membro
Roberto Manzoni	Membro
Carlo Marchetti	Consigliere Federale
Iginio Guagnellini	Presidente CSC
Mario Girardi	Membro CSC
Piero Pugnetti	Presidente AeCCVV - invitato

Assenti i signori:

Renato Carmassi	Membro
Patrizio Nuccio	Membro

1° punto all'ordine del giorno: COMUNICAZIONI

1.1. La Commissione ricorda Max FAber, improvvisamente deceduto nel luglio scorso. Egli, finchè abitava a Torino, ha attivamente collaborato all'organizzazione di gare nazionali ed internazionali, ed in particolare, in qualità di vice-direttore di gara, ai Campionati Mondiali di Rieti. Rientrato in Austria, sua patria, è stato eletto rappresentante del volo a vela presso l'AeC austriaco ed ha contribuito in maniera determinante all'organizzazione dei Campionati Mondiali dell'anno scorso. Il volo a vela austriaco e quello internazionale sentiranno la sua mancanza.

1.2. Il Consigliere Marchetti informa che il Consiglio Federale del 21 luglio u.s.:

- ha approvato la federazione definitiva dell'Aero Club Volovelistico del Mugello, al quale la Commissione esprime i migliori auguri;
- ha deciso di non concedere agli enti aggregati la facoltà di richiedere licenze FAI.

1.3. Pugnetti, Presidente dell'AeCCVV, riferisce sulla recente riunione del consiglio dell'ente, ed in particolare sul favorevole andamento degli stages.

Espone inoltre i programmi di acquisto di alianti che rispecchiano le indicazioni a suo tempo espresse dalla Commissione: per i monoposto ci si concentrerà sui DG-300 standard e per i biposto si cercherà, se i tempi di consegna saranno ragionevoli, di acquisire i DG-500. Non rientra invece nei programmi

l'acquisizione di alianti di altissime prestazioni.

Pugnetti chiede che all'acquisto nuovi alianti vengano destinati anche i proventi della vendita ai club periferici degli alianti dismessi.

1.4. Pugnetti riferisce sull'andamento dei lavori della Commissione per lo Statuto.

La Commissione per il Volo a Vela concorda sulla necessità, sulla quale Pugnetti insiste, che si parta da una chiara e meditata definizione degli obbiettivi e non ci si limiti discutere modifiche ai singoli articoli dello statuto attuale.

La Commissione concorda anche sulla necessità che il nuovo Statuto preveda un decentramento organizzativo regionale e la costituzione di Aero Club Regionali di Specialità.

2° punto all'ordine del giorno: RINNOVO FLOTTA

2.1. *Assegnazione alianti biposto*

Marchetti informa che il Consiglio Federale ha approvato la proposta della Commissione per l'assegnazione del primo lotto di 10 alianti biposto Twin III.

3° punto all'ordine del giorno: ALIANTE ECONOMICO

Leonardo Brigliadori comunica che il 16 settembre p.v. verranno aperte a Parigi le buste dei progetti partecipanti al concorso FAI per la World Class. Informa inoltre sulla predisposizione della convenzione tra l'AeCI e la Glasfaser Italiana per la realizzazione del prototipo italiano.

La bozza di detta convenzione, per la cui stesura è previsto un incontro a Milano il 10-11 settembre p.v. (avv. Testa, Brigliadori, Ghidotti, avv. Facchini), dovrebbe essere presentata al Consiglio Federale del 22 settembre.

4° punto all'ordine del giorno: ATTIVITÀ SPORTIVA

4.1. *Coppa Internazionale del Mediterraneo e Campionato Nazionale Classe libera*

La Commissione prende atto del buon esito delle gare appena concluse e si congratula con il direttore di gara Pugnetti e con i vincitori: Luciano Avanzini nella classe standard, Giorgio Galetto nella 15 metri e Roberto Monti, che nella classe libera ha conquistato anche il titolo di Campione Italiano.

5° punto all'ordine del giorno: DIMISSIONI MEMBRO COMMISSIONE NUCCIO

Cibic, legge la lettera di dimissioni dalla Commissione di Nuccio. Dette dimissioni appaiono scarsamente motivate, tenendo presente che il parere della Commissione in ordine alla designazione del delegato italiano all'IGC di cui al punto 5.1. del verbale precedente era stato espresso con l'accordo dell'interessato. In vista dell'importante contributo di Nuccio ai lavori della Commissione, in particolare per quanto riguarda l'aliante economico, la Commissione stessa lo invita a ritirare le dimissioni.

6° punto all'ordine del giorno:

VARIE EVENTUALI

6.1. Rivista VOLO A VELA

Cibic informa sulle difficoltà lamentate dal direttore della rivista VOLO A VELA riguardo le informazioni relative all'attività della Commissione.

Da parte di quest'ultima si ritiene che i verbali, attualmente utilizzati a questi fini, non siano lo strumento migliore e che un comunicato stampa potrebbe essere più adeguato.

Si propone di mettere questo argomento all'ordine del giorno della prossima riunione invitando il sig. Scavino a parteciparvi.

6.2. Contributo per l'acquisto di ELT

Un recente incidente ad un pilota di Calcinate, risoltosi relativamente bene per circostanze del tutto fortunate, ricorda ancora l'importanza di avere a bordo degli alianti l'ELT (trasmettitore localizzatore di emergenza).

Si propone che l'AeCI conceda un adeguato contributo ai club per l'acquisto e l'installazione di questi strumenti sugli alianti di loro proprietà.

Null'altro dovendosi discutere la seduta viene tolta alle ore 16.

Il Presidente
SMILIAN CIBIC

Non appena ci perverranno i precedenti verbali n. 25 e 26 provvederemo alla loro pubblicazione. (N.d.R.)



Cinque primati per Balzer!

Malgrado le condizioni meteo non eccezionali (dice lui) in occasione del suo soggiorno a Minden, Mario Balzer ha stabilito i seguenti primati nazionali:

11.7.90	TRIANG. BIPOSTO di	304,75
	Km/h 125,75	
21.7.90	TRIANG. MONOPOSTO di	304,75
	Km/h 134,54	
28.7.90	A&R BIPOSTO di	508,60
	Km/h 144,32	
28.7.90	TRIANG. BIPOSTO	517,22
	Km/h 129,48	
01.8.90	A&R BIPOSTO	333,60
	Km/h 133,41	

Pur non essendo riuscito a volare i mille Km, Balzer ci ha promesso due favolose diapositive scattate durante un volo con Bolzoni.

Speriamo si ricordi di portarcele a Valbrembo!

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

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

Domenica 18 Novembre
“BRIEFING DUE TORRI”
 BOLOGNA

PER CHI VUOL SAPERNE DI PIÙ

di PLINIO ROVESTI



27 febbraio 1951 - 16.00 H.O.A. - Fortin 1 (Rio Colorado) - Ente Neuguen y Babia Blanca Viento al suelo NE - Base condensaciòn 2500 m.

Strade di cumuli

A.B. - Trento - Domanda: Da una delle prime edizioni del Manuale di Meteorologia per i Piloti di Volo a Vela, pubblicato dall'Aero Club d'Italia a cura di Plinio Rovesti, ho letto attentamente quanto l'autore afferma in merito alla formazione delle strade di cumuli che permettono ai volovelisti di percorrere grandi distanze. Ho capito come si formano queste "strade", ma non ho una chiara idea dell'aspetto che esse assumono durante la loro apparizione. Chiedo troppo all'autore del citato libro di approfondire ulteriormente questo interessantissimo argomento, magari con l'ausilio di qualche fotografia che lo renda più comprensibile?

Risposta: Le particolari configurazioni di nubi cumuliformi che si formano quando soffia forte vento in conseguenza di turbamenti atmosferici causati da masse d'aria marittima di origine tropicale, riversandosi nelle regioni continentali danno luogo a vere strade di cumuli. In tali condizioni non si formano le solite ascendenze cilindriche isolate, strisce d'aria ascendente caratterizzate dalla formazione di lunghe strade di cumuli, sotto le quali gli alianti possono raggiungere grandi distanze in volo rettilineo, senza essere costretti a tessere spirali, come invece si richiede quando la corrente ascendente assume la forma consueta di colonna.

La scoperta di tale fenomeno risale al 26 luglio 1934 in

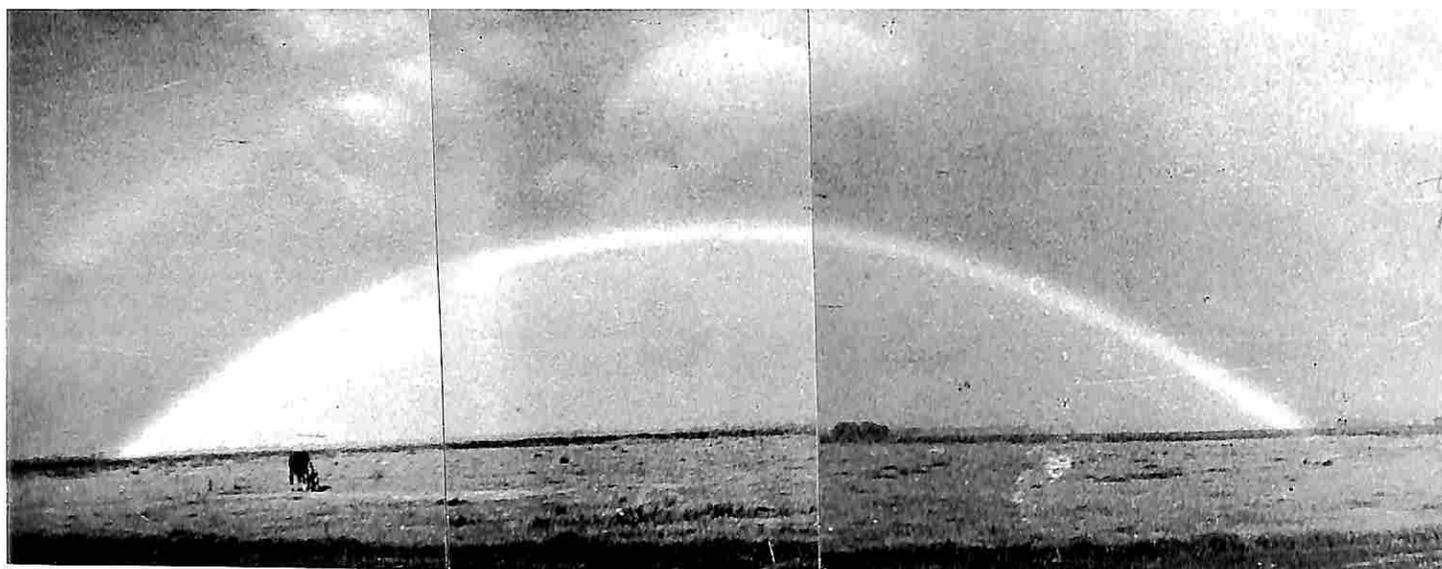
occasione delle gare internazionali di volo a vela che si svolgevano alla Rhön, in Germania. Il ben noto pilota tedesco Wolf Hirth, a bordo del suo "Moazagotl", percorse in poche ore 352 km e, il giorno seguente, Heini Dittar a bordo del "Sao Paulo", atterrò a ben 375 km dal punto di partenza.

Questi straordinari risultati vennero conseguiti appunto mediante lo sfruttamento di ascendenze riscontrate sotto strade di cumuli, ognuna delle quali aveva una lunghezza di 50-70 km.

Ciò valse a confermare quanto il progresso del volo a vela sia strettamente connesso a quei fenomeni atmosferici che la meteorologia indaga, spiega e raccoglie nell'ambito delle sue leggi. Prima del luglio 1934, si era comunemente ritenuto che

le correnti termiche non potessero formarsi quando spirasse forte vento al suolo; mentre venne constatato che tutti i piloti, in quei memorabili voli di cui s'è fatto cenno, furono accompagnati da notevole vento di coda, sia al suolo sia in quota.

la bellissima fotografia che pubblichiamo è stata scattata in Argentina alle ore 16 del 27 febbraio 1951. Le strade di cumuli che essa rappresenta interessano la regione del Rio Colorado, tra Neuquen e Bahia Blanca; il vento al suolo era da NE e la base di condensazione delle strade di cumuli si aggirava attorno ai 2500 metri.



La Cruz, 2 gennaio 1953 - 20.10 H. - Arcobaleno al NE

L'arcobaleno

M.S. - Milano - Domanda:

L'arcobaleno è un fenomeno favorevole o sfavorevole al volo a vela? È possibile prevederne la formazione e la grandezza?

Risposta: L'arcobaleno è un fenomeno che non presenta nessun interesse per il volo a vela. Infatti esso è prodotto dalla riflessione e rifrazione subita dalla luce solare nell'attraversamento di piccolissime

gocce d'acqua. Il caso più consueto è quello di pioggia rada alla fine di un temporale. Ma il fenomeno può riscontrarsi anche sotto la base di condensazione di grosse nubi cumuliformi, dove frequentemente si riscontrano leggere pioggerelle che non raggiungono mai il suolo.

L'arcobaleno può apparire anche in vicinanza di cascate o di fontane.

Esso consiste in un insieme di archi

avente i colori dello spettro solare, con il rosso all'esterno ed il violetto all'interno.

L'eccezionale fotografia che pubblichiamo per la prima volta, è stata scattata dallo scrivente in Argentina a conclusione di un violento temporale scatenatosi nel tardo pomeriggio nella valle di La Cruz (Cordoba) nell'estate del 1953.

STATUCOMICS (per non piangere) ovvero: il nuovo Statuto dell'Aeroclub d'Italia

di GIUSEPPE BAUDINO

I nostri arguti politici ci stanno sommergendo di chiacchiere inutili, a proposito delle tanto strombazzate «riforme istituzionali», che in verità sarebbero veramente necessarie per dare finalmente al nostro sconquassato paese una parvenza di modernità. L'Europa incalza, si sente gridare ai quattro venti, anzi no, ai cinque o sei o... mille venti, tanto che ormai si sono trasformati in uragano che ha sollevato un polverone tale da non distinguere più niente all'orizzonte.

Ma proprio questo è quello che si vuole ottenere: intorbidare per bene le acque già torbide, per cambiare il tutto lasciandolo così com'è sempre stato. La parola d'ordine per andare avanti è Immobilismo. Invece, per fortuna, il nuovo Statuto dell'Ae.C. d'Italia, tanto proclamato e atteso per migliorare le cose in senso Europeo, anzi mondiale, ha invertito la rotta, ha cambiato la marcia, ma proprio letteralmente, e cioè ha ingranata la marcia indietro, innalzando sul suo pennone (= grossa penna per scrivere iniquità) la bandiera dell'arretratezza. È il confronto che convince, dicono quelli della pubblicità, e cioè basta fare il paragone tra gli articoli del vecchio e del nuovo statuto per capire bene come sono cambiate le cose, anzi per non capire un bel niente. Ma bando alle ciance; entriamo subito nel vivo della questione esaminando lo Statuto tipo degli Aeroclub locali.

Secondo il nuovo schema (art. 1) oltre alla doverosa aggiunta dei praticanti il volo da diporto sportivo (parà - volo libero - ULM - parapendio) si istituisce una *sezione sportiva per ciascuna specialità* (art. 8.a). Va da sé che le specialità (art. 2.b) sono tutte *quelle che richiedono apposito brevetto* (adesso si dice Licenza) per cui risulta che gli unici sportivi senza brevetto sono gli aeromodellisti. Ma adesso viene il bello.

I soci sono stati suddivisi in *soci ordinari e soci sportivi* (art. 2.a), mentre col precedente statuto si poteva essere soci effettivi (aviatori e ordinari) o aggregati.

Con la vecchia normativa i soci aviatori, dai quali erano esclusi paracadutisti e aeromodellisti, disponevano in Assemblea di quattro voti ciascuno, mentre i soci ordinari valevano soltanto un voto. Adesso invece i soci ordinari, e cioè tutti *quelli in possesso di un brevetto aeronautico anche scaduto* (art. 2.b) dispongono di *un voto ciascuno* (art. 17.c), mentre i soci sportivi, e cioè coloro i quali (art. 2.c) *praticano attività anche agonistica nelle specialità dello sport aereo etc. valgono zero, non hanno voto deliberativo nelle Assemblee e non possono rivestire cariche sociali* (art. 6.c).

Questi soci sportivi fanno parte delle varie *Sezioni sportive di specialità* (art. 7.a) *nell'ambito del Comitato sportivo dell'Ae.C.I. locale* (art. 24.a) e sono *tesserati per una sezione sportiva* (art. 2.c) che *deve ottenere* (art. 7.a) *dall'Aero Club d'Italia affiliazione e riconoscimento ai fini sportivi*.

Inoltre ogni sezione sportiva avrà un *proprio Statuto* (art. 15.d) e un *proprio bilancio annuale da inviare, nei termini, all'Ae.C.I. locale* (art. 15.e).

Sembra quindi di capire che ogni Aeroclub locale dovrà avere uno Statuto e una amministrazione per i soci ordinari, e tanti Statuti e amministrazioni per quante sono le specialità che danno vita alle sezioni sportive. È facile quindi prevedere che, per controllare tutto questo caso, il numero degli impiegati sarà superiore a quello dei soci; e perciò fa bene intanto l'Aeroclub d'Italia a premunirsi raddoppiando il personale. Senza contare che ogni Aeroclub locale diverrà una consorceria di conventicole, di parrocchiette, ognuna col suo cappellano e la relativa cassetta delle elemosine. Ma non basta. Se un socio sportivo decide di non praticare più l'attività sportiva (e cioè va in pensione) e chiede di essere «promosso» a ordinario, deve pagare *una nuova quota di ammissione all'Aeroclub* (art. 3.d). Dimenticavo di specificare che il Comitato sportivo è *composto dai presidenti delle Sezioni sportive di specialità* (art. 24) e

questo comitatone *fa parte degli organi dell'Aeroclub* (art. 16); però, guarda un po', *poichè l'Assemblea è costituita dal Presidente dell'Ae.C.I., dai membri del Consiglio direttivo e da tutti i soci ordinari* (art. 17.a), non si capisce cosa ci sta a fare un *organo* che non solo non conta niente, ma i cui soci sportivi possono partecipare alle assemblee solo per eventuale e benevola *concessione del Consiglio direttivo* (art. 6.c). Sorge di conseguenza il ragionevole sospetto che il nuovo Statuto sia stato studiato appositamente e subdolamente per ottenere una cosa molto semplice: mandare tutto a carte quarantotto.

Poichè i soci sono o ordinari o sportivi, e quelli ordinari dovrebbero essere tutti *coloro che sono in possesso di un brevetto aeronautico anche scaduto* (sempre art. 2), nulla vieta ad un Presidente ligio alle nuove norme di fare il seguente, lapalissiano ragionamento:

«Gli aeromodellisti non hanno brevetto aeronautico e quindi sono per statuto puri sportivi; i praticanti il volo da diporto sportivo si sono fregati da soli, perchè

la loro stessa denominazione li qualifica come sportivi per eccellenza; dei parà di tutte le risme non parliamo nemmeno, dato che si vantano di essere alfieri di uno sport dell'aria; i volovelisti, è noto, praticano il volo a vela solo per sport, non perchè siano stati costretti a farlo dal confessore come penitenza dei loro peccati; i motorai, invece, pure: volano anche loro per passione e per sport, fanno gare e garette e partecipano ai rallyes. Sono in definitiva tutte persone che praticano uno sport dell'aria, quindi da ritenere tutti a pieno titolo *sportivi*. Per statuto dunque (art. 17.b) nessuno di questi tizi ha diritto di voto in Assemblea, che sarà costituita soltanto dagli ordinari, e cioè da nessuno, o al massimo da qualche vecchierello nostalgico col brevetto scaduto, e dal Consiglio direttivo, nel quale sono in maggioranza i rappresentanti degli enti statali (art. 22), dato che i Consiglieri con diritto di voto dovranno essere scelti solo... tra il vecchierello citato prima.

E allora, povero Presidente di Aeroclub, cosa ci sto a fare in mezzo a tanta gente che vola?».

G. GIUSTI

21013 GALLARATE (Va)

Via Torino, 8 - Telefono (0331) 781.368

CONCESSIONARIO:

Batterie dryfit



COMPONENTI ELETTRONICI





società italiana tecnospazzole s.p.a.

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

E' GIA'



L'elenco dei Concessionari è sulle Pagine Gialle

CAGIVA

Cagiva Mito: i più alti livelli di tecnologia e sicurezza mai raggiunti da una 125. Motore monocilindrico 2 tempi, con contralbero. Raffreddamento a liquido con termostato e by-pass. Cambio a 7 rapporti. Valvola allo scarico comandata elettronicamente.

