

**VOLO
A
VELA**

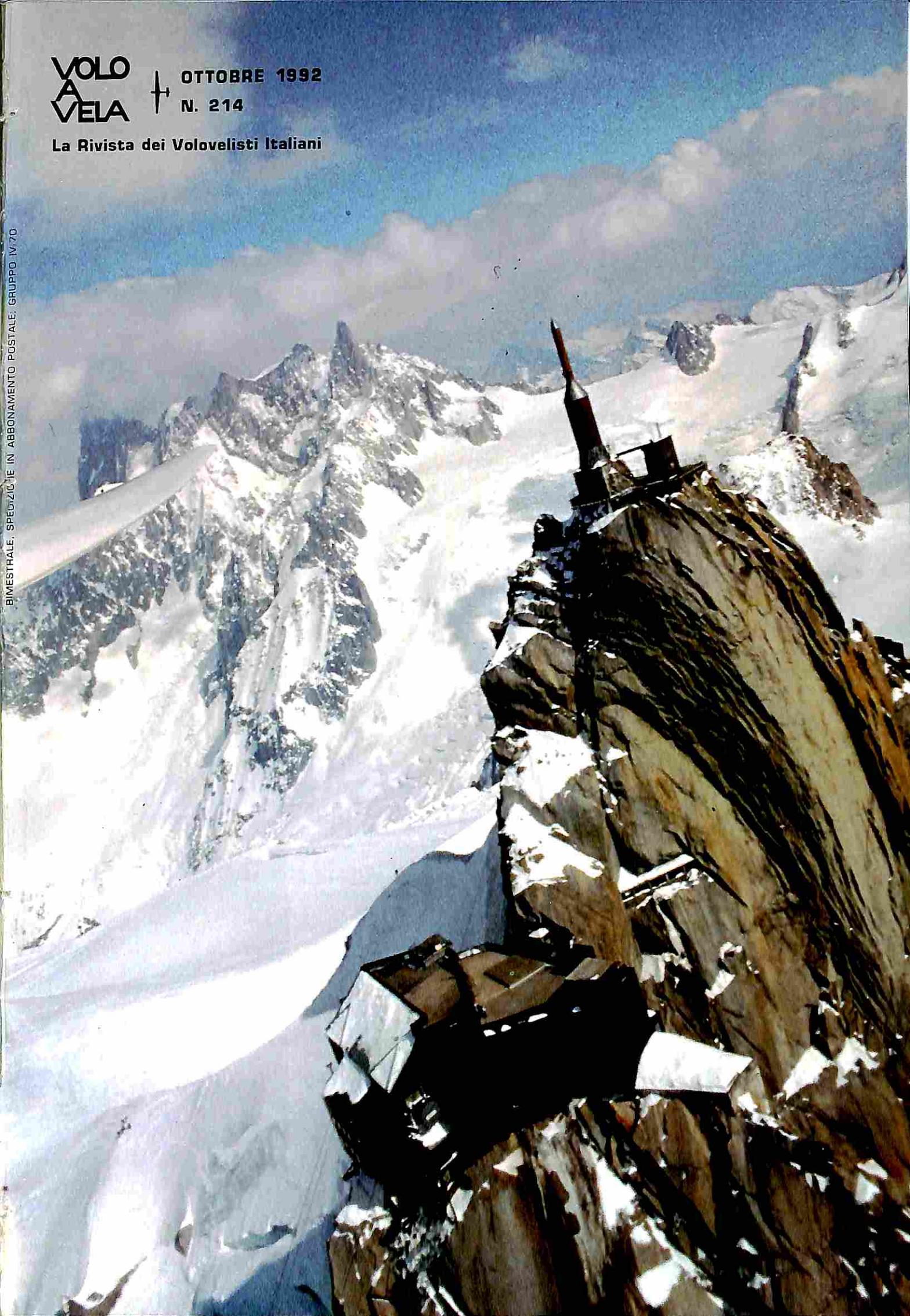


OTTOBRE 1992

N. 214

La Rivista dei Volovelisti Italiani

BIMESTRALE. SPECIFICHE IN ABBONAMENTO POSTALE. GRUPPO IV70



Lenti Rēvo.

Dalla ricerca spaziale un contributo alla protezione oculare.

Le lenti Revo rappresentano la più grande rivoluzione nel campo della protezione solare.

L'elemento innovativo è rappresentato da uno speciale filtro di interferenza ottica, costituito da un numero molto elevato di strati microsottili (4 milionesimi di pollice) di ossidi inorganici duri ed otticamente puri, in grado di creare uno sfasamento nella luce che lo colpisce.

Tale sfasamento provoca da una parte il riflesso dei raggi nocivi e dall'altra facilita il passaggio della luce utile per la percezione delle immagini.

Le lenti Revo creano così una barriera impenetrabile alle radiazioni dannose per gli occhi, i raggi UV, gli IR e la luce azzurra ad onda corta, assicurando nel contempo un più alto valore di trasmittanza: circa il 20%.

Pur garantendo la più totale protezione, consentono quindi all'occhio di operare in condizioni di massimo comfort visivo, senza alterare i colori e migliorando il contrasto.

Le lenti Revo rappresentano quindi un valido contributo alla protezione oculare a tutti i livelli: dai casi più semplici di fotobia, per il raggiungimento di una visione più accurata e confortevole, fino all'utilizzo come ulteriore precauzione per prevenire lo sviluppo di un'eventuale cataratta.

Non a caso la NASA — l'Ente Spaziale Americano — ha adottato la tecnologia delle lenti Revo per garantire agli astronauti le migliori condizioni in termini di protezione e acutezza visiva.

Rēvo[®]

MASSIMA PROTEZIONE COL MASSIMO VALORE DI TRASMITTANZA E CONTRASTO

difa
Cooper

Via Milano 160 - 21042 CARONNO P (VA)

Telefono (02) 9659031 - Telefax (02) 9650382

EUGENIO LANZA di CASALANZA

IMPORTATORE PER L'ITALIA

PZL: ALIANTI E STRUMENTAZIONE

AEROJAEN: MOTOALIANTI PRONTI AL VOLO O IN KIT AMATORIALE

AIR-POL: PARACADUTE - PARAPENDIO - PALLONI PUBBLICITARI

SZD 51 «JUNIOR»

MONOPOSTO DI CLASSE CLUB
DA SCUOLA E PERFORMANCE.

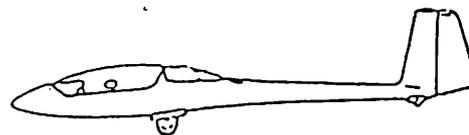
Apertura alare 15 m / Eff. 35



SZD 48 «JANTAR STD. 3»

MONOPOSTO DI CLASSE STANDARD
DA PERFORMANCE

Apertura alare 15 m / Eff 40
150 Kg ballast



SZD 50 «PUCHACZ»

BIPOSTO PER SCUOLA
E ACROBAZIA

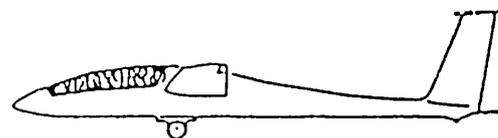
Apertura alare 16,67 m / Eff 30



SZD 55

MONOPOSTO DI CLASSE STANDARD
DA ALTA PERFORMANCE

Apertura alare 15 m / Eff 44
200 Kg ballast



SZD 56

MONOPOSTO DI CLASSE 15 m CORSA
DA ALTA PERFORMANCE

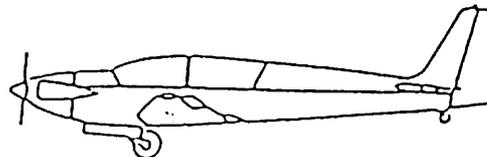
Apertura alare 15 M / Eff 48
159 Kg ballast



RF5 AJI «SERRANIA»

MOTOALIANTE BIPOSTO ACROBATICO
PRONTO AL VOLO O IN KIT AMATORIALE

Apertura alare 13,70 / Eff 20
Velocità crociera 200 Km/h



FORNITURA E CREAZIONE DI ACCESSORI PER ALIANTI E MOTOALIANTI.
POSSIBILITÀ DI LEASING E FINANZIAMENTI.



AIR-POL LTD

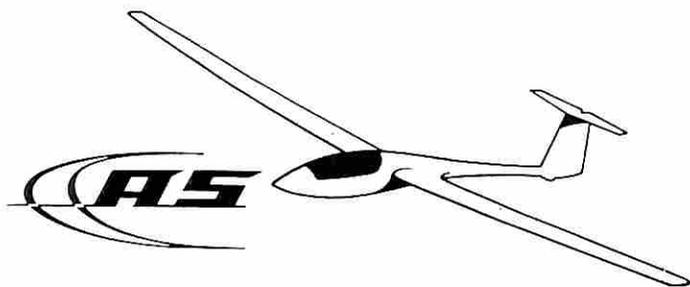


Importatore unico per l'Italia:

EUGENIO LANZA DI CASALANZA
Str. Val S. Martino Inf. 133/7 - 10131 TORINO
Tel. 011/8190587 - Fax 011/8190650

‘air classic’

RAPPRESENTANTE ESCLUSIVA PER L'ITALIA DI:



AS K21

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

AS K23 B

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

AS W24

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 W22 B

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

BE

versione motoalante
peso max al decollo 750 Kg
efficienza max 60

AS H25

biposto classe LIBERA
apertura alare 25 mt
peso max al decollo 750 Kg
efficienza max 58

E

versione con motore di sostenimento
salita 0,8 m/sec
efficienza max 58

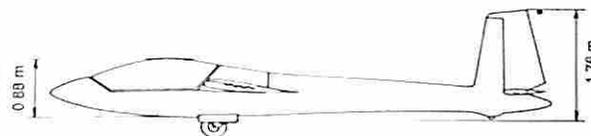
AS H26

E

nuovo motoalante
decollo autonomo
apertura alare 18 mt
efficienza max oltre 50

AS W27

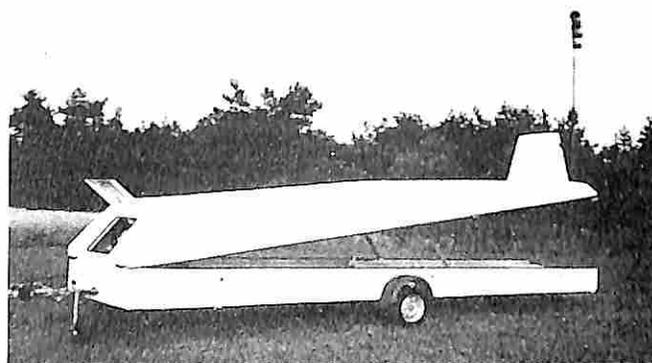
nuovo aliante 15 mt
FAI CLASS
efficienza max 48



SWIFT S1

Il nuovo super aliante acrobatico monoposto
± 10G
Apertura alare 13 mt
Disponibili Tips di prolunga a 15 mt

Modifica Mecanair
per PIPER PA 18 180 HP
Elica quadripla
Ottimale per traino aliante
e volo in montagna.



RIMORCHI COBRA

ALEXANDER SCHLEICHER

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

AIR CLASSIC s.r.l. - Via Lucento, 126 - 10149 TORINO - Tel. 011/290453 - Fax 011/2161555



CONSIDERAZIONI

intorno ad un tema: l'Aero Club d'Italia

Molte pubblicazioni del settore aeronautico dedicano, in questi ultimi tempi, molto spazio alla grave inefficienza dell'Aero Club d'Italia.

Ci sono voluti alcuni provvedimenti fiscali per indurre i più ad «esternare» severi giudizi. Meglio tardi che mai.

Rendiamoci però conto che il malessere non è di oggi, è congenito. Le critiche attuali sono la conseguenza della classica goccia che ha fatto crollare gli indugi, ma le considerazioni devono risalire alla stessa legge istitutiva.

Legge che per salvare un ente inutile ne ha fatto un ente del parastato, cioè un fattorino o un portaborse per alcuni ministeri.

In realtà all'epoca non si è riflettuto abbastanza sulle necessità del settore (nemmeno oggi in verità) e sulla sua evoluzione e diversificazione, altrimenti si sarebbe operato in modo tale che «l'ente inutile» venisse trasformato in una «federazione indispensabile».

Ora si tratta di rimediare operando, con cocciuta insistenza, affinché il buon senso finisca col prevalere.

Non sarà facile ma forse l'atmosfera attuale è quella opportuna: in tutti i campi sono in atto cambiamenti e ristrutturazioni e molte leggi vengono rivedute, corrette, cancellate.

Determinante sarà l'unità d'intenti che sapranno manifestare e concretizzare le diverse specialità che compongono il settore aeronautico. Se tutte le specialità vorranno realmente acquisire una buona autonomia economica ed operativa dovranno necessariamente costituire una loro Federazione (se già non esiste), con statuti il più possibile similari.

A questo punto le singole Federazioni dovranno confluire nella Confederazione chiamata Aero Club d'Italia, la quale — con un nuovo Statuto appositamente predisposto — rappresenterà le stesse Federazioni, sia in sede internazionale (FAI) che nel CONI.

Ancora una considerazione in proposito: sarà, ma non è una vecchia storia?

Certamente, ma facciamo anche una constatazione: otto anni fa, con la mozione numero UNO, sollecitavamo la realizzazione di cinque propositi, due di questi sono andati in porto.

Perchè non essere ottimisti?

In becco all'aquila

RENZO 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 CLUB & SEGRETERIA INTERNAZIONALE

Roberta Fischer - Fax 39 332 236645
Via Giambellino 21 - I 21100 VARESE

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: Smilian Cibic
OSTIV: Demetrio Malara
USA: Mario Piccagli
Alcide Santilli

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. 214 OTTOBRE/NOVEMBRE 1992

ISSN-0393-1242

SOMMARIO

- 247 CONSIDERAZIONI
254 TABELLA PRIMATI MONDIALI'
255 FESTA PER HANS NIETLISPACH
257 *dai campi di volo:*
ALZATE, PADOVA/L'AQUILA, NOVI/RIETI, CALCINATE/SISTERONS,
FOLIGNO, CALCINATE/SAINT CREPIN
265 *le competizioni*
CAMPIONATO ITALIANO PROMOZIONE 1992
CAMPIONATI EUROPEI CLASSI FAI 1992
271 *il monotipo*
F.A.I. - PROTOTIPI PER LA WORLD CLASS
275 *aeroclub centrale*
RIETI e l'AE.C.V.V.
277 *ostiv*
IL XXIII CONGRESSO A BORLANGE (S)
279 *vip club*
DA VIVON (FRANCIA) A FEZ (MAROCCO)
SOARING FROM THE ALPS TO IONIAN SEA
284 *la meteo*
INCONTRO CON LE TERMICHE
287 *dalla commissione*
VERBALE RIUNIONE N. 11 DEL 5 MAGGIO 1992
ATENE - CONFERENZA GENERALE DELLA F.A.I.
ZAR (PL) - RIUNIONE EUROPEA I.G.C.
291 *volovelainformazioni*
297 VALBREMBO AD ASIAGO
298 VOLARE «DOWNUNDER»

IN COPERTINA: «Dalla polvere agli Altari». Il volo a vela non finirà mai di stupirmi! Pasqua 1992, una giornata «povera» con plafond 1200 si è trasformata in una splendida cavalcata sulle Alpi: nella foto l'Aiguille du Midi. (Autore della foto e della didascalia è Maurizio Secomandi, che ci ha promesso lunghi articoli in proposito!)

LA COPERTINA DEL N. 212: avevamo promesso indicazioni con il successivo n. 213 ma non siamo arrivati in tempo. Eccoci pronti a rimediare: la foto è stata scattata da Jean Marie Clement in quel di Alzate ed il «guerriero in riposo» è Giorgio Galetto. Riposo che gli consentirà di vincere il Campionato Italiano della 15 METRI.

ABBONAMENTI PER IL 1993

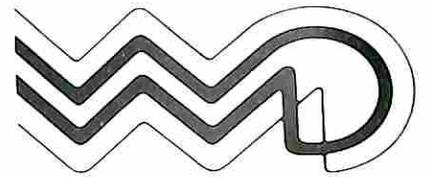
- 1 - SOSTENITORE L. 250.000 x VOLO A VELA + AUFRUFF! + il volume di Plinio Rovesti ALI SILENZIOSE NEL MONDO
2 - PARTECIPAZIONE L. 120.000 x VOLO A VELA + AUFRUFF! + il «quaderno» di 80 pagine... *quelle ali bianche, così lunghe e silenziose...*
3 - ORDINARIO L. 70.000 x VOLO A VELA (6 numeri del 1993)

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

Glasfaser Italiana s.p.a.