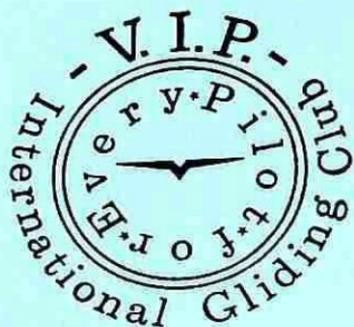
Si consigliano lubrificanti:  **Agip** FORMULA MOTO

VOLO A VELA



LE FREQUENZE RADIO

(aggiornate all'1 agosto 1990)



LOCALITÀ	VHF	NDB	VOR	IDEN	RANGE
AEROPORTI MILITARI	122.10	AGGIORNATO 1 AGOSTO 1990			
EMERGENZA	121.50	—	—	—	—
AGUSCELLO (Fe)	122.60	—	—	—	—
ALBENGA	123.85	268.0	—	ABN	50
ALESSANDRIA	126.90	422.0	—	—	—
ALGHERO AVV.	128.55	337.0	—	AH	25
ALGHERO TWR.	118.85	382.0	113.8	ALG	50
ALZATE BRIANZA	123.50	—	—	—	—
AMENDOLA	—	334.0	—	AME	50
AMENDOLA AVV.	118.85	—	—	—	—
ANCONA FALCONARA	119.80	357.5	—	FAL	25
ANCONA RADAR	118.15	374.5	117.6	ANC	100
AOSTA	119.95	—	—	—	—
AQUINO	126.90	—	—	—	—
AREZZO	126.90	—	—	—	—
ASCONA	123.60	—	—	—	—
ASIAGO	122.60	—	—	—	—
AVIANO TWR. mil.	122.10	390.0	116.4	AVI	50
AVIANO AVV.	142.75	—	—	—	—
BARI	118.30	323.0	115.3	BAI	50
BARI AVV.	119.50	401.0	—	—	25
BELLUNO	119.65	—	—	—	—
BERGAMO ORIO	126.50	376.5	112.6	ORI	25
BIELLA	123.05	520.0	—	—	—
BOLOGNA	120.80	413.0	112.2	BOA	60
BOLOGNA AVV. RADAR	120.10	—	—	—	—
BOLSENA	—	327.0	114.4	BOL	—
BOLZANO	120.60	362.0	—	BZO	—
BRESCIA MON. mil.	119.40	472.0	—	—	—
BRINDISI	118.10	363.5	113.2	BRD	—
BRINDISI AVVIC.	121.00	—	—	—	—
BRINDISI INFORM.	131.20	—	—	—	—
CAGLIARI ELMAS	120.60	371.0	113.4	CAG	—
CAIOLO	129.50	—	—	—	—
CAMERI mil.	122.10	323.0	—	CAM	25
CAMOGLI	—	389.0	—	CMO	25
CAMPAGNANO	—	301.5	111.4	CMP	50
CAMPIGLIA MAR.	119.65	—	—	—	—
CA' NEGRA	120.20	—	—	—	—
CAPENA	122.65	—	—	—	—
CAPUA	122.50	—	—	—	—
CARAFFA	—	376.0	117.3	CDC	—
CARBONARA	—	402.0	115.1	CAR	—
CARPI BUDRIONE	119.65	480.0	—	—	—
CASALE MONFERRATO	123.575	445.0	—	—	—
CASTIGLIONE LAGO	123.50	—	—	—	—
CATANIA FONTANAR.	118.70	345.0	112.1	CAT	80
CATANIA AVVIC.	119.25	—	—	—	—
CATANIA SIGONELLA	118.05	412.0	—	SIG	30
CERVIA milit.	122.10	387.0	113.6	CEV	25
CHIOGGIA	—	408.0	114.1	CHI	50
CLUSONE ELIPORTO	123.50	—	—	—	—
CODOGNO	—	400.5	—	COD	25
COMO IDROSCALO	118.85	—	—	—	—
CONSALVO GROSSETO	130.00	—	—	—	—
COSTA D'ARGENTO	130.00	—	—	—	—
CREMONA	119.65	516.0	—	—	—
CROTONE	119.10	337.0	110.6	CRO	25
DECIMOMANNU	—	331.0	108.2	DEC	50
ELBA MARINA D.C.	123.70	360.0	114.7	ELB	100
FANO	119.65	—	—	—	—
FERRARA	122.50	427.0	—	FER	50
FIRENZE PERETOLA	118.30	366.0	112.5	PRT	25
FOGGIA	120.10	—	114.2	FOG	—
FOLIGNO	119.55	—	—	—	—
FORLÌ	118.95	423.0	109.7	FOR	25
FROSINONE milit.	126.50	371.0	—	FRS	25

LOCALITÀ	VHF	NDB	VOR	IDEN	RANGE
GARDA AVVICIN.	124.45	—	—	—	—
GAZOLDO	—	382.0	—	GAZ	25
GENOVA TWR.	118.60	318.0	112.8	GEN	40
GENOVA AVV. RADAR	119.60	—	109.3	GSE	—
GENOVA CAMOGLI	—	369.0	—	CMO	25
GIOIA DEL COLLE	122.10	340.0	117.8	GIO	50
GORIZIA	119.85	—	—	—	—
GRAZZANISE mil.	122.10	343.0	117.5	GRA	25
GROSSETO mil.	122.10	406.0	109.1	GRO	—
GROSSETO AVV. mil.	122.10	—	—	—	—
GROTTAGLIE	118.70	331.0	—	GRT	—
GUIDONIA mil.	142.35	388.0	—	GUI	—
ISCHIA ELIPORTO	126.90	—	—	—	—
LAMEZIA AVVIC.	118.80	—	—	—	—
LAMEZIA TERME	119.70	—	110.3	LMT	25
LAMPEDUSA INFOR.	123.50	373.0	108.6	LPD	50
L'AQUILA PRETURO	122.50	—	—	—	—
LATINA milit.	122.10	379.0	111.2	LAT	25
LECCE LEPORE	119.65	352.0	—	LCC	25
LEGNAGO	122.60	—	—	—	—
LEVALDIGI CUNEO	119.55	371.0	—	LEV	25
LIDO DELLE NAZIONI	126.90	—	—	—	—
LOCARNO	118.47	—	—	—	—
LUCCA	122.50	—	—	—	—
LUGANO AGNO	122.55	403.0	—	LUG	—
LUGO DI ROMAGNA	119.65	—	—	—	—
MANDURIA	122.50	—	—	—	—
MANTOVA	126.90	—	—	—	—
MASSA CINQUALE	120.35	—	—	—	—
MATERA	122.50	—	—	—	—
MILANO BRESSO	122.00	—	—	—	—
MILANO INFORMAZ.	134.30	—	—	—	—
MI. LINATE RADAR	118.10	386.0	116.0	LIN	25
MALPENSA	119.00	364.0	111.2	MAL	25
MISSAGLIA	128.00	—	—	—	—
MODENA	119.55	494.0	—	—	—
MONTÉGALDELLA VI	130.00	—	—	—	—
NAPOLI CAPOCHINO	118.50	362.0	115.8	NPL	—
NAPOLI STAZ. MAR.	119.65	351.0	—	POM	30
NOVARA	—	292.0	—	NOV	50
NOVI LIGURE	122.50	—	—	—	—
OLBIA AVVIC.	118.25	—	—	—	—
OLBIA COSTA SMERALDA	118.55	357.0	113.9	SME	50
OSTIA	—	321.0	114.9	OST	50
PADOVA	123.50	450.0	—	—	—
PADOVA INF. NORD	125.90	—	—	—	—
PADOVA INF. SUD	135.00	—	—	—	—
PALERMO AVV. RADAR	120.20	—	—	—	—
PALERMO BOCCADIFALCO	122.60	355.5	112.3	PAL	150
PALERMO RAISI	119.05	329.0	113.0	PRS	—
PANTELLERIA	118.45	335.0	116.1	PAN	100
PARMA	118.45	306.0	—	PAR	50
PAVULLO	122.60	—	—	—	—
PERDASDEFOGU	—	420.0	—	PRD	20
PERUGIA	118.10	—	109.4	PRU	—
PESCARA	118.45	—	115.9	PES	—
PIANOSA	122.50	—	—	—	—
PISA	119.10	379.0	112.1	PIS	25
PISA AVV. RADAR	126.075	—	—	—	—
POMIGLIANO NAPOLI	—	351.0	—	POM	30
PONZA	—	367.5	114.6	PNZ	50
PRATICA DI MARE	122.10	339.0	108.7	PRA	25
RAVENNA	123.50	479.0	—	—	—
REGGIO EMILIA	127.15	—	—	—	—
REGGIO CALABRIA	118.30	325.0	111.0	RCA	50
REGGIO AVV. RADAR	119.25	—	—	—	—
RIETI	123.05	—	—	—	—

LOCALITÀ	VHF	NDB	VOR	IDEN	RANGE
RIMINI	119.10	335.0	116.2	RIM	75
RIVOLTO milit.	122.10	371.0	—	RIV	50
ROCCA IMPERIALE	—	383.5	—	RMP	50
ROMA CIAMPINO	120.50	412.0	—	CIA	40
ROMA FIUM. TORRE	118.70	354.0	—	FE	25
ROMA FIUM. RADAR	130.90	290.5	—	FN	25
ROMA FIUM. AVVIC.	119.20	345.0	—	FW	25
ROMA INF. 122.45	125.75	—	—	—	—
ROMA URBE	123.80	285.0	—	URB	30
ROMAGNA AVV. RADAR	118.15	—	—	—	—
ROMAGNANO	—	337.0	—	RMG	—
RONCHI DEI LEGIONARI	130.20	396.0	114.2	RON	25
RONCHI AVVIC.	119.15	—	—	—	—
SALERNO PONTECAGNANO	118.10	—	—	—	—
SALGAREDA S. DONÀ	130.00	—	—	—	—
SAMADEN	118.85	—	—	—	—
SARONNO	—	330.0	113.7	SRN	25
SARZANA	119.65	—	—	—	—
SIENA AMPUGNANO	122.60	514.0	—	—	—
SORRENTO	—	426.0	112.2	SOR	100
TARQUINIA	—	312.0	111.8	TAQ	50
TEANO	—	316.0	112.9	TEA	50
THIENE	126.90	—	—	—	—
TORINO AERITALIA	119.15	—	—	—	—
TORINO CASELLE	118.50	357.0	—	CAS	25
TORINO ORBASSANO	—	—	—	—	—
TORINO POIR. RADAR	121.10	392.5	114.5	TOP	50
TORRENUOVA	—	310.0	—	TRN	25
TORTOLI	119.65	289.0	—	ARB	25
TRAPANI	119.70	317.5	108.8	TRP	50
TRAPANI AVVIC.	119.95	—	—	—	—
TRENTO MATTARELLO	119.65	—	—	—	—
TREVISO AVVIC.	120.40	—	—	—	—
TREVISO S. ANGELO	118.70	301.5	—	TRE	25
TREVISISTRANA	122.10	340.0	—	ISA	50
TREZZO	—	345.0	111.8	TZO	50
UDINE CAMPOFORM.	119.05	—	—	—	—
VALBREMBO	122.60	—	—	—	—
VARESE CALCINATE	123.50	—	—	—	—
VARESE VENEGONO	119.50	—	—	—	—
VARESE MACCHI	126.50	—	—	—	—
VARESE VERGIATE	119.65	—	—	—	—
VENEZIA RADAR	118.90	—	—	—	—
VENEZIA LIDO	120.00	—	—	—	—
VENEZIA TESSERA	120.20	379.0	—	VEN	—
VERCELLI	122.60	498.0	—	—	25
VERONA BOSCOM.	122.05	—	—	—	—
VERVILLAFRANCA	118.65	416.0	115.8	VIL	—
VIBO VALENTIA	119.65	—	—	—	50
VICENZA mil. 130.4	119.65	325.0	113.4	VIC	—
VIESTE	—	405.0	112.6	VIE	—
VITERBO	126.90	440.0	—	VIB	100
VIZZOLA TICINO	122.50	—	—	—	25
VOGHERA RIVANAZ.	119.65	333.5	115.5	VOG	—
VOLMET MILANO	126.60	—	—	—	50
VOLMET PISA	128.40	—	—	—	—
VOLMET ROMA	126.00	—	—	—	—
VOLMET BRINDISI	127.60	—	—	—	—
AEROPORTI MILITARI	122.10	—	—	—	—
EMERGENZA	121.50	—	—	—	—

AGGIORNATO 1 AGOSTO 1990

(a cura di Luigi Archenti di Valbrembo)

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

Aero Club d'Italia

Coppa del Velino

Rieti 8 14 Luglio 1990

Classifica Generale Ufficiale dopo la prova n. 6 del 14/07/90

Pos.n.gara	Concorrente	Club/nazione	Aliante	punti	pr.n 1	pr.n 2	pr.n 3	pr.n 4	pr.n 5	pr.n 6							
1	B6	MONTI LUCA	A.V.A.L. Varese	ASW 20	4833	2	940	1	1000	3	881	1	536	3	874	1	594
2	55	SERVILIO SERGIO	Ae.C. Roma	ASW 20	4295	4	841	6	815	2	922	4	426	2	888	6	403
3	I	MARZOTTO GIANLUIGI	Ae.C. Prealpi Venete	PIK 20 E	4005	8	747	3	844	8	711	3	434	5	796	3	473
4	C1	PAOLILLO UGO	Volov. Toscano	ASW 20	3893	3	886	7	802	5	782	7	367	9	672	8	384
5	SL	SECOMANDI MAURIZIO	A.V.A.L. Varese	ASW 20	3854	1	990	5	832	1	947	10	166	11	659	12	260
6	C	CALA STEFANO	Ae.C. Rieti	ASW 20 C	3702	5	805	4	836	10	447	2	472	4	809	10	333
7	TS	STAGI FOLCO	A.V.M. Milano	LS 4	3667	7	749	13	654	6	724	9	192	1	890	4	458
8	SO	ALES GIANFRANCO	Ae.C. Rieti	LS 3 A	3365	10	682	12	660	7	716	6	404	12	600	11	303
9	B1	AMETTA MASSIMO	Ae.C. Roma	DG 300	3339	13	285	2	872	4	845	14	126	10	666	2	545
10	PR	POZZI GIOVANNI	A.V.M. Milano	Discus	3330	6	783	10	696	9	652	15	0	5	796	6	403
11	CC	CERIANI DAMINO	A.V.M. Milano	ASW 15	3158	9	715	8	800	13	385	12	131	7	699	5	428
12	DS	PASIN VITTORIO	Ae.C. PREALPI VENETE	DG 400	2716	11	674	9	702	11	408	8	255	8	677	15	0
13	NO	DELL'ORTO GAETANO	A.V.M. Milano	Ventus	2292	12	467	14	618	12	406	5	420	14	381	15	0
14	10 1	TOSCHI PIETRO	Ae.C. Ferrara	ASW 15	1957	17	0	10	696	14	206	12	131	13	569	9	355
15	VE	BORELLINI GIUSEPPE	A.V.A.L. Varese	DG 200	1110	15	215	15	520	15	0	15	0	15	122	13	253
16	WM	COSIMI GIUSEPPE	Ae.C. Rieti	Ventus 16.6	585	17	0	16	132	15	0	11	152	16	78	14	223
17	S2	PETRINI ERMINIO	Ae.C. Roma	DG 300	223	14	223	17	0	15	0	15	0	17	0	15	0
18	7	BAFFI PAOLO	Ae.C. Prealpi Venete	DG 300	28	16	28	17	0	15	0	15	0	17	0	15	0

Aero Club d'Italia

Coppa Internazionale del Mediterraneo 1990 - Standard Class

Rieti 2-12 Agosto 1990

Official Overall Scoring after Task n. 9 date 12 Agosto 90

.. comp.n.	Competitor	Nation/Club	Glider type	points	day 1	day 2	day 3	day 4	day 5	day 6	day 7	day 8	day 9										
1	3A	Avanzini Luciano	I - A.V.A.L. Varese	Discus B	8034	2	979	5	926	6	942	8	772	2	983	8	942	7	960	6	942	8	588
2	3C	Costa Corrado	I - A.V.A.L. Varese	Discus	7876	4	947	4	940	4	960	11	755	3	982	15	765	2	994	5	943	7	590
3	IX	Gavazzi Marco	I - A.V.A.L. Varese	Discus	7594	1	1000	1	1000	7	940	5	841	15	496	7	944	11	923	15	717	1	733
4	K	Colombo Vittorio	I - A.V.A.L. Varese	Discus	7575	13	790	13	728	2	991	10	770	4	981	4	958	15	864	8	895	6	598
5	Y1	Badum Thomas	CH- SG Lagern	LS 4	7530	15	788	11	857	3	967	25	552	1	1000	14	797	8	952	2	998	4	619
6	RB	Brigliadori Riccardo	I - A.V. Lariano	Discus	7329	9	922	9	874	11	917	1	926	18	306	1	1000	13	871	9	894	4	619
7	ZL	Hammerle Heinz	A - Dornbirn	LS 7	7259	8	924	14	718	17	839	3	885	6	903	19	705	5	971	10	889	18	425
8	RN	Perotti Nino	I - Ae.C. Valle Aost	ASW 24	7046	4	947	3	961	21	822	27	421	9	639	11	824	9	945	13	795	2	692
9	C5	Meriziola Stefano	I - Ae.C. Rieti	LS 4	6939	6	942	25	356	5	949	15	715	5	946	17	750	16	858	4	961	17	462
10	BT	Danz Werner	CH- Churfirsten	DG 300	6917	17	741	27	294	9	926	2	889	7	888	2	973	1	1000	7	911	24	295
11	B1	Kammerhofer Josef	A -	LS 4	6907	16	756	12	847	18	833	4	875	22	298	9	924	2	994	3	969	20	411
12	AX	Nietlispack Hans	CH- Bern	Discus	6727	20	710	8	906	8	934	15	715	19	304	6	951	24	707	1	1000	13	500
13	65	Pronzati Marco	I - A.V.A.L. Varese	Discus	6674	13	790	7	913	16	843	9	771	8	869	27	189	23	735	11	885	3	679
14	SG	Stoegner Gregor	A - Askoe Linz	LS 7	6593	22	575	2	969	12	897	18	703	23	268	10	867	2	994	14	775	11	545
15	T5	Leutenegger Simon	CH - Winterthur	DG 300	6567	21	674	6	924	1	1000	14	718	19	304	5	952	6	961	20	458	10	576
16	40	Fergnani Michele	I - Ae.C.V. Ferrarese	Discus A	5832	12	818	20	479	28	601	13	733	12	507	16	756	20	826	17	703	21	409
17	AG	Gritti Angelo	I - A.V.A. Valbrembo	DG 300	5706	7	928	21	478	25	684	23	606	11	610	18	748	10	928	24	233	14	491
18	O9	Schuster Georg	A - Tirol St. Johan	ASW 24	5581	23	410	19	509	20	823	22	628	16	325	22	598	14	865	12	842	9	581
19	C6	Budini Gattai Antonello	I - Ae.C.C.V.V.	LS 4	5282	11	861	17	593	26	677	6	787	17	311	21	668	26	499	18	495	22	391
20	21	Albertazzi Alberto	I - A.V.M. Milano	Discus	5244	26	126	15	710	14	876	17	707	12	507	12	816	18	836	27	192	16	474
21	C7	Paolillo Ugo	I - Ae.C. Toscano	LS 4	5133	19	717	24	358	22	704	12	739	26	212	20	677	25	527	16	716	15	483
22	P4	Biaqi Marco	I - A.V.M. Milano	DG 300 Club	5066	3	971	28	289	13	891	19	698	12	507	24	504	12	915	25	220	25	71
23	IS	Lovisecek Giorgio	I - A.V.A. Valbrembo	DG 300	4888	10	872	10	871	23	696	24	576	25	232	28	0	17	849	19	460	23	332
24	B1	Ametta Massimo	I - Ae.C. Roma	DG 300	4741	26	126	26	311	10	919	21	650	26	212	13	815	21	825	22	367	12	516
25	PR	Riva Adalberto	I - A.V.M. Milano	Discus	4498	28	112	16	683	27	651	26	430	10	623	25	433	22	775	21	368	19	423
26	WG	Hauser Fridolin	CH- Sg Laegern	LS 4	4391	25	204	23	429	19	828	20	684	28	172	3	965	18	836	23	273	26	0
27	P5	Fianco Gualtiero	I - Ae.C.C.V.V.	DG 300 Club	3489	24	350	22	452	15	853	28	299	21	299	23	552	27	465	26	219	26	0
28	SM	Montemaggi Sandro	I - A.S.V.V. Mugello	DG 300	3310	18	722	18	587	24	686	7	775	24	237	26	303	28	0	28	0	26	0

Aero Club d'Italia
Campionato Italiano Promozione - 1990
Rieti - 15 - 24 Agosto 1990

Classifica Generale Ufficiale dopo la prova n. 5 del 20/08/90

Pos.n.gara	Concorrente	Club/nazione	Allante	punti	pr.n 1	pr.n 2	pr.n 3	pr.n 4	pr.n 5					
01	K COLOMBO STEFANO	A.V.A.L. Varese	DISCUS	4578	1	966	2	966	10	711	3	935	1	1000
02	P5 MERIGIOLA STEFANO	Ae.C. Roma	DG 300	4516	2	956	5	908	2	971	1	970	10	711
03	C1 GRINZA GIANCARLO	Ae.C. Torino	ASW 20	4481	5	813	4	936	4	870	6	899	2	963
04	55 COX FABRIZIO	Ae.C. Roma	ASW 20	4383	8	794	6	851	1	1000	5	904	5	834
05	GB BOZZETTI GIAMPAOLO	Ae. C. PARMA	DISCUS B	4216	11	720	3	939	5	866	2	946	8	745
06	B1 BAFFIGO RICCARDO	Ae.C. Rieti	DG 300	4184	3	877	7	843	3	963	15	597	3	904
07	C7 BIENTINESI CARLO	Ae.C. Rieti	LS 4	4034	13	640	1	1000	8	742	11	775	4	877
8	C6 BOSCHI STEFANO	Ae. C. PARMA	LS 4	3801	6	809	10	741	9	724	8	819	11	708
9	VF FONTANA GUIDO	A.V.A.L. Varese	LS 6	3537	10	746	11	726	14	570	9	794	12	701
10	X SCAGLIONI GIOVANNI	A.V.A. Valbrembo	DG 300	3376	7	795	9	756	6	857	12	756	17	212
11	P6 STEFANUTTI OSCAR	A.V.A.L. Varese	DG 300	3211	17	337	12	571	11	705	4	913	13	685
12	S CRIPPA MARIO ROBERTO	A.V.A. Valbrembo	DG 300	3144	4	846	8	757	12	684	7	857	18	0
13	UJ COLOMBO FERNANDO	A.V.A.L. Varese	DG 300	2985	14	571	17	244	13	617	10	790	6	763
14	RC ZANICHELLI CLAUDIO	Ae. C. PARMA	DG 200	2783	12	671	13	565	18	199	16	596	7	752
15	BP GANDOLFI GIUSEPPE	A.V.A.L. Varese	DG 300	2603	16	486	14	503	16	275	14	672	14	667
16	7 BAFFI PAOLO	Ae.C. PREALPI VENETE	DG 300	2553	9	778	18	0	15	343	13	695	9	737
17	F GARBARI FERRUCCIO	Ae.C. Trento	LS 4	2535	15	514	16	455	7	784	17	546	16	236
18	GT TRONCONI GIANLUCA	A.V.A.L. Varese	DG 200	1704	19	99	15	492	17	274	18	224	15	615
19	P2 ALIVERTI ERNESTO	G.V. NELLO VALZANIA	DG 300 CLUB	395	18	223	18	0	19	0	19	172	18	0

o promossi alla Categoria Nazionale

Aero Club d'Italia
Campionato Italiano Classe Club 1990
Rieti 15 - 24 Agosto 1990

Classifica Generale Ufficiale dopo la prova n. 8 del 24/08/90

Pos.n.gara	Concorrente	Club/nazione	Allante	punti	pr.n 1	pr.n 2	pr.n 3	pr.n 4	pr.n 5	pr.n 6	pr.n 7	pr.n 8								
1	AG GRITTI ANGELO	A.V.A. Valbrembo	DG 300	7420	1	950	1	1000	1	1000	2	984	1	985	1	1000	3	824	4	677
2	P4 PAOLILLO UGO	Ae.C.C.V.V.	DG 300	6100	3	568	3	911	2	980	6	479	5	807	2	955	5	711	3	689
3	PR ALES GIANFRANCO	Ae.C. Rieti	CIRRUS STD	5162	4	560	4	861	3	893	4	901	4	859	9	210	2	878	9	0
4	P1 PILUDU FERRO	Ae. C. L'AQUILA	DG 300	4960	8	0	5	801	9	0	1	1000	6	731	3	833	7	637	2	958
5	TS FLORES PABLO	A.V.M. Milano	LS 4	4653	5	537	10	552	6	304	7	460	7	726	4	768	1	1000	6	306
6	P3 ACHLEITNER GUIDO	UNINO WOERSCHACH-A	DG 300	4422	6	513	6	758	7	298	10	0	9	379	7	716	4	758	1	1000
7	Z POLETTI FRANCO	A.V.M. Milano	TWIN III	3672	2	590	8	648	4	645	8	138	8	404	8	657	9	277	5	313
8	C5 FONTANA VITTORIO	A.V.A. Valbrembo	LS 4	3538	7	82	7	722	8	290	10	0	3	888	5	761	6	643	7	152
9	BM BELLORA MARIO	G.V. NELLO VALZANIA	DG 300	3285	8	0	9	644	5	404	3	902	10	80	6	758	8	345	7	152
10	S9 URBANI LUCA	G. V. A. ROMA	ASTIR STD II	2466	8	0	2	994	9	0	5	552	2	920	10	0	10	0	9	0
11	1 COLOMBO VITTORIO	A.V.A.L. Varese	ASTIR STD III	135	8	0	11	0	9	0	9	135	11	0	10	0	10	0	9	0

Aero Club d'Italia
Coppa Citta' di Rieti
Rieti 15 - 24 Agosto 1990

Classifica Generale Ufficiale dopo la prova n. 7 del 24/08/90

Pos.n.gara	Concorrente	Club/nazione	Allante	punti	pr.n 1	pr.n 2	pr.n 3	pr.n 4	pr.n 5	pr.n 6	pr.n 7							
1	56 ORSI G. + 1	G.V. NELLO VALZANIA	ASH 25	5471	4	778	5	867	1	1000	2	982	1	1000	3	844	4	0
2	Q MAZZI GIOVANNI	Ae.C. Rieti	VENTUS	5323	1	975	2	972	5	823	1	1000	5	667	2	886	4	0
3	YI NEDIALKOV + DI VECCHIO	Ae.C. Roma	JANUS C	4780	6	679	4	911	3	878	7	141	2	936	1	938	2	297
4	47 COLOMBO DAVIDE	Ae.C. Rieti	NIMBUS 2	4271	7	597	7	591	4	836	5	840	3	755	4	652	4	0
5	AF STEFANUTTI S. + 1	A.V.A.L. Varese	ASH 25	4081	2	899	3	923	7	257	4	886	6	553	6	0	1	563
6	IX PASSARDI ROBERTA	A.V.A.L. Varese	DISCUS B	3695	3	828	1	1000	2	932	3	935	7	0	6	0	4	0
7	SO RICCIPELLI MAURIZIO	Ae.C. Rieti	DG 400	3468	9	371	8	471	6	667	6	356	4	676	5	649	3	278
8	WM COSIMI GIUSEPPE	Ae.C. Rieti	VENTUS T	1493	8	577	6	593	8	254	8	69	7	0	6	0	4	0
9	3C COSTA FRANCO	G.V. NELLO VALZANIA	DISCUS B	984	5	776	9	208	9	0	9	0	7	0	6	0	4	0

CAMPIONATI MONDIALI MOTOALianti

Issoudun (F) 1-12 Luglio 1990

Classe 1

1	XX	G. Lherm	F	Nimbus 4 T	p. 6629
2	TT	P. Bourgard	B	Nimbus 3 T	6372
3	GR	O. Leidinger	D	ASH-25 E	6279
4	NX	V. Knauss	D	ASH-22 E	6250
7	FA	N. Perotti	I	ASH-25 E	5067
11	99	R. Manzoni	I	Nimbus 3D T	4085

Classe 2

1	TL	H. Treiber	D	Ventus CT	p. 5105
2	DH	D. Huttner	D	Discus BT	5009
3	XA	A. Buntert	CH	D6600-17	4893
4	600	J.M. Clement	F	D6600-17	4752
5	22	A. Pronzati	I	Ventus CM	4736
15	WJ	W. Vergani	I	Ventus BT	2845

CAMPIONATI EUROPEI CLASSE CLUB

Arnborg (DK) 5 19 Maggio 1990

1	A4	M. Dedera	CS	ASH-19	p. 4888.8
2	33	E. Bernard	F	Pegase	4630.7
3	AF	F. Hoyeau	F	Pegase	4575.0
26	WC	M. Biagi	I	Libelle St	3300.2
34	I	U. Paolillo	I	D6 100	2248.6

CAMPIONATO SVIZZERO CLASSE 15 METRI

Sion 12-24 Giugno 1990

1	ML	M. Lamm	CH	LS6	p. 4910
2	3L	R. Haechler	CH	LS6	4730
3	BY	W. Baumann	CH	LS6	4646
4	EC	E. Corbellini	I	LS6	4626
5	SL	M. Secomandi	I	ASH-20	4319

AMERIGLIDE - Minden (USA) - Open Class

30.6 - 10.7 1990

1	7V	K. Holighaus	D	Nimbus 3	p. 6048
2	IB	R. Scramme	D	Nimbus 3	5777
3	TW	T. Delore	NZ	Nimbus 3	5761
12	3B	L. Briigliadori	I	ASH-25	5094
15	CB	S. Ghiorzo	I	ASH-25	4577

CAMPIONATO NAZIONALE URSS

Oriol 24.7 - 8.9 1990

1	V.N. Scevcenko	Ucr.	Jantar St3	p. 3659
2	V.S. Paciulis	Lit.	Jantar St3	3429
3	A.B. Niklascevicus	Lit.	Jantar St3	3394
14	R. Guazzoni	I	Jantar St3	2541
20	P. Bruni	I	Jantar St3	1621
21	Lor. Monti	I	Jantar St3	1480

MITO



SELECTION

MITO 125

Accensione elettronica ad anticipo variabile. Forcellone in alluminio a boomerang tipo "racing". Ruote da 17" pressofuse, pneumatici radiali. Freno a disco anteriore da 320 Ø mm. Pinze a doppio pistoncino. Il mito esiste, l'ha creato Cagiva.