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

TUTTO PER L'ALIANTE ED IL MOTOALIANTE



Walter Dittel GmbH



FSG 5

FSG 4

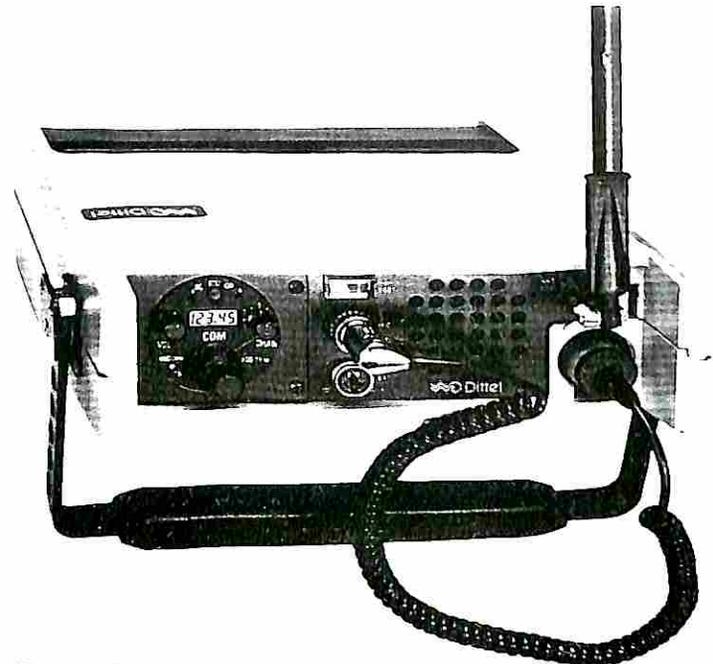
FSG 5 W



FSG 71 M



FSG 70



AVIATION COMMUNICATION SYSTEMS

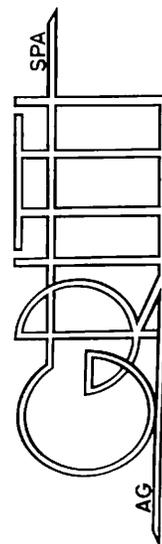
MODEL	FSG 70	FSG 71 M	FSG 5	FSG 4	FSG 5 W
FCC (USA)	yes	yes	yes	yes	no
TSO/LBA	pending / yes	pending / yes	N/A	N/A	N/A
Airborne, installation mounting system transceiver panel size	direkt fixed, panel 57 mm/2 1/4" ϕ	direkt fixed, panel 57 mm/2 1/4" ϕ	UL, parachute -	UL, parachute -	UL, parachute -
Portable 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	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 \pm 8 kHz Selectivity \pm 25 kHz	< 6 dB > 70 dB	< 6 dB > 70 dB	< 6 dB > 60 dB	< 6 dB > 60 dB	< 6 dB > 60 dB
Spurious response Rx	> 80 dB	> 80 dB	> 60 dB	> 60 dB	> 60 dB
AGC range	5 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	-	-	-

Walter Dittel GmbH

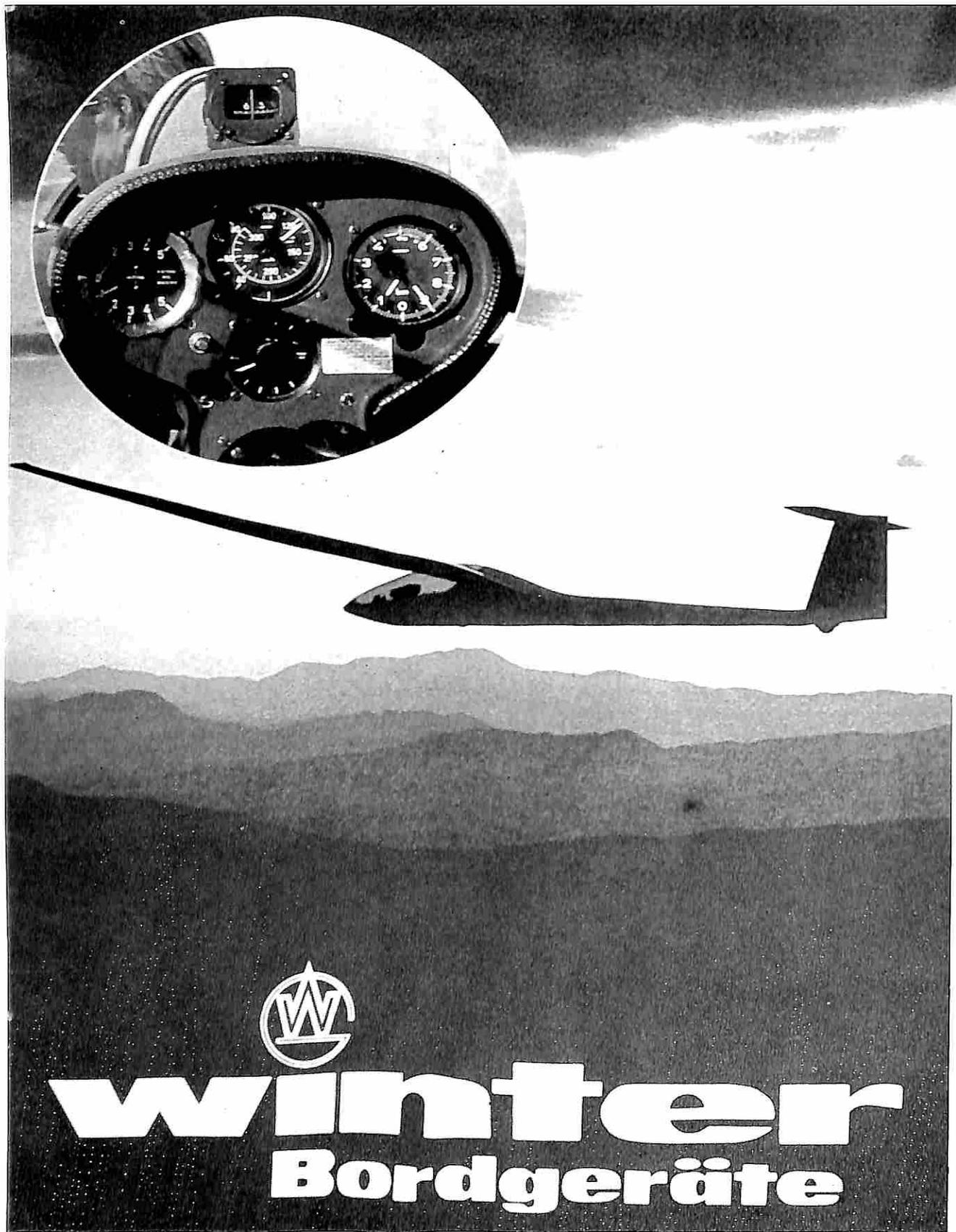


TECHNICAL INFORMATION

VHF AVIATION RADIO



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



GLASFASER ITALIANA spa

VALBREMBO (BG) Tel. 035/528011 - Fax 035/528310



SOCIETÀ ITALIANA TECNOSPAZZOLE

Lavora con voi.

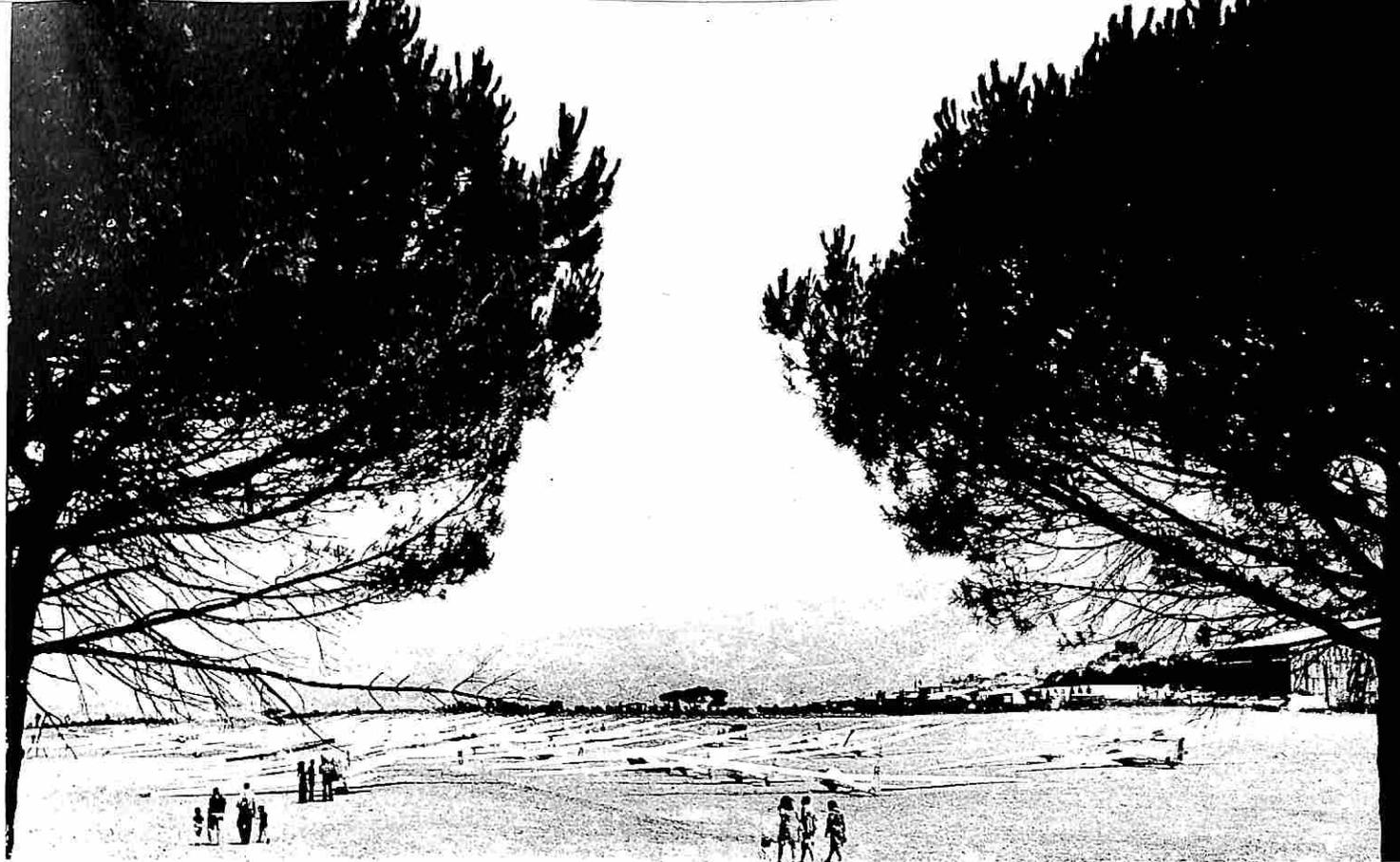
Prima di arrivare fra le tue mani, una spazzola tecnica SIT è stata provata, migliorata, riprovata e perfezionata ancora nei minimi dettagli. Per questo, quando arrivi a scegliere un prodotto SIT, ti accorgi che hai fatto la scelta migliore: quella definitiva.

SIT

TECNOSPAZZOLE LA SCELTA DEFINITIVA

SIT SOCIETÀ ITALIANA TECNOSPAZZOLE Spa
BOLOGNA ITALY





Lettera aperta di VOLO A VELA a Hans Nietlispack

Caro Hans,

la tua costante presenza alle competizioni di Rieti ti ha fatto entrare in quell'ordine di cose che si tende a considerare perenni.

Quasi come il Velino ed il Coscerno: sono lì, ci attendono ogni anno, l'onere — e non è certo un onere — è solo nostro quello di andarci per ritrovarli immutati.

Ma tu, quest'anno, ci hai dato una lezione di saggezza, è per questo che ti ringrazio, ci hai detto: amici, non abbandonano il volo a vela ma questa è la mia ultima partecipazione ad una gara!

Ce lo hai detto con molta semplicità e ci hai commossi; in questo tuo messaggio c'è tanta fierezza e molta umiltà.

La fierezza di avere partecipato alla crescita del nostro sport, di essere stato un vero protagonista e la saggezza di accettare con umiltà e per tempo le leggi naturali così come il volo a vela c'insegna a sfruttare ed a rispettare le sue energie.

Per Josette e per te Rieti è divenuta negli anni la tua residenza estiva e ci hai promesso di mettere la tua esperienza a disposizione di tutti e dei giovani in particolare. Rieti ti riserverà sempre una accoglienza privilegiata sia seduto dietro il tavolo organizzativo sia seduto in un biposto alle spalle di un allievo che farà tesoro della tua esperienza volovelistica e saggezza umana e tutti te ne saranno grati.

Josette, Hans, arrivederci a Rieti.

ATTILIO



NEFER NEFERU ATON NOFRETETE:

«Bella la bellezza del sole che viene qui»

Cronaca dell'ultima giornata di gara di Hans Nietlispack

di ALBERTO TEDESCHI



Questa estate a Rieti ho incontrato vecchi e nuovi amici che avevo trascurato negli ultimi anni; l'ambiente volovelistico in sé, il clima della competizione e lo stare vicino a chi è animato dalla stessa passione mi danno una gioia ed un piacere immenso, cosicché la tappa estiva reatina diventa sempre più una necessità. Hans, il grande volovelista svizzero, aveva scelto la CIM 92 per dire addio alle competizioni e mi venne chiesto dall'amica Marlis Blumer di fotografare la sua ultima giornata di gara. Per me, inesperto ma appassionato volovelista, che fa fatica a mantenere viva la sua licenza di volo, questa occasione rappresentava un grande onore. Ho così avuto occasione di conoscere da vicino il grande Hans.

Alle 9 di mattina Hans è il primo ad allineare aiutato dalla moglie, perfetta squadrista di un perfetto volovelista. Hans cura il proprio Discus come un bambino, lo lava, lo asciuga e mette l'acqua nei cassoni stagni delle semiali. C'è una piccola perdita di acqua e Hans vi rimedia bloccandone la fuoriuscita con un po' di vaselina.

«Il mio Discus comincia ad essere vecchio anche lui», dice Hans con aria sorniona, «ma continua a fare bene il suo lavoro». Hans mi parla della sua attività agonistica, del record di presenze nella squadra nazionale svizzera, degli innumerevoli tito-

li nazionali vinti, dei tanti campionati del mondo cui vi ha partecipato. Mi parla dei suoi progetti. Mi dice che sarà qui a Rieti come istruttore e prezioso aiuto per le gare. Mi dice che bisogna sapere fermarsi e cominciare ad insegnare ai giovani. Ad un certo punto mi fa vedere un adesivo attaccato al vetro della sua macchina con raffigurato un disegno egiziano. «Sai cosa è questo?», mi chiede con fare da vecchia volpe. «No», gli rispondo, «non lo so». «È una frase egiziana e dice: NEFER NEFERU ATON NOFRETETE. In italiano significa: "Bella la bellezza del sole che viene qui"». E così Hans mi riassume il significato del volo a vela, il suo valore profondo, al di là di quello che vediamo e viviamo inconsapevolmente ogni giorno... il resto della giornata viene vissuto da Hans come un giorno qualsiasi.

Il briefing, gli applausi, la nuova sedia da camping che si spera più robusta di quelle precedenti, l'ultima cena con 12 barbuti apostoli volovelistici, la preparazione prima del decollo ed infine l'arrivo a gara ultimata con fiori da primadonna e i saluti di Leo e di tutti i presenti.

AVU
Associazione Volovelistica Universitaria Trento

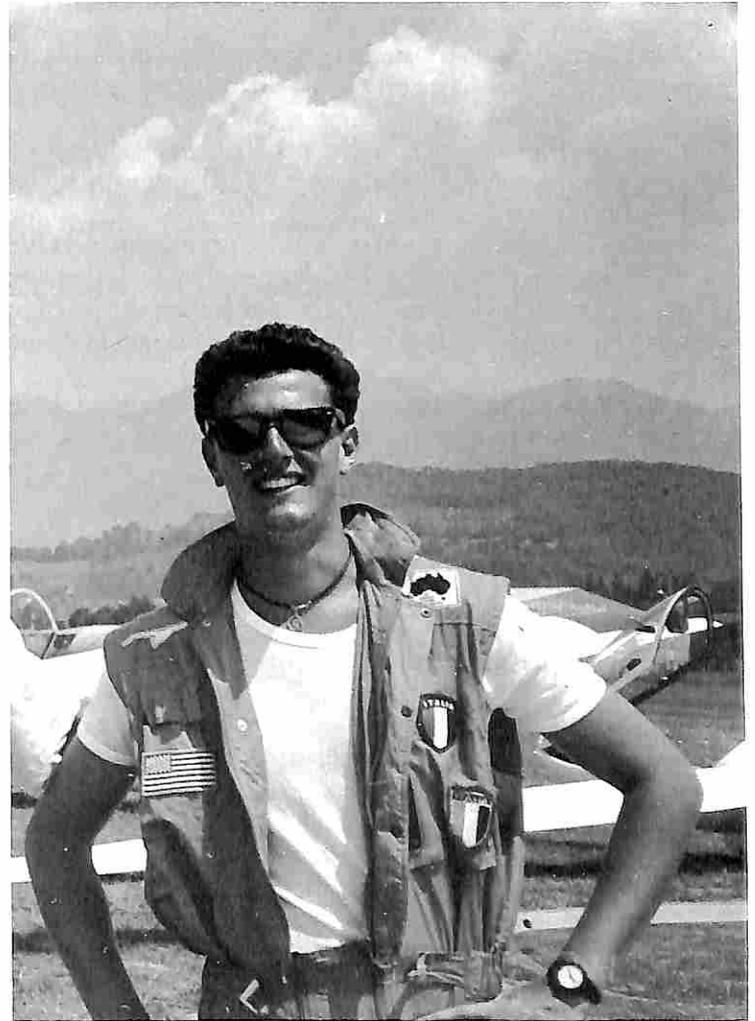


ALZATE

STORIA DI UN RECORD VISTO DA DIETRO

di DAVIDE CASETTI

Non mi voglio soffermare sugli aspetti tecnici del volo — di cui giustamente e con competenza se ne sarà occupato Leo — dal momento che il mio compito più importante è stato per quasi dieci ore quello di imparare. Il mio volo da dietro si può descrivere in due parole: massacrante e fantastico. Essere preso, legato e imbavagliato, ricoperto da ogni genere di oggetti — due paia di scarpe, due borracce, vestiti di ricambio, borsa con panini, necessaire del pilota, barografo, macchina fotografica, 4 cartine — e star-sene così per 9 ore e 1/2 con le ginocchia in bocca, carteggiando con mappe da 2 mq l'una, non è certo il massimo della vita; ma d'altra parte un volo così è... insomma è il volo per eccellenza. Come perdere un'occasione simile? In molti mi hanno chiesto da quanto tempo era stato pianificato il volo: pianificare?, ma quale piano!, ma quali pomeriggi passati sulle carte a tirar rotte! Venerdì sera alle 23 ecco quando abbiamo deciso!, quando il Ricky ed io dovevamo uscire a far baldoria — e nonostante tutto non ci abbiamo rinunciato perchè prima dell'una non ho visto il letto —. Probabilmente queste imprese nascono all'insegna della disorganizzazione e così continuano finchè non sono state portate a termine. Mi spiego: niente ossigeno con 6000 m in previsione, niente documenti personali, niente documenti dell'aliante e infine, ciliegina sulla torta, un recupero di 1100 km senza documenti del rimorchio. L'onda non l'avevo mai fatta e già immaginavo una faticosissima caccia al rotore con relativa lotta e invece... niente. Incocchiamo l'onda addirittura in traino: 4 m/s. Più avanti la cosa che mi preoccupava era la salita in quota senza ossigeno, non sapevo cosa aspettarmi. Così a 5000 m ero ancora sveglio e mentre il pilota si preoccupava di sfruttare al meglio l'onda io non pensavo ad altro che congiungere gli indici delle mani ad occhi chiusi e a prendermi le orecchie a braccia incrociate, così, tanto per valutare il mio stato. Non dovevo comunque stare molto bene dal momento che il mio ultimo ricordo, prima di vedere il lago di Garda sotto, era Porlezza. A quel punto il Leo, dopo aver detto che i vecchi resistono più a lungo senza ossigeno, cominciava a non vedere le frequenze sul display e nemmeno a prendere il manettino per cambiarle. Quindi partiamo. A 5000 m in mezzo alla pianura ricevo questo ordine: «È partita la batteria di coda, scollegala e attacca quella che hai dietro la testa». Pfui, tutto qui? Dovevo solo trovare un altro posto per i bagagli, slacciarmi le cinghie, uscire dal paracadute, girarmi e cercare di fare il collegamento; il tutto a 5000 m. Alla fine credevo di aver fatto la maratona di New York. Su Pratomagno la prima termica e il pilota sia



per la precedente mancanza di ossigeno sia per il suo cronico male, ha l'emicrania.