CAGIVA
GROUP 



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

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

VEGA®

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

für 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

Tavola Rotonda del 9/9/90: Analisi sulle modifiche allo Statuto AeCI

Situazione generale 1990:

Si constata:

L'incapacità dell'attuale struttura AeCI ad interpretare e risolvere le attese nel campo di chi vuole avvicinarsi o praticare il volo.

Che gli AeC plurispecialistici (solo un terzo circa del totale), con strutture inadeguate alle esigenze, sono economicamente precari ed in gran parte soggetti all'egemonia di una sola specialità.

La maggiore efficienza dei Club Specialistici.

L'emergente domanda di servizi da parte di 16000 appassionati delle nuove specialità.

Considerazioni sullo Statuto attuale:

Le rappresentanze delle Specialità (Consigliere Federale + Commissione Consultiva) hanno ben funzionato!!

Un solo AeC per provincia blocca le possibilità di soddisfare le richieste (le deroghe sono di difficile attuazione).

Pochi AeClub periferici promuovono tutte le specialità.

Discriminazione nei confronti dei praticanti delle specialità classificati come non piloti.

L'assemblea AeCI, e quindi il Consiglio federale, come avviene nei Club periferici, tutelano la specialità più rappresentata con discriminazione nei confronti delle specialità in minoranza.

Linee guida proposta quadro per nuovo Statuto AeCI:

Varianti nei confronti dell'attuale statuto (ridotte all'essenziale per limitare le difficoltà di formulazione e di approvazione):

Maggiore rappresentatività delle specialità:

Commissioni di specialità con autonomia di gestione delle risorse assegnate dall'AeCI.

Mantenimento Consigliere Federale di specialità votante.

Consiglio Federale: I consiglieri eletti dall'assemblea Presidenti devono essere rappresentativi delle specialità.

Le cariche di Consigliere Federale e quella di Presidente di un AeroClub periferico sono incompatibili.

Applicare alla rieleggibilità del Presidente le norme del parastato.

AeClub Periferici: Ampia libertà federativa condizionata soltanto dall'approvazione del Consiglio Federale, senza vincoli territoriali.

Il numero minimo dei soci piloti richiesti oggi va inteso come numero di soci praticanti le specialità.

Facoltà di avere più di una specialità, purché con tutela dell'autonomia gestionale delle stesse.

Concetti innovativi nella creazione e gestione di Centri di Manutenzione per piccoli aeromobili di linea.

(Estratto dal documento presentato da AGUSTA S.p.A. nel meeting di Caracas, 22-26 ottobre 1989, sul tema «ENERGIA AMBIENTE E INNOVAZIONE TECNOLOGICA» sotto l'egida dell'Università «La Sapienza», Roma)

di NINO PAOLINI

Nel contesto dello sviluppo del settore aeronautico, la cui espansione abbraccia ormai sempre più ampie aree di interesse, un nuovo approccio tra tecnologia ed ambiente sembra ormai rendersi imprescindibile tra gli operatori del settore.

È da evidenziare che le grosse industrie aeronautiche, così come gli operatori dell'aviazione di terzo livello e commerciale, si trovano nella situazione di dover mantenere elevati standard qualitativi per mantenere quelle posizioni di mercato faticosamente guadagnate nel corso degli anni e spesso rese incerte da forti spinte concorrenziali.

Accanto a problemi legati alla competizione industriale, sono chiaramente da tenere in considerazione le sempre maggiori richieste del mezzo aereo per far fronte a problemi di carattere sociale quali interventi medici veloci, soccorso in caso di calamità naturali, ricerca di dispersi e supporto a ricerche petrolifere, ecc.

L'industria è conscia dell'impatto ambientale rappresentato dall'utilizzo dei velivoli anche se, nel contesto di cui sopra, esso risulta trascurabile se confrontato con benefici acquisiti.

Riuscire a trovare la corretta armonizzazione tra richieste di servizi ed una progettazione/utilizzo tale da non compromettere delicati equilibri ambientali è una sfida che gli addetti del settore sono pronti a raccogliere.

Volendo riassumere le direttrici lungo le quali si è mossa e si sta muovendo la ricerca, la progettazione e la manutenzione degli aeromobili, potremmo elencare le maggiori aree di intervento come segue:

1) RICERCA

È questa forse la fonte dalla quale in un futuro sempre più vicino ci si aspetta di attingere per usufruire di nuove tecnologie. I nuovi programmi della NASA ad esempio comprendono la ricerca e la sperimentazione di nuove leghe «pulite» la cui realizzazione risulta possibile in assenza di gravità sullo «SPACE LAB».

Nel campo dei combustibili aeronautici le maggiori compagnie petrolifere stanno sperimentando nuovi combustibili i cui prodotti diminuiscono gli effetti nocivi nell'ozonofera, ormai ampiamente compromessa.

2) PROGETTAZIONE

Le grandi compagnie aeree forzate dalle sempre più pressanti richieste dei movimenti ecologisti dei paesi in via di sviluppo hanno emesso dei requisiti per dei sistemi

cosiddetti «a basso impatto ambientale». Come esempio potremmo citare i motori «PROPFAN» della nuovissima generazione.

Questi motori, frutto di una avanzatissima tecnologia dei materiali, consentono una notevolissima riduzione dei consumi (30/40%) accanto ad una drastica riduzione dei livelli di rumorosità, in special modo durante le fasi «critiche» di atterraggio e decollo (in prossimità quindi di insediamenti abitativi). Nel settore dell'ala rotante meritano una menzione particolare il progetto NOTAR (No Tail Rotor) che, privo del rotore di coda consente una notevole riduzione del livello di rumorosità ed il francese FENESTRON che, con il rotore intubato sortisce gli stessi effetti.

3) MANUTENZIONE

Il grosso impegno profuso nelle attività di cui ai punti precedenti verrebbe vanificato se gli addetti alla manutenzione non applicassero quelle normative atte a regolamentare attività potenzialmente inquinanti. Infatti, se da un lato la tecnologia impone ad esempio l'adozione di materiali compositi al fine di garantire riduzioni di peso a parità di caratteristiche meccaniche, dall'altro la tecnologia consente, nel rispetto delle normative applicabili, il corretto smaltimento delle scorie presenti alla lavorazione di tali materiali. Sarà sufficiente solo menzionare il fatto che esistono normative nazionali e regionali finalizzate alla regolamentazione, ad esempio, dello smaltimento degli olii esausti e dei prodotti residui delle operazioni manutentive.

Quanto finora espresso ci porta ad esprimere il convincimento che si sia aperta una breccia nell'ottusità e nella faciloneria che hanno caratterizzato l'evoluzione tecnologica sotto il profilo strettamente ambientale. Tale convincimento trova riscontro nell'istituzione addirittura di un Ministero dedicato (Ministero dell'Ambiente) il cui concepimento dovrebbe garantirci sulle reali intenzioni di chi ci governa.

Per concludere, al di là della breve esposizione precedente, mi sia concesso di sottolineare che la catena funzionale di un ecosistema si apre e si chiude con l'uomo, quindi, con ognuno di noi. È la responsabilità individuale che, nelle attività volative così come in qualsiasi altra, trasforma l'approssimazione in presa di coscienza del problema e ne suggerisce la risoluzione.

PREOCCUPIAMOCI DELLA NOSTRA SALVEZZA

Ovvero come aiutare i soccorsi

di GUIDO BERGOMI

Poco tempo fa un nostro pilota volovelista è stato protagonista di uno di quegli incidenti che purtroppo ogni tanto capitano. Per cause imprecisate ha perso il controllo del suo aliante ed è precipitato a terra. Ma non è di questo che voglio parlare ora ma del fatto che il pilota, prontamente soccorso e trasportato in ospedale da un elicottero, è stato immediatamente sottoposto alle cure del caso e, sebbene ferito piuttosto seriamente, se l'è cavata abbastanza bene.

La prontezza dei soccorsi, determinante in questo caso per la salvezza dell'interessato, si è potuta realizzare per la fortunatissima circostanza data dal fatto che due piloti di velivolo, che volavano proprio in quel momento nelle vicinanze e che guardavano nella direzione giusta, avendo assistito all'evento della caduta dell'aliante, abbiano dato l'allarme per radio. Di qui l'immediata partenza delle operazioni di soccorso. Si può ragionevolmente supporre con quasi assoluta certezza che, in mancanza di quella fortuita combinazione, il nostro pilota non se la sarebbe cavata così a buon mercato in quanto essendo precipitato in una zona montagnosa impervia e lontana da abitati, chissà quanto avrebbe dovuto attendere per le ricerche e relativi soccorsi, attesa che gli potrebbe essere stata fatale. Al giorno d'oggi non si dovrebbero più tollerare queste situazioni di rischio. Rischio di perdere piloti o passeggeri in genere perchè i soccorsi arrivano tardi a causa di ricerche a volte straordinariamente difficili da effettuare con successo.

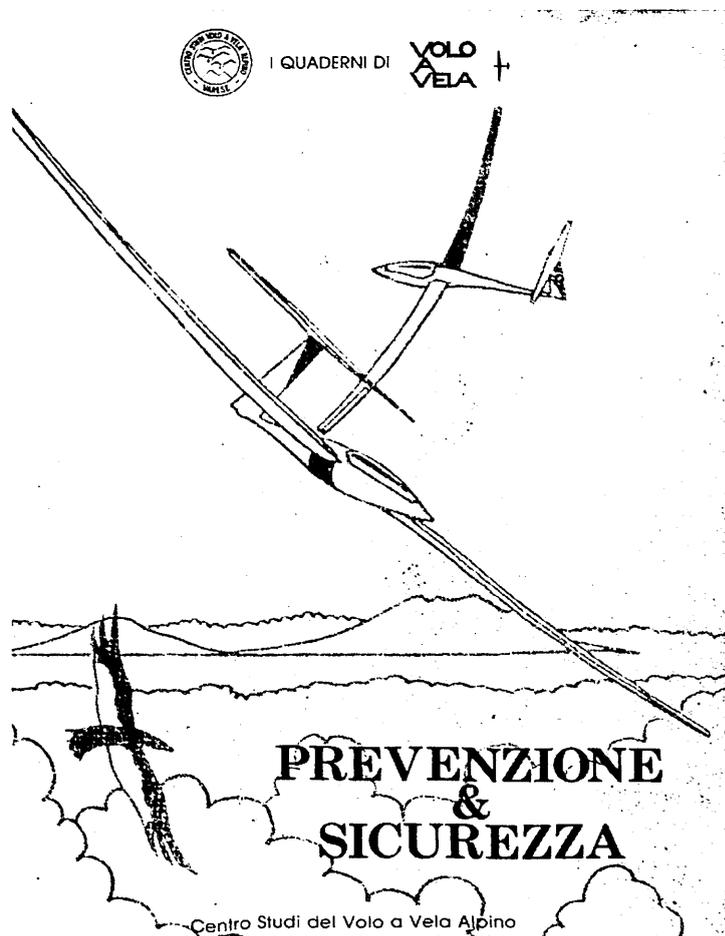
Molti ricorderanno che qualche anno fa, durante una gara partita da Rieti, un aliante cadde in vite in mezzo agli alberi. Il pilota, che aveva riportato ferite nemmeno tanto gravi, morì durante la notte perchè nonostante le affannose ricerche venne trovato solo il giorno dopo. E ancora, un altro aliante dato per disperso nella zona di Aosta venne ritrovato in alta montagna ben tre giorni dopo. I due piloti, in quel caso, erano deceduti già dall'istante dell'impatto, ma se per caso fossero stati solo feriti? Infine non parliamo di aeroplani da turismo che qualche volta spariscono addirittura per mesi o anni. Esiste già da tempo un rimedio che elimina, o perlomeno riduce di molto, l'incertezza delle ricerche e quindi dei soccorsi.

Questo rimedio è un apparato poco costoso, poco ingombrante e di facile installazione che si chiama ELT (Emergency Locator Transmitter) o ELBA o, più

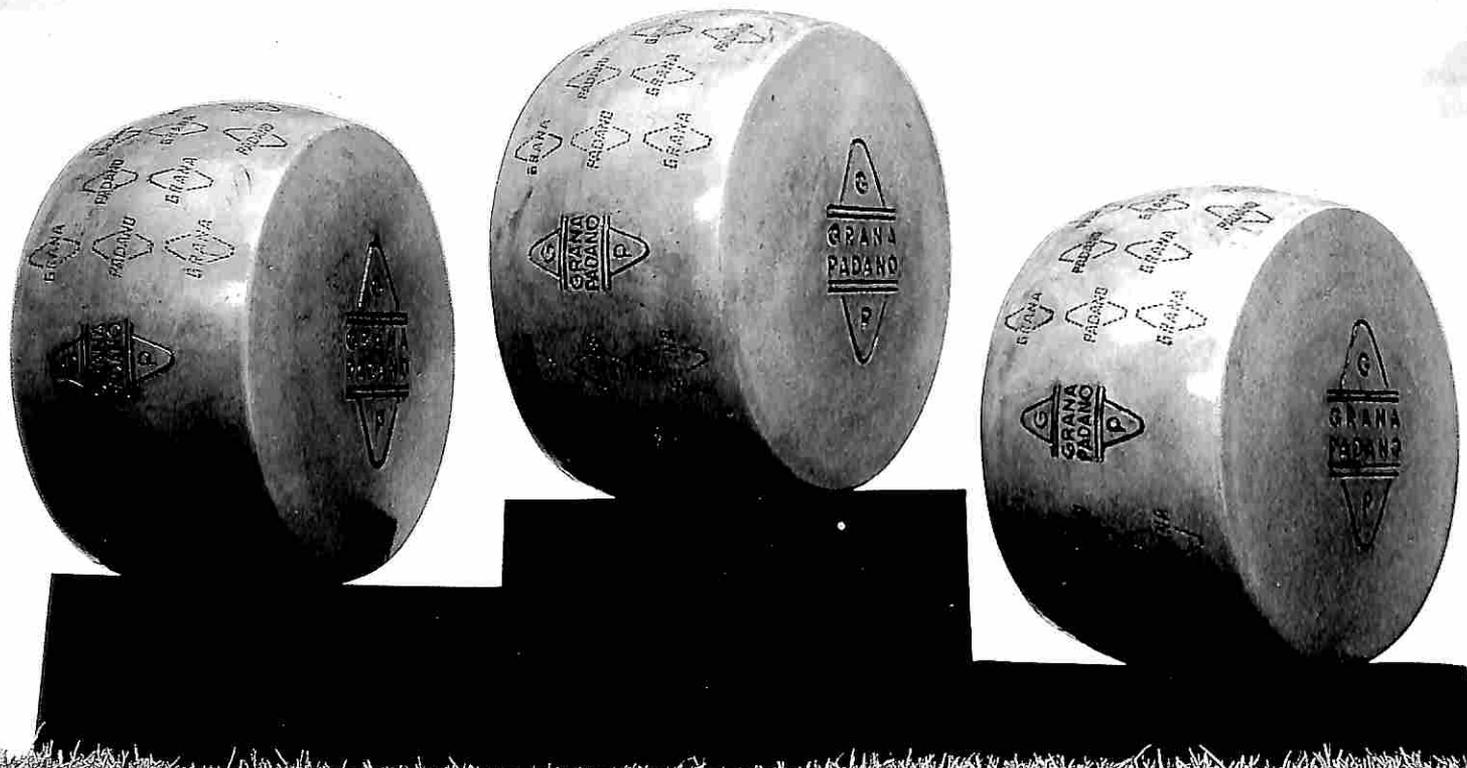
volgarmente, Crash-beacon.

Sarebbe opportuno che di questo apparato, come già avviene in alcuni Stati, venisse resa obbligatoria l'installazione a bordo di tutti i velivoli ed alianti, e per questo giro la proposta agli Enti competenti, ma nel frattempo e nell'attesa rivolgo a tutti gli interessati una calda raccomandazione:

INSTALLATE UN «ELT» SUL VOSTRO VELIVOLO O ALIANTE. COSTA MENO DI UN APPARATO RADIO, NON RICHIEDE PARTICOLARE MANUTENZIONE MA IN CASO DI INCIDENTE POTREBBE SALVARVI LA VITA.



Richiedetelo alla Rivista



Irriunciabile sui migliori primi, delizioso in molti piatti forti, eccellente a fine pranzo, Grana Padano vince in dolcezza. Le sue eccezionali qualità nutritive, la sua leggerezza e il suo basso contenuto di grassi ne fanno un alimento

ricco e completo, particolarmente apprezzato da chi fa dello sport, e tra i più indicati per l'infanzia, per gli anziani e per chi ha un'intensa attività di studio o di lavoro. Grana Padano è un prodotto della migliore tradizione casearia italiana, per questo è soggetto a severi controlli di qualità e tutelato dal Consorzio istituito con legge dello stato. Lo riconoscete dalla marchiatura che vi garantisce il vero Grana Padano, un nome da tenere ai primi posti tra le cose da tenere in mente.



**FORMAGGIO UFFICIALE
DEI MONDIALI DI CALCIO.**

Grana Padano. Primo, secondo e terzo.

VALBREMBO

Una realtà volovelistica creata dai Bergamaschi

(vista da G. MASSONI)

Nel 1989 l'A.V.A. compie 20 anni di attività volovelistica; alcuni dati, al 31 dicembre 1989, danno una valutazione concreta della vitalità dell'Ente:

- ore totali di volo 1989 = 6.358;
- flotta = 2 Grob G.103, 3 Twin Astir, 1 Janus B, 4 Hornet, 2 Astir St., 2 DG 300 St., 2 DG 300 St. entrati in linea agli inizi del 1990, 4 Stinson L.5 235 per traino aereo, 1 motoalante Grob G.109 B, 1 Morane MS 893 A, inoltre circa 15 mezzi privati;
- pista = erbosa da m 800 con raccordo parallelo in macadam;
- strutture annesse = piscina e campi da tennis;
- ristorante in luogo;
- sul campo coabita la Glasfaser Italiana specializzata in manutenzione aliante ed aerei a motore; ciò rende più facile e tranquilla anche la manutenzione dei mezzi A.V.A.;
- annualmente viene organizzata, sul campo di Valbrembo, la manifestazione internazionale dell'aliante;
- soci A.V.A. 1989 = 140;
- piloti in attività 1989 = 95;
- brevetti conseguiti nel 1989 = 19.

Esaurite le cifre più significative rimane da capire l'aspetto storico più interessante: come si è giunti a detti risultati.

Dal 1961 al 1965 l'A.V.M. di Milano, per le congenite difficoltà di coesistenza fra volo a motore e volo a vela, trasferiva la propria attività dal campo di Bresso a quello di Orio al Serio, nella zona militare, operando su striscia erbosa parallela all'attuale pista principale. È in questo periodo che gli appassionati al volo a vela della zona bergamasca si inseriscono nell'attività e conseguirono il brevetto con l'A.V.M.

Inizialmente, i piloti bergamaschi non erano molti ma, con quella nota tenacia che li distingue, riuscirono a costituire la Sezione Volo a Vela Legler in seno all'Aero Club di Bergamo, già esistente per il volo a motore e operante su Orio al Serio con propria pista erbosa.

Nel 1965 l'A.V.M. di Milano si trasferiva a Novi Ligure e, nel contempo, l'istruttore Angelo Zoli passava dall'A.V.M. alla Sezione di volo a vela Legler dell'Aero Club Bergamo. Fu proprio Zoli che con la sua esperienza e la sua grande passione diede impulso e vita al volo a vela dei bergamaschi.

Con l'aumento dell'attività, però, anche ad Orio si manifestarono le note incompatibilità fra volo a motore e volo a vela.

A Calcinade del Pesce (VA) nel 1960 il Centro Studi del Volo a Vela Alpino aveva creato il primo aeroporto volovelistico, dando poi vita all'Aeroclub Volovelistico Alta Lombardia.

L'A.V.M. di Milano era indaffarata a creare un proprio nuovo campo ad Alzate Brianza (CO).

Anche ad Orio (BG), quindi, emergeva questa necessità; occorre però particolari circostanze per passare dal dire al fare.