Da Rieti il volo da sacco di patate è stato più tranquillo: solo carteggiare con una carta a dir poco enorme e godermi il panorama, una delle cose più appaganti del volo. Il navigatore non ha commesso errori se non nella ricerca dell'aeroporto di Grottaglie, ma forse è stato un bene perchè senza neanche un documento personale — a parte forse la mia tessera universitaria — ci avrebbero fucilato sul posto. Così atterraggio in città; periferia sud di Taranto. Ed ora le rituali parole finali: sono molto contento... indimenticabile... ringrazio... L'unica cosa che credo valga la pena di essere detta è che spero che voli del genere non si possano tentare una volta ogni 15 anni.

PADOVA / L'AQUILA

Ho rotto il ghiaccio

Oggi è la prima giornata veramente autunnale ed inizia così quel periodo dell'anno in cui i voli si diradano, almeno per me e si riducono ad allenamenti per atterraggi di precisione e cose del genere, sempre tempo permettendo.

Mi viene naturale, a questo punto, gettare uno sguardo sulla stagione ormai conclusa e fare un piccolo bilancio (non economico per carità) della mia attività di quest'anno.

Dall'inizio della primavera ho volato per 40 ore fra Padova, Asiago e L'Aquila, ho concluso le prove per il C d'Argento ed ho fatto il mio primo fuoricampo.

È proprio a L'Aquila, durante lo stage estivo organizzato dal GVP, che i due avvenimenti più temuti e desiderati dei miei pensieri si sono realizzati: ho lasciato il «nido» per andare altrove ed ho scoperto che un «nido» lo puoi trovare ovunque con le dovute cautele.

Il fatto che tutto questo sia avvenuto ben tre anni dopo il brevetto dà la misura di quanto questa prima maturazione sia stata sofferta e perciò mi rivolgo in special modo a coloro che come me hanno avuto ed hanno difficoltà a staccarsi dalle «gonne della mamma».

Così alla metà di agosto carico la valigia in macchina e raggiungo i miei amici a L'Aquila dove già da una settimana respirano un'aria ben diversa da quella patavina.

Per due giorni ho a disposizione il Cirrus del club per allenarmi ed ambientarmi, il terzo giorno preparo la lavagna: dal castello della città di L'Aquila al lago di Piediluco sono 55 Km e questi saranno i vertici da fotografare, poi potrò atterrare a Rieti oppure tornare a L'Aquila se ci riuscirò.

Il Cirrus è lucido come le scarpe della Prima Comunione e così decollo; aggancio quasi subito e faccio quota vicino al campo, vado a far la foto al castello e torno indietro ben più basso.

Dopo un po' di indecisione centro una bella termica che mi dà una quota super per iniziare il traversone: passo il Giano a 1900 m QFE L'Aquila e punto gli alberghi sul Terminillo.

Qui non trovo niente di esaltante e data la quota proseguo verso Poggio Bustone dove risalgo per affrontare il tratto per il lago di Piediluco che è tutto pulito e non promette niente di buono.

Così è e dopo la foto (ma quanta quota perdo a fotografare!) torno a Poggio Bustone con 700 m e qui sudo sette camicie costando per cercare di risalire, ma riesco solo a mantenere la quota.

Per radio Enrico Ferrari che ha fatto la mia stessa prova, mi dice di essere sul Terminillo con la quota per tornare a L'Aquila e mi vuole aspettare!

Apprezzo molto il suo gesto cavalleresco ma gli dico che non è il caso, ormai la prova è conclusa e se non riesco a risalire ho l'approdo sicuro a Rieti.

Però mi ha fatto piacere.

Bene, bando alle gentilezze, mi sposto più verso valle visto che non c'è verso di risalire dal costone e... tac ecco la termica che lentamente mi permette di tornare al Terminillo.

Penso che come in molte altre occasioni si dovesse cercarla in base ad un ragionamento piuttosto che capitarci dentro, ma tant'è...

Al Terminillo raggiungo 1600 m su L'Aquila e comunico troppo soddisfatto di me agli amici che mi aspettano che sto per rientrare; un'occhiata alla carta, scelgo la prua e via verso casa. Sono contento e rilassato, forse troppo.

Dopo un po' uno sguardo intorno mi fa perdere un po' di baldanza: il paesaggio è sconosciuto, ho sempre avuto come punto di osservazione L'Aquila e questa prospettiva «opposta» è del tutto nuova.

Ma quello è il Giano e là dietro c'è l'aeroporto che mi aspetta. Ora dovrei vedere la valle di L'Aquila, ma cos'è questo lago alla mia destra? Vado avanti, guardo la carta, guardo il paesaggio, guardo il lago.

Quando mi rendo conto di dove sono, a sud del Monte Fratta, non ci voglio credere ma devo accettare il fatto: ho sbagliato rotta. La quota è diminuita parecchio, mi attacco ad un'ascendenza e provo a calmarmi; comunico con vergogna di essermi perso e che sto cercando di risalire.

Inizia una ridda di comunicazioni, domande, consigli.

La termica non tiene, mi dirigo verso quello che ora so essere il Lago del Salto per tornare verso Rieti appoggiandomi alle pendici che con il vento da ovest dovrebbero portare un po': niente, il variometro è a -3 costante, sono praticamente sul lago e l'altimetro indica 600 m QFE L'Aquila.

Nel frattempo è decollato il nostro L5 per venirmi a cercare. Ho capito che non riuscirò a tornare al campo e questo è l'unico momento che si affaccia alla mia mente il pensiero dello sconfitto: «Chi me l'ha fatto fare?...».

È solo un attimo, so che devo trovarmi un posto per atterrare e vedo tre campi nel paese che solo dopo scoprirò essere Borgo San Pietro; uno non è lavorato e non lo prendo in considerazione, degli altri due uno è escluso perché una linea elettrica lo attraversa per tutta la lunghezza, l'altro è piccolo con dei solchi da evitare ma in mancanza di meglio può andare bene.

L'altimetro segna ora 500 m, il vario va da $-0,5$ a 0 ed io faccio ampi cerchi sul paese cercando di osservare bene; nel frattempo lo Stinson mi ha raggiunto e mi fa coraggio, poi esegue un passaggio basso per controllare quel campo non lavorato che è però sufficientemente lungo ed in leggera salita.

«Giovanni, puoi provare, sembra buono».

La mia procedura per l'atterraggio è regolare, il vento calmo, aumento un po' la velocità in finale per raccordare meglio con la salita; tocco molto dolcemente e mi attacco ai freni, la velocità cala ma il terreno oltre che in salita è anche in leggera pendenza (dall'alto non si notava assolutamente) e tocco con la punta dell'ala sinistra imbardando prima di fermarmi.

Scendo, sembra tutto a posto e lo comunico all'L5 che torna a L'Aquila per organizzare il recupero.

Arrivano molte persone messe in allarme dai ripetuti passaggi del nostro traino e vengo a sapere che nel campo che avevo preventivamente scelto, erano già atterrati rompendo l'aliante, mentre su quello dove mi trovo mi sembra di aver capito che non è mai atterrato nessuno.

Può essere utile per qualcuno che si trovi nella mia situazione sapere che quel campo è effettivamente buono a patto di restare sulla destra, come del resto invita a fare la sua stessa conformazione; sulla sinistra aumenta la pendenza laterale e ci sono sassi affioranti.

Non si può sbagliare dal momento che a Borgo San Pietro altri

campi oltre a questi tre non ce ne sono.

Non dimenticherò mai l'abbraccio degli amici venuti in massa a recuperarmi e le congratulazioni tanto sincere quanto fuori luogo! Tutto si è concluso con una cena sul posto.

Nel corso della giornata di errori ne devo aver commesso tanti, addirittura alcuni non li conosco nemmeno, ma uno è imperdonabile: l'aver sbagliato rotta; e questo è successo prima di tutto perchè non ho pianificato il ritorno mentre avrei dovuto farlo con la massima accuratezza data la mia scarsa conoscenza della zona. Così forse non avrei scambiato il Nuria per il Giano e mi sarei accorto prima che la mia prua era sbagliata.

Col senno di poi noto ancora che al punto dove ero arrivato prima di tornare verso il lago, la cosa migliore da fare era continuare verso la Piana di Avezzano: con tutta probabilità avrei raggiunto Celano o perlomeno avrei fatto un fuoricampo meno problematico.

Infine se l'L5 non mi avesse rassicurato, non avrei mai scelto quel campo per il fatto che non è lavorato, ed anche così nessuno aveva notato la presenza di quei sassi piantati nel terreno ed affioranti, per fortuna presenti quasi esclusivamente sul lato sinistro.

Se fossi atterrato su quello scelto per primo non credo che mi sarei fatto del male, ma l'aliante, forse, non se la sarebbe cavata altrettanto bene.

Sono sempre più innamorato di questo sport che insegna a vivere e felice di aver «rotto il ghiaccio». E solo quello.

GIOVANNI CALZONI

NOVI LIGURE / RIETI

Storia di un fuoricampo

Il fuoricampo, specie con gli alianti delle attuali prestazioni, viene di norma considerato uno smacco, solo parzialmente mitigato in caso di atterraggi forzati collettivi per esaurimento generale delle condizioni. Ma anche in questi casi, se possibile, si cerca di concludere il volo su un aeroporto o aviosuperficie per eliminare, con un recupero via aerea, fatica e ore piccole.

Il fuoricampo tuttavia, pur con gli inevitabili rischi che comporta, mantiene un'attrazione e un fascino per il pilota che è costretto a ricorrervi. L'atterraggio avviene in generale su campi coltivati (a questo proposito riterrei molto utile un breve corso sulle diverse coltivazioni e sul modo di riconoscerle) di proprietà o sotto la conduzione di famiglie di contadini. Il tenore di vita di questi nuclei familiari è oggi buono e con un livello di conoscenze più che accettabile, disponendo essi di tutti o quasi i mezzi d'informazione di massa. Ma l'uomo che viene dal cielo continua a stupire e l'accoglienza è di conseguenza spontanea e protettiva. Questo è quanto è capitato a Vittorio Pinni ed al sottoscritto durante l'ultimo campionato promozione di Rieti. Il campo di atterraggio è a nord di Bettona immediatamente sotto l'abitato, al punto che le foto scattate ritraggono l'aliante insieme al paese soprastante.

Poco dopo l'atterraggio un giovane con la vespa si offre di trasportarci fino alla casa colonica dove, insieme ai primi ristori a base di bevande fresche e vino, ci viene messo a disposizione gratuitamente il telefono per le comunicazioni alla direzione di gara. Nell'attesa dell'arrivo dei mezzi di recupero ci si intrattiene a parlare di alianti e simili e si cerca di spiegare un poco i meccanismi del volo, ma di fronte a osservazioni del tipo «...ma se cadeva sul vigneto» non possiamo e non vogliamo approfondire il tema altrimenti si rischia di rompere l'incanto e di banalizzare un fatto che ai loro occhi ha ancora sapore di arcano. Soddisfatte però le prime curiosità e rassicurati della integrità fisica nostra e dei nostri mezzi, si inizia a parlare di coltivazioni, di prezzi di prodotti agricoli e di problemi pensionistici e per ultimo della imminente nascita di un nipotino e delle difficoltà del parto i cui meccanismi ed i relativi esempi vengono presi di peso dalle nascite dei vitelli di cui ricordano con precisione date e fatti.

Sull'imbrunire i nostri ospiti si ritirano in casa per la cena ma contemporaneamente ci vengono servite squisite crescente calde con prosciutto, salsiccia e ottimo vino bianco per concludere con una grossa fetta di cocomero. Alla fine della cena madre e figlia, che stanno per andare in clinica a trovare la partoriente, ci abbracciano e ci baciano affettuosamente forse a rallegrarsi con noi per lo scampato pericolo. Per non dire poi della preziosa assistenza che gli uomini hanno continuato a fornirci all'arrivo dei mezzi di recupero.

A conclusione di questa esperienza non vorrei responsabilità o rimproveri da chi in futuro fosse indotto ad atterrare fuori campo.

PATRIZIO MISLEY



NELLA FOTO: Il Cirrus a Borgo San Pietro con i «primi soccorsi».

Segnalateci gli indirizzi dei premurosi «soccorritori», manderemo loro la rivista.

la Redazione

CALCINATE A SISTERONS

Impressioni "francesi"

Notte, notte d'agosto, il cielo trapuntato di stelle, fa caldo, non riesco a dormire, aiutato anche dal sonoro, ritmico ruscare dell'amico Giovanni con cui divido la stanza.

Dalla finestra vedo le luci lontane dei paesini ai bordi della vasta conca dell'aeroporto di Vaumeilh - Sisterons, il profilo dei monti ritagliati netti contro il cielo, le sagome degli hangar e delle tende del campeggio.

Il disco della luna ci irrorra della sua luce che, chissà perché, in letteratura deve sempre essere fredda, e contribuisce a creare un'atmosfera irreale come sospesa nel tempo, così lontana e diversa da quella della città che abbiamo lasciato in giornata e che ci fa sentire così bene in ferie.

Siamo venuti per volare e voleremo, perbacco, alla faccia del vento che ci sferza al mattino, vento da nord est, bello teso e ruspante di quello che a Calcinate, per intenderci, non fanno neppure accostare all'hangar i piloti della nostra esperienza.

E qui invece un colpo di vita: si vola lo stesso! Dopo ricca colazione e sintetico briefing ci ritroviamo in mano secchio e spugna per il rituale lavaggio del Twin Astir che vedrà le nostre prodezze.

All'alba delle 2 pomeridiane eccomi ai comandi del Twin con l'istruttore Remy seduto dietro, che per 2 ore e più mi farà conoscere le montagne della zona, i punti atterrabili in caso di eventuale fuori campo (ma sarà poi così facile?), i costoni da evitare per l'intenso traffico di deltaplani, il fiume Durançe, i canali, i vari riferimenti per l'orientamento.

Ho la carta sottomano, ho anche fatto i compiti tracciando i cerchi e le distanze di sicurezza, così che, quando nel volo successivo, ci fanno andare da soli, Giovanni ed io sullo stesso aliante, ci sentiamo agguerriti per tentare qualche spostamento un po' più esteso del solito.

E l'aliante? Speravamo, noi ingenui, che ci venisse assegnato

un monoposto a testa, invece, pare per indisponibilità di altri mezzi, ci viene appioppato un Twin Astir 1, vetusto di 8000 ore di sgroppate nei cieli, che ci farà compagnia per tutta la durata del soggiorno.

Il bestione, di aspetto particolarmente massiccio, con la strumentazione ridotta al minimo -una radio preistorica con pulsante sul microfono da reggere a mano - si rivela subito gnucoco e restio a schiodarsi dal volo rettilineo ed uniforme, e viene subito ribattezzato "Kredenz" (credenzone per i lombardi) con non proprio dolce assonanza.

Dura la barra, duri i pedali, all'inizio con una turbolenza che ci assesta lo stomaco a dovere, riesco anche a rompere il cavo di traino: addio speranza di lunghi voli, torniamo sulla verticale del campo per sganciare lo spezzone del cavo e veniamo a nostra volta agganciati da una discendenza che ci costringe all'atterraggio - finale controvento, toccata, ed in pochi metri il bestione si ferma. Un po' contrariati con Eolo ma per nulla abbattuti, ripartiamo per un altro volo, questa volta con maggiore successo; e così via nei giorni successivi.

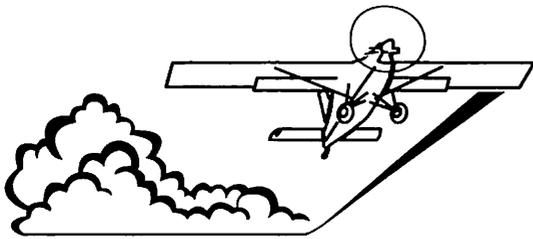
Difficilmente troviamo termiche vigorose, più frequentemente +1,5 - +2 che ci consentono di giungere al plafond di 2200 -2400 metri, di spostarci di 20-25 Km dall'aeroporto, di assaporare la soddisfazione del volo in montagna.

Riusciamo ad avvertire il brivido della quota troppo bassa su una zona sconosciuta, con l'ombra dei nostri nasi proiettata sul terreno, per poi riuscire, con tanta fatica, a riguadagnare i metri per la salvezza.

Ed al passare delle ore, l'aliante che inizialmente ci sembrava ostico e scontroso, si rivela alla fine docile e cordiale, perdonoando ogni nostra manovra e consentendoci, con il suo robusto carrello, anche atterraggi non proprio ortodossi.

Il largo e spazioso aeroporto con una lunga pista che scorre parallela a bei campi di granoturco, ci accoglieva lietamente alla fine di ogni volo, nell'aria sempre limpida e tersa; poi, riposto il nostro aliante nell'hangar ci si concedeva finalmente un aperitivo a base di "pastice" tirando le somme della giornata. Una località sicuramente interessante, dove certamente può valere la pena ritornare.

ROBERTO VARDANEGA



"THE SKYSHOP" di Marco Carrara

Parachute sales & rigging

Via Riviera, 19
24011 ALMÈ (Bergamo) - ITALY
Tel. (035) 639.710 - Fax 639.661
Radiomobile (0337) 428.238

A soli due chilometri dall'aeroporto di Valbrembo:
Siamo specializzati in:

- MANUTENZIONE e VENDITA di tutti i paracadute per volo a vela ed acrobazia.
- con personale specializzato, certificato dal R.A.I., dall'OFA Suisse e dall'FAA USA.
- si effettua un servizio di consulenza gratuito sull'usato che intendete acquistare e sulle compatibilità dei componenti.

- ad un costo contenuto il servizio di ritiro-consegna per l'ispezione e ripiegamento.
- con gli istruttori della nostra scuola di paracadutismo sportivo è possibile provare, in tutta sicurezza, l'esperienza del lancio in tandem (doppio comando) o comunque avere preziosi consigli per l'utilizzo del paracadute.