Fortunatamente, per i bergamaschi e per il volo a vela italiano, le circostanze si concentrarono in persone fisiche ben definite:

- l'ing. Sergio Capoferri, brevettato ad Orio nel 1966 e già appartenente al Gruppo Aliantisti da sbarco: deciso promotore di ogni iniziativa;
 - la famiglia Legler di cui alcuni componenti, noti amanti del volo, agevolavano il reperimento dei terreni;
 - l'istruttore Angelo Zoli: prezioso consigliere tecnico.
- A questo punto, strano ma vero, fu poco il dire e molto il fare: nel 1969 l'A.V.A. (Aero Club Volovelistico Alpino), era già costituito, l'aeroporto di Valbrembo già realizzato con le relative infrastrutture e l'attività iniziava con brillanti e promettenti risultati:
- giornate volative = 145;
 - ore totali di volo = 1671;
 - Zoli effettuava, con Libelle Std., il volo Valbrembo-Foligno.

È il caso di sottolineare che tutto il complesso A.V.A. di Valbrembo è stato costruito con un indovinato senso delle dimensioni, atto a soddisfare esigenze iniziali e future in relazione alla possibile area geografica di convergenza: in poche parole, dopo 20 anni di attività, il tutto risulta ancora perfettamente sufficiente e razionalmente funzionale. Come in ogni buona famiglia volovelistica che si rispetti, anche a Valbrembo non sono mancati casi di estrosità (termine di completo condono):

- il pilota A., novello scopritore di aviosuperfici in pendenza, ci ha provato sul tetto di un condominio sulla Roncola, fermandosi nel sottostante cortile;
- il pilota G., dopo aver beccato tutte le discendenze, possibili e impossibili, fra il Legnone e la Grigna, optava per il lago «allagando» nei pressi di Mandello Lario: il tutto giustificato con intendimenti di ricerca sulla diversa densità dei fluidi;
- il pilota S., a cui era stato ordinato il rapido recupero, con macchina, di un aliante normalmente atterrato in campo, partiva con nobili propositi a tutto gas, agganciava l'aliante e ripartiva a tutto gas... commovente la scena del pilota che teneva l'ala: vanamente rincorreva l'aliante, col braccio e la mano destra protesi nel patetico tentativo di rientrare in possesso del proprio aliante, vani anche rumori e scricchiolii sinistri da parte dell'aliante: niente da fare, il pilota S., con teutonica caparbia, non defletteva dal proprio dovere di recupero

veloce.

Facezia a parte, gli aspetti sportivi dell'attività A.V.A. sono stati, in vent'anni, di tutto rispetto:

- 10 primi posti in Campionati Italiani e di Promozione;
 - 3 partecipazioni a Campionati Mondiali;
 - numerosi primati italiani (di cui alcuni ancora imbattuti), ad opera di: Balzer M., Capoferri S., Gritti A., Mussio R., Moltrasio M. e Pressato R., Zoli A.;
 - diverse partecipazioni a Campionati stranieri;
 - numerosi stages all'estero, singolarmente o in gruppi, nei seguenti stati: Argentina, Australia, Francia, Germania, Spagna, Stati Uniti, Svizzera;
 - molti voli sportivi e insegne F.A.I. con temi dichiarati e realizzati: sono stati superati da Mussio R. i 900 Km.
- Nel corso degli anni anche l'A.V.A., purtroppo, ha subito incidenti mortali e con doveroso cordoglio ricordiamo:
- Cattaneo, per collisione in volo fra il suo traino in discesa ed un aereo estraneo;
 - Rocca Gigi e Zamperini Massimo, per diretta collisione in volo fra i loro alianti;
 - istruttore Brugali Pino, per cedimento struttura, in volo, di U.L.M.

In tema di sicurezza del volo è in animo dell'A.V.A. di promuovere un incontro programmato, a carattere nazionale, fra responsabili di aero club ed istruttori, al fine di raccogliere l'insieme, di esperienze vissute e delle circostanze locali e particolari, sarebbe anche possibile perfezionare principi e metodi, sia per l'istruzione di primo periodo, sia per i voli sportivi ed in gara.



RICHIEDETELO ALLA RIVISTA

CALCINATE

Evviva gli stages...

...soprattutto se si ha la possibilità di farli a Rieti, paradiso del volo a vela, con condizioni, volovelisticamente parlando, quasi sempre buone.

Questo è il resoconto personale della 2^a settimana di luglio, durante la quale, assieme agli amici di Calcinate, ho partecipato al mio 2^o stage.

Devo dire che l'entusiasmo e la voglia pre-partenza non erano dei più promettenti, vuoi per la stanchezza accumulata negli ultimi tempi, vuoi per la concomitanza della "Coppa del Velino".

Un inizio quindi in sordina, ma sempre in cuor mio speranzosa di un finale in crescendo e infatti le aspettative non sono state tradite.

Due le cose che hanno caratterizzato questo stage rispetto al precedente:

- delle vecchie "baracche" solo un ricordo, ora una nuova palazzina con accoglienti e dignitose camerette per il pernottamento;

- aumento e rinnovo della flotta.

Questi due fattori non hanno che giovato al mio "basso" morale che per forza di cose saliva di giorno in giorno.

Subito nei primi tre giorni i risultati non sono mancati, grazie soprattutto all'assidua presenza di una équipe di prim'ordine, Wielgus, Colombo e Giusti, disponibili e pazienti nell'assistere i "clienti" nelle loro performances.

Non sto ad annoiarvi con il chilometraggio e le ore volate, in quanto credo che quasi tutti i lettori della rivista conoscano le condizioni estremamente favorevoli che in genere si riescono a trovare.

A metà settimana il tempo ha fatto le bizze, costringendoci ad un riposo non voluto ed in seguito la visibilità non sempre è stata buona. Restava comunque un plafond sempre alto che ci ha permesso (parlo soprattutto per me personalmente) di esplorare zone nuove al di fuori della valle.

Grossa soddisfazione è stato il fatto di avere la possibilità di volare su macchine diverse da quelle che abitualmente utilizziamo, vedi LS4 e DG-300.

Tocco di femminilità è stato portato dalla Sig.ra Jolantha che, molto pazientemente, con il suo ombrellino proteggeva i piloti dal sole cocente di luglio prima del decollo.

Il bravo Putzolu ci ha invece allietati con il suo grande senso dell'humor e con storielle troppo divertenti e simpatiche da lacrime agli occhi.

Tirando le somme, direi che è stato uno stage positivo, da cui credo tutti abbiamo tratto profitto; a me personalmente è servito per trovare più sicurezza e fiducia in me stessa.

Un grazie di cuore a tutti coloro che hanno reso possibile lo svolgimento del nostro stage, agli organizzatori, ai collaborativi trainer e alla linea e, speriamo, un arrivederci al prossimo anno.

BARBARA

L'AQUILA/PRETURO

“Diffidate degli appassionati”

Dopo anni passati a naso in sù a guardare gli altri volare, a rimediare passaggi, ad implorare qualche amico di portarmi sù, un esame ministeriale ha sancito la fine della carriera di “appassionato” e schiuso quella di pilota di aliante veleggiatore.

Mi sono reo subito conto però che la prima condizione mi dava un'ottica distorta del volo, e del volo a vela in particolare.

Mi portava infatti a credere che tutto potesse essere fatto con estrema facilità, ed io, con estrema presunzione, ritenevo che lo avrei potuto fare molto meglio.

Ma la realtà era ben diversa, tutto lo scibile aeronautico appreso sulle riviste, estere comprese, era solo un bagaglio di nozioni, utili sì, ma la praticava e l'esperienza quelle dovevano ancora essere accumulate sulla forma di ore volate.

Sono le ore di volo che fanno la differenza, soprattutto le ore volate bene, e per volate bene intendo quelle spese per affinare tecnica e metodo per trasformare un pilota da giro ampio in uno in grado d'effettuare voli di performance. da “appassionato” leggevo di triangoli di 300 km e dicevo: “che ci vuole? basta trovare le condizioni!” Leggevo di diamanti di quota e: “se c'è vento forte c'è onda, basta prenderla e si va sù come in ascensore”. Leggevo di farfalle FAI per i 500 e pensavo: “beh, non sono nemmeno il doppio dei 300”.

Insomma leggevo tutto quello che c'era da leggere e anche di più.

Per non parlare di quando andavamo in aeroporto, parlo al plurale perchè in genere gli “appassionati” girano insieme per darsi manforte, e così quando vedevamo qualcuno volare, erano sentenze: “quello non sa volare, guarda che decollo” o: “come si fa a rimbalzare così in atterraggio, è negato”.

L'appassionato ha un occhio per tutti e nessuno sfugge al suo giudizio.

A tu per tu poi, l'appassionato è micidiale perchè è capace con una delle sue domandine di mettere in difficoltà anche piloti del calibro di Renner.

Ti fanno la domanda con l'espressione di chi già sa che avrà una risposta sbagliata e farà pesare l'errore con sottile ironia.

Una lancia a favore però, la deve spezzare, hanno il merito infatti di smuovere le acque dell'informazione aeronautica di per sé carente con la classica domanda: “Scusi è vero che...?” da lì in un attimo è capannello di piloti che discutono sull'argomento.

In quel caso grossa è la soddisfazione dell'appassionato che si sente come colui che ha gettato il sasso nello stagno della teoria.

Come comportarsi dunque in loro presenza?

Io come ex suggerisco di starli a sentire, dato che sul piano nozionistico sono imbattibili ed un po' di informazione e di stimolo non guastano mai.

Strano, proprio adesso che mi vengono in mente le lapidarie parole del mio istruttore, che forse “appassionato” lo è stato per poco, ma che sicuro è un gran manico: “Diffidate degli appassionati”.

ma che diavolo di domanda gli avranno mai fatto “sti appassionati” per meritare simile opinione”. Booh!

FELIPE ARCANGIEL DE VIGNA CLARA

All'attenzione dei soci

Si porta a conoscenza degli amici Soci, che presso l'Aeroclub Sabino di Rieti, giace non utilizzato un aliante M 100S in vendita per l'esigua cifra di L. 3.500.000 (leggasi tremilionicinquecentomila) compresi anemometro, altimetro, vario, bussola, radio efficienti. Il non utilizzo del mezzo da parte dei soci di Rieti è motivato dall'efficientissimo e vario parco macchine a disposizione. La seduzione di macchine più moderne in plastica ha purtroppo il sopravvento sul fascino del passato che l'M 100 gloriosamente rappresenta. Il rispetto e la cura di macchine di valore storico sono la manifestazione di una cultura aeronautica che pochi club possono vantare. Ritenendo l'Aeroclub de L'Aquila tra i cultori di queste tradizioni (vedi P 19, Super Club) reputiamo proficuo affiancare alla linea di volo un monoposto con cui compiere voli di tutto rispetto date le ottime caratteristiche di veleggiamento e galleggiabilità dell'M 100. È oltremodo da valutare l'incremento notevole di volovelisti brevettati ultimamente che riduce drammaticamente la possibilità di volare specialmente nei giorni festivi. Riteniamo pertanto l'occasione irripetibile per aumentare la linea di volo con un irrisorio sacrificio economico. Ricordiamo agli amici soci gli attuali prezzi di mercato dell'usato che richiedono un minimo di L. 20.000.000 per arrivare a cifre da capogiro. Facciamo presente agli scettici sulle possibilità di utilizzo di tale macchina, che la scorsa estate furono ospiti del nostro Club dei piloti austriaci con un KAS, del tutto simile per forma e prestazioni all'M 100S, con il quale giornalmente chidevano triangoli di 100 km.

L'appello che lanciamo ci sta molto a cuore e preghiamo chiunque sia interessato ad aderire fattivamente a questa iniziativa.

Saluti a tutti.

FABRIZIO ROLANDO - FILIPPO FINOCCHIARO



ASIAGO

Noi spererebbero che ce la caveremo

di GIUSEPPE BAUDINO

Parfrasando il titolo di un recente libro di successo, si può dire di aver ottenuto il leggendario motto del neonato Aero Club Prealpi Venete. Infatti, come già sapete, esistevano dalle nostre parti due gruppi di volovelisti tapini, figli di nessuno, ignorati dal Palazzo, per vocazione abusivi, che si sono impegnati di sopravvivere facendo tutto da soli e dandosi persino una rispettabile etichetta D.O.C., anche se priva di qualsiasi valore commerciale: l'Accademia V.V. A. Ferrarin di Thiene e l'Associazione C. Deslex di Asiago. Orbene, grazie all'appoggio sincero e disinteressato di molti italiani brava gente, tra cui non bisogna dimenticare lo stesso AeCI d'Italia, da poco tempo è sorto il nuovo Aero Club, ricco di speranze e colmo di entusiasmo, tanto che è riuscito ad organizzare, nella primavera di quest'anno, il campionato nazionale motoalianti, nella stupenda cornice delle Dolomiti.

Ma questo strano Club Volovelistico, presso il quale però le vicissitudini burocratiche non sono affatto terminate, tanto che la vera e definitiva fusione delle due associazioni non è ancora avvenuta, è un Club soltanto sulla carta; come ente federato non possiede alcun mezzo, essendo praticamente una confraternita spirituale.

Laonde per cui facciamo voti che i Potenti e gli amici che ci stimano, che non sono pochi, si rimbocchino le maniche e si diano da fare per dotare, bontà loro, questa sessantina di devoti di un qualche supporto materiale quale segno della loro fiducia e... credulità.

Certamente non avranno poi motivo di pentirsi. Amen.

N.B. - Per supporto intendiamo anche un aliante biposto, di quelli in arrivo per il rinnovo della flotta, un ACRO tanto per intenderci, e pure in leasing.

Asiago: la Rieti del Nord

L'idea di una vacanza volovelistica ad Asiago, senza grandi velleità, era nata in me a marzo e voleva essere un modo diverso di passare un periodo in montagna. Luciano Mayer, a conoscenza del mio progetto, si era detto interessato a farmi compagnia per i primi giorni di agosto in attesa di andare a Rieti a partecipare alle gare. Risultato: Luciano si è fermato ad Asiago tre giorni più di me ed ha rinunciato alla competizione!

Già alcuni voli fatti durante week-end in luglio ci avevano ben impressionato sulle possibilità offerte dall'altopiano come base di partenza per voli di distanza. Ci preoccupava un po' la quota dell'aeroporto (1039 mt QNH) per il rientro, in quanto pensavamo a plafond modesti (quelli della bergamasca nel periodo estivo). Il problema come abbiamo constatato, in pratica non esiste perchè il rientro dalle Dolomiti consente di partire con quote tali da garantire lunghe planate negli ultimi 30-40 Km con entrate dirette su Asiago (l'ultima termica serale in val di Fassa o in val di Fiemme ci portava fino a 3500-3600 QNH).

In agosto, dopo il primo giorno di ambientamento, abbiamo potuto constatare quanto Gioacchino von Kalckreuth avesse ben studiato le Alpi. La sua delimitazione delle zone ben volabili nelle Alpi (ripresa sull'ultimo numero dei «Quaderni» di VOLO A VELA a pagina 55) indica con estrema precisione, quello che abbiamo direttamente constatato. La strada (o come la chiama Egidio Galli l'autostrada per l'Austria) superata la Valsugana inizia poco oltre Cima d'Asta, sulla catena dei Lagorai.

Sull'altipiano alle 11 si raggiungevano regolarmente i 2500-2600 m QNH (in alcuni giorni abbiamo superato i 3000 m), dal monte Portule iniziava poi il lungo traversone verso Nord passando la Valsugana verso i Lagorai. Non era infrequente trovarvi un plafond più basso di 200-300 m,



ma giunti al traverso di Cavalese sulla val di Fiemme la massa d'aria mutava nello spazio di pochi chilometri e i 3800-4000 m QHN, con ascendenze medie di 3,5-4 m/sec, diventavano lo standard. Proseguire per la val di Fassa, superare il Sella o la magnifica Marmolada per buttarsi poi nella val Badia costeggiando le Tofane e la Croda Rossa era veramente facile ed entusiasmante. Dalle rocce rosate e dal verde dei prati occhieggiava lo smeraldo del lago di Braies e la val Pusteria, mitico sogno dei voli primaverili da Valbrembo, ci accoglieva con fumanti condizioni: la porta dell'Austria era aperta con quote difficilmente inferiori ai 3000 m. I piloni toccati Lienz, Villach, Brunico, Bressanone, Vipiteno, Merano erano a portata di mano. Crediamo che volare sia sempre bello, ma riteniamo difficile da dimenticare la bellezza dei voli sulle Dolomiti e i colori dorati delle montagne nei rientri serali. Durante la prima settimana, quando una perturbazione aveva guastato le condizioni per voli verso Nord, è stato tentato e raggiunto un pilone in pedemontana volando sino ad Osoppo, con quote tra i 1600 e i 2500 m QNH, un volo di quasi 300 Km (non male per il 9 di agosto!).

Le conclusioni che abbiamo tratto dall'esperienza di questo stage d'agosto è che Asiago, anche durante i mesi caldi, quando i nostri aeroporti sono avvolti dalla sottile foschia della val Padana sia un'ottima base di partenza per voli di tutto rispetto. Inoltre la conoscenza delle valli austriache, sarà un buon bagaglio di esperienza, quando in primavera saranno meta di piloni per voli CID di grande performance con partenza da Valbrembo. Riteniamo anche che in primavera (i locali ci assicurano partenze alle 9 e 4000 QNH verticale campo), questa storica base del volo a vela, forse troppo a lungo dimenticata, rappresenti un eccezionale punto di partenza per voli di grande distanza. È nostro proponimento ritornare nel '91 con un programma di voli che, tesaurizzando le esperienze fatte, ci consenta di allungare l'autostrada...

L'organizzazione efficientemente guidata dal «Comandante» Egidio Galli, come sempre coadiuvato dalla gentile Camilla, è stata impeccabile e ci siamo trovati tra un vero gruppo di amici; grigliate, bevute e cantate hanno vivacizzato il soggiorno.

L'ospitalità ben rappresentata da Franco Bissaro e Vittorio Pasin è stata squisitamente «veneta»; un grazie a tutti e un arrivederci nel '91... naturalmente ad Asiago.

STEFANO FERRARA / LUCIANO MAYER

Continuiamo a parlarne nel prossimo numero.

BOLZANO

Eccezionale impresa sportiva del pilota bolzanino Thomas Gostner

Dopo numerosi tentativi e continui progressi di volo degli ultimi anni, dopo avere vinto il Campionato Italiano di distanza nel 1988, il pilota di aliante di Bolzano ha conquistato il record di distanza sulle Alpi volando Km 901 dopo lo sgancio sulla verticale di S. Genesio.

L'impresa è sensazionale se si pensa che, decollato da Bolzano alle 9.55 e trainato fino ad una quota di 1750 metri sopra Bolzano, il pilota ha effettuato un volo di 9 ore e mezza senza ausilio di motore, ma soltanto nel puro sfruttamento delle correnti ascensionali.

Ma ecco la cronaca del volo:

Decollo dall'aeroporto di Bolzano alle ore 9.55 trainato in volo dal fratello Josef Gostner, la cui abilità di trainatore ha più volte contribuito al successo dei piloti bolzanini. Sganciatosi sopra il paese di S. Genesio, il Gostner Thomas ha iniziato la sua silenziosa avventura volando verso il passo del Tonale, salendo in quota ove le ascendenze lo permettevano e planando tra le termiche, con l'attenzione di un'aquila per non perdere nemmeno un metro di quota inutilmente.

Sì, qui sta l'abilità del pilota di aliante: salire dove le termiche più buone lo permettono e planare nel modo più veloce ed efficiente possibile. La giornata volovelistica corre con la durata del sole e dopo il tramonto le condizioni di veleggiamento cessano.

Il Gostner dopo avere passato il Tonale con 3000 metri di quota ha proseguito in Valtellina con quote di 3500 metri ed avanti fino alla Val d'Aosta, a ridosso del Monte Rosa, dove con il sorvolo del paese di Macugnaga, ha fatto rientro verso Bolzano, ma poi continuando ancora verso est fino al Millstattersee in Carnia, oltre Lienz e Moellbrucke. Sorvolato il paese di Radenthein in Austria, ha fatto ritorno a Bolzano percorrendo nell'ultimo tratto la Valle d'Isarco e raggiungendo S. Genesio, traguardo, alle ore 19.25 con una quota di 2400 metri.

Il percorso era di Km 901 ed il volo record è stato compiuto dal solo pilota Gostner Thomas su aliante monoposto tipo Ventus in data 29 maggio 1990.

Il giorno precedente aveva effettuato un volo di Km 855 sempre con partenza Bolzano (S. Genesio), virando a Domodossola, poi a Afritz in Austria e rientrando a Bolzano alle ore 20.20. Il decollo era stato alle ore 9.55. La forte resistenza fisica e psichica, la costanza ed il grande allenamento hanno portato il pilota ad un livello di preparazione che giustamente lo colloca al primo posto nella classifica nazionale italiana del Campionato di distanza.

Il Gruppo volo a vela di Bolzano quest'anno ha superato i 12.000 Km volati da parte dei soci piloti su aliante.

Tutte queste distanze in aliante sono state effettuate con monoposti in parte di modesta efficienza.

Piloti che hanno raggiunto ottimi risultati in distanza quest'anno sono: Gostner Thomas, Galetto Giorgio, Tschager Georg, Baumgartner Luis, Kastlunger Erich, Baumgartner Jakob, Mahlknecht Michael, Weber Giorgio, Ploner Manfred, Plattner Christian, Galetto Luciano, Profanter Franz, Comploj Peter, Dalla Torre Arturo, Cappadozzi Paolo, Manassi Luciano, Girardi Celestino, Tomasi Maurizio, Somvi Simon ed altri.

Il Gruppo volo a vela di Bolzano che conta 70 piloti dei quali circa 45 in buona attività, sta sviluppando le tecniche di volo in distanza in modo sensibile, attraverso l'uso dei monoposti del Club e di privati, mentre la meta rimane il poter disporre di un biposto di buona efficienza affinché il pilota esperto possa insegnare in prima persona al suo allievo come si vola in distanza. Gli alianti biposti in dotazione attualmente al Gruppo sono alianti tipici per l'addestramento di primo periodo. Da poco infatti è terminato il Corso di pilota d'aliante del 1989/90 con dieci allievi.

GIORGIO WEBER

ALZATE

Una nuova primavera

Per prima cosa vorrei porre a tutta la redazione di VOLO A VELA, da parte di tutti i nostri soci, i complimenti per aver raggiunto questo n. 200, e anche gli auguri per almeno i prossimi 5000 numeri futuri della rivista di tutti, se pur sempre troppo pochi, i volovelisti italiani. Quale occasione migliore per fare un resoconto della stagione volovelistica 89/90 dell'Aeroclub Volovelistico Milanese.

Nell'anno passato abbiamo effettuato 4500 ore di volo di cui 1000 da parte dei tre Twin Astir della Scuola e circa altre 900 con i tre Libelle standard del Club. Abbiamo inoltre brevettato 20 allievi ed altrettanti ne prevediamo per quest'anno, ricordiamo a chi non lo sapesse che questi risultati sono stati ottenuti con una attività di volo su soli due giorni della settimana essendo il nostro club basato sul lavoro dei soli soci e non essendoci dipendenti.

Nel settembre '89 abbiamo però perso uno dei tre Twin Astir per una collisione in volo ed a tuttora non ne siamo ancora tornati in possesso per le note disavventure della Glassfaser presso la quale il mezzo è in riparazione ma i restanti due lavorano costantemente a pieno ritmo. All'inizio dell'anno '90 abbiamo arricchito la flotta dei monoposti Libelle con un nuovo acquisto (I-JOUX), avremo poi tra non molto un nuovo Twin Astir.

Basandoci su questa flotta di mono e biposti abbiamo dato vita ad un esperimento di corso per il secondo periodo. Dobbiamo dire che l'incarico non era e non è tuttora dei più semplici, considerati i numerosi ma infruttuosi precedenti tentativi.

Sono stati selezionati una serie iniziale di circa 40 brevettati con una esperienza di volo tra le 25 e le 100 ore circa e attraverso delle lezioni teoriche e dei voli si è cercato di spiegare loro cos'è il volo a vela, partendo da

lezioni anche e soprattutto pratiche sulle fotografie nei giorni invernali e poi, con le prime giornate con condizioni sufficienti, con lezioni sul volo termico. Se le capacità della direzione sportiva si misurano con i risultati direi che ci dobbiamo ritenere soddisfatti avendo raggiunto nell'arco dei pochi mesi primaverili il completamento di 7 «C» d'argento e l'esecuzione di circa altre 15 singole prove per il conseguimento dell'insegna d'argento stessa. Il compito si complicherà ulteriormente ora che da questa nidiata di giovani pulcini dovremo estrapolare i piloti da «corsa» di domani preparandoli alle gare e portandoli al conseguimento dell'insegna d'oro e della qualifica di piloti nazionali, ma siamo ottimisti visto il seguito ed i risultati avuti fin qui. Ormai che la stagione è finita cominciamo a prepararci per la prossima e l'A.V.M. augura buoni e lunghissimi (Km) voli a tutti.

PIETRO BRUNI

LESCE-BLED

Jugoslavia più facile

Recentemente è stato abolito l'obbligo del passaporto per oltrepassare il confine jugoslavo: d'ora in poi anche per gli italiani basterà la carta d'identità.

Questa importante liberalizzazione incrementerà di fatto il già cospicuo afflusso di turisti estivo-balneari sulla meravigliosa costa ed isole jugoslave, ma può anche incentivare e facilitare la scoperta del volo a vela nella vicina Slovenia.

Aeroporti volovelistici quali Lesce-Bled, Celje, Maribor, Ptuj, Slovenj Gradec, Murska Sobota ed anche Plezzo (Bovec) e Aidussina, possono non essere più solo degli ostici toponimi slavi ma diventare anche per i volovelisti italiani delle familiari basi di volo a vela all'estero.

Del resto da sempre «orde» di volovelisti svizzeri, tedeschi ed austriaci già frequentano queste località con grande soddisfazione, per la buona meteorologia e per gli ottimi servizi, uniti a costi di certo favorevoli.

Tale facilitazione burocratico-formale e la relativa vicinanza di tali località (non più di un'ora dal confine) potranno senz'altro portare a conoscere anche a molti nostri piloti questa meravigliosa regione volovelistica.

Per esempio LESCE-BLED è facilmente raggiungibile dall'Italia attraverso i valichi I-YU di Tarvisio (Fusine) o da Villa Opicina (Ferneti) o da Gorizia (S. Andrea).

Provare per credere!

Per altre informazioni contattare:

ALPSKI LETALSKI CENTER LESCE-BLED

(Centro di volo a vela alpino)

Begunjska cesta 10

YU - 64248 LESCE

Tel. 00-38-64-75581

Telex YU - 37746

PAOLO DE MARCO



CAIOLO

Stages primaverili di volovelisti stranieri

L'attività di volo sull'aviosuperficie di Caiolo ha avuto un incremento del 20% rispetto allo stesso periodo del 1989. In primavera si sono effettuati 3 stage di volo a vela: a due hanno partecipato piloti svizzeri di Solothurn e di Bad-Ragaz ed al terzo volovelisti tedeschi di Sindelfinghen. Per la cronaca la città tedesca di Sindelfinghen è gemellata con la città di Sondrio.

Durante questi stages si sono avute delle ottime condizioni meteo, che hanno consentito di effettuare ben 2 voli superiori ai 650 Km e tre superiori ai 500 Km.

Nei fine settimana da aprile a giugno, abbiamo avuto l'onore di avere ospite Leonardo Brigliadori che con il suo ASH 25 ha effettuato diversi voli superiori a 500 Km, decollando alle 9,30 (ora legale) con sgancio a 1400 QFE. Purtroppo, per impegni di lavoro, non ha potuto sfruttare

le due giornate «bomba» che ci sono state in quel periodo, che gli avrebbero sicuramente consentito di battere i 1000 Km. Spero che Leo faccia lui stesso una relazione su questi voli mettendo in risalto i triangoli possibili e le tecniche di condotta del volo con decollo da Caiolo.

L'attività dei nostri velivoli: 1 aliante Twin Astir, 1 motoaliante Domona H 36 e 1 Morane Saulnier da 235 HP è stata discreta, soprattutto nei fine settimana, ma per conseguire un incremento sostanziale della attività di volo sportiva è indispensabile poter disporre di una scuola di volo in loco, che ci consenta di ampliare la base. Facciamo appello quindi agli Aeroclub che possono darci una mano ad aiutarci nel raggiungere questo importante obiettivo.

L'aviosuperficie, che presto dovrebbe diventare aeroporto, è operativa tutti i giorni dell'anno (attenzione alla neve), è però obbligatorio il preavviso telefonando al 0342/355203.

Il traino è normalmente disponibile nei fine settimana o nei periodi di stages.

Buon volo.

ANTONIO MAZZUCCHI

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).

LA NUOVA REALTÀ VOLOVELISTICA (per l'Italia)

di PAOLO DE MARCO

Finalmente, a partire da settembre, gli alianti polacchi PZL faranno bella mostra di sé negli aeroporti italiani.

la gamma PZL viene a collocarsi in fasce di mercato che, ormai da anni, erano rimaste vuote per mancanza d'interesse economico da parte dei costruttori europei.

Lo Junior, ad esempio, è la tipica macchina monoposto di primo periodo: carrello fisso, struttura incredibilmente robusta, profili alari che perdonano all'allievo anche errori di notevole gravità, e un'efficienza più che decorosa di 35 che permette anche voli di performance.

Il tutto ad un prezzo che rappresenta sicuramente un ottimo rapporto qualità/costi, e che lo rende certamente appetibile all'utilizzo da parte dei Clubs essendo l'unico oltrechè l'ideale aliante per la formazione di primo periodo dell'allievo.

Lo Jantar Standard 3 è l'ultima evoluzione dell'affermatissimo e collaudatissimo aliante standard che da quasi un ventennio, attraverso modifiche anche sostanziali, domina i campionati volovelistici dell'Europa dell'Est e non solo. Anche qui la filosofia costruttiva dello PZL è di una stupenda robustezza senza peraltro intaccare le prestazioni. La macchina, che può caricare fino a 170 l d'acqua, ha come ulteriore caratteristica un prezzo molto interessante oltrechè un disegno veramente piacevole ed originale. E veniamo al gioiello di casa PZL: l'SZD 55, affermatosi con un brillante 7° posto in una gara, come il recente Campionato d'Europa, che vedeva in lizza macchine dal concetto progettuale e costruttivo all'avanguardia, e dove il debuttante (con costruzione completamente in vetroresina) ha conseguito un risultato veramente lusinghiero.

Con l'affermato biposto acrobatico Puchacz si completa la gamma di alianti prodotti dalla PZL che, vantando un'esperienza lunghissima e vaste affermazioni sul mercato mondiale, siamo sicuri ora rappresenti la piacevole novità per il mercato italiano, ed in seguito si affermi con una teoria costruttiva imperniata sulla qualità dei componenti e su due punti quanto mai d'attualità come la sicurezza attiva e passiva del pilota.

Un caloroso arrivederci a Valbrembo dove presenteremo Junior e Jantar.

AERMARKET

EVASION S.A.

Sargento Cabral 337
6300 Santa Rosa
La Pampa (Argentina)

Un altro centro volovelistico argentino propone un'interessante esperienza.

Al centro della Pampa, in una zona semidesertica, un villaggio di 100 abitanti, Chacharramendi, a 150 Km da Santa Rosa e 800 da Buenos Aires, dispone di una pista asfaltata di 1000 metri di lunghezza per 28 di larghezza. Questa regione, nella quale le precipitazioni sono inferiori a 270 mm l'anno, e dal clima piacevole (le temperature diurne di 35°C, scendono gradevolmente la sera), offre la possibilità di praticare il volo a vela per 8 mesi all'anno. La durata delle termiche varia da 6 a 9 ore al giorno tra novembre ed aprile, i mesi migliori per volare.

Allora: venite a volare sopra le interminabili praterie argentine, sopra 70.000 kmq senza controllo del traffico e senza traffico aereo.

Se siete principianti, un istruttore vi accompagnerà.

Le termiche sono generalmente di 4 o 5 metri al secondo, il plafond raggiunge facilmente 3500 m.

Percorsi di 500 e 700 Km, e, perchè no, di 1000 su triangolo, sono possibili.

Il Centro dispone di Cirrus 75 e Jantar standard, Jantar libera e dei biposto Marianne.

Potete ottenere informazioni anche presso:

Evasion S.A. Les Scies

CH-2042 VALANGIN (Svizzera)



UNA SETTIMANA POSITIVA

di G. GIUSTI

Qualche impressione e commento sugli Stage a Rieti per i piloti dei Club periferici.

La strada intrapresa è sicuramente quella giusta, ricalca quanto già fatto in altre nazioni ed è il vero scopo dell'Aero Club Centrale, stage e gare.

Parliamo degli stage. Passare dalle vacanze volovelistiche più o meno interessanti degli scorsi anni ad una settimana organizzata e regolata da orari, briefing, lezioni teoriche, voli finalizzati per ogni giorno e per ogni condizione è il vero cambiamento di qualità e le condizioni per poter proseguire su questa strada sono:

— *Disponibilità a tempo pieno di un istruttore responsabile della organizzazione e un istruttore responsabile dei voli.*

La combinazione Maestri/Wielgus è certamente felice. Le lezioni teoriche di Wielgus, per gli argomenti trattati e per la precisione della esposizione, sono una parte importantissima del programma. La disciplina imposta in modo burbero-benevolo da Maestri non è meno importante.

A questi vanno affiancati un paio di «accompagnatori» per turno, meglio se dello stesso Club dei partecipanti e che conoscano già la loro preparazione.

— *I mezzi. Sono necessari alianti monoposto di vario livello ed in numero sufficiente per poter fare la rotazione di tipo fra tutti gli stagisti. Qui direi che oggi siamo perfettamente a posto.*

Alianti biposto. Dopo i Twin-Astir, che hanno la loro funzione base, occorrono, ed oggi mancano, dei biposti più avanzati che non devono essere però delle orchidee, che siano meglio del Twin ma utilizzabili da tutti. Janus e Calif sono poco impiegabili allo scopo.

— *I Club periferici. Una importantissima parte la devono fare nel selezionare prima i piloti da mandare allo stage. Devono essere sufficientemente allenati e motivati per fare una settimana intensa di volo. Volare ogni giorno due, tre ore o più è un impegno anche fisico. Potrà essere anche una vacanza ma prima di tutto deve essere un impegno per raggiungere un traguardo. Non è molto importante il tipo di traguardo ed adeguato alla preparazione di ciascuno, ma per ciascuno è importante un miglioramento, ogni passo avanti darà i suoi frutti nel tempo.*

Bisogna comunque far capire che la organizzazione di queste settimane ha un alto costo di sforzi negli uomini che li dirigono e nell'Aero Club Centrale che li sostiene economicamente; i mezzi messi a disposizione

raggiungono dei costi facilmente immaginabili. Tutto ciò va tenuto ben presente e sfruttato al massimo, le pure vacanze volovelistiche vanno fatte in altro modo.

— *Livelli. L'idea da raggruppare i piloti a seconda del livello di preparazione non mi sembra facilmente realizzabile e non mi trova completamente d'accordo sulla sua utilità. In ogni gruppo ci possono essere dei piloti sufficientemente preparati con ambizioni sportive o di insegne da 300 Km ed oltre; ma a questi bisogna destinare un «accompagnatore» per ogni volo.*

Se sono uno o due di può ancora fare ma ipotizzando di avere uno stage esclusivamente di piloti così non vedo come si potrebbe seguire bene; finirebbero col fare dei tentativi isolati esattamente come in qualsiasi altra occasione.

Al massimo a questo tipo di stage potrebbe essere destinata una settimana in piena stagione volovelistica (metà luglio), selezionando bene prima i partecipanti e potendo contare esclusivamente su «accompagnatori» di alto livello.

— *Alloggiamenti. Non è la parte più importante ma è un gran bene che i piloti restino insieme durante tutta la settimana senza dispersioni anche nelle ore dopo volo, si crea un simpatico affiatamento ed un ringiovanimento della mente che sicuramente fa bene a tutti. Gli alloggi attuali sono ordinati, accoglienti ma bisognerà aumentarli.*

Queste sono le mie impressioni dopo una settimana che giudico estremamente positiva e sarà interessante conoscere l'opinione di chi ne ha usufruito per fare un confronto.

Bisognerà migliorare, non so se sarà possibile ma è d'obbligo tentare, ricordando che abbiamo bisogno di molta base, dopo i Club ci vogliono gli stage, organizzati, finalizzati e molti. Anche chi ha la stoffa del campione nasce così, poi camminerà da solo.

DOVE SI TROVANO LE ONDE?

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

NON È MAI TROPPO TARDI

Durante la mia permanenza a Rieti, ho visto un buon terzo dell'Italia volovelistica. Al di là della mia personale esperienza e dei risultati ottenuti, argomenti validi per tediarmi in un mio prossimo sproloquio, voglio qui intrattenervi con un episodio che reputo uno dei più soddisfacenti della mia vita da volovelista. Era il 13 maggio di quest'anno quando, insieme ad altri otto stagisti di Novi Ligure, conobbi uno dei più stupefacenti personaggi del volo a vela nazionale: Luciano Modena, milanese, ora abitante ad Arquata Scrivia, pilota trainatore e di aliante in quel di Novi Ligure, con un particolare che non finisce di stupire: l'età. Il simpatico Luciano ha raggiunto felicemente il *settantottesimo* anno con l'entusiasmo e l'allegria di un ragazzino. Quel giorno, dopo che con l'amico Wielgus lo provammo in volo, ci rendemmo subito conto che Modena, non solo aveva un pilotaggio sicuro e pulito ma, con quel suo grande entusiasmo, meritava che lo seguissimo per coronare il suo sogno d'amore volovelistico: il conseguimento della Insegna FAI d'argento. Da quel giorno Luciano ci diede dentro e due giorni prima della fine dello stage, riuscì a fare le faticose cinque ore. Wielgus ed io a questo punto pensammo che, caricato come non mai, il nostro «giovannissimo» personaggio sarebbe diventato presto il più anziano volovelista a conseguire il «C» d'argento. Purtroppo le due giornate seguenti non furono le più facili per uno che doveva sganciare a 400 m sopra Rieti (Foligno, la meta, è 200 m più bassa di Rieti) ed il povero Luciano, pur mettendocela tutta, non riuscì nella sua impresa. Mi ricordo ancora la sua faccia amareggiata alla partenza della fine stage. Allora gli strappai la promessa che, compatibilmente con le sue possibilità, sarebbe ritornato per uno o due giorni, per tentare di compiere la distanza per completare l'Insegna.

Con nuova carica e mai sopito entusiasmo, si ripresentò alla fine di maggio e con commovente caparbia, tentò, purtroppo invano, di portare a termine quello che aveva lasciato a metà. Non so se fu Luciano oppure Wielgus o il sottoscritto ad essere i più abbacchiati. Certamente, pensammo, l'idea di avere il più anziano dei «C» d'Argento è ormai svanita. Ma non facevamo i conti con l'oste: Luciano Modena, vecchietto diabolico.

Era ormai la fine di agosto, quando ricevo una telefonata dal Luciano che mi chiede se nello stage successivo vi è un posticino per lui. Come dire di no ad un personaggio del genere. Ed eccolo qui,

sorridente ed allegro come sempre a ritentare la prova. Arriva verso sera, mangiamo insieme da Remo (ristorante dell'aeroporto per i non addetti) e l'informo che le notizie meteo non sono rosee per la giornata successiva. Il buon Luciano sorride filosoficamente e mi risponde che se non sarà domani, sarà per dopodomani. Invece, come sempre avviene, il previsore prende la solita madornale cantonata e il giorno dopo è da trecento Km. Io parto con un biposto con un pilota che deve conoscere il percorso, sgancio a 350 metri per vedere se c'è l'aggancio per Luciano e questi segue a ruota e dopo un faticosissimo aggancio si ritrova con me ed un altro pilota che deve fare il suo stesso percorso a 1600 metri sopra Cantalice.

Qui incomincia la fase difficile perchè con la poca visibilità che c'è sotto cumulo, Luciano mi perde per tre o quattro volte. Affannosa ricerca mia e del mio compagno di viaggio per ritrovare i due aspiranti «C» d'Argento che vanno uno da una parte e l'altro dall'altra. Sono però abituato a questo lavoro di can da pastore e finalmente siamo in formazione diretti ai Fionchi. Purtroppo ai Fionchi arriviamo con 1100 metri ed io devo prendere rapidamente una decisione: o prendiamo di gran volata la strada per il ritorno, oppure riusciamo a salire nel piccolo cumulo che staziona sopra la cima. E qui salta fuori la grinta del giovincello che, lasciandomi completamente sbalordito, gira inclinando a più non posso, salendo con me fino a 1600 metri, mentre l'altro pilota torna precipitosamente verso Rieti. Raggiungiamo le Forche di Cerro dove un bel cumulo porta a 1700 metri; indirizzo il Luciano verso Foligno e ritorno di volata a rioccuparmi dell'altro che termica basso sulla valle di Leonessa, avendo «canato» miseramente la strada del ritorno.

Ed è solamente dopo aver rifatto quota con lui, ed in prossimità della cava di Spoleto che risento la voce di Luciano che, sprizzante felicità, mi annuncia che sta atterrando a Foligno.

Missione compiuta! Al ritorno, dopo le formalità di rito (leggi bevuta), fotografia con l'aliante, il protagonista ed il sottoscritto, non ci resta che due considerazioni: la prima è che, se tutto va bene, abbiamo davanti ancora qualche anno prima di smettere di volare (magari!!!) e la seconda che... non è mai troppo tardi!

CHARLYE MASTERS

* * *

Caro Giancarlo,

grazie per l'articolo che inserisco subito in questo numero perchè evidenzia un fattore in via di estinzione: l'entusiasmo! Grazie, ciao.

RENZO

Riceviamo dall'Argentina un foglio informativo relativo ad un nuovo aliante di Classe Club ivi prodotto

BULACIO HB-1
della **AEROBUL s.r.l.**
Blas Parera 8806
3000 SANTA FE (Argentina)

DATI TECNICI:

Ala:
Apertura 15 m
Superficie alare 11,550 mq
Allungamento: 19,48

Fusoliera:
Lunghezza: 6,87 m
Larghezza: 0,64 m
Altezza: 0,84 m

Pesi:
A vuoto: 230 Kg
Massimo in cabina: 110 Kg
Massimo di zavorra: 60 Kg
Massimo al decollo: 404 Kg
Minimo al decollo: 320 Kg
Carico alare: da 25 a 35 Kg/mq
Velocità massima (VNE): 237 Km/h
Velocità di manovra (VA): 150 Km/h
Massima velocità al traino aereo: 150 Km/h
Massima velocità al traino con auto o verricello: 120 Km/h
Velocità di stallo con un peso di 404 Kg: 65 Km/h
Velocità di stallo con un peso di 320 Kg: 60 Km/h

Discesa minima:
0,61 m/s a 65 Km/h
0,54 m/s a 60 Km/h

Efficienza massima:
36,6 a 95,5 Km/h a 404 Kg
36,4 a 85 Km/h a 320 Kg

DESCRIZIONE GENERALE

Monoposto con 1,5 metri di apertura alare, di classe club per l'addestramento sia di allievi che di neopiloti.

Specificamente progettato per assicurare la massima sicurezza nelle condizioni aerodinamiche, strutturali e operative specificate, e la massima vita operativa con ridotte necessità manutentive.

Fusoliera

A fuso, con larga sezione maestra (0,64x0,84). Assicura buona visibilità grazie all'inclinazione ed alla cabina con cruscotto di tipo

compatto.

Per garantire una maggior sicurezza al pilota, la cabina consiste di un doppio strato di materiale con schiuma di uretano nella parte inferiore in modo da assorbire le sollecitazioni dovute ad un eventuale atterraggio duro con carrello non estratto.

La parte anteriore è dotata di un dispositivo per la separazione dei cavi ed il tettuccio viene eiettato assieme alla copertura del cruscotto. Il cruscotto invece si sposta solamente alla massima posizione verticale per facilitare l'evacuazione dell'abitacolo.

Questo aliante è dotato di un sistema elettronico audio e visivo di segnalazione carrello abbassato, del raggiungimento della velocità di stallo e della VNE.

Un altro elemento che contribuisce alla sicurezza è il compartimento bagagliaio, diviso in due parti: una destinata ai carichi pesanti e dotata di un portello di chiusura progettato per resistere a 12 G orizzontali, e l'altra per il barografo, con sospensione elastica, e per gli oggetti che devono essere accessibili in volo.

I collegamenti di tutti i comandi, primari e secondari, sono automatici, tanto nell'ala come nell'impennaggio. Per quanto riguarda quest'ultimo, l'impennaggio orizzontale sinistro è indipendente dal destro, e così la parte superiore della deriva, per eventuali collisioni in volo.

Per assicurare un miglior comfort al pilota, lo schienale e la pedaliera sono regolabili in volo.

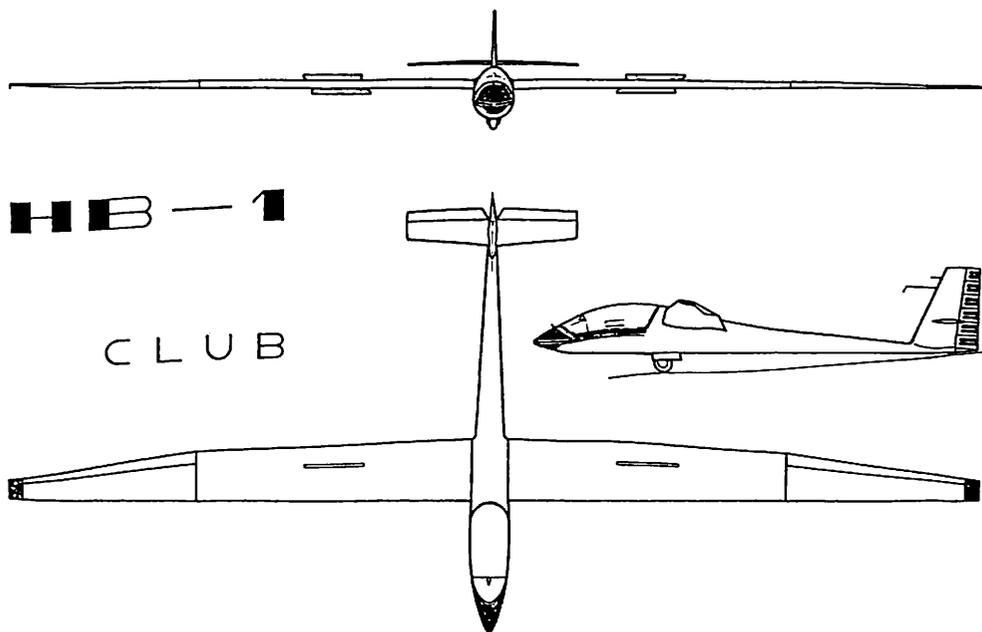
Il carrello è retrattile con sospensioni ad anello in gomma e le ruote sono del tipo da 5,00x5 a 4 tele.

Sono previsti due ganci di traino, uno anteriore per il traino aereo ed uno ventrale per il traino con auto o lancio col verricello; quest'ultimo può funzionare, quindi, sia manualmente che automaticamente.

Ali

Sono trapezoidali in pianta, con profili Wortmann con transizione lineare: FX61-163 nella parte centrale e FX60-126 all'estremità. Le coperture dei longheroni in fibra di carbonio le consentono di mantenere il peso a 55 Kg e di avere una lunga vita operativa senza problemi di gel-coat.