Dai primi di marzo aprirà la nostra filiale di Roma in grado di offrire gli stessi servizi, contattateci!!!



FOLIGNO

“aria” di stages!

di: I-IVPE

Ci ritrovammo in diciassette nel giardinetto antistante il bar dell'aeroporto di Foligno per registrare la presenza allo “Stage di perfezionamento” presso la scuola del “Centro nazionale di volo a vela”. Eravamo arrivati da diverse parti d'Italia; chi la sera antecedente il due d'agosto, chi la mattina stessa dell'incontro. Qui, in occasione dei campionati di volo a vela che si svolgevano in quei giorni a Rieti, aveva provvisoriamente trasferito la sua sede operativa la scuola del “Centro nazionale del volo a vela”. Decisione, a giudizio finale di tutti i partecipanti, molto felice, sia per l'ambiente particolarmente raccolto che ha permesso al gruppo di operare come nei ritiri delle grandi squadre di calcio, sia per le favorevoli condizioni meteorologiche che hanno permesso a tutti di raggiungere risultati superiori alle aspettative.

Le difficoltà incontrate lungo le strade per arrivare in questo splendido centro dell'Umbria costituirono l'argomento per aprire il dialogo tra i volovelisti non conosciuti, ben presto comunque sostituiti con temi più interessanti quali le aspettative che ognuno aveva dalla partecipazione allo stage.

Alle dieci in punto la voce di GianCarlo Maestri ci riunì per il primo briefing. A semicerchio sotto l'ombra di freschi pini partecipammo alla prima lezione, non prima comunque di esserci tutti presentati e di aver conosciuto anche gli altri due istruttori, Walter Galli e Giorgio Maestri, nonché l'omnipotente “Angelo”.

Presenziò a questo primo incontro anche il presidente Carlo Prugnetti, che poi seguì da Rieti tutti i nostri progressi.

La settimana trascorsa avrebbe potuto somigliare ad una delle tante che la Scuola di perfezionamento organizza, ma il particolare raccoglimento che l'aeroporto di Foligno offriva, il pro-

gressivo affiatamento che cementò sempre più il gruppo, le condizioni atmosferiche favorevoli che permisero a tutti di raggiungere i loro obiettivi, contribuirono a far sì che il risultato fosse un'eccezionale settimana, che per molti di noi verrà catalogata fra quelle da non dimenticare.

Sicuramente in molti altri stages si è raggiunto un risultato tanto entusiasmante, ma per il nostro gruppo, non ancora abituato a queste soddisfazioni, è sembrato un evento esclusivo ed unico.

Lo svolgimento del programma quotidiano seguì i modelli classici, con la sola differenza che potevamo disporre per tutta la giornata dell'intera aviosuperficie. Questo ci permetteva, già a metà mattina, di schierare con calma le diciassette macchine sulla linea di partenza e poi di ammirarne lo spettacolo. Questo ripetitivo rito ci trasmetteva una carica emotiva paragonabile solo a quella che provano i bimbi giocando con i loro modellini. Ma non vi è dubbio che ammirare uno schieramento di alianti emoziona anche il più incallito dei volovelisti! Con il martedì 4 agosto i volovelisti che dovevano raggiungere la “C” d'argento avevano già superato la prova delle 5 ore di volo solitario e quelli impegnati in mire più avanzate avevano già percorso temi di 150 km.

Il giorno successivo provammo tutti l'emozione di competere con una repentina degenerazione delle condizioni atmosferiche, preannunciata dall'esperto Angelo e che alle sedici ci mise tutti a terra.

Fummo ricompensati il giorno seguente, giovedì 6 che si presentò con gli auspici di una splendida giornata volovelistica. Le condizioni meteorologiche furono infatti buone per tutta la giornata e maturarono addirittura prima a Foligno che non, come di regola, a Rieti. In quella giornata, gli aspiranti alla “C” d'argento decollarono poco dopo l'apparizione del primo cumuletto sul Monte Serano attorno alle tredici. Poco più di un'ora dopo ben sette “aquile d'argento” piombavano su Rieti, costringendo il Prugnetti a fermare per una decina di minuti la partenza di una prova dei campionati in corso.

Solo il richiamo dell'altoparlante riportò il Direttore della gara alla linea di decollo, dopo che l'entusiasmo per i nuovi arrivati lo aveva trascinato in un'altra realtà.

Il venerdì 7 agosto, soddisfatto dei risultati ottenuti nei giorni precedenti, Maestri propose due temi per verificare se i risultati acquisiti erano dovuti all'apprendimento maturato o solo al fatto che nella settimana potevano volare anche i mattoni. Ai neo "C" d'argento propose un tema di 103 km a farfalla attorno a Foligno ed ai partecipanti al gruppo più avanzato un percorso a triangolo di 208 km.

Nessuna delusione, eravamo tutti veramente bravini! Realizzammo il tema affidatoci, anche se con qualche errore nel foto-test dei piloni. Ad onor del vero fu una giornata di eccellenti condizioni atmosferiche con ascendenze medie di + 2-3 sul Serano, + 3-4 sul Subasio e sulla Massa Martana ascendenza diffusa di + 1-2 m/s. Anche sulla vallata del Tevere verso sera si aveva un valore positivo in tutta la sua estensione. Unico inconveniente della giornata accadde a Francica, il quale avendo raggiunto un'eccessiva quota non riusciva ad individuare

il pilone della centrale di Bastardo che stava sotto di lui. Dopo ore di inutile perlustrazione, solo l'arrivo delle fimeridi lo indussero a rinunciare all'ultimo obiettivo ed a rientrare per la cena, alla quale non poteva mancare perchè avevamo come ospiti gli istruttori ed i trainer con le loro famiglie e non poteva certo fare brutta figura.

La cena di festeggiamento del corso fu all'altezza di tutto lo stage. Seduti attorno ad una tavolata disposta a ferro di cavallo, con il sole al tramonto che appariva e scompariva dietro ad un lontano tricolore che dolcemente ondeggiava, ognuno di noi tratteneva la sua emotività cercando le più sciocche battute scherzose, interrotte da ampi silenzi che dicevano più delle parole che ciascuno avrebbe voluto dire. Poi si diede il via all'eccellente menù programmato da Marco Giulianelli, l'esperto in materia, che ci trascinò fuori dalla melanconia e ci portò ... nell'oblio del cibo e del vino.

A notte oramai fonda il ristoratore ebbe il coraggio di cacciarci. Ma noi torneremo!

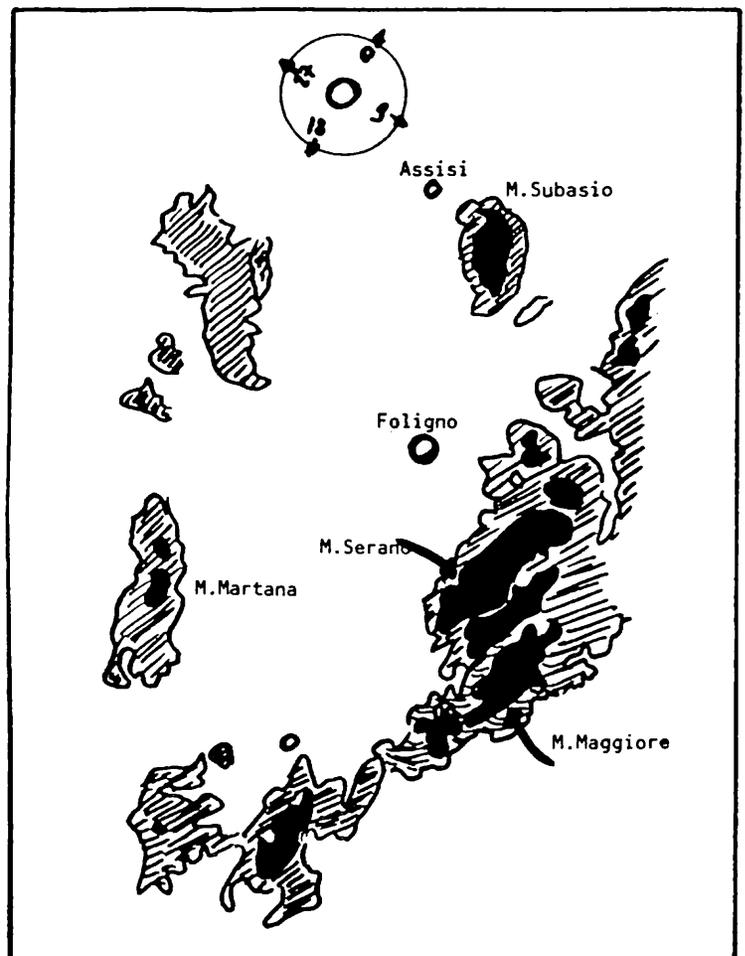
Foligno e le condizioni atmosferiche ai primi di agosto

Foligno, medioevale cittadina dell'Umbria, è situata sul versante Est della lunga e piana valle dell'alto Tevere. E' ai piedi del gruppo del Serano. Gruppo di montagne che si estende in direzione Nord-Sud, a Est di Foligno e delimitata ancora più a Est dalla Val Nerina. Dominano le cime del monte Serano e del monte Maggiore con i loro 1430 m. Il gruppo si affaccia sulla piana umbra e riceve da quel lato occidentale l'afflusso di aria tendenzialmente più umida sospinta dalle residue correnti aeree provenienti da occidente o aspirata dal riscaldamento dei contrafforti e dai fianchi del Serano.

Questa parte della montagna è particolarmente interessante perchè si presenta brulla, spelata in molti punti e con insenature; tutte condizioni che danno facilmente luogo a surriscaldamenti del terreno ed a successiva formazione di correnti ascensionali secche. Queste si presentano normalmente a ridosso del pendio specialmente nelle zone di congiunzione dei contrafforti, quindi in area tipicamente non facile per i meno esperti. Queste correnti ascensionali accelerano l'afflusso dell'aria della pianura più umida e quindi già più leggera per sua natura, innescando così dei veri e propri canali d'aria ascendente, continui e facili da veleggiare. Queste condizioni maturano normalmente verso le 12 ore solare.

Con il maturare della giornata lungo tutto l'asse del gruppo montagnoso si hanno movimenti verticali di correnti d'aria continui che portano rapidamente al plafond.

Nel tardo pomeriggio, quando è continuo l'afflusso di aria più umida dalla pianura e si inizia il richiamo dell'aria più fredda dalle valli laterali non insolate, si ha un leggero raffredda-



mento dei contrafforti e di conseguenza degli strati immediatamente sovrastanti. Questo fenomeno fa sì che lo scorrimento dell'aria calda e umida avvenga passando sopra la massa d'aria raffreddata e vada a scaricare l'umidità condensata sulla parte alta, leggermente e Est delle creste. Il fenomeno si presenta visibilmente come un leggero velo di foschia che dalle cime scende a cascata verso la piana.

Per i percorsi verso Sud, la cima del monte Maggiore rilancia correnti ascensionali surriscaldate dall'antistante valletta convessa che permette di far registrare frequentemente valori ascensionali continui di + 4-5 m/s.

Per i percorsi verso Nord ed Est l'attraversamento della Val Topina fino al Subasio permette di far ritrovare su questa montagna, valori ascensionali estremamente alti (+ 4-5m/s), su basi molto ampie e poco turbolenti. Questo tipo di ascendenze

sono dovute alla particolare forma a panettone di questa montagna, con la parte alta completamente rasa e con tutto il declinale ricco di vegetazione. Questa configurazione è particolarmente favorevole alla formazione di correnti ascensionali secche per il surriscaldamento della parte alta e il facile e veloce rimpiazzo di questa con aria più umida aspirata dalle pendici imbrifere ricche di vegetazione.

Verso Sud-Ovest la presenza dei Monti Martani permette di recuperare quota con valori normalmente più bassi perchè la loro più bassa quota da luogo a più facili rimescolamenti con le masse d'aria della piana mediando in questo modo l'effetto del riscaldamento per la presenza di aria più umida e leggera, ma anche più fredda. L'escensione in questa parte della zona inizia normalmente piuttosto tardi ed è pertanto indicata più come punto di rilancio sul finire della giornata.



ERAVAMO NOI QUELLI DI FOLIGNO - 2-8 agosto 1992

da Guidonia

da Borgo San Lorenzo

da Foligno

da Alzate

da Rieti

da Calcinatè

Bernardinetti Davide

Bindi Renzo

Mancini Giovanni, Petrolati Bruno

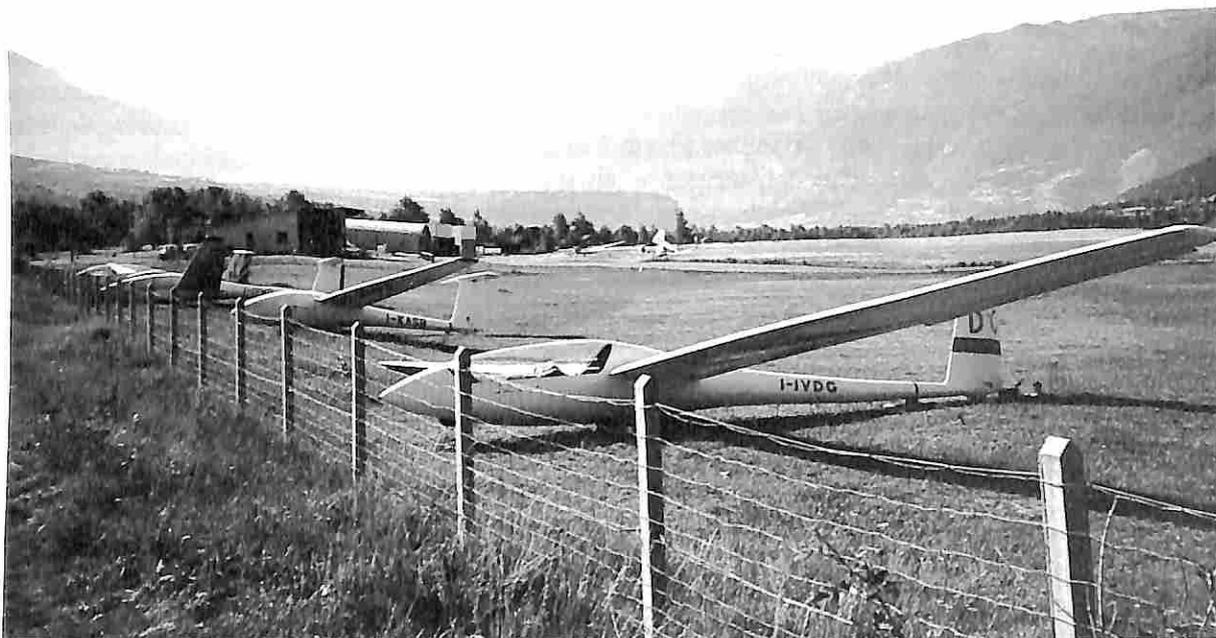
Francica Rosario

Galli Piero

Bardelli Achille, Baroffio Tino, Chiodi Giovanni, Giulianelli Marco, Harrasser Paola, Martignoni Fabio, Pellegrino Eugenio, Postorino Ezio, Provvidone Enzo, Pucalik Mimma, Rossini Dario

Calciate

a Saint Crepin



Su e giù per costoni...

Su consiglio di Jeanne Marie Clement, l'AVAL di Calciate del Pesce con lo stesso J.M.C. ha organizzato uno stage volativo di circa 15 gg. Base Saint Crepin, Aeroclub des 4 Vallées, nelle alpi francesi a 40 Km dal Monginevro. Approfitto e mi aggrego per i primi 8 giorni sapendo che qualche iscritto non potrà partecipare. Vado, volo tutti i giorni e torno.

Trovo subito il buon Renzo che mi prega gentilmente (mi ha preso per il collo) di buttar lì due note veloci sullo stage: la rivista VOLO A VELA va in stampa. Lo faccio volentieri.

Scopo dello stage: imparare bene a volare col vento, pendio, dinamica, termodinamica, vista in volo dei campi alternativi.

L'AVAL ci ha dotato di due biposti: un ASK 21 e uno Janus, un mono SZD 51 Junior. Decolli alle 14,00-14,30 con brezzolina!?!? dai 15 ai 25 nodi fino a tarda sera. QNH 900 m. Sgancio QNH 1200 m pendio, dinamica 2700 m e poi via.

J.M.C. su ASK 21 con uno di noi a turno faceva da battistrada mentre noi seguivamo a ruota su Janus e Junior.

Su e giù per costoni, pareti enormi da risalire fin sopra i ghiacciai, sopraventi e sottoventi da fondo scala e traversoni oltre i 4000 m, sempre in fila insieme, senza fretta imparando a gustare il volo e lo spettacolo stupendo che man mano si presentava. L'apprensione del fuori campo in quelle zone ci teneva sempre all'erta, poichè i campi segnalati oltre che ad essere abbastanza difficoltosi sono solo quelli o niente altro. Mangia sta minestra o... ecc.

In volo si portano libretti con segnalati e fotografati questo campi alternativi e i Club della zona mantengono gli stessi operativi a questo scopo.

A parte ciò abbiamo volato e rivolato, approfittando dell'esiguo numero dei partecipanti la prima settimana, sino alle 21,00.

Poi, qualcuno di noi a dovuto lasciare posto ad altri, credo con molto dispiacere ma sicuramente soddisfatti.

Sicuro di interpretare il pensiero di chi con me ha volato questo

periodo, colgo l'occasione per ringraziare chi ha collaborato per lo svolgimento e la buona riuscita dello stage; in modo particolare J.M. Clement per la particolarità dei voli e del superbo modo d'insegnare: disponibile, semplice e concreto.

Stupendo il posto dicevo, ma stupenda la simpatia e la praticità del Club che ci ha ospitato, dei trainer e dei soci in maggior parte giovanissimi.

Grazie per la loro disponibilità e l'aiuto che ci hanno dato.

Grazie anche agli amici che in questi giorni mi hanno sopportato. Un rimpianto: va a quanti avrebbero dovuto esserci e non hanno potuto, ma che «insperatamente» hanno lasciato posti volo.

Auguri per una prossima occasione.

Partecipazione ai primi 8 giorni:

MAURO BRUNAZZO - promosso sul campo di battaglia Super Maestro Istruttore.

PIETER LANSBERGER - con barografo alla mano decolla alle 19,00 per completare una prova del C d'Argento, il guadagno dei 1000 m nel momento meno indicato. Guadagna sì 1600 m ma arriva un temporale che lo costringe ad un atterraggio molto ma molto umido.