I diruttori, di tipo Schempp-Hirth,



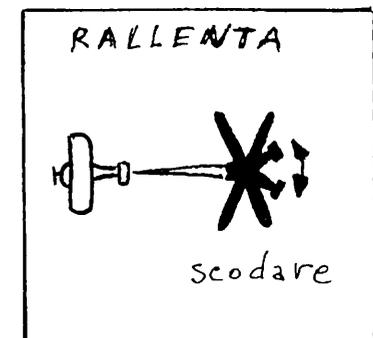
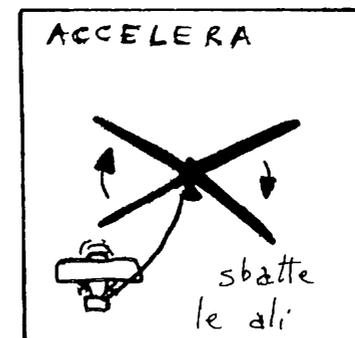
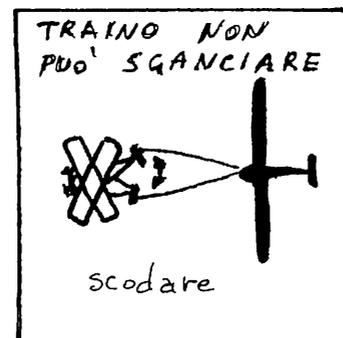
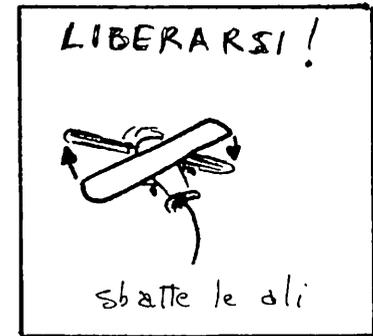
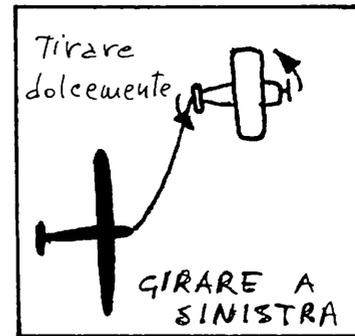
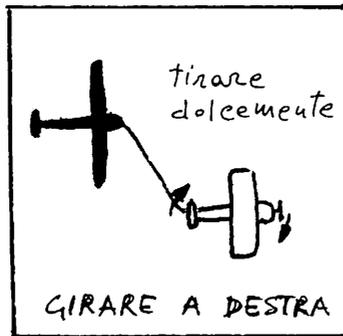
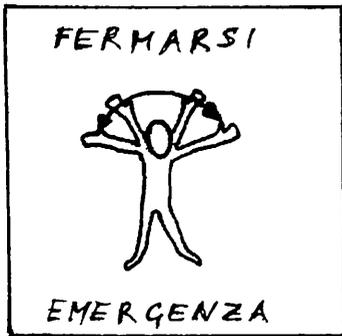
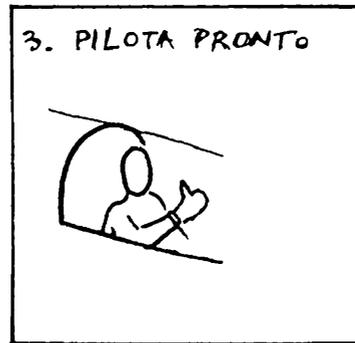
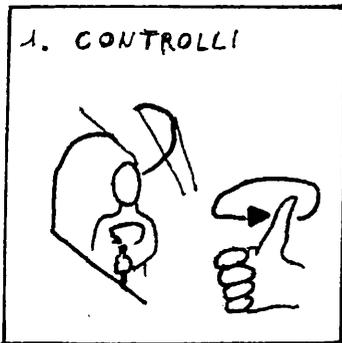
che si aprono sia sul dorso che sul ventre dell'ala permettono di limitare la picchiata a 45°. evitando il superamento della VNE. Inoltre a 1,3 la VS, non si supera un rapporto L/D di 7:1.

Le estremità alloggiavano un'aletta inferiore sostituibile di acciaio che funge da pattino e assicura una luce dal suolo sufficiente ad evitare che

l'allettone totalmente deflesso possa danneggiarsi toccando il terreno. La zavorra di 60 Kg di acqua è contenuta in due serbatoi integrali assai corti. In ciascuna semiala opera una valvola di carico e scarico; il funzionamento può essere sia con interconnessione automatica che con separazione dei due serbatoi.

Il pattino di coda dispone di una ruota di caucciù massiccia avente un diametro di 85 mm. L'antenna della radio è situata in deriva e sostituibile. L'installazione strumenti pneumatici è completa, con sonda ad energia totale.

STANDARD AMERICAN SOARING SIGNALS



Programmi impegnativi

Dalla relazione del Presidente all'ultima Assemblea del Centro Studi del Volo a Vela Alpino, stralciamo parte dei programmi che il Centro Studi intende realizzare:

Il costante impegno degli associati ha consentito di realizzare in modo consistente buona parte degli impegni previsti dallo Statuto.

La migliorata situazione economica ha permesso la riduzione dell'esposizione debitoria e consente ora di stendere programmi di lavoro più impegnativi, nonché una più efficace opera d'informazione e di diffusione. In sintesi, i programmi del nostro Centro Studi per i primi anni novanta riguarderanno i seguenti settori:

meteorologia e aerodinamica

— insistere nelle riunioni didattiche periodiche, aperte a tutti i volovelisti; incrementare lo scambio delle informazioni dirette tra i diversi campi di volo utilizzando le nuove tecnologie di trasmissione dati con lo scopo di consentire piani di volo più impegnativi; curare la pubblicazione e la distribuzione di testi e quaderni in argomento;

sondaggi termodinamici

— dare l'avvio ad un metodico lavoro di ricerca di possibili punti d'involo per agganci, nelle prime ore del mattino, lungo l'arco alpino; si rende necessario l'acquisto di un aliante biposto, di medie caratteristiche aerodinamiche, idoneo anche al lancio con il verricello e, conseguentemente, l'impegno di diverse persone, sempre volontari, per realizzare questa attività;

ricerche volovelistiche al Sud

— la totale assenza di attività volovelistica nelle regioni del Sud — a fronte di alcuni voli esplorativi con esiti

interessanti — inducono alla promozione di una più metodica attività di ricerca lungo l'asse appenninico meridionale, anche nell'intento di sollecitare l'interesse locale e facilitare la nascita in loco di nuove iniziative volovelistiche;

attività d'informazione e di diffusione

— perseverare nella diffusione della rivista VOLO A VELA ampliandone i contenuti incrementando il già consistente interesse; continuare nella pubblicazione dei «quaderni» riservati a specifici argomenti di interesse generale; considerato il notevole lavoro svolto dagli amici del «club novanta» nel riordinare l'archivio, la biblioteca ed il materiale fotografico, si è dato avvio all'inserimento dei sommari, delle riviste italiane e straniere, in un computer per facilitare poi la ricerca per singoli argomenti; per una più ampia e tempestiva informazione è allo studio la realizzazione di una «banca d'informazioni» che potrà fornire — attraverso le moderne e diffuse tecnologie — dati tecnici, risultati sportivi, cronache ed informazioni su tutto quanto riguarda il volo a vela italiano e mondiale;

costruzione amatoriale

— continua la collaborazione con il Gruppo Aviazione del CRAL Aermacchi per la realizzazione del motoaliante economico; il lavoro procede lentamente ma nel modo più accurato, anche per trarne tutte le esperienze che consentiranno di giungere al progetto della versione biposto.

Durante il soggiorno a Rieti abbiamo fatto una rapida puntata in quel di Foligno, dove - per la cortesia del proprietario - abbiamo provato, con soddisfazione, il biposto polacco PUCHACZ. Abbiamo con piacere rivisto Dario Laureti ed un nutrito gruppo di piloti e allievi, dai quali attendiamo notizie sull'attività di volo... (e sul verricello???)



MICHEL A. BOUET

«Une saveur d'ideal»

Il libro di Michel Bouet «Sur les ailes du temps» è una gradevole lettura da riservare come finale di quelle giornate particolarmente dure per l'ultima mezz'ora di veglia prima del sonno ristoratore. Serve egregiamente a portare la mente al di fuori dei problemi contingenti ed al giusto livello di rilassamento, incanala il subconscio verso sogni di cieli ricchi di cumuli, di alianti e il corpo dolcemente centrifugato in morbide spirali o trasportato in ben ondulate planate.

L'autore che, nella vita è professore di filosofia e sociologia, ha alle sue spalle 40 anni di attività volovelistica ricca di esperienze.

Racconta il suo approccio al volo a vela nell'immediato dopoguerra e la sua sofferta carriera di pilota, i suoi successi e gli insuccessi fino alla conquista dei diamanti. Ma la sua grande vera conquista è il volo a vela in montagna, una scoperta stupenda che realizza condotto per mano da un grande Maestro di questa specialità J. Landi, Direttore, allora, del Centro di St. Auban, teorizzatore del volo in montagna, grande esperto e profondo analista dei numerosi e, a volte, complessi fenomeni aerologici utili al volo a vela e tipici delle Alpi Marittime della Provenza; nonché iniziatore e sperimentatore di procedure e metodologie di insegnamento del volo a vela in montagna. Sono numerose le notazioni di carattere filosofico e le analisi introspettive che Bouet distribuisce nei vari capitoli del suo libro. Con l'Autore condivido il grande amore per il volo a vela che si può fare sotto il cielo dell'alta Provenza e lungo le sue Alpi, come pure la sofferenza per l'insufficienza delle parole o l'incapacità di servirsene per testimoniare sufficientemente gli incantesimi, le emozioni e gli stati d'animo che da questo rapporto fra volo a vela e natura frequentemente esplodono nel cuore del volovelista.

Il mio interesse per questo libro è nato dopo la lettura di un breve articolo apparso su VOL À VOILE, «Une saveur d'ideal» nel quale schematizza in modo esemplare e lucidamente le motivazioni fondamentali che creano questo profondo legame di noi piloti a questa meravigliosa e complessa disciplina sportiva. Dice che noi piloti abbiamo un triplo indissolubile legame all'Aria, allo Spazio e all'Aliante.

Per prima l'Aria: «enorme riserva di forze atmosferiche» e sembra incredibile che noi si sia — assieme ai nostri emuli del volo libero e del parapendio — i soli ad utilizzarla. Non è forse nell'incorporarsi in questo elemento fluido che si ritrova l'esperienza fondamentale

del volo a vela? Incorporazione che ci permette — senza motore — d'andare veloci, alti e lontano in proporzioni che la maggior parte della gente nemmeno suppone e che sorpassa ogni altro mezzo non motorizzato di trasporto.

Evocando questi poteri ci si avvicina alla seconda parola-maestro del volo a vela: lo spazio. Per virtù delle planate ad elevata finezza e nelle nostre evoluzioni instancabilmente rimodellate, lo spazio ci riempie di una specie di musicalità silenziosa che nessun'altra forma di aviazione sembra possa conoscere. E allora ecco l'Aliante lo strumento che noi usiamo, questa macchina meravigliosa immagine di pura bellezza. Vi è un piacere specifico nel servirsene o meglio nel servirla. Essa è così perfettamente — e talmente meglio di noi — fatta per volare!

Se questa è la «tripla materia» della passione volovelistica — Bouet — ora sottolinea i due «caratteri» dominanti per la quale questa passione si esprime. Il primo carattere è quello di puntare sempre — certamente a dei livelli diversi e secondo modalità differenti — ad una «performance».

Non ha molta importanza la distinzione fra quelli che mirano ad alti risultati oppure se fatta per il solo proprio piacere. Perché, per l'autore, la performance — in senso relativo s'intende — diventa rapidamente l'aspirazione di tutti i veri volovelisti. La competizione non è che un mezzo (per arrivare alla performance) e privilegia solo certi.

Nella ricerca multiforme della performance e nel migliorarsi si basa il secondo carattere importante dell'attività volovelistica: «l'Avventura». Le nostre partenze sono delle «vere» partenze, caricate dall'incertezza di un ambiente perpetuamente in evoluzione e che noi affrontiamo, nel quale ci battiamo, anticipiamo, calcoliamo, decidiamo. Un ambiente che comporta dei rischi che il buon pilota tiene sotto stretta sorveglianza. Il volo a vela non è e non deve essere uno sport rischioso bensì uno sport che richiede un elevato «grado di vigilanza». Questa la sua dignità; per questo, per i giovani, è un incomparabile mezzo di formazione umana e per i meno giovani un apparente mezzo per conservarsi.

Bouet dice naturalmente molte altre cose e le sa dire e scrivere bene, chi ne vuole sapere di più lo legga, le cose che già si conoscono sono scritte in modo tale che si apprezzano lo stesso.

A.P.



La gradita quanto inaspettata collaborazione di Max Bachmann è incappata in uno dei diversi disguidi che accompagnano la nostra attività di dilettanti e giunge pertanto alla pubblicazione con notevole ritardo, del che ci scusiamo con il bravo Max.

L'esposizione è così ampia e dettagliata che ci è parso doveroso darle tutto lo spazio necessario.

Nel caso poi ci pervenisse l'articolo promessoci da Stefano Ghiorzo e Leonardo Briigliadori tanto meglio, la panoramica sarà più ampia e ci starà anche — peccando, come sempre di ottimismo — quanto ci scriverà Mario Balzer in merito ai molti primati che ha stabilito quest'anno a Minden.

Chiudiamo ricordando ai nostri lettori che Max Bachmann è l'autore della bellissima foto scattata in Namibia e che ha fatto da copertina al nostro n. 194 dello scorso anno.

L.S.

We thank Max Bachmann for his article, which is very exhaustive and was most appreciated. We apologize for the delay with which it is published, which is due to some lack of coordination in our activity. Max Bachmann is also the author of the cover picture of number 194 of VOLO A VELA.

Wir danken Max Bachmann für seinen sehr ausreichende und geschätzte Artikel.

Wir bitten um Entschuldigung, da wir ihn so spät veröffentlichen.

Leider, habe wir einige «Organizationsprobleme» gehabt.

Max Bachmann ist auch der Phorograph der Aufnahme auf der Titelblatt von VOLO A VELA Nummer 194.

L'Eldorado del volo a vela nell'ovest dorato degli Stati Uniti, sede dei Mondiali del 1991

MAX BACHMAN

Introduzione

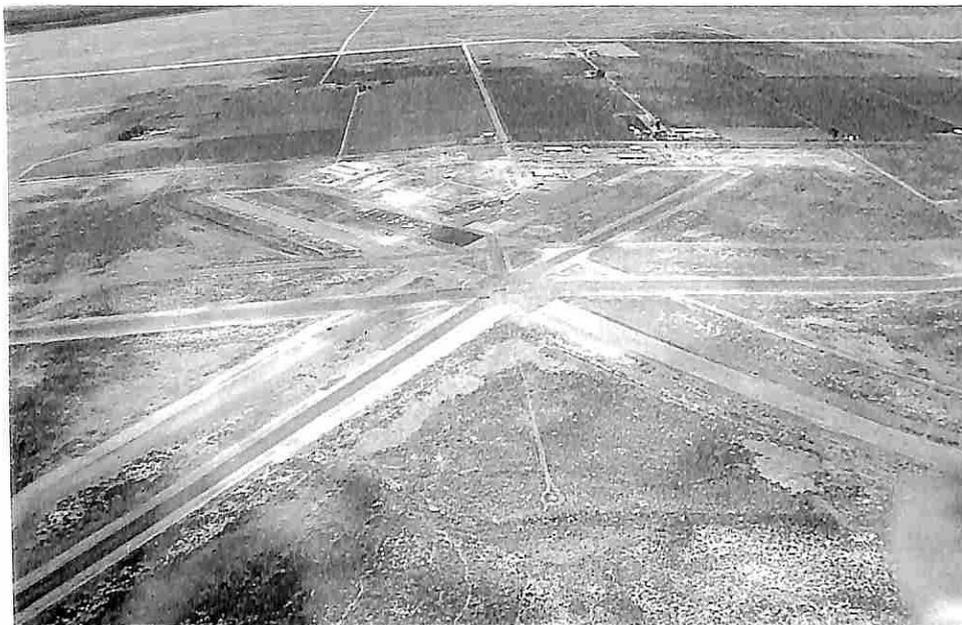
Nel 1991 si troveranno a Minden i migliori volovelisti del mondo per incoronare il campione. Nel 1990 si terrà sullo stesso aeroporto l'Arme glide, una gara premondiale durante la quale i più bravi voleranno in uno scenario di sogno. L'aeroporto di Douglas Country si trova ai margini dello scarsamente popolato stato del Nevada, al confine con la California. Questo angolo del Nevada è legato a molti nomi famosi, ad esempio quello del "Reno Ace Race", i diversi casinò, il lago Tahoe, Ponderosa Ranch, Barron Hilton Ranch, Las Vegas, la Valle della Morte, Squaw Valley, Owens Valley, e così via. Ciò

significa che non soltanto i volovelisti possono vivere splendide avventure, ma anche i visitatori "normali" ed i "tifosi" potranno godere di un'esperienza veramente piacevole.

1. L'aeroporto di Douglas County

Questo è il nome dell'aeroporto sul quale si terranno i prossimi campionati del mondo. È situato a 1450 m sul livello del mare nella Carson Valley, 4 km a Nord di Minden, sull'autostrada 395. Era stato costruito durante l'ultima guerra per ospitare un centro di addestramento per piloti di bombardieri. Le piste misurano 2200x30 m e 1700x30 m. L'orientamento è rispettivamente 12/30 e 16/34. Il vento, fresco sino a mezzogiorno, soffia in prevalenza da ovest. La Carson Valley ha una larghezza di circa 20-30 Km (est-ovest) ed una lunghezza di circa 35 km (orientamento nord-sud). Ad ovest, le valli, che sono coltivate, sono orlate dalle maestose ed innevate High Sierras, che raggiungono i 3300-3800 metri di altezza, mentre ad est si ergono da un fondovalle stepposo e desertico le Pine Nut Mountains, che raggiungono i 2300-2800 metri.

Sull'aeroporto coesistono due enti che provvedono al noleggio ed alla scuola di volo per alianti, denominati



*L'aeroporto di Douglas County.
Douglas County Flugplatz.
Douglas County Airport.*

HIGH COUNTRY SOARING and SOAR MINDEN.

Presso di essi è possibile noleggiare a prezzi ragionevoli vari tipi di aliante, sino al Nimbus 3. Sull'aeroporto vi sono anche un noleggio di velivoli a motore ed un servizio di aerotaxi, nonché un servizio di manutenzione. I voli a motore non sono frequenti. Una peculiarità del luogo è rappresentata da una squadriglia di mezzi anti-incendio, destinati a spegnere gli incendi che ogni anno si verificano nei boschi adiacenti.

Indirizzi utili:

SOAR MINDEN

P.O. Box 1764, Minden, Nevada 89423 - USA

Tel. (702) 782-7627 oppure, dagli USA (800) 345-7627

HIGH COUNTRY SOARING

P.O. Box 70, Minden, Nevada 89423 - USA

Tel. (702) 782-4944

2. Caratteristiche volovelistiche

In giornate buone si possono registrare dei valori di ascendenza tra i 3 ed i 7 m/s. La base delle nuvole è spesso a 4000/6000 m. In generale la visibilità è buona e l'umidità dell'aria ridotta. È spesso possibile raggiungere in zona anche quote di 10.000 m sul livello del mare (si veda la fotografia). Le termiche partono generalmente verso mezzogiorno, e raramente, una o due ore prima. Esse durano di solito sino al tramonto. L'impianto ossigeno non è soltanto necessario per il volo in onda, ma è raccomandato anche per i voli prolungati in termica.

Il Ranch Barron Hilton si trova a circa 80 km a sud-est di Minden, e le eccezionali prove compiute partendo da lì sono certamente ancora ricordate. Le previsioni del tempo all'ovest hanno una peculiarità: vengono indicati un valore K, l'indice di veleggiamento ed un indice di stabilità "showalter". Pare che tali dati si siano dimostrati di grande utilità nel passato.

3. Clima, condizioni meteo

La zona considerata copre più o meno gli stati del Nevada, Utah, la California orientale, il Wyoming occidentale nonché la parte meridionale dell'Idaho e dell'Oregon.

Si tratta di zone steppose e desertiche con alte catene montuose.

La latitudine di Minden è 39°, come Lisbona, ma il clima è desertico/continentale, invece che prevalentemente marittimo come da noi. Dalla primavera all'inizio dell'estate prevalgono condizioni da ovest. Il passaggio dei fronti causa precipitazioni e temporali locali di estensione limitata, durante i quali spesso la pioggia non arriva neppure a terra. I ripetuti incendi boschivi sono una conseguenza delle scarse precipitazioni. È possibile veleggiare durante tutto l'anno, ma le condizioni migliori si hanno da Aprile all'inizio di Settembre. Nella tarda estate, l'aria subtropicale proveniente dal Golfo del Messico può influenzare la zona meridionale dell'area considerata. Tale aria instabile si stabilizza via via che si sposta verso nord, generando condizioni di veleggiamento eccezionali. Voli locali in termica sono possibili anche durante l'inverno, ma in tale stagione sono più probabili e vantaggiosi i voli in onda. Il fatto che d'inverno la corrente a getto polare e quella subtropicale si ravvicinano, fa sì che si verifichino d'inverno venti più forti che d'estate alle quote adatte per il volo in onda.

4. Minden e dintorni

Minden e Gardnerville sono due piccole città tipicamente "western" che si sono sviluppate assieme. C'è una strada principale, che è anche quella utilizzata dal traffico che attraversa la cittadina, la superstrada 395, ai cui margini si trovano motel, caffè, pizzerie e due casinò. Attualmente, la cittadina è piena di cantieri e si

costruisce moltissimo: ci sono nuovi quartieri di centinaia delle ben note graziose casette tipicamente americane. La pressione migratoria dalla vicina, ricca e densamente popolata California è evidente.

Carson City è la capitale del Nevada e conta circa 40.000 abitanti. Si trova a 20 minuti d'auto da Minden ed è facilmente raggiungibile attraverso l'autostrada 395.

Reno, che grazie ai suoi casinò ed al fatto di essere un centro economico, è più nota della capitale è ad una sola ora di macchina da Minden, in direzione Nord.

Reno dispone di un aeroporto ben collegato con gli aeroporti internazionali di Los Angeles e San Francisco.

Gli enormi vantaggi fiscali (non esiste tassa sul reddito nel Nevada), hanno portato, soprattutto a Reno, l'industria ed il commercio, e pertanto anche in tale centro l'attività edilizia è in piena espansione.

Il Lago Tahoe, il luogo di villeggiatura più noto della regione è raggiungibile con solo mezz'ora di macchina. A 1850 metri di quota si può godere di un paesaggio stupendo, che assomiglia all'Engadina.

La storia è recente, almeno secondo i parametri europei. Non lontano da Minden, ai piedi delle High Sierras si trova Genoa, il primo insediamento non-pellerossa del Nevada. Venne fondato dai Mormoni tre anni dopo la corsa all'oro, vale a dire nel 1852.

5. Escursioni/sport

Genoa può essere raggiunta in macchina in dieci minuti. Vi si trovano caffè e ristoranti tipici del vecchio West, ed, ovviamente, negozi di souvenir. Vi è anche un bagno termale con sorgenti calde per rinvigorire le "svogliate esistenze".

In un'ora di macchina si raggiunge Virginia City, l'antica città dei cercatori d'oro, fondata nel 1859.

In meno di mezz'ora si arriva a Stateline, il confine tra Nevada e California, sul Lago Tahoe, dove si trovano eleganti casinò e teatri che ospitano stelle internazionali

dello spettacolo.

Per raggiungere San Francisco è necessaria mezza giornata di guida. In tale caso si attraversa la famosa zona della corsa all'oro della California (Mother Lode). Sacramento, Placerville, Jackson sono soltanto alcuni dei nomi ricchi di fama del periodo della corsa all'oro, che ricordano anche la storica figura del Generale Sutter. Ancora oggi è possibile, per una cifra minima, prendere a nolo un setaccio ed andare a cercare l'oro in uno dei torrenti o fiumiciattoli che scorrono, ovviamente, su terreno statale. La maggior parte delle sponde sono infatti "claims" di privati, e soltanto gli affittuari di tali "claims" possono cercarvi l'oro.