DIEGO SALDARINI - dopo ore ed ore di tentativi al limite della riuscita, raggiunge il guadagno dei 3000 m alle 20,00 passate, in onda.

ERCOLE ROSSI - finalmente, una volta col barografo; guadagno dei 3000 m.

FERDINANDO GIARDINA - GIORGIO SENALDI - TINO BAROFFIO.

Un augurio a quanti rimasti e ai nuovi arrivati per migliori risultati.

Però quanti leggeranno tutto ciò saranno già tornati.

Alla prossima al completamento dell'intero stage.

Grazie a tutti.

ERCOLE ROSSI

CAMPIONATO ITALIANO PROMOZIONE 1992

Cronaca egocentrica di un partecipante: Antonio Foglia

Prologo venerdì 14/8

Volo solo per la seconda volta col nostro nuovo Discus CS (HB-3098/A7 "Trii minüt sun li") che il mio socio, Vittorio Colombo naturalmente, ha messo a punto durante la CIM. Vittorio vorrebbe che caricassi tutti i 180 litri di ballast nelle ali, coi 6,5 litri in coda e magari due borracce sotto le ascelle. Mi limito a 120 litri e comunque fatico ad abituarci a spiralarle cariche: mi sento bene solo a girare a 120 Km/h!

Lo studio fatto a tavolino nelle ultime settimane del computer Cambridge si rivela proficuo. Lo strumento è però spietato: Rieti-Celano-Foligno-Rieti a 70 Km/h, con più del 50% del tempo in spirale e salite medie di 0,8 m/s. Con questo passo non andrò lontano. Le macchine fotografiche funzionano a dovere.

I.a prova sabato 15/8

Rieti-Celano-Trevi-Rieti, Km 232

Meteo buona con plafonds a 2300 m a Celano. In termica mi trovo già molto meglio e comincio a scartare i valori scarsi come i veri piloti. Sulle creste prima del Velino faccio qualche giro in termica con un'aquila. La classifica provvisoria è micidiale: Primo Pinni a 110 Km/h. Pare non si sia mai vista una velocità simile in promozione. Io sono quarto a 86 Km/h. Non mi aspettavo un buon piazzamento subito, anche se a punti sono fuori dalla promozione. Vanno tutti come forsennati: anche Davide Casetti, secondo, ha fatto più di 100 Km/h.

II.a prova domenica 16/8

Rieti-Diga del Salto-Umbertide-Rieti, Km 252

Meteo: verso nord bei cumuli con possibili degenerazioni. Vince ancora Pinni che sembra imbattibile. E' partito tardi ed ha rischiato di prendere il temporale sul Subasio ma va molto forte. La promozione sembra sempre più difficile, dati i distacchi che Pinni ci infligge. (Per la promozione in categoria nazionale bisogna infatti ottenere almeno l'80% del punteggio massimo disponibile). Io sono quinto, sempre fuori dalla zona promozione.

Ho visto entrare bassissimo in Val Nerina Vittorio Squarciafico, che forse non aveva notato come la base dei costoni stesse entrando nell'ombra dei cumuli sui Fionchi. Il chiacchiericcio per radio è stato tale che Gritti non è riuscito ad aiutarlo nella scelta del campo. Squarciafico è poi atterrato fuori senza problemi ma Gritti rileverà giustamente al briefing seguente la gravità dell'episodio (anche se quelli della Valbrenbana non sono poi i più indicati ad invocare il silenzio radio in questa gara...).

III.a prova lunedì 17/8

Rieti-Celano-Gualdo Tadino-Rieti, Km 304

Meteo: buona a sud ma termiche secche a nord.

Colpo di scena con la presentazione delle classifiche ufficia-

li: non funzionava il foto time di Pinni, che volava con una sola macchina e non l'aveva provata. Guadagno una posizione nella seconda giornata e parecchi punti. In classifica generale diventa primo Davide Casetti, con Pinni secondo. La promozione è riaperta a 6 o 7 piloti, tra cui il sottoscritto che è quarto.

Parto verso Sud sfruttando le termiche classiche del percorso. Alle autostrade riesco a fare 2100 metri e posso andare diretto a Celano delfinando ad Est del Velino. Dopo la fotografia rifaccio 2100 metri e decido di ritornare sui miei passi, ripassando per Rieti, per non ritrovarmi in termica secca in posti a me sconosciuti dove mi avrebbe portato la rotta diretta.

All'imbocco della Val Topina fatico a fare 1200 metri. Ho solo 700 metri a Nocera Umbra e non guardo l'altimetro per non spaventarmi. Riesco a rifare 1200 metri prima di proseguire per Gualdo dove alcuni deltaplani mi aiutano a centrare una termica da 2,5 m/s che mi porta a 1600 m. Sul rientro pianifico bene la planata finale e faccio il mio primo bel passaggio sul campo alla velocità massima e scaricando l'acqua. La scelta di una rotta più lunga della diretta si rivelerà buona e vinco la mia prima giornata.

Appena pubblicate le classifiche mi precipito a telefonare a mia moglie che è al mare dai miei suoceri. Non mi ascolta neanche e mi comunica che la nostra baby sitter ha fatto le valigie, che piove in testa agli inquilini dell'appartamento sotto quello dove stiamo facendo i lavori, che Federica, la mia secondogenita di 3 mesi non la lascia dormire di notte, che Francesca la primogenita di 18 mesi, cui ha provato a togliere il pannolino, lascia ricordini ovunque, che sta litigando con sua madre e sua nonna e che mio suocero, avvocato molto esperto di diritto di famiglia, trova immorale che abbandoni sua figlia in queste condizioni (rovinandogli per giunta il Ferragosto). Non riesco a dormire e mi alzo forse con qualche linea di febbre.

IV prova martedì 18/8

Rieti-Luco dei Marsi-Bettona-Rieti, Km 287

Meteo: buona verso sud ma il nord potrà dare più problemi di ieri.

Per calmarmi dopo una notte quasi insonne e sgombrare la testa surriscaldata dai problemi domestici provo a dormire mezzora prima di andare in volo ed a farmi una doccia fredda per rinfrescarmi. Funziona e quindi manterrò la pratica nei prossimi giorni.

La gara verso Sud è buona, grazie anche a Bali (Guido Fontana), che finito basso in sottovento per fotografare Luco, ce lo dice per radio e mi fa volare alto.

Verso Nord la giornata è morta precocemente. Scarico l'acqua al monte Maggiore dove arrivo con 700 m e con pazienza rimonto fino al plafond a 100 m sopra la cresta. Davanti sento che perfino Gritti e Secomandi sono in difficoltà e dopo aver fatto 1100 m al Subasio si stanno preparando al fuoricampo. Bali è atterrato a Foligno, senza fotografare Bettona, e cerca di convincere tutti per radio a fare altrettanto. Arrivo al Subasio, sopravvento al pilone, con 650 m e riesco a tirarmi su a 1000 m. Posso fotografare Bettona e atterrare poi all'aeroporto di Foligno in una sola planata. Sembra ormai chiaro che non rientrerà nessuno. Ma dove è Pinni che non si sente mai? Prima di atterrare a Foligno, galleggio a 100 m (250 su Foli-

gno) per una mezz'ora alla disperata ricerca di energia sfruttabile.

In classifica provvisoria è primo un furbo che pare abbia fotografato il pilone da Sud ma lo ha dato per fatto... Vinco quindi la giornata e divento primo in classifica. Stento a crederci e non oso quasi dirlo a mia moglie (la baby sitter ha disfatto le valigie, la perdita è stata bloccata, ha rimesso il pannolino a Francesca ma Federica si ostina a mangiare di notte).

Il riposo mercoledì 19/8

Il giorno successivo il direttore di gara Pram dichiara riposo, un inusuale slancio umanitario verso piloti e squadre sfiancati dai recuperi fuori campo. Un po' mi dispiace perchè avevo deliberatamente sacrificato una buona ventina di chilometri a favore di un sicuro atterraggio in un aeroporto e di un tranquillo rientro al traino per essere oggi più riposato degli altri. Passo la giornata con Giorgio Orsi e la sua squadra a rassicurarlo sulla scelta di una nuova moquette Royal-Racing-Green per la sua Torre, scelta che dovrà poi difendere con l'ignara campionissima sua consorte.

Le prime termiche partono solo verso le 16.00. Per fortuna siamo a terra.

V.a prova giovedì 20/8

Rieti-Pescasseroli-Spoleto-Rieti, Km 276

Meteo: apparentemente solo un po' meglio di ieri verso nord; speriamo sia indovinata la scelta di mandarci a sud.

Parto verso Sud con i miei usuali parametri prudenziali fissati sul principio, imparato lo scorso anno, che per ottenere la Promozione non bisogna fare neanche un fuori campo. Qualcuno dice per radio che a Sud le condizioni sono forti e l'informazione non mi colpisce più delle tante, troppe chiacchiere che infestano la frequenza di volo. Bali, che è partito prestissimo, si arrabbia per radio con chi ha dato l'informazione dando quindi a tutti la sua autorevole conferma. Allungo il passo e trovo a Trasacco il primo trombone da 3,5 m/s di media della mia carriera volovelitica. Come è bello volare!

Ritorno da Pescasseroli all'altezza delle creste della Valle Gialla e la mia quota degrada con la loro. Non trovo nulla: come è brutto volare! Finalmente aggancio un termicone e ricomincio a correre verso nord. Davide Casetti, che allunga troppo il passo, è costretto ad atterrare dopo il Velino alle autostrade. Peccato perchè è bravo ed era un candidato serio alla vittoria finale. Vince Bali, che oggi era scatenato, con 106 Km/h. Arrivando terzo dietro a Pinni gli cedo 14 preziosi punti ma resto primo in classifica generale. Ho fatto 99 Km/h di media con il 35% del tempo in spirale e salite di 1,2 m/s di media.

VI.a prova venerdì 21/8

Rieti-Anversa-Trevi-Rieti Km 276

Meteo: Sud sempre buono mentre a Nord le condizioni cominciano tardi e muoiono presto.

Arriva sul campo Vittorio Colombo, che mi consiglia di fare tattica e limitarmi per le prossime gare a controllare Pinni. Siccome Pinni in gara non l'ho praticamente mai visto seguirò invece il parere di Giorgio Orsi e Maurizio Secomandi che mi consigliano di fare la mia gara e puntare sulla regolarità.

Nel roccolo allo sgancio siamo in mezza dozzina alla stessa

altezza con due cicogne. Con la coda dell'occhio vedo un aliante che si avvicina al roccolo con un angolo strano e dico per radio "Attento [...]!" L'aliante mi riemerge interno e da sotto a 3 metri dalla mia ala sinistra. Dico "[...] sei pazzo!" Il pirata dirà poi di non avermi sentito. Scappo da quel roccolo. Alla sera emerge che un altro pilota ha avuto una analoga grave esperienza in roccolo con un concorrente dello stesso club dell'incosciente di cui sopra. Il sospetto che non stiano in frequenza è rafforzato dal fatto che uno di loro non ha rientrato il carrello quando è stato ripetutamente gentilmente avvertito...

E' indispensabile che le autorità sportive affrontino seriamente il problema delle frequenze di volo, dei telefonini etc, prima che ad occuparsene sia, Dio non voglia, un giudice penale.

Arrivo ad Anversa senza problemi e faccio 2300 metri sotto i cumuli tra Anversa e Sulmona. Riesco però a perdere 1500 metri tra Anversa e Celano. Anche nell'ultima prova dello scorso anno, dopo essere arrivato molto bene ad Anversa, ho dovuto fare un brutto fuoricampo nella valletta ad Est del Sirente. A Celano il vento da Ovest è deciso e le termiche sono rotte. Mi infilo nel canyon tra Celano ed il Sirente dove i rotori sono violenti ma il costone porta. L'assetto varia di 90 gradi sui due assi senza che i comandi a fondo corsa siano efficaci e la velocità ha sbalzi di 50 Km/h. Passo un brutto quarto d'ora di duro lavoro. Quando riesco a rifare 1500 m sento Bali che si congratula con qualcuno per la quota stratosferica raggiunta e vedo due alianti che girano alla base del cumulo sopra il Sirente. Sono loro, ed il loro trombone mi tira su con 3 m/s di media fino a 2600 metri.

Altra vita! La planata a 160 Km/h fino a Poggio Bustone è splendida e mi godo il paesaggio grandioso della valle dell'Aquila. A Poggio Bustone 3 parapendisti salutano coi piedi e mi indicano la penultima termica. Dopo la brutta avventura a Celano mi sto riconciliando col volo a vela.

Tony Anghileri vince la prova. Bravo e simpatico. Su di lui circolano parecchie leggende: pare abbia solo 50 ore e pare si sia comprato l'ASW 24 prima di finire il brevetto quest'inverno. Si sa per certo solo che è atterrato nel casello autostradale di Teramo senza aver identificato quello strano grande lago che vedeva ad Est. Pinni è secondo e mi rosicchia altri 17 punti del piccolo vantaggio che conservo su di lui in classifica generale.

VII.a prova sabato 22/8

Rieti-Celano-Assergi-Bastardo-Rieti, Km 256

Meteo: ancora vento da Ovest ma il terma non permette la corsa in appoggio orografico.

Sveglia di sobbalzo alle 7.30 con Maestri che infila la testa nella finestra del mio prefabbricato e mi ingiunge brutalmente di sgombrare in 10 minuti perchè arrivano quelli dello stage. Vedo rosso, ed invece di lavare Maestri dalla finestra del bagno (ma non credo fosse nell'umore giusto per apprezzare la ritorsione) accetto la discussione, mi innervosisco ulteriormente per il sopruso e mi torna qualche linea di febbre. Il buon senso della segreteria dell'AECCVV spedisce in albergo gli stagisti rappacificando gli animi. Maestri ed i suoi stagisti si concederanno una sonora rivincita a base di fisarmonica a 15 metri dalle nostre orecchie e con la complicità dell'hangar come cassa di risonanza.

Al briefing Pram lancia un duro monito a chi non sta sulla frequenza di volo. Maestri giustamente ispeziona gli alianti ed i piloti alla ricerca di telefonini o altro. Il risultato è che piloti che non si sono sentiti per 6 giorni diventano stranamente loquaci sulla frequenza di volo.

Parto male, forse sento la stanchezza. Sono basso alla Lama di coltello ma proseguo e mi riduco a lavorare un violento rotore sottovento ai collinini a Nord delle Autostrade. Non riesco a fare abbastanza quota da passare sulle creste ad Est del Velino e sbaglio allargando troppo nel girare lo spigolo per paura del sottovento. Mi ritrovo incatramato a 1000 m a Celano e torno a cercare nel Canyon una soluzione. La trovo, ma allo stesso prezzo di ieri.

Quando finalmente mi risollevo sul Sirente riesco a fare 2300 m e nel traversare verso Assergi ho l'impressione di trovare due volte l'onda. Il Gran Sasso è splendido, con plafond a 2600 m sul lato Ovest e nuvolaglia attaccata alla roccia con basi almeno 1500 m più basse sottovento ad est.

Da Assergi proseguo in rotta sopra il lago di Campotosto, e delfino con poche spirali fino a Bastardo. Qui mi trovo per la prima volta in tutta la settimana con mezza dozzina di altri alianti. Sono orgoglioso di vedere che hanno imparato a riconoscere la deriva rossocrociata del primo in classifica e corrono tutti sotto il cumulo dove sto spiralandolo. "Foglia, perchè spirali in discendenza?" domanda uno di quelli che mi ha raggiunto. "Tattica" rispondo io, lasciando qualcuno perplesso. Con Gianluca Bonfanti (Ventus) partiamo per la planata finale, con la speranza di rimediare per strada i 2-300 metri che ci mancano col McCready su 1 m/s. Non li troveremo e arriviamo ai laghetti, a 300 metri scarsi con 8 km da fare e vento al traverso di oltre 10 nodi. Bonfanti tira dritto ma io non mi fido: cerco l'appoggio orografico, passo sotto Poggio Bustone, scavalco i fili e mi butto nel campo. Per fortuna la torre mi ricorda il carrello che, nel mio primo ritorno "al pelo", stavo dimenticando. Tocco terra alla fine della pista usando anche i diruttori: avevo quindi un paio di Km di margine ed infatti Bonfanti è atterrato da 2 minuti. Vince Francesco Fanfani col suo sigaro e la sua calma signorile. Pinni mi rosicchia altri 10 punti e sono nuovamente terzo. Il mio vantaggio in classifica generale su Pinni si è ridotto a 18 punti: su una gara corta sono circa 10 minuti, tenendo conto dell'handicap. E' un pezzo, mi dicono, che non si vedeva una promozione così combattuta.

VIII.a prova domenica 23/8

Rieti - Magliano - Spoleto - Diga del Salto - Ripa Sottile - Rieti Km 240

Meteo: a Nord sta passando un fronte ed il Pram è incerto fino in ultimo se mandarci in volo o annullare la prova.

Dato che sta avanzando una velatura decido di partire subito. Anche se non faccio punti ho la promozione assicurata e Pinni è nella stessa situazione. Noi due oggi ci giochiamo il campionato, anche se mi piacerebbe dover rinunciare al podio per aver osato troppo e quindi cerco di non farmi suggestionare.

Vado e torno bene da Magliano mentre la velatura si consolida e la copertura di cumuli aumenta. Spoleto è in ombra ed in sottovento. Lotto sui costoni ad Ovest della Val Nerina per guadagnare in termiche rotte, e rotori la quota necessaria a fotografare Spoleto e rientrare in Val Nerina. Perdo un sacco di

tempo prima di capire che devo appoggiarmi molto più ad Est, sul Coscerno, dove faccio la base cumuli a 1700 m.

Fotografo Spoleto e torno verso il Nuria ma mi sono stancato e mi sto dimenticando di correre. Fotografo la diga del Salto e finisco in sottovento. Qualcuno per radio segnala ben due volte pioggia in Val Nerina. Pinni ci starà arrivando adesso e, per uno che vola col DG 200, questa è una informazione preziosissima. Sono furente perchè penso che partendo tardi Pinni ha giocato d'azzardo con la meteo e che oggi la scommessa non avrebbe dovuto pagare. Ai collinini del tiro a segno ho 500 metri scarsi e spero nel vento da Ovest sui crinali dei collinini ad Est del campo. Vedo Anghileri che spirala in una termichina sulla città industriale. Faccio 750 metri, che sono fin troppi per la distanza che mi manca, e parto a velocità di massima efficienza. Davide Casetti mi sfreccia di fianco velocissimo e mi ricorda quindi che la gara non la sta vincendo Pinni grazie alla radio, ma la sto perdendo io che da metà percorso volo male e mi sono dimenticato di correre. Accellerò ma mancano solo 10 Km. Quando atterro faccio partire il cronometro: Pinni è partito circa un'ora dopo di me. Dopo '35 Mike Papa è ai Laghetti ed io ho perso il campionato. Bravo Pinni. Onore al merito. Bravo anche Pram ci ha fatto volare anche oggi perchè la gara è stata regolare.