Il parco nazionale di Yosemite viene raggiunto passando per il lago Mono, Lee Vining e il passo Tioga, a 3000 metri di quota. Il viaggio richiede mezza giornata e si attraversano paesaggi fantastici.

Secondo la stagione, ci sono nei vari paesi adiacenti rodei, che vale la pena di vedere, così come la possibilità di pescare, giocare a golf, sciare, effettuare escursioni in mongolfiera, giocare a tennis e praticare sport acquatici.

6. Un volovelista svizzero nella Carson Valley.

Marcel Godinat, campione svizzero del passato e partecipante per la Svizzera ai mondiali della Rhoen nel 1937, ha vissuto per molti anni a Carson City. Per le sue prestazioni volovelistiche ed il suo impegno nell'ambito della comunità volovelistica americana, godeva di grande rispetto nell'ambiente. Emigrato a Phoenix (Arizona), si era quindi spostato a San Francisco, per trasferirsi, una volta in pensione (era odontotecnico) a Carson City.

Egli e sua moglie erano assai noti ed amati su tutti i campi dell'America occidentale, ed egli era uno stimato membro della Soaring Society of America.

Marcel Godinat ci ha lasciati nel 1988, ad 80 anni, due anni dopo aver perso sua moglie.



Vista della Carson Valley.

Eine Sicht von Carson Valley mit Minden und Gardnerville.

Carson Valley view to the North. At lower edge is Minden and Gardnerville.

A Soaring Paradise: the US Golden West

MAX BACHMAN

Introduction

The best glider pilots in the world will convene at Minden to crown the champion in 1991. Amerglide will be held there this year. The best pilots will have the chance of flying in a scenery of breathtaking beauty. Douglas County airport is located in the scarcely populated state of Nevada, close to the Californian border. This corner of Nevada resounds of many famous names: Reno Ace Race, Lake Tahoe, Ponderosa Ranch, Barron Hilton Ranch, Las Vegas, Death Valley, Squaw Valley, Owens Valley and many more, and glitters with the renowned casinos.

This means that not only the glider pilots, but also their families and fans, and even the ordinary tourists will enjoy an extraordinary experience.

1. Douglas County Airport

This is the name of the airport where the next world gliding championships will be staged.

It is located at 1450 m above sea level, in the Carson Valley, 4 km North of Minden, along Interstate 395.

It was built during WWII to accommodate a training center for bomber pilots.

There are two runways: a 2200x30 m, and a 1700x30 m strip. Headings are 12/30 and 16/34.

The wind, fresh until noon, blows prevailingly from the West.

Carson Valley is approximately 20 to 30 km wide and 35 km long, orientation is North-South.

In the West the valleys are cultivated and bordered by the high, snow covered High Sierras, while in the East the Pine Nut Mountains pop out from a desertic land.

The latter ridge attains a maximum height of nearly 2800 meters.

On the same field there are two bodies that operate a flying school and rent gliders: HIGH COUNTRY SOARING and SOAR MINDEN.

There, it is possible to rent several types of gliders, even a Nimbus 3, at a reasonable price. Powered planes can also be rented, and the airport is provided with an aerotaxi service and maintenance facilities. Powered flights are not frequent, except for the fire fighting department flights taking off from Minden to extinguish the seasonal forest fires.

Useful addresses:

SOAR MINDEN

P.O. Box 1764, Minden, Nevada 89423 - USA

Phone (702) 782.7627 or (800) 345-7627

HIGH COUNTRY SOARING

P.O. Box 70, Minden, Nevada 89423 - USA

Phone (702) 782-4944

2. Soaring Characteristics

On good days, the average thermal strength ranges from 3 to 7 m/s.

Cloud base is often as high as 4000/6000 m. Visibility is generally good and humidity low.

It is often possible to achieve heights of 10000 m AGL (see the picture).

Thermals usually start around noon, rarely one or two hours earlier, and, most times, last until sunset.

Oxygen is required not only for wave flying, but also for prolonged thermal soaring.

Barron Hilton Ranch is located approximately 80 km south-east of Minden, and the exceptional performance flights accomplished taking off from there are surely remembered.

The weather forecasts in the West are peculiar: they indicate K factor, soaring index and «showalter» stability index. It seems these data proved very useful in the past.

3. Climate, Weather Conditions

The considered area includes more or less the states of Nevada and Utah, eastern California, western Wyoming and the southern regions of Idaho and Oregon.

These are arid and desert areas featuring high mountain ranges.

The latitude of Minden is 39 North, like Lisbon, but its climate is desertic/continental instead of essentially maritime.

Western conditions prevail from Spring to early Summer. The passage of fronts causes drizzles and local thunderstorms.

Sometimes the rain is so little that it does not even reach the ground. Several and frequent forest fires are a direct consequence of the scarce rainfalls.

Soaring is possible throughout the year, but the best conditions develop from April to the beginning of September. In late summer, the subtropical air from the Gulf of Mexico is likely to affect the southern rim of the considered region. This unstable air becomes stabler and stabler as it moves North, thus generating exceptional soaring conditions.

Local thermal flying is possible also during the winter, but wave flying is more probable and advantageous then. During the winter season, the polar and the subtropical jet streams come closer to each other, and this generates higher winds than in Summer at the altitudes most suitable for wave flying.

4. Minden and its Surroundings

Minden and Gardnerville are two small, true western-style towns; they have developed concurrently.

There is a main road, Interstate 395, crossing the town centers and lined with motels, pizzerias, cafeterias and two casinos. The two places are in a real construction spree at present. Thousands of the typical American houses are being built. Migration from the neighboring, densely populated California is well evident.

Carson City is the capital of Nevada. It has nearly



Una splendida lenticolare vista da molto vicino.

Eine prachtvolle Lenticularis aus der Nähe betrachtet.

A marvelous Lenticularis... and very close!

40,000 inhabitants. It takes approximately 20 minute to reach it from Minden by car, on Interstate 395.

Reno, which thanks to its Casinos and the flourishing business is more famous than the state capital, is at an hour drive from Minden, northbound. Reno Airport is well connected with the international airports of Los Angeles and San Francisco.

The enormous fiscal advantages (there is no income tax in Nevada) draw industry and commerce in particular to Reno, therefore, construction works are hectic there, too. Lake Tahoe, the most famous resort in the region is half an hour away from Minden by car. At 1859 meters of height, the landscape is beautiful. In some ways it reminds of Engadina.

The history of the place is very recent, at least by European standard. Not far from Minden, at the foot of the high sierras, there is Genoa, Nevada's oldest settlement, apart from the Indian ones. Genoa was founded by the Mormons three years after the gold rush, in 1852.

5. Excursions and Sports

Genoa can be reached in ten minutes. There, you will find the western style saloons and coffee rooms, and, obviously, souvenir shops. There is also a spa with hot springs to reinvigorate worn-out bodies.

An hour is sufficient to drive to Virginia City, the old gold diggers' town. It was founded in 1859.

The stateline, the border between Nevada and California, is an hour away, on Lake Tahoe, where elegant casinos host the famous show biz stars.

Half a day is needed to reach San Francisco, driving across Mother Lode, famous, as the name itself implies, at the times of the gold rush. Sacramento, Placerville and Jackson are just a few of the other names that made

history then.

General Sutter is also well remembered in the area.

You can still rent a gold pan and try your luck. It should, however, be remembered that only the small rivers and streams flowing across public ground can be exploited, as most of the river banks are still subject to claims, and only their owners have the right to dig gold there.

Yosemite National Park is reached taking the road through Lake Mono, Lee Vining and Tioga Pass, at 3000 m above sea level.

The trip takes half a day, and wonderful sights can be admired while rolling by.

Depending on the season, different rodeos are staged in the area, and at least one is worth seeing.

Fishing, golfing, skying, ballooning, water sports and tennis playing are also possible in the neighborhood.

6. A Swiss Glider Pilot in Carson Valley

Marcel Godinat, a former Swiss national champion and competitor for Switzerland in Roehn's World Championships of 1937, has lived in Carson City for a long time.

For his gliding skills he was highly esteemed by his fellow pilots.

He had emigrated to Phoenix, Arizona, from Switzerland, then had moved to San Francisco.

When he retired from his job as dental practitioner, he chose Carson City as his residence.

He and his wife were much loved on all airfields of the western US, and he was a valued member of the Soaring Society of America.

Marcel Godinat passed away in 1988, at 80 years of age, two years later than his wife.

(translated by RF)



Il Monte Patterson, 3560 m slm, visto da Sud.

Der Berg Patterson (3560 m hoch), gegen Süden.

Mt. Patterson 3560 m/m view to the south.

Segelflug-Eldorado Minden im goldenen Westen der USA Ort der Segelflug- Weltmeisterschaft 1991

MAX BACHMAN

Vorspann

In Minden treffen sich 1991 die besten Segelflieger der Welt, um die Meister zu erküren. 1990 werden sich bereits am «Amerslide», einer Vor-WM, die internationalen Spitzenkönnner in der traumhaften Landschaft «einfliegen». Am Westrand des dünn bediedelten Staates Nevada, nahe der Grenze zu Kalifornien, liegt der Douglas County Airport von Minden. Mit diesem Gebiet von Nevada und Kalifornien verbinden sich viele schillernde Namen wie «Reno Air Race», Spiel-Casinos, Lake Tahoe, Ponderosa Ranch, Baron Hilton Ranch, Las Vegas, Death Valley, Squaw Valley, Owens Valley, etc. Es ist estimmt so, dass nicht nur sie Segelflieger grandiose Flugerlebnisse mitnehmen können, sondern alle Besucher und Schlachtenbummler von der Vielfalt der Eindrücke begeistert sein werden.

1. Douglas County Airport

So heisst der Flugplatz bei Minden, Austragungsort der

WM 1991. Er liegt auf 1450 m/M im Carson Valley, 4 km nördlich Minden am Highway 395 und ist ein im letzten Krieg erbauter Ausbildungplatz für Bomber-Piloten. Seine Pisten messen 2200x30 m und 1700x30 m, Pistenrichtungen sind 12/30 und 16/34. Die Winde blasen meist aus westlichen Richtungen, bis Mittag auffrischend bis 25 Kts. Das Carson Valley ist 20-30 km breit (Ost-West) und 35 km lang (Nord-Süd). Im Westen säumen die majestätischen, schneebedeckten High Sierras von 3500-3800 m Höhe das grüne Weideland des landwirtschaftlich genutzten Tales. Im Osten ragen aus Steppen und wüstenähnlichem Talgrund die Pine Nut Mountains 2500-2800 m hoch.

Auf dem Flugplatz gibt es zwei kommerzielle Segelflug-Schul- und Rental Betriebe namens «HIGH COUNTRY SOARING» und «SOAR MINDEN».

Hier können zu vertretbaren Preisen Segelflugzeuge bis zum Nimbus 3 gemietet werden.

Ein Motorflug Rental/Taxi-Betrieb sowie ein Unterhaltsbetrieb ist ebenfalls auf dem Platze. Der Motorflugbetrieb hat keine grossen Frequenzen. Als lokale Besonderheit steht eine Staffel Fire-Bomber zur Bekämpfung der alljährlich auftretenden Waldbrände auf dem Platz.

Die nützlichen Adressen:

«SOAR MINDEN»

P.O. Box 1746, Minden, Nevada 89423

Tel.: (702) 792-7627; (800) 345-7627

«HIGH COUNTRY SOARING»

P.O. Box 70, Minden, Nevada 89423

Tel.: (702) 782-4944

2. Segelfliegerische Kenngrößen

An guten Tagen können Thermikwerte von 3-7 m/sec. registriert werden. Die Basis Höhen reichen von 4000-6000 m/M. Mehrheitlich herrscht gute Sicht und tiefe Luftfeuchtigkeit. Vielfach können Wellenflüge direkt über dem Platz bis auf 10.000 m/M ausgeführt werden (siehe Fotos). Die Thermikauslösung geschieht mehrheitlich gegen Mittag, seltener 1-2 Stunden früher, aber dann bis Sonnenuntergang anhaltend. Eine O₂-Ausrüstung ist nicht nur bei Wellenflügen nötig, sondern bei längeren Thermikflügen sehr zu empfehlen. Die Barron Hilton Ranch liegt 80 km südöstlich von Minden, die früher von dort geschilderten Super-Wetterlagen sind sicher noch in bester Erinnerung. Bei der Wetter-Vorhersage wird hier im Westen ein spezielles Vorgehen praktiziert. Es gibt einen K-Wert, einen Soaring Index und einen Showalter-Stability-Index. Offenbar haben sich diese Werte, resp. deren Anwendung für diese Gegend bewährt.

3. Klima/Wettergeschehen

Der betrachtete Raum wäre etwa die Staaten Nevada, Utah, der Osten kaliforniens, West-Wyoming sowie der Süden Idahos und Oregons. Es sind steppen- und wüstenähnliche Gebiete mit markanten Gebirgsketten. Minden liegt auf dem 39. Breitengrad, also wie Lissabon. Das Klima ist wüstenförmlich-kontinental im Unterschied zu unserem vorherrschend maritimen Klima. Von Frühling bis anfangs Sommer herrschen Westlagen vor. Beim Durchzug von Fronten gibt es flächenmässig limitierte Schauer und Gewitter, wobei vielfach der Regen den Boden gar nicht erreicht. Die immer wieder auftretenden Waldbrände sind eine Folge der geringen

Niederschläge. Das ganze Jahr über ist Segelflug möglich, wobei die besten Segelflug-Wetterlagen vom April bis anfangs September anzutreffen sind. Im Spätsommer kann subtropische Luft aus dem Golf von Mexico vor allem im südlichen Teil des betrachteten Wettergebietes einfließen.

Diese labile Luft stabilisiert sich, je nördlicher sie sich bewegt, so dass hervorragende Segelflugbedingungen entstehen können. Auch im Winter können lokale thermische Segelflüge durchgeführt werden, wahrscheinlicher und ergiebiger jedoch sind dann Wellenflüge. Durch die Tatsache, dass im Winter der Polarjet und der Subtropen-Jet näher zusammenrücken, entstehen in den für den Wellenflug massgeblichen Höhen eher noch höhere Windgeschwindigkeiten als im Sommer.

4. Minden und Umgebung

Minden und Gardnerville sind zwei zusammengewachsene, kleine typische Western-Städtchen. Es gibt eine Hauptstrasse, zugleich Durchgangsstrasse, des Highway 395, mit Motels, Coffee-Shops, Pizzerias und natürlich zwei Casinos. Im Moment herrscht eine enorme Bautätigkeit, es werden neue Wohnquartiere mit den bekannten, komfortablen Bungalows gleich hundertweise erstellt. Der Einwanderungsdruck aus dem benachbarten, dicht besiedelten und reichen Kalifornien macht sich bemerkbar.

Carson City ist die Regierungshauptstadt Nevadas mit rund 40.000 Einwohnern, sie liegt 20 Autominuten nördlich von Minden, über den Highway 395 leicht erreichbar. Reno, als Spielcasino-Stadt und Wirtschaftszentrum besser bekannt als die Hauptstadt, liegt nur 1 Autostunde nördlich von Minden. Reno hat einen



*Nella regione di Mono Lake:
eccellenti condizioni di volo.*

*In die Region von Mono Lake, sehr
schönes Wetter für Segelfliegen.*

*In the region of Mono-Lake.
Excellent soaring conditions!*

Flughafen mit guten Verbindungen zu den internationalen Flughäfen San Francisco und Los Angeles. Enorme steuerliche Vorteile (keine Einkommenssteuern in Nevada) haben Industrie und Handel vor allem nach Reno gelockt, wo ebenfalls eine grosse Bautätigkeit im Gange ist.

Der Lake Tahoe, berühmtes Erholungsgebiet der Region, ist in 1/2 Autostunde erreichbar. Auf 1850 m/M liegt er in einer traumhaft schönen Landschaft, die dem Engadin ähnlich sieht.

Die Geschichte ist jung für europäische Begriffe. Unweit von Minden, 8 km nord-westlich am Fusse der High Sierras, liegt Genoa, die erste nicht-indianische Siedlung Nevadas. Sie wurde von den Mormonen 3 Jahre nach dem Goldrausch, also 1852 errichtet.

5. Ausflugsziele/Sport

In nur 10 Autominuten kann Genoa erreicht werden. Es gibt dort heimelige Kaffees und Restaurants in altem Westen-Stil, sowie natürlich Souvenirläden. Es besteht dort auch ein Thermalbad mit warmen Quellen zur Auffrischung «lahmer Existenzen».

In 1 Autostunde erreicht man Virginia City, die ehemalige Prospektorenstadt, erbaut 1859.

In einer halben Autostunde erreicht man die Ortschaft Stateline, Grenzort zwischen Nevada und Kalifornien am Lake Tahoe, mit seinen luxuriösen Casinos und Shows mit internationalen Stars.

Für eine Fahrt nach San Francisco benötigt man einen halben Tag und durchquert dabei das berühmte Gold Country «Mother Lode» von Kalifornien. Sacramento, Placerville, Jackson sind nur einige geschichtsträchtige

Namen aus der früheren Gold-Rush Zeit, und die bedeutendste historische Figur ist hier General Sutter. Noch heute kann jedermann für eine geringe Gebühr mit einer Pfanne Gold waschen gehen in einem der vielen Flösschen und Bächen, auf gemeinde-eigenem Grund, versteht sich. Denn die meisten Ufergebiete sind Bestandteil privater «Claims», dort dürfen nur die Pächter dieser Claims Gold waschen.

Den Yosemite National Park erreicht man via Mono-Lake, Lee Vining und den 3000 m hohen Tioga-Pass in einer halben Tagreise, ebenfalls durch atemberaubend schöne Landschaften.

Je nach Jahreszeit finden in verschiedenen nahegelegenen Ortschaften Rodeos, jene wilden und sehenswerten Reiterspiele, statt, Möglichkeiten zum Fischen, Golfspiel, Skifahren, Heissluft-Ballonfahren, Tennis und Wassersport sind gegeben.

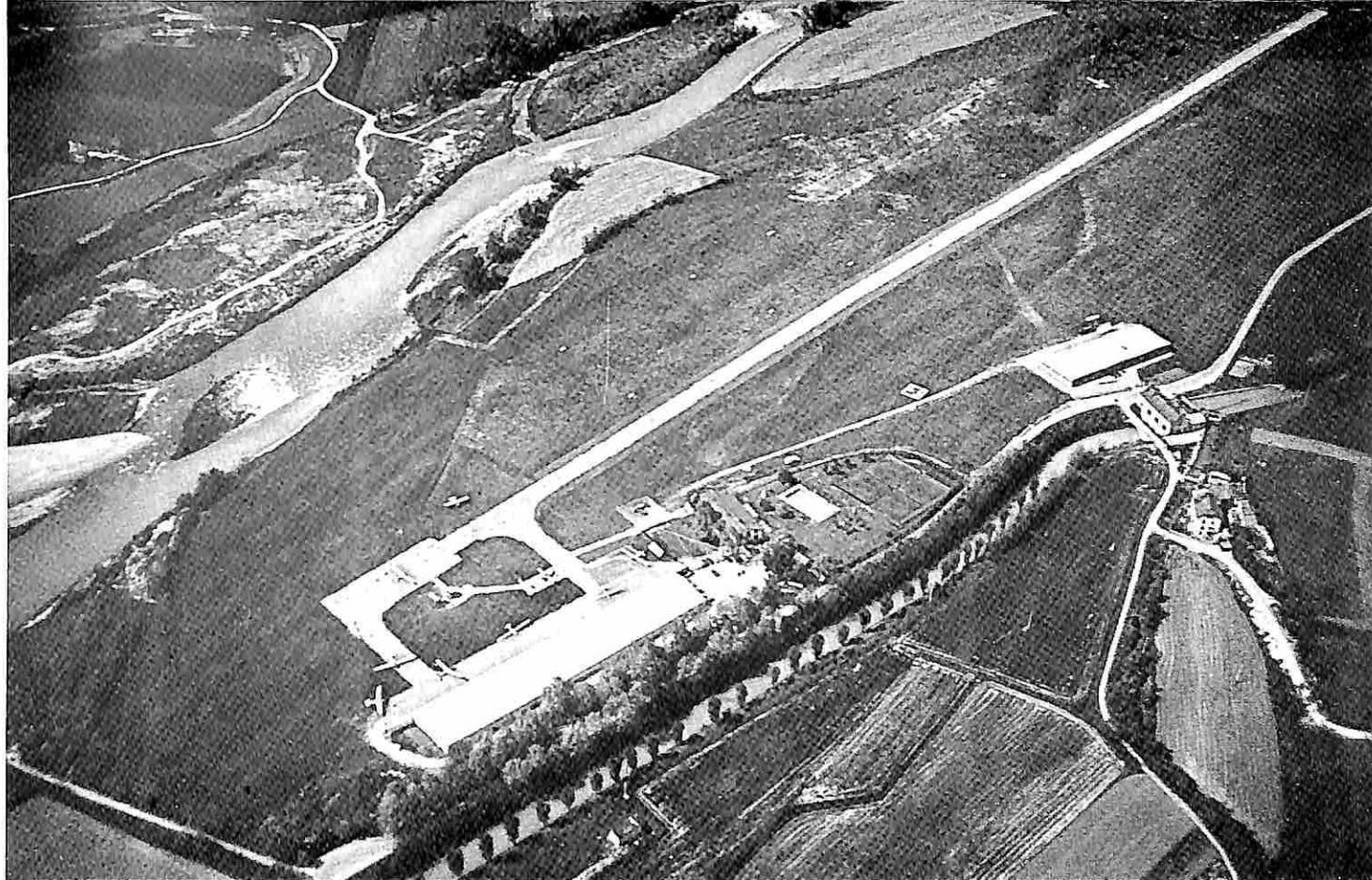
6. Schweizer Segelflieger im Carson Valley

Marcel Godinat, ehemaliger Schweizer Segelflugmeister und Teilnehmer am Rhön-Wettbewerb 1937 für die Schweiz, lebte viele Jahre in Carson City, Durch seine fliegerischen Leistungen und sein Engagement in der USA Segelfliegerei war er hoch geachtet. Ausgewandert war er nach Phoenix (Arizona), wechselte dann nach San Francisco und liess sich nach der Pensionierung als Zahntechniker in Carson City nieder. Er und seine Frau waren auf den Segelflugplätzen im ganzen Westen der USA beliebte und geschätzte Mitglieder der Soaring Society of America.

Marcel Godinat starb 1988 80-jährig, zwei Jahre nach dem Tode seiner Frau.

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).



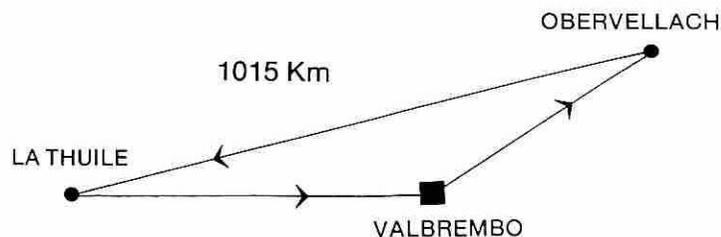
PRIMA BASE DI VOLO A VELA IN EUROPA PER VOLI DI OLTRE MILLE CHILOMETRI

A. V. A. O. ASSOCIAZIONE VOLOVELISTICA ALPI OROBICHE
A. V. A. AEROCLUB VOLOVELISTICO ALPINO

Aeroporto di Valbrembo (BG)
Telefono 035/528093 - Frequenza radio 122,6

- Scuola per conseguimento brevetto C di volo a vela.
- Rinnovo e reintegro brevetti.
- Addestramento dopo brevetto per conseguimento insegne FAI; corsi di performance con istruttori qualificati su alianti biposto e monoposto.
- Alianti a disposizione di tutti i soci.