In classifica finale Tony Anghileri è ottimo terzo, seguito da Mario Crippa, che dopo i primi giorni ruggenti ha volato in sordina, Davide Casetti, che si è giocato un posto sul podio col fuoricampo del IV giorno ed ha avuto un recupero incredibile, Guido Fontana che è atterrato fuoricampo oggi, perdendo il podio l'ultimo giorno e Guido Dalla Rosa Prati. Fin qui i promossi in categoria nazionale. Seguono Misley e Fanfani che, avendo vinto una prova ognuno hanno dimostrato che saranno i piloti da battere il prossimo anno.

Conclusione

Non posso chiudere questa cronaca soggettiva ed egocentrica senza ringraziare il Pram e tutta l'organizzazione che ci hanno fatto correre in condizioni ottimali.



L'egocentrico Autore, Pinni il vincitore ed il felice Anghileri

CAMPIONATI EUROPEI

CLASSI FAI 1992

Riccardo Briigliadori conquista
la medaglia d'argento

Delle sei edizioni fin qui disputate dei Campionati Europei ed alle quali abbiamo avuto la ventura di partecipare, quest'ultima in Ungheria ci e' sembrata certamente la piu' bella.

E non solo per ragioni sportive, sulle quali ci dilungheremo piu' avanti, ma anche perche' ci hanno fatto scoprire, a generale sorpresa, una nazione che non ci aspettavamo, un'Ungheria ordinata, pulita, viva e, se non ricca, certamente bene avviata ad un inserimento nella grande Europa. Evidentemente la rivoluzione del '56, anche se sconfitta, ha portato all'economia e negli animi un allontanamento, di cui si vedono gli effetti, dalla ortodossia dirigista, in particolare in confronto con altre nazioni vissute sotto lo stesso sistema.

Come si ricordera', le gare inizialmente previste a Szeged, a ridosso della Serbia, sono state prudentemente spostate a Bekescsaba, una cittadina a sud-est del paese, a pochi chilometri dalla Romania e non lontana da Gyula, un grazioso centro termale che ospitava nei suoi alberghi diverse squadre.

Il campo di gara, che occupava praticamente la meta' orientale del paese, era piatto che piu' piatto non si puo', salvo un marginale contatto con le montagne a nord, sul confine cecoslovacco. Se ovviamente non presentava problemi di atterrabilita', esso non era peraltro omogeneo dal punto di vista delle condizioni, essendo le prevalenti zone asciutte, coltivate a cereali, interrotte qua e la, in vicinanza dei grandi fiumi (principalmente del Tibisco), da zone molto umide, termicamente piuttosto povere. Nessun problema derivava dalla navigazione, facilitata da strade, fiumi e da centri abitati ben individuabili.

Sorpriendente anche la meteorologia, per noi abituati ad associare pianura ed alta pressione a condizioni povere. A Bekescsaba abbiamo

invece avuto dodici prove in tredici giorni, con giornate non tutte fumanti, spesso ventose e qualche giorno molto ventose; le basi dei cumuli, quando c'erano, o le termiche secche (in particolare negli ultimi giorni) arrivavano normalmente a 1500-2000 metri.

C'era molta preoccupazione sulla possibilita' da parte degli ungheresi di portare a termine un campionato di questa importanza, e qualche tentativo, visto a posteriori fortunatamente non riuscito, di spostarlo altrove. Ma, sia pure con qualche lacuna di cui diremo, ci sono riusciti benissimo, con una organizzazione ridotta all'essenziale.

Il numero dei concorrenti, 88 di 17 nazioni, rappresenta il massimo di tutte le edizioni, anche considerando che tra essi c'erano uno svizzero extra-squadra ed una australiana che non partecipavano all'assegnazione del titolo. La ripartizione tra le classi, come si vede dalla tabellina che segue e che ci servira' anche per altre considerazioni, confermava il crescente favore di cui gode la classe standard, che con 45 piloti comprendeva piu' della meta' dei partecipanti, la tenuta della 15 metri e la costante disaffezione, per ovvie ragioni, per la classe libera.

La tabellina conferma la relativa staticita' dell'offerta di alianti di punta: in nessuna delle tre classi e' presente un tipo nuovo. Nella standard aumenta ancora la preponderanza dei Discus rispetto agli ASW 24, e l'unica novita' sono le winglets, gia' viste su altri tipi, sull'LS-7 che ne migliorano le prestazioni in termica. Nella 15 metri i favori dei piloti si dividono tra i Ventus e gli LS-6 mentre nella libera sono gli 8 Nimbus, equamente divisi tra le versioni 3 ed 4, a prevalere sulle macchine di Schleicher, di cui solo i due ASW 22B in grado di contrastarli.

Per quanto riguarda i piloti, va rilevata una caratteristica costante dei Campionati Europei, nei confronti dei quali i comportamenti delle nazioni sono piuttosto diversi. Alcune, come la Polonia, la Cecoslovacchia e in buona misura la Francia, vi mandano i piloti migliori; all'altro estremo altre (Austria, Gran Bretagna, ecc.) partecipano prevalentemente con i piloti disposti a venirci a loro spese. Da parte nostra, tenendo presente la coincidenza con i campionati premondiali e pensando al futuro, abbiamo basato la partecipazione su piloti gio-

NUMERO DI CONCORRENTI PER CLASSE E TIPI DI ALIANTI
RAFFRONTO 1990-1992

STANDARD	'90	'92	15 METRI	'90	'92	LIBERA	'90	'92
Discus	17	21	ASW-20	1	2	ASH-25	4	4
ASW-24	10	8	ASW-20B		1	ASW-22	3	2
LS-4	3	4	ASW-20C	1		Jantar 2B	2	
LS-7	2	4	DG-600	3		Nimbus 3	3	4
SZD-55	2	3	LS-6	14	12	Nimbus 4	4	4
DG-300	5	3	PIK-20D	1	2			
Jantar S2		2	Ventus	11	11			
			Astir		1			
Totali	39	45		31	29		16	14

vani promettenti e meritevoli di esperienza internazionale. Ne risultava così un campo piuttosto vario, ma comunque di grande valore. Nella standard i nostri, l'ormai esperto e titolato Riccardo Briigliadori con il giovanissimo Stefano Colombo e il giovane Stefano Meriziola alle prime esperienze in gare di questo livello, avevano di fronte la formidabile squadra polacca, col campione in carica Trzeciak (vincitore anche agli europei in Finlandia e secondo ai recenti mondiali), il campione europeo juniores Rubaj e il grande Kepka, eterno secondo o terzo in molti campionati mondiali ed europei, e le forti rappresentative tedesca, francese, finlandese, svedese e cecoslovacca. I francesi Gerbaud e Napoleon partivano favoriti nella 15 metri, che vedeva la presenza dei forti cecoslovacchi Cerny e Dederà e di altri piloti di grande valore, tra i quali l'ex campione del mondo Spreckley, avversari dei nostri esordienti Thomas Gostner, Giancarlo Grinza (con i suoi 19 anni il più giovane concorrente in gara) e Luca Monti. Nel ridottissimo campo della libera spiccavano i nomi del campione del mondo della standard Selen, del campione in carica Laur e dei titolattissimi Holighaus (tre volte campione europeo), Lherm (due volte campione) e Wujczak; contro di essi poche speranze poteva nutrire Monti, neo commissario tecnico della nostra nazionale, in coppia con Mantica e con un aliante, il biposto ASH 25, non competitivo di fronte ai monoposti più recenti. Ma veniamo alle gare, che se nella 15 metri hanno riservato meno emozioni per la superiorità dei due francesi, in testa dalla prima all'ultima prova, sono state estremamente interessanti e combattute fino all'ultimo nelle altre due classi. Per tutti si sono disputate 12 prove in 13 giorni con le seguenti lunghezze medie di temi e velocità massime e minime dei vincitori:

	<i>standard</i>	<i>15 metri</i>	<i>libera</i>
lunghezze medie temi, km	288,6	294,2	404,1
velocità massima, km/h	128,6	129,4	141,4
velocità minima, km/h	58,0	81,0	75,6
temi conclusi, %	83	86	79

Come abbiamo accennato, Gerbaud e Napoleon, veri fratelli siamesi della forte, preparata e organizzata squadra francese, professionalmente guidata dall'esperto Jacky Clairbaux, si sono installati al comando sin dalla prima prova, offrendo come uniche emozioni un temporaneo scambio al primo posto dopo la quinta giornata ed un inserimento di Guraly (le cui quattro vittorie di giornata hanno destato qualche perplessità) al secondo posto per la sola ottava giornata. Gerbaud, in ottima forma e tranquillo (lo vedevamo rilassarsi al mattino pescando nel corso d'acqua sotto le finestre dell'albergo) finiva con oltre trecento punti di vantaggio sul suo compatriota, e la solida coppia cecoslovacca Cerny e Dederà si portava alle loro spalle seguita dal sorprendente e sconosciuto olandese van Bree, mentre Guraly scendeva al sesto posto. I nostri alternavano buone prove ad altre meno convincenti ed a qualche ingenuità, ma in complesso volavano bene, considerando che stavano pagando il noviziato. Un Gostner entusiasta e generoso nell'informare non solo i colleghi della sua clas-

se concludeva con un brillante terzo posto nell'ultima difficile prova; il "baby" Grinza dimostrava una notevole calma e solidità piazzandosi due volte ottavo, mentre Luca Monti risentiva di due infortuni (un errore fotografico ed un fuori campo nel giorno sbagliato) che gli compromettevano la classifica nonostante due piazzamenti nei primi dieci. Più movimentata la gara della classe libera, con un'ottima partenza di Selen, il due volte campione del mondo della standard prestatato, secondo lui solo per quest'anno, alla classe dalle ali lunghissime. Ma l'ottava prova gli era fatale, e al comando passava il colonnello francese Lherm dell'Armee de l'Air, che concludeva in testa rifacendosi delle delusioni dell'europeo e del mondiale precedenti. Holighaus crollava invece nella nona, appena dopo essersi portato al secondo posto il giorno prima. Ne approfittava, inserendosi tra i due e conquistando la medaglia d'argento, il regolare polacco Wujczak. Della prova di Monti abbiamo accennato all'inizio; tra l'altro è stato l'unico sfortunato nella 10.a giornata a non poter nemmeno partire: decollando per ultimo, era vittima di un ritardo causato dall'aggrovigliamento del cavo di traino e doveva riatterrare dopo pochi minuti per l'improvvisa cessazione delle condizioni. Forse per reazione concludeva la gara con le due prove migliori (un quarto ed un settimo posto). Ma a parte la sua prestazione, la sua presenza è stata preziosa a terra ed in volo per la guida ed i consigli alla squadra certamente più giovane dei campionati. La classe che ha offerto più emozioni, anche a prescindere dal risultato di grande prestigio ottenuto da Briigliadori, è stata, per il continuo rimescolamento nelle posizioni di testa e per l'avvincente finale, la standard. Era il tedesco Triebel a prendere autorevolmente il comando davanti ai polacchi nelle prime cinque giornate. Riccardo Briigliadori cominciava un po' in sordina, ma con un settimo ed un terzo posto nella quarta e quinta prova avanzava al quarto posto in classifica generale, sia pure a quasi 150 punti dal primo. Una disgraziata quinta prova, dovuta probabilmente ad una partenza troppo affrettata, gli faceva perdere posizioni e punti. Reagiva però da campione e con un terzo, un primo (con Colombo quarto) ed un altro terzo posto in successione passava addirittura secondo alle spalle di Kepka. Ancora una partenza anticipata, probabilmente dovuta a giustificata stanchezza e ad un po' di nervosismo in una giornata di termiche secche, in cui la classifica finiva col rispecchiare abbastanza fedelmente l'ordine inverso di partenza, lo faceva ricadere al quarto posto. Ma reagiva nuovamente molto bene. In un'altra giornata di termiche secche il vento fortissimo, con punte verso i 50 km/h, rendeva difficilissimo il primo lato contro vento ed incredibile il secondo lato, in cui un gruppo di oltre una ventina di alianti avanzava compatto a poche centinaia di metri da terra (dal barogramma di Colombo appare un recupero da una sessantina di metri). Ricky, Stefano e Stefanino volavano insieme e concludevano ad una decina punti dal vincitore, la cui media di 58 km/h dice tutto sulla difficoltà della giornata. Ancora termiche secche il giorno seguente, ma calava il vento ed il volo era meno difficile, come è confermato dalla media di 105 km/h del primo. Buona prova dei nostri con Colombo sesto, Briigliadori nono e Meriziola tredicesimo. Alla partenza dell'ultima prova, per quello che si sapeva dalle classifiche provvisorie, Ricky era terzo, a una ventina di punti da Rubaj ed una quarantina davanti a Triebel (in realtà era invece già al secondo posto). C'erano quindi

tutti gli elementi per farci soffrire. I polacchi partivano prestissimo, una quarantina di minuti prima dei nostri, che precedevano a loro volta di qualche minuto un gruppo numeroso comprendente Triebel ed altri forti. La sofferenza aumentava quando si sentiva che Ricky avanzava con molta difficoltà sul primo lato e ancora di più quando le distanze ci facevano perdere il contatto radio. Esso riprendeva quando erano ormai in arrivo i polacchi e cominciava il conto a rovescio. Ma a questo punto sentivamo un Ricky più deciso e sicuro che ci faceva sperare bene. Grazie anche alle informazioni di un Gostner in giornata di vena che lo precedeva di pochi minuti sullo stesso percorso, impostava una planata coraggiosa e arrivava con qualche minuto di vantaggio sui polacchi, insieme a Triebel, che però non guadagnava abbastanza punti per superarlo. Dopo l'oro di Leo ai primi Campionati Europei di Rieti nel 1982, è proprio suo figlio ad ottenere finalmente un altro risultato di prestigio in questa manifestazione: buon sangue non mente, e speriamo sia solo un inizio. Vinceva meritatamente Kepka, certamente il più stimato dai nostri piloti per l'eleganza e la signorilità in volo. Da parte sua Riccardo era dispiaciuto di non avere vicino sul podio il suo rivale ed amico Rubaj. Come abbiamo già avuto modo di accennare, hanno volato bene anche i due Stefani, Colombo e Meriziola. Se non fosse disgraziatamente incappato in un atterraggio fuori campo in una giornata in cui sono rientrati tutti, lo Stefanino sarebbe finito nei primi dieci: ha comunque tempo per rifarsi. La spedizione, avviata serenamente dal prof. Pietra, che purtroppo ha dovuto rientrare anticipatamente per motivi di lavoro, ha avuto a terra, oltre a qualche veterano, un bel gruppo di giovanissimi che si sono prodigati in allegria, sotto l'esperta guida di Guglielmo Giusti, non risparmiando fatiche (vero Zaccheo Manzoni, re dei recuperi?). Dovremmo parlare ancora di molte altre cose, e cominceremo dall'organizzazione, accentrata e dominata dal direttore di gara che ha condotto la competizione con grande scioltezza e bravura, pur con mezzi limitati. Non abbiamo grosse critiche da fare: la limitatezza dei mezzi era prevista. Per fortuna c'è stato un solo giorno di fuori campo in massa, cui solo a fatica e con estrema lentezza ha fatto fronte il servizio dotato di un telefono...e mezzo (sul secondo non c'era nessuno che sapesse rispondere in inglese). Abbondanti ed efficienti i traini che riuscivano a lanciare i concorrenti in meno di un'ora. Il servizio meteo se l'è cavata abbastanza bene. Meno brillante il task setting di cui non si sono capite le sovrapposizioni dei temi delle varie classi, dovute probabilmente a vincoli di traffico e militari. Ne' abbiamo capito la pervicacia nel non fare le premiazioni di giornata. Sia che vinca o si piazzino, il campione, ma soprattutto se si tratta dell'outsider sconosciuto che racconterà ai nipotini il suo giorno di gloria, riteniamo che il rito della premiazione sia molto importante, tanto per la soddisfazione del premiato, che per farlo conoscere agli altri, specialmente a quelli che non sono abituali frequentatori di queste manifestazioni. E per quanto riguarda il valore del premio, andavano benissimo anche i ramoscelli di betulla usati in Finlandia. La premiazione a sorpresa durante la festa dell'ultima sera, in assenza di buona parte dei premiati, è stata un "tacon" peggiore del "buso". È stata la prima volta che abbiamo visto un campionato praticamente senza regolamento, in quanto quello ufficiale rimandava quasi tutto all'allegato A del codice FAI, di cui pochissimi sono in possesso. Vari

inconvenienti sono derivati dal regolamento FAI, e andrebbero rimediati nelle sedi opportune. Il più importante è quello del deprezzamento della giornata in funzione della distanza e della velocità, la cui formula è stata stranamente variata senza pensare alle conseguenze. Se ne sono già lagnate le donne l'anno scorso ai Campionati Europei Femminili svoltisi in Inghilterra, e certamente ci saranno maggiori lamentele per quello che è successo in questa occasione, dove per esempio è stata ricompensata con poco più di 600 punti la difficilissima terzultima prova della standard, e sono state deprezzate in tutto 17 prove, di cui ben 7 sia nella standard (fino ad un minimo di 425 punti) che nella 15 metri. Un altro punto da correggere è certamente quello che dice genericamente che durante i campionati si darà una giornata di riposo, mentre finora nei campionati mondiali ed europei si diceva che questa veniva normalmente data dopo cinque prove. In Ungheria dopo sei giornate consecutive si voleva andare avanti finché il tempo teneva. Per fortuna il giorno dopo non si poteva volare. Ne abbiamo parlato a lungo con il medico della squadra francese, l'unica persona veramente qualificata presente a Bekerescsaba, che è dell'idea che per ragioni di sicurezza si debba assolutamente riposare dopo cinque giornate. Come purtroppo avviene ormai in quasi tutte le competizioni, si sono avuti ritardi nella comunicazione delle classifiche ufficiali. Ne abbiamo parlato sopra a proposito di Briigliadori. Riteniamo che per ovvie ragioni di condotta di gara, i concorrenti, specie alla partenza delle ultime prove, abbiano il diritto di sapere esattamente come sono messi in classifica. Anche sul modo di presentare le classifiche ci sarebbe qualcosa da dire. In questa occasione mancavano i tempi dei concorrenti, deducibili solo per differenza tra orario di partenza e di arrivo. Riteniamo che si tratti di un dato importante: la prima cosa che guarda un concorrente è quanti minuti ha dato al tale e quanti ne ha presi dall'altro; le medie gli dicono molto meno. Riteniamo inoltre molto utile avere, insieme con la classifica generale, la tabella dei punteggi delle singole prove, tabella che oltre che in Ungheria, è mancata anche ai recenti Mondiali. Ma non possiamo finire senza parlare ancora dell'Ungheria, della cortesia e disponibilità con cui i contattati accoglievano i piloti e le squadre in occasione dei fuori campo, intavolando magari lunghi discorsi ognuno nella sua lingua, ma capendosi benissimo. Succedeva anche che Monti, dopo una lunga e faticosa camminata per trovare un telefono, incappasse in un apparecchio a manovella e ovviamente non si capisse con la telefonista. Ma arrivava provvidenzialmente un autista di corriera che si metteva per ore a sua disposizione con la macchina fino alla fine delle operazioni di recupero. Vorremmo anche raccontare delle belle terme di fronte all'albergo, delle pastasciutte e delle musiche tzigane, ma andrebbe lunga. Ancora a proposito delle difficoltà linguistiche eccone un esempio. All'entrata di Gyula c'era uno striscione con la scritta in italiano "Benvenuti a Gyula". Non era per noi, ma per un gruppo di imprenditori italiani che era stato invitato per vedere possibilità di collaborazione tra aziende. Nell'elenco di queste aziende che specificava il settore di attività, ce n'era una che si occupava di "treni di nostalgia con ruote di gomma" (sic!). C'è qualcuno cui possa interessare?