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



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

Il Club è dotato di: vasto camping per roulotte e tende con relativi servizi; piscina, campi da tennis e parco giochi bambini nonché di ristorante-bar con ampio parcheggio auto.

L'aeroporto ed i servizi annessi sono aperti tutti i giorni escluso il martedì.

EP

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..

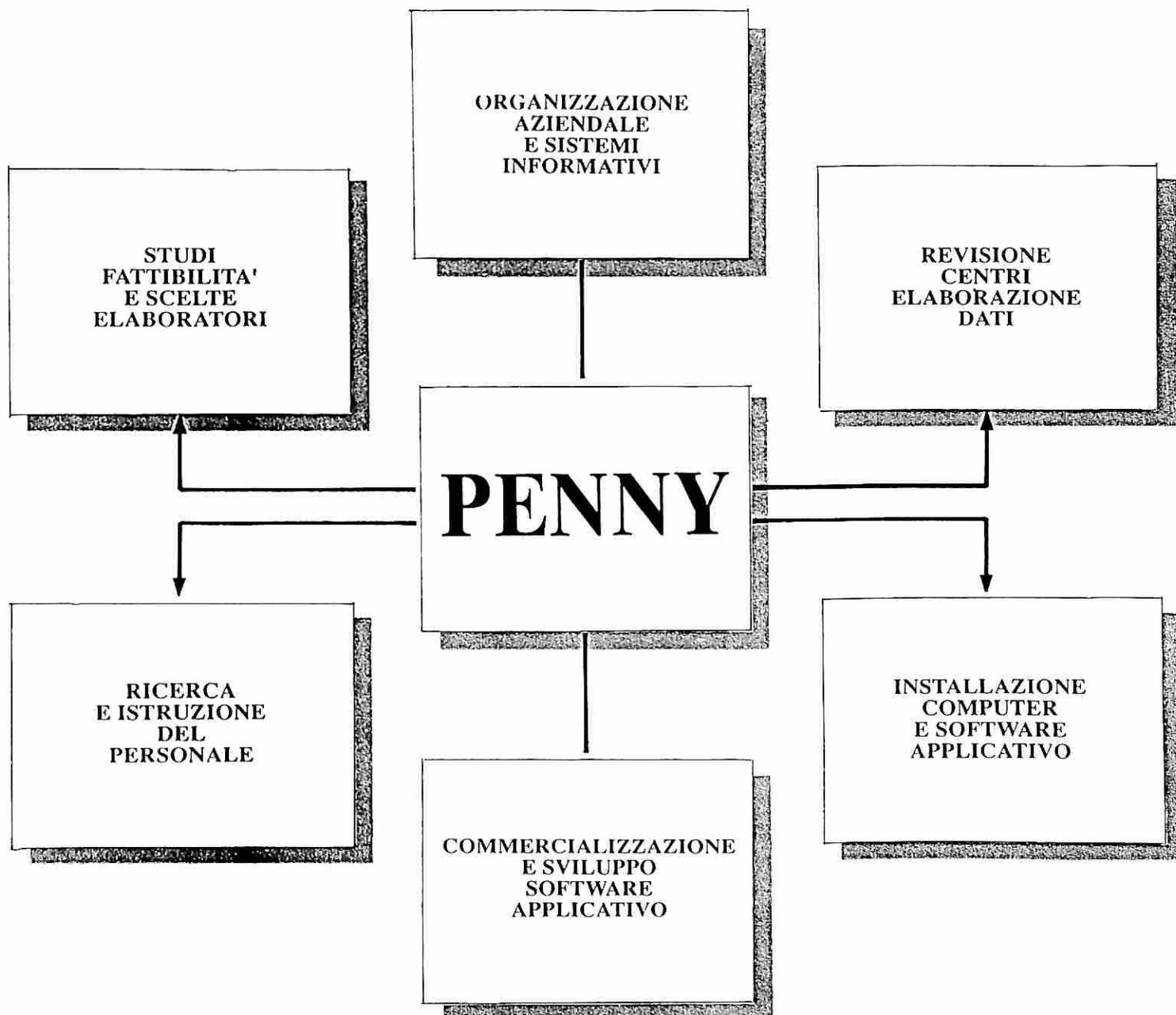
ETICHETTA D'AUTORE A PREZZI COMMERCIALI

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:

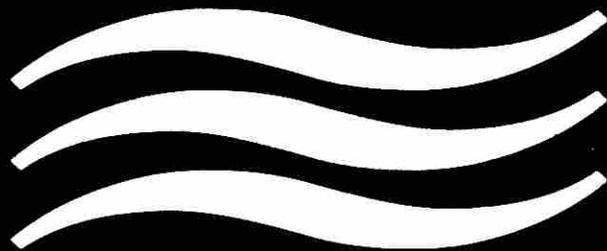
Con carte autoadesive, metallizzate, cartoncini - con stampa a rilievo tipografica, con laminati a caldo, flessografica rotativa.



S.p.A.

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

inda



IL BELLO DEL BAGNO

industria nazionale
degli accessori s.p.a.

sede:

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

filiali:

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

Consegnati i primi dieci alianti biposto del piano rinnovo flotta

Venerdì 7 settembre sono stati firmati i contratti di locazione e consegnati ai Club i primi dieci biposto scuola Grob Twin III Akro, con marche da I-IVVH a I-IVVP. Un brindisi ha concluso la breve cerimonia e la chiacchierata tra il Presidente Testa ed i Presidenti dei Club assegnatari, che sono:

AVM Alzate	AeCV Toscano
AVA Valbrembo	AeCV Ferrarese
AVAL Calcinate	AeC L'Aquila
AeC Roma	AeC Viterbo
AeC Bolzano	AeCV Prealpi Venete

Si stanno stringendo i tempi per la seconda serie (11 biposti ASK21).

Contemporaneamente alla assegnazione dei Grob, è stata perfezionata la cessione di 8 alianti ex AeCCVV ai Club:

AeC Verona (Astir)	AeCV Ferrarese (Calif)
AeC L'Aquila (ASW20)	AeCV Toscano (Astir)
AeC Cremona (Astir)	AeC Rieti (ASW20)
AeC Bolzano (ASW20)	AeCV F. Padova - Novi Ligure (Libelle)

L'iniezione di una ventina di macchine (e si potrà arrivare a trenta, più qualche traino, entro l'anno) costituisce un vigoroso tonico per il volo a vela che sta crescendo un po' dappertutto, pur tra problemi e difficoltà.

Ad AeCI va dato atto di non averne deluso le attese, pur negli angusti limiti delle disponibilità del «Piano» e di aver operato con notevole efficienza nei tempi che sono intercorsi dalla disponibilità finanziaria alla consegna dei mezzi: meno di cinque mesi, ferie comprese.

Ora, da parte dei grandi Club, necessariamente favoriti da parametri oggettivi, si attende la messa a disposizione per i Club emergenti di quelle macchine dismesse ed ancor valide, in termini responsabilmente ragionevoli.

PIERO PUGNETTI

Scelto l'addestratore Ae.C.I.

Il Consiglio federale dell'Aero Club d'Italia ha scelto il velivolo per l'addestramento di primo e secondo periodo con cui rinnovare la linea di volo degli Aero Club italiani: si tratta del Socatà TB9 Tampico Club. La decisione che arriva dopo 3 anni di valutazioni comparate tra vari velivoli (in lizza c'erano anche l'Avioliight P.66D dell'ing. Pascale, il Generalavia F.22 Pinguino di Stelio Frati, il Piper Cadet ed il Robin 3000) prevede l'acquisto di 47 velivoli con opzione fino a 110 esemplari. Il Tampico Club — le cui consegne agli Aero Club italiani dovrebbero iniziare tra la fine di quest'anno ed i primi dell'anno prossimo — è un

monomotore (Lycoming O-320-D-2-A da 160 cavalli) ad ala bassa di costruzione interamente metallica, con carrello fisso triciclo, elica a pala metallica a passo fisso ottimizzato per il decollo e la salita, flap elettrici e piano di coda orizzontale completamente mobile. Il piano rinnovo flotta dell'Aero Club d'Italia — ricorda AIR PRESS — prevede l'acquisto di 336 aeromobili: oltre a Tampico Club sono stati ordinati fino ad oggi 6 Robin DR400/180R per il traino alianti, 10 alianti Gröb Twin Astir III, 3 CAP 10 da acrobazia e 10 SF.260 per l'addestramento di terzo periodo.

(AIR PRESS)

«Perse le possibilità di continuare una tradizione»

a causa della scelta di Ae.C.I. di un aereo francese

Con la scelta da parte di Aero Club d'Italia di Socatà TB9 Tampico Club per il rinnovo della linea di volo delle scuole degli Aero Club, come annunciato da AIR PRESS (cfr. fasc. 30/90, pag. 1786), «si è persa l'ultima occasione di evitare la fine dell'industria dell'aviazione leggera in Italia» ha dichiarato ad AIR PRESS il prof. Luigi Pascale, presidente di Avioliight di Napoli il cui P.66D Delta era fra le macchine in concorrenza. L'altra macchina italiana in gara era Generalavia P.66 Pinguino dell'ing. Stelio Frati del quale Sorlini Motori Avio vorrebbe comunque avviare una serie nello stabilimento, in fase di ristrutturazione, di San Nicolò del Lido a Venezia.

«L'Italia — ha detto Pascale — aveva una delle poche industrie importanti dell'aviazione leggera nel mondo. Ora si sono tagliate le uniche possibilità di continuare una tradizione sia in Italia, sia nell'area campana. Senza il conforto dell'Aero Club d'Italia, si è finito per beneficiare l'industria francese» il che, sempre secondo il presidente di Avioliight che aveva offerto il suo velivolo da 160 cv a 120 milioni di lire completo di VOR e VHF, potrebbe avere anche conseguenze politiche, dato che si va a toccare direttamente le possibilità di sviluppo dell'industria aeronautica in un'area, quella napoletana, che ha forti tradizioni aeronautiche, ivi comprese quelle legate all'aviazione leggera, e che sente pesantemente i problemi occupazionali. «Quale occasione era migliore di questa — ha proseguito Pascale — di incentivare lo sviluppo di un prodotto con soldi dello Stato? Soldi dello Stato che ora, anziché restare in Italia, andranno all'estero. Tanto più che avviando la produzione di un aereo italiano, Delta o Pinguino, o tutti e due assieme, si sarebbe potuto aprire uno sbocco all'estero».

Il presidente di Avioliight ha voluto ricordare che «questi

soldi, questo notevole importo, sono stati ottenuti grazie all'opera che a suo tempo svolse il compianto Bonifacio (l'ing. Renato Bonifacio, presidente di Aeritalia, scomparso nell'88, N.d.R.) avviando una campagna presso i politici perchè queste somme andassero all'industria aeronautica nazionale», cosa che, con la scelta dell'aereo francese, non si è verificata. Offerte di compensazioni, a suo tempo avanzate ad Avioliight da Aérospatiale, che controlla Socata, non erano realistiche, secondo Pascale, perchè la costruzione di alcuni elementi di Tampico, stante l'esiguità della commessa, sarebbe risultata non pagante in termini di costi.

Avioliight ha attuato il trasferimento della propria attività a Capodichino, in un'area di 2500 mq al di fuori del terreno demaniale, ma con accesso diretto alla pista. Qui, in assenza dell'ordine di AeCI, Avioliight continuerà nella produzione di parti di velivoli ATR e P.68 per conto di Aeritalia.

(AIR PRESS)

Polizza d'assicurazione per Aero Club

Per l'attività istituzionale dei sodalizi. Mutualità ed economicità.

Gli Aero Club italiani potranno disporre a breve termine di una polizza assicurativa studiata appositamente per loro: lo ha dichiarato ad «Air Press» l'avvocato Eugenio Vassallo, presidente della Commissione tecnica temporanea in materia assicurativa dell'Aero Club d'Italia. La Commissione — di cui fanno parte, oltre all'avv. Vassallo, l'avv. Roberto Gabrielli, l'avv. Andrea Corte, il dott. Lamberto Picca, il dott. Corrado Ruggeri, il dott. Giuseppe Verna e l'ing. Giuseppe Schiano — ha infatti predisposto una bozza di polizza che sarà sottoposta all'attenzione non soltanto delle imprese assicuratrici italiane ma anche di quelle straniere operanti in ambito CEE.

La polizza intende garantire l'attività istituzionale degli Aero Club italiani secondo i principi di mutualità e di economicità e si pone come strumento di prevenzione sinistri, di salvaguardia del patrimonio e di copertura delle responsabilità degli amministratori nel compimento del proprio mandato. «L'obiettivo finale — ha detto ad «Air Press» l'avv. Vassallo — è di ottenere per i sodalizi federati condizioni contrattuali più vantaggiose, con capitali assicurati più alti a fronte di premi più bassi. Non siamo infatti dei contraenti da poco, perchè come Aero Club d'Italia rappresentiamo 90 Aero Club, 70 dei quali esercenti scuole di pilotaggio; abbiamo inoltre 600 aeromobili, 6175 piloti di volo a motore, 810 piloti di volo a vela ed effettuiamo annualmente più di 160.000 ore di volo. Le imprese di assicurazione non potranno restare

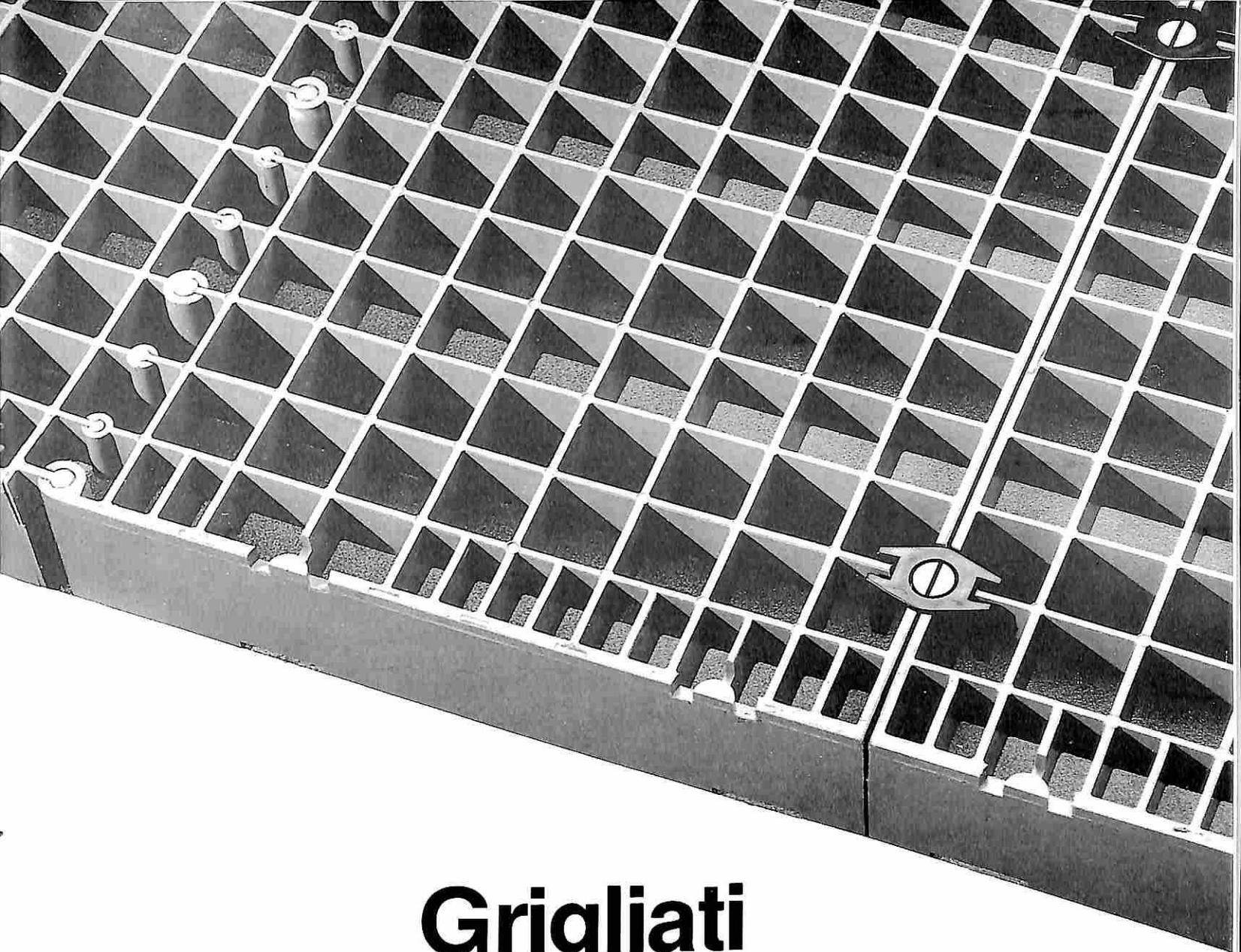
indifferenti di fronte a questa nostra proposta, soprattutto perchè la disponibilità di una clientela così ampia potrebbe facilitare la loro conclusione di contratti di assicurazione anche in altri settori non collegati con l'attività di volo».

La polizza prevede tre sezioni: assicurazione della responsabilità civile Aero Club; assicurazione infortuni pilota e passeggeri; assicurazione per danni agli aeromobili. In particolare l'assicurazione per la responsabilità civile — scrive «Air Press» — copre i seguenti rischi derivanti al contraente da fatto proprio o di persone del cui operato lo stesso debba rispondere a norma di legge: responsabilità civile per danni arrecati a terzi sulla superficie, per urti in volo e per danni causati durante la giacenza; responsabilità civile del vettore per le persone trasportate, diverse dal pilota e non dipendenti dal contraente; responsabilità civile verso i dipendenti e verso i piloti. Su specifica richiesta del contraente è inoltre possibile estendere la copertura assicurativa ai rischi derivanti dalle seguenti attività: svolgimento dell'attività aeroportuale (a terra ed in volo); gestione di stazioni radio a terra o del servizio AFIS; gestione di officina di riparazione e manutenzione aeromobili; gestione distributori e depositi olii e carburanti; custodia di velivoli di terzi; gestione o proprietà di immobili, attrezzature ed equipaggiamenti; organizzazione di gare o manifestazioni aeree o paracadutistiche; attività di aeromodellismo; svolgimento di qualsiasi attività complementare, accessoria o integrativa rispetto alle attività principali elencate in precedenza.

La Commissione ha discusso a lungo sull'opportunità di prevedere anche l'assicurazione a corpo degli aeromobili; si sono scontrate infatti due filosofie: quella che ritiene l'assicurazione a corpo indispensabile per la protezione del patrimonio dell'ente e quella che reputa il costo della polizza a corpo troppo alto rispetto al rischio corso. Alla fine la Commissione ha accolto una soluzione intermedia che consiste nel suggerire una assicurazione a corpo facoltativa (soprattutto per gli aerei più nuovi) a quegli Aero Club che abbiano un parco aeromobili molto limitato. La Commissione ha infine preferito privilegiare la protezione per la responsabilità civile dell'Aero Club nei confronti dei trasportati (pilota e passeggeri) piuttosto che la tradizionale assicurazione infortuni, in quanto la RC garantisce una maggiore tutela costando meno; è stata però lasciata la possibilità ai singoli sodalizi di sottoscrivere anche un'assicurazione infortuni con un massimale di 50 milioni (morte o invalidità permanente) a favore delle persone che per qualsiasi ragione si trovino a bordo dell'aeromobile.

Il meccanismo della polizza prevede che l'Aero Club d'Italia concluda una convenzione con l'impresa prescelta sulla base delle garanzie di serietà fornite e dei premi calcolati; successivamente i singoli Aero Club potranno aderirvi mediante la sottoscrizione di una «nota di adesione» contenente i rischi che si vogliono assicurare, le garanzie facoltative, ecc. La convenzione è pertanto da configurare come una «open cover» ad applicazioni di durata annuale, con gradualità di ingresso.

(AIR PRESS)



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.

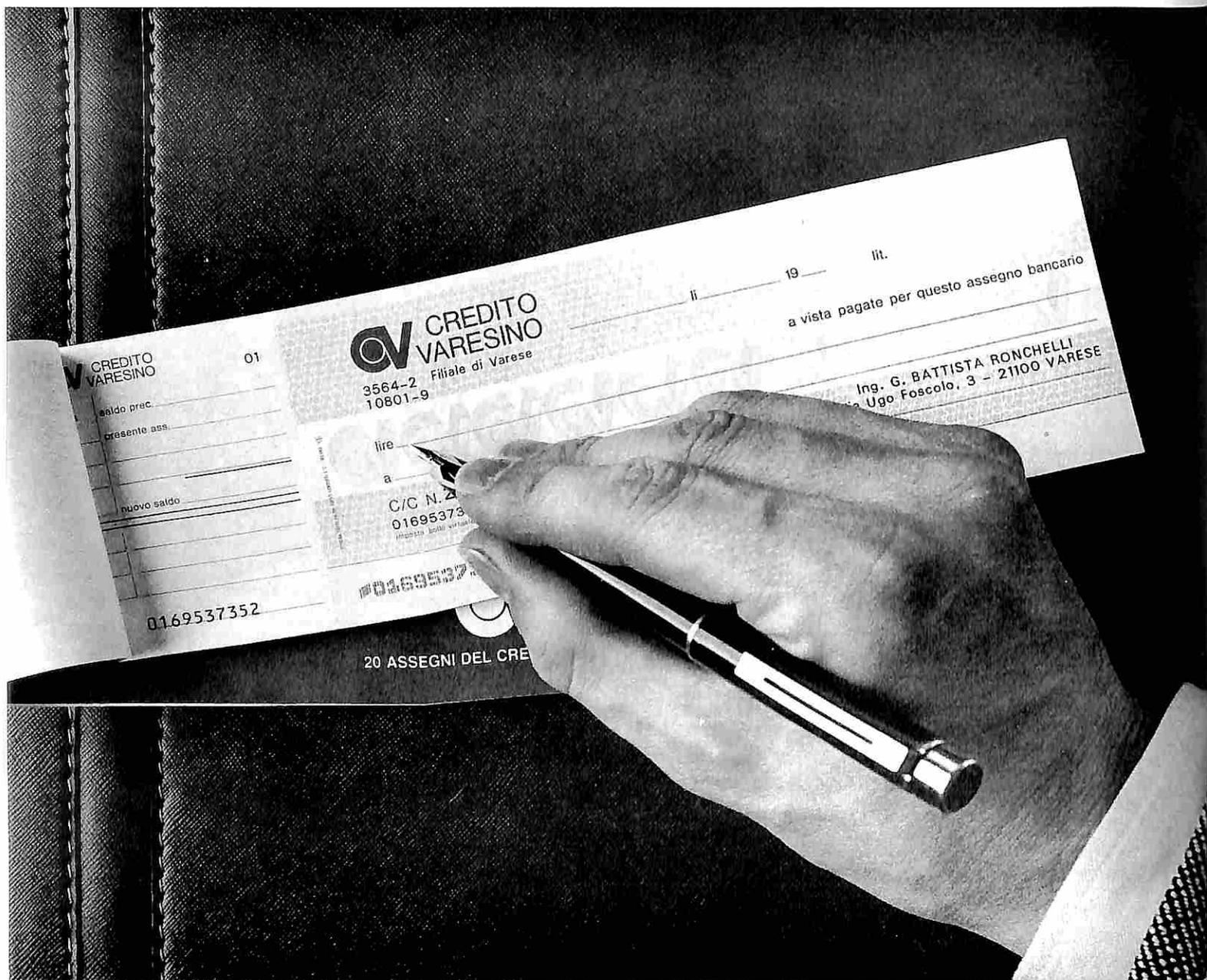
Pavimentazione per centrali termiche, impianti galvanici, tintorie, concerie, verniciature, docce, salumifici, macelli, sale macchine, impianti di lavaggio, pontili galleggianti, impianti di depurazione, celle frigorifere, stand per fiere, coperture vasche, zone areazione e luce, intercapedini e controsoffittature 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**



Aprirete un conto corrente al

**AV CREDITO
VARESINO**