SMILIAN CIBIC



FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE

Qui di seguito quanto pervenutoci direttamente dalla F.A.I. relativo alla selezione per la World Class:

WORLD CLASS GLIDER COMPETITION

Una giuria di esperti organizzata dalla FAI International Gliding Commission (IGC), ha completato, il 4 Ott. ad Oerlinghausen (D), la valutazione di sei prototipi di alianti. Tre settimane di prove e valutazioni hanno concluso la seconda fase della competizione per l'individuazione di un aliante adatto all'uso di piloti di tutto il mondo, sia per la disputa di campionati mondiali sia, forse, per la partecipazione del volo a vela ai Giochi Olimpici.

La valutazione dei prototipi è stata condotta da una giuria di sei persone assistite da quattro piloti collaudatori e tre consulenti, con il supporto del DLR Tedesco e della Scuola di volo di Oerlinghausen (traini e lanci). Sono stati esaminati sei alianti rappresentanti cinque nazioni. Oltre che negli aspetti specificatamente progettuali e costruttivi gli alianti sono stati valutati nelle loro caratteristiche ergonomiche e di manovrabilità, sia a terra che in volo. Il prototipo americano non è stato considerato adeguatamente sviluppato per le prove in volo.

Sono stati effettuati 106 voli con cinque alianti per un totale di 75 ore di volo. Si sono analizzate le caratteristiche relative sia al traino aereo sia al lancio con vericello. Oltre alle valutazioni dei membri della giuria ed a quelle dei piloti collaudatori si sono raccolte le valutazioni di alcuni piloti da gara e di rappresentanti dell'IGC.

La giuria della World Class, presieduta dal prof. Piero Morelli del Politecnico di Torino, è ora impegnata nella stesura del rapporto per l'IGC. Secondo le regole del concorso l'IGC, valutando il rapporto della giuria, potrà designare o meno un vincitore. In caso di mancata designazione l'IGC potrà prolungare o cancellare il concorso stesso. Per quanto non siano stabiliti termini per tale decisione, si ritiene che l'IGC formulerà le sue valutazioni entro la fine dell'anno in corso.

L'esame dei prototipi ha avuto inizio il 14.9.92. La giuria ed il personale di supporto era organizzato in quattro gruppi:

1. Caratteristiche di volo e manovrabilità:

Oran Nicks, USA. Mike Valentine, Australia. Mike Cuming, Inghilterra

2. Sicurezza passiva:

Petr Kousal, Cecoslovacchia. Benno Schmaljohann (consulente) Germania.

3. Metodi e costi di produzione:

Friedrich Tanneberger, Germania. Jean Cayla (consulente) Francia

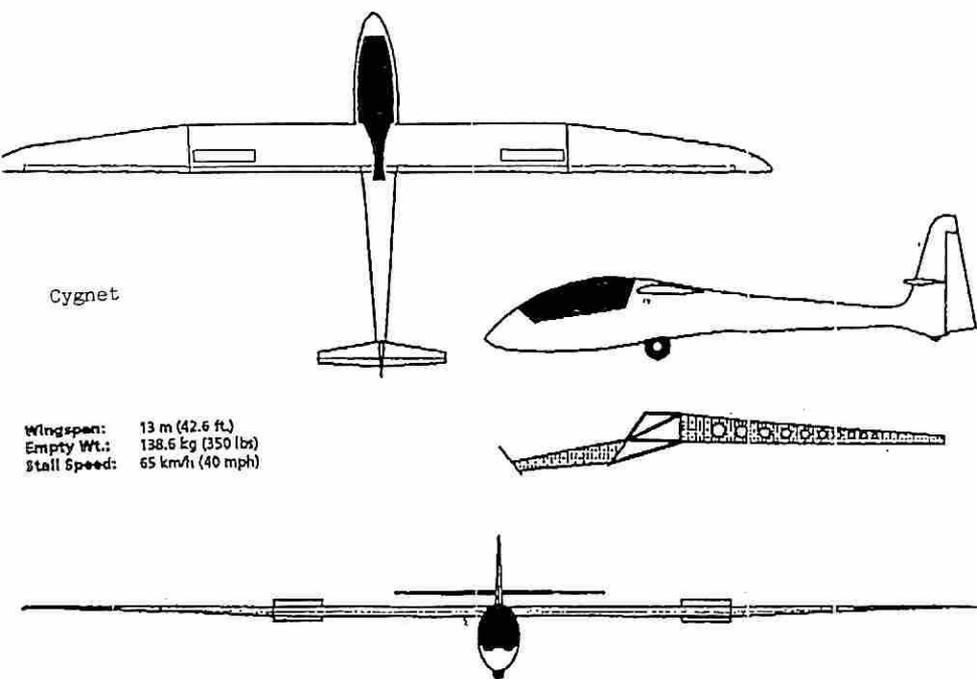
4. Fattori umani:

Antony Segal (consulente), Inghilterra.

Le misure e le operazioni a terra sono state condotte sotto la responsabilità di Dietmar Schmerwitz, DLR, Germania

Piloti Collaudatori: Gerhard Stich, DLR, Germania. Dick Johnson, USA. Sakari Havbrandt, Svezia. Jan Gawecki, Polonia.

I partecipanti ed i relativi prototipi sono giunti i giorni 13 e 14 settembre. I primi esami condotti sono stati quelli relativi alla documentazione di volo, ai pesi ed ai centraggi per ogni aliante. Si è proseguito con l'esame dell'abitabilità, della sicurezza e della maneggevolezza (montaggio e smontaggio). In una serie di briefings la giuria ha valutato i risultati delle prove statiche e di volo condotte sui prototipi prima che gli stessi giungessero ad Oerlinghausen.



Cygnat

Wingspan: 13 m (42.6 ft.)
 Empty Wt.: 138.6 kg (350 lbs)
 Stall Speed: 65 km/h (40 mph)

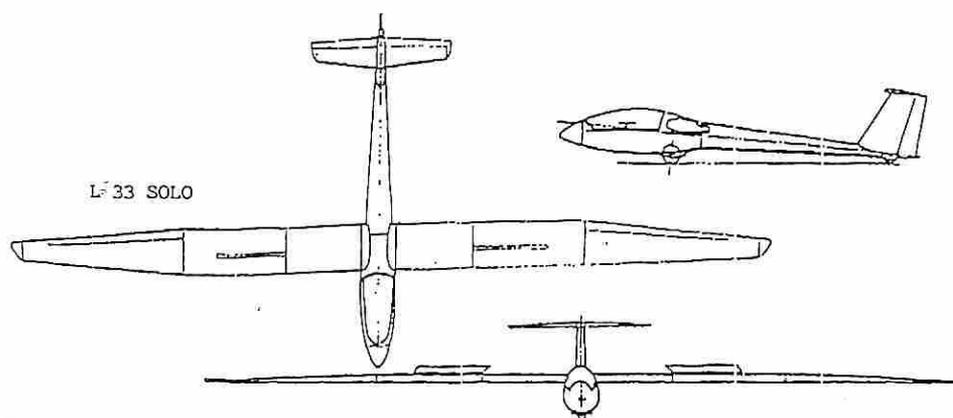
Prototipo per la World Class: "CYGNET"

Team Leader: Donald A. Roberts
 Cygnet-World Class, Inc., Reno, Nevada, USA

Descrizione: la fusoliera è costruita su struttura principale composta in alluminio rivettato e trave in acciaio, carenata con due gusci non strutturali in fibra di vetro.

L'apertura alare è di 13 mt. con superficie di 9.29 mq., è composta in tre pezzi e due tips, la sezione centrale è rettangolare le altre due sono trapezoidali. Le ali hanno struttura metallica rivestita con pannelli sandwich, i diruttori posizionati sopra e sotto l'ala sono in alluminio, gli alettoni sono in fibra di vetro.

Gli impennaggi orizzontali e verticali sono in fibra di vetro, Il peso totale dell'aliante dovrà essere di 159 Kg., ma il prototipo pesava 240 Kg. In fusoliera è posizionato un paracadute simile a quelli in uso sugli ultraleggeri.



L-33 SOLO

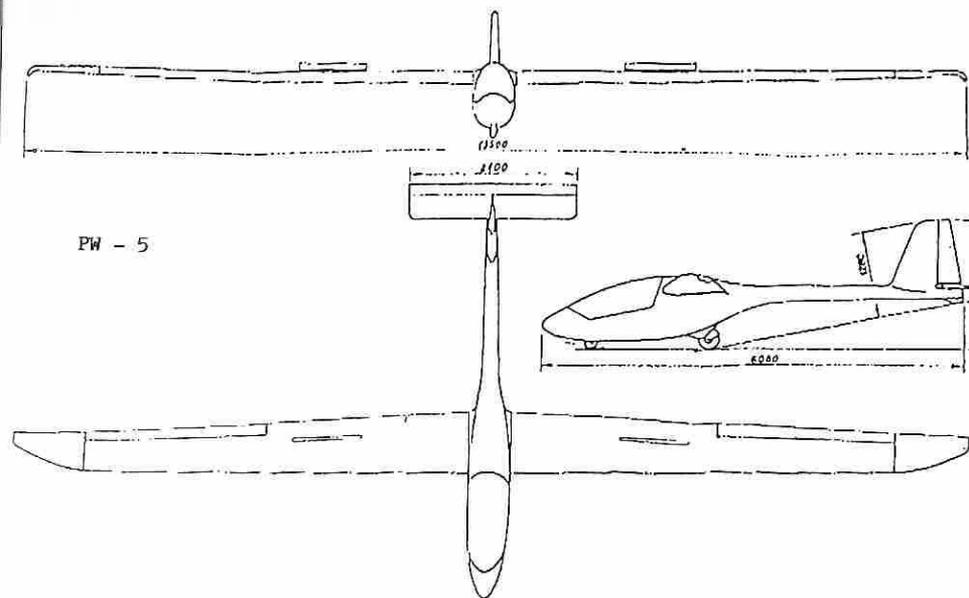
Prototipo per la World Class: L-33 "Solo"

Team Leaders: Vaclav Zajic e Marian Meciar
 LET k.p. Cecoslovacchia

Descrizione: L'aliante è completamente costruito in alluminio, l'ala è divisibile in due pezzi, il peso a vuoto è di 210 Kg., il peso massimo è di 330 Kg. L'apertura alare è di 14 mt., le due semiali hanno pianta in parte rettangolare e in parte trapezoidale. La superficie è di 11 mq.

Gli alettoni, con struttura a nido d'ape, sono di tipo convenzionale. La struttura alare è rivestita in alluminio rivettato.

La fusoliera è composta di due parti, una cellula ovale anteriore ed una coda tronco conica, la cellula è rivestita con tecnica a sandwich e nido d'ape per conferirle una buona resistenza agli urti. Il carrello è dotato di sospensione pneumatica tipo Blanik. Anche gli impennaggi di coda hanno struttura metallica con rivestimento a nido d'ape.



PW - 5

Prototipo per la World Class: PW-5

Team Leader: Roman Switkiewicz
 Politecnico di Varsavia, Polonia.

Descrizione: I principali materiali usati sono: fibra di vetro e schiuma di PVC, l'architettura è ad ala alta e coda bassa. Il peso a vuoto è di 166 Kg. quello massimo è di 280 Kg. E' dotato di ruota principale, ruotino in prua e ruotino in coda per l'atterraggio ed il lancio con vericello.

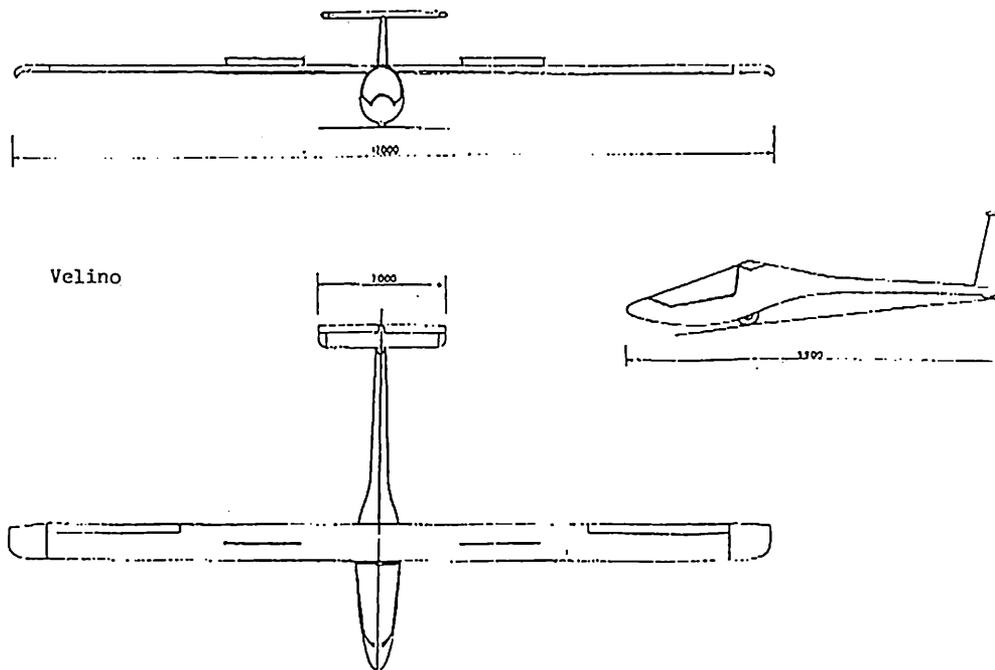
Le due semiali hanno un'area di 10 mq. ed apertura di 13,5 mt. La pianta è trapezoidale con tips arrotondate. Le travi alari, i boxes dei diruttori ed altri elementi sono identici per le due semiali. La fusoliera ed i piani di coda sono costruiti con gli stessi materiali, sono costituiti da due gusci congiunti lungo l'asse longitudinale. Il carrello è dotato di ammortizzatore.

Prototipo per la World Class : "Velino"

Team Leader: Piero Pugnetti
Aero Club d'Italia, Roma, Italia

Descrizione: L'architettura è ad ala alta con coda a T, la capottina ha superficie piana, pesa 140 kg. a vuoto e 250 Kg. a pieno carico.

Le due semiali danno una superficie alare di 7,2 mq. con un'apertura di 12 mt. La pianta è rettangolare con tips arrotondate. Il profilo alare è il Wortmann FX73-CL1-152 che da un cp vicino a 2. Il prototipo ha ali in fibra di vetro e schiuma di PVC, ma la forma permetterà l'estrusione di alluminio della trave e del bordo di attacco con sezione a D, completando il profilo con schiumatura e consentendo bassi costi di produzione di serie. Gli alettoni saranno estrusi in alluminio nella produzione di serie. Tutti i comandi hanno aggancio automatico. Un telaio di alluminio supporta il posto di pilotaggio, le semiali e il carrello. Il piano di coda orizzontale in fibra di vetro, sarà estruso in alluminio nella serie, l'innesto del timone è automatico.



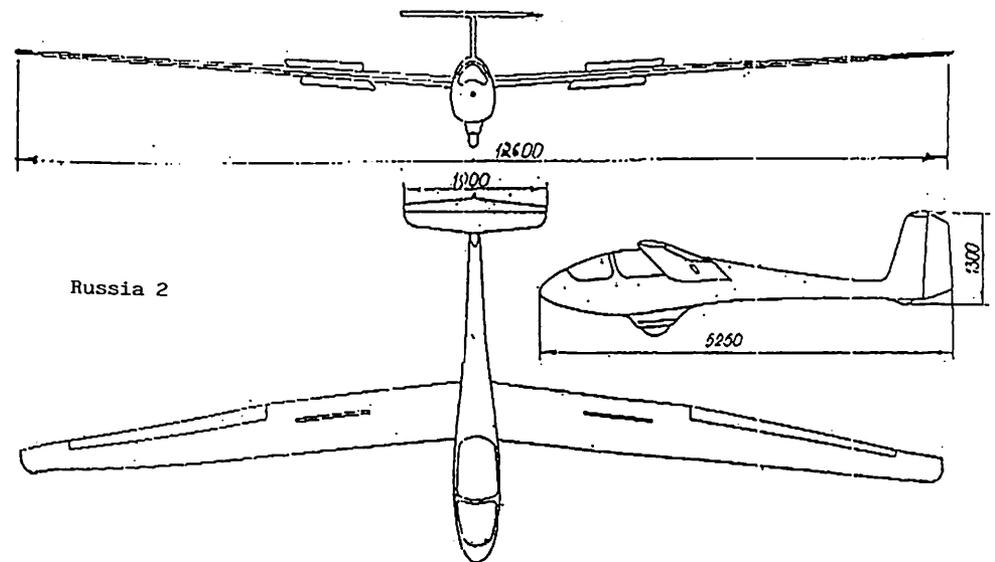
Prototipo per la World Class: Russia 2

Team Leader: Vladimir Fedorov
Group "Mechta", Mosca, Russia

Descrizione: Il prototipo è costruito in fibra di vetro rinforzata, ha diedro alare positivo di 5 gradi che ne elimina problemi di zavorramento, la coda è a T. Pesa a vuoto 120.5 Kg. compresi 8,5 Kg. di zavorra in prua per risolvere problemi manifestatesi durante le prove, il peso a massimo carico è di 240 Kg.

L'apertura alare è di 12,6 mt., la superficie è di 7,7 mq. La superficie alare è costruita in pannelli sandwich di fibra di vetro, schiuma, resine epossidiche, saldate a temperatura ambiente. La trave alare è in fibra di vetro, Le connessioni sono automatiche. La Fusoliera ha struttura sandwich analoga a quella alare. La capottina è composta in due pezzi. La deriva verticale è congiunta alla fusoliera, il timone orizzontale ha aggancio automatico.

Non è richiesta zavorra per i piloti da 55 a 110 Kg.



Prototipo per la World Class: PZL 51-2

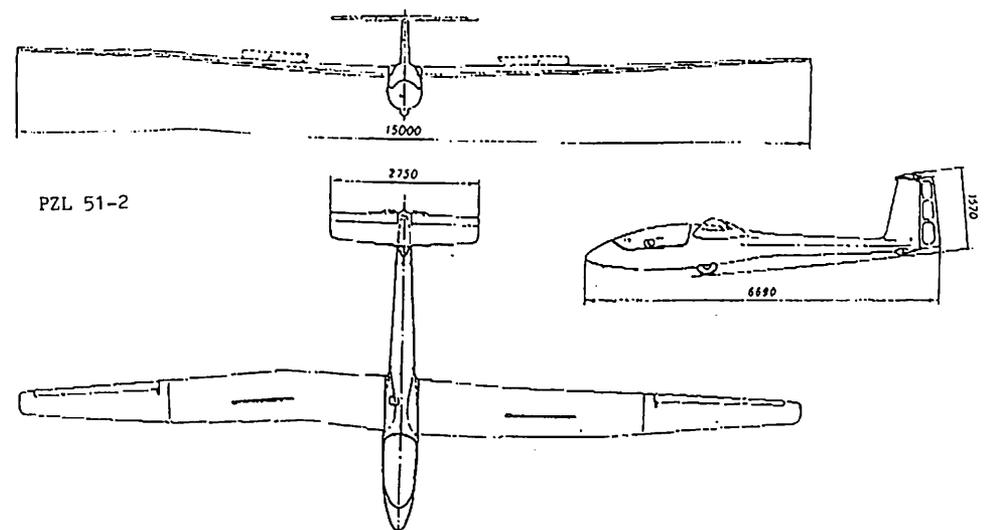
Team Leader: Jerzy Smielkiewicz
PZL Bielsko, Polonia.

Descrizione: Il prototipo è una leggera variante dello PZL 51-1 "Junior", aliante in produzione da tempo. E' principalmente costruito in fibra di vetro, analogamente a molti alianti contemporanei. Ha un peso a vuoto di 220 Kg. ed un peso massimo di 335 Kg.

L'ala è divisa in due semiali, ha una superficie di 12.5 mq. ed un'apertura di 15 mt.

La fusoliera è una conchiglia in fibra di vetro. Una trave centrale in acciaio regge il carico della ruota e dell'ala. Il carrello, non ammortizzato, è integrato da un ruotino in coda.

La deriva verticale fissa è collegata alla fusoliera, mentre quella mobile è rivestita in tela. Gli impennaggi sono a T, il timone orizzontale ha innesto automatico.



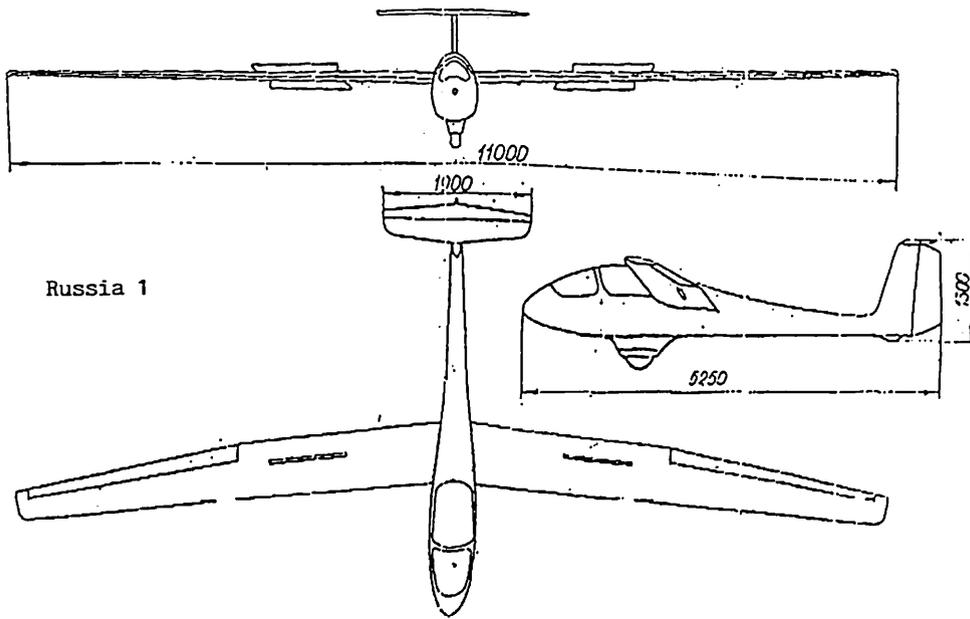
Prototipo per la World Class: Russia 1

Team Leader: Vladimir Fedorov
Group "Mechta", Mosca, Russia.

Descrizione: Il prototipo è costruito con fibra di vetro rinforzata, ha diedro alare positivo di 5 gradi per eliminare problemi di zavorramento. La coda è a T. Pesa a vuoto 104 Kg. e a massimo carico 214 Kg.

L'apertura alare è di 11,1 mt., la superficie è di 7 mq. La superficie alare è costruita in pannelli sandwich di fibra di vetro, schiuma, resine epossidiche, saldate a temperatura ambiente. Anche la trave alare è in fibra di vetro. Le connessioni dei comandi sono automatiche.

La fusoliera ha struttura sandwich di fibra di vetro rinforzata, resine epossidiche, schiuma. La capottina è composta di due pezzi, di cui quello anteriore è fisso. La deriva verticale è congiunta alla fusoliera. Il timone orizzontale ha connessione automatica. Non è richiesta zavorra per i piloti da 55 a 110 Kg.



sen. Mano a mano che gli alianti venivano dichiarati pronti al volo, i piloti collaudatori della FAI-IGC iniziavano voli di familiarizzazione, seguiti da voli dedicati a indagare le caratteristiche di manovra, assetto, velocità di stallo, ecc. (Una breve descrizione e le tre viste principali dei prototipi sono allegati alla presente).

I primi alianti valutati in volo sono stati il Polacco PZL 51-2 costruito dalla PZL, ed il Cecoslovacco L-33 "Solo" costruito dalla LET. Entrambi questi alianti sono stati progettati per la produzione, indipendentemente dall'esito del presente concorso. I primi piloti della FAI-IGC a volarvi sono stati, il 18.9, Dick Johnson e Jan Gawecki. Il giorno stesso la giuria decideva che l'Americano Cygnet, che aveva volato due sole volte prima dell'arrivo ad Oerlinghausen, non era sufficientemente pronto per le prove di volo. Questa decisione era stata molto sofferta, specie in considerazione della lunga distanza compiuta dal team di questo aliante per partecipare al concorso. Ad ogni modo tutti gli altri aspetti della valutazione del Cygnet sono stati portati avanti dalla giuria.

Anche il PW-5, progettato e costruito dal Politecnico Polacco di Varsavia, veniva provato in volo il giorno 18.9 da Sakari Havbrandt. Per l'Italiano "Velino" ed i due alianti russi continuavano intanto gli esami a terra. Il Velino veniva dichiarato pronto a volare il giorno 23, dopo dettagliate analisi circa gli aspetti strutturali e di flutter e dopo aver condotto speciali tests a terra. Il primo pilota a volarvi è stato Jan Gawecki, dopo ogni volo il Velino veniva sottoposto ad attente ispezioni fino a raggiungere la certezza sulla sua integrità strutturale.

Il primo volo di "Russia 2" avveniva il 23.9 a cura di Sakari Havbrandt. Dopo un breve volo in cui aveva avuto difficoltà con il controllo dell'assetto il pilota atterrava indenne in pista. Uno studio dettagliato sull'accaduto rivelava alcuni problemi meccanici oltre che di centraggio (zavorramento della prua). Dopo queste modifiche, eseguite dalla squadra Russa, l'aliante è stato provato da molti piloti. Un piccolo aliante con solo 11 metri di apertura alare e denominato "Russia 1" non è stato giudicato idoneo al volo dai piloti della FAI-IGC dopo l'individuazione di un punto debole strutturale.

Le prove di volo sono state effettuate con strumenti forniti dalla DLR. Sono state determinate: efficienza, caratteristiche di manovra, velocità di stallo, ed altri parametri. Una serie finale di voli ha indagato le turbolenze indotte da acqua e moschini sui profili alari.

Tre giorni sono stati dedicati dalla giuria, dai piloti e dai consulenti per l'analisi e la valutazione dei dati raccolti. Il rapporto su questo lavoro è stato trasmesso all'IGC per le considerazioni e le decisioni finali.

assistito. Poi, come del resto in tutta Italia, per tutto giugno è stato una cosa pietosa. Da quel momento, fino alla fine di settembre è stato un tempo da vero Volo a Vela. Abbiamo avuto il felice riscontro di vedere la media anni del Pilota nostrano scendere di nuovo, e questa volta ad anni 39,45. Gli Stage sono stati ben 21, con il numero record di Piloti partecipanti di 360! Le ore volate sono state 6050, anch'esse un record.

In concomitanza con le varie gare di Rieti, abbiamo tenuto due stage sull'Aeroporto di Aquila-Preturo ed altri due in quello di Foligno. Apro qui una parentesi per un pubblico ringraziamento ai Dirigenti ed ai Collaboratori dei due Sodalizi per la squisita cortesia e per l'aiuto datoci in quei periodi per noi piuttosto difficili. Non posso dimenticare il caro amico Walter Galli, l'Angelino Petroni ed anche mio figlio Giorgio, senza dei quali avrei fatto una bella... magra.

Abbiamo ottenuto, malgrado le nostre più nere previsioni, un successo incredibile con l'acquisizione di ben 76 insegne FAI d'argento, di 10 diamanti di 300 km e di 2 diamanti di 500 km. (E questi ultimi avrebbero potuto essere di più se qualche Pilota esperto non avesse dovuto rinunciare a darmi una mano, per avvenuti impegni personali). Abbiamo percorso un gran numero di km validi per i temi CID, per le Insegne FAI e per percorsi in valle o cross-country, sempre certificandoli con fotografie e tempi sui percorsi. (Esattamente 44.760 km certificati, più almeno altri 15.500 a... ruota libera). Faccio adesso riferimento alle nere previsioni di cui sopra, perchè pensavamo che questo nostro povero Volo a Vela, fosse alquanto stazionario e che molto probabilmente non avremmo trovato tanti Piloti, come negli anni precedenti, maturi per le prime Insegne FAI. Invece malgrado i piagnistei dei vari Aeroclub che lamentano la scarsità di nuovi Soci Piloti, ci siamo resi conto che non solo i Piloti sembrano aumentati, che fra i rincalzi ci sono parecchi giovani non solo di spirito, ma soprattutto che sembra spirare un'aria di freschezza e di voglia di fare fra l'esercito di Piloti che da anni si nascondono nel più perfetto anonimato. Ovviamente, sempre impressione tutta mia personale, alla base di questo improvviso miglioramento ci deve essere quella Scuola di secondo periodo tanto chiaccherata ma che pochissimi mettono in atto e che è invece la filosofia dell'Ae.C.V.V.

Ritorniamo quindi sul tema trito e ritrito della domanda: «Ma dopo il brevetto, che cosa vien fatto per i Piloti che lo hanno acquisito?» Ed anche qui si nota qualche debole spiraglio perchè, in alcuni degli Aeroclub maggiori, si tengono riunioni sportive, si invitano i Piloti a fare delle prove FAI o prove CID e qualche Pilota esperto fa da guida ai neo-brevettati.

Inutile dire o raccomandare a coloro che si apprestano a fare uno stage a Rieti che dovrebbero, durante l'anno, fare un bel pò di pratica presso i propri Aeroclub, perchè solo così gli stage di Rieti potrebbero diventare di alto livello. Comunque, mi sembra che un miglioramento nel Volo a Vela è veramente in atto. Speriamo che esso sia tale da presentare nell'ambito Nazionale prima e Internazionale poi, dei nuovi attori che siano di valido rincalzo alle solite stagionate, seppur valide, Stelle.

Un'analisi del futuro che dovrà affrontare il Centro per poter tenere il passo, anzi, migliorare, i risultati fin qui raggiunti. Alloggi e servizi, sono ormai definitivamente sistemati in un modo che definirei, senza tema di smentite, decoroso e soddisfacente. Bisogna tener conto che si tratta di sistemazione di gente

che fa dello sport e non del turismo di elite. Per costoro, ci sarà sempre il sorriso cerimonioso e compiacente degli albergatori di Rieti. I traini mostrano un pò la corda. Pur con l'interessamento del Petrongari e con le amorose cure della premiata Mancini e C., gli L5 andrebbero bene presso qualche reparto gerontologico di aeromobili ed ai Robin andrebbe applicata qualche cura di lifting, tanto cara ad alcune nostre ineffabili e stagionate attrici. Non c'è da sperare quindi che nei tanto sospirati L19, che dovrebbero sostituire le vecchie cariatidi. (A proposito: gli L19 non sono un miraggio o una fiaba per bambini un poco scemi. Sono VERI. Io stesso ho avuto la fortuna di vedere e toccare il primo esemplare «finito» presso la OMA di Foligno, alla fine di luglio di quest'anno!!!).

Gli alianti cominciano ad essere pochini, anche se la fortuna, (che qualcuno chiama in altro modo) che ci ha assistito in questi tre anni, ha fatto sì che avessimo solo due scassature ritenute da «Ghidotti». E non è una flotta da poco se si considera che quest'anno avevamo a disposizione: 3 Twin normali, 1 Twin Akro, 1 DG 500, 1 Janus, 3 mono-Astir, 9 DG 300 3 LS 4. (Tolto un DG 300 sempre impegnato per le varie gare ed il DG 500 che per le solite lungaggini burocratiche riferite all'immatricolazione Italiana, è arrivato a metà giugno). L'Ae.C.V.V. è però, come ormai tutti sanno, anche il depositario di un Disciplinare Scuola (seppur itinerante) e questo fa sì che se ci saranno richieste come quelle di quest'anno per Reggio Emilia, il materiale comincerà ad essere insufficiente. Insufficiente proprio nelle macchine più semplici come i Twin ed i mono-Astir, perchè, avendo aperto gli stage ai post-brevettati (decisione che reputo giusta ed intelligente) ci si viene sempre più spesso a trovare nella necessità di far usare i DG 300 a Piloti con solo 18-20 ore di volo. È vero che i DG 300 sono considerati molto facili e «buoni padri di famiglia», ma vi assicuro che ci vuole una bella capacità decisionale a far decollare per la prima volta su un monoposto un Pilota con 18 ore di volo all'attivo, come ci è capitato quest'anno, per pura necessità! Sò per certo che in alcuni Aeroclub, i DG vengono affidati ai vari Soci, solo dopo aver fatto i 300 km. Quindi al di là di macchine più efficienti, con aperture alari superiori ai 15 mt, con flaps ed altre diavolerie, io vedrei bene degli onesti e tranquilli «Junior» (visto che di Mono-Astir non se ne parla più) che facciano da anello di congiunzione fra l'aliante scuola e quello da performance. Altro problema è quello degli Istruttori. Molti Piloti esperti che potrebbero dare un valido aiuto, hanno una specie di pudore nell'offrirsi per Rieti, perchè pensano di non essere all'altezza del compito a loro affidato. Cerchiamo di renderci conto che così come stanno le cose, con l'accettazione di Piloti neo-brevettati, non si richiedono titoli da Campioni del Mondo per insegnare l'esperienza acquisita con gli anni o con le ore volo da Piloti esperti. Perciò quando e se la Segreteria del Centro vi interpellerà, cercate di non tirarvi indietro e date questo vostro valido contributo, per un Volo a Vela che merita di diventare sempre più numeroso e più grande. Non sono un indovino e quindi non sò predirvi quale sarà il futuro dell'Ae.C.V.V., ma questo NOSTRO, di tutti noi, secondo Aeroclub, stà diventando sempre più una bella realtà, ed al di là degli uomini che possono sempre cambiare, l'idea è lanciata, il volano è in moto, quindi facciamo sì che il motore non si fermi mai!

CHARLYE MASTERS

OSTIV

Pubblichiamo il Bando di presentazione delle relazioni per il Congresso OSTIV di Borlänge, Svezia, ricordando che i requisiti per le relazioni sono già stati pubblicati su TECHNICAL SOARING, Vol.16, N.3 e saranno comunque ripubblicati nella Lettera OSTIV 2/92 del prossimo Novembre insieme ad informazioni logistiche ed organizzative.

Il programma definitivo dovrebbe essere emesso entro il 31/3/1993.

XXIII Congresso OSTIV a Borlänge, Svezia, 17-24 Giugno 1993

Bando di presentazione relazioni

Il XXIII Congresso OSTIV si terrà presso la sede dei Campionati Mondiali di volo a vela, a Borlänge (Svezia), dal 17 al 24 Giugno 1993.

Verranno trattati tutti gli argomenti scientifici e tecnici relativi al volo a vela e gli aspetti propri del volo veleggiato in sport quali volo con motoalianti, deltaplani, parapendio ed ultraleggeri.

Sarà offerta la possibilità di presentare e discutere relazioni nei seguenti tipi di sessioni:

Sessione meteorologica

Meteorologia, Climatologia, Fisica dell'atmosfera

Sessione tecnica

Aerodinamica, Strutture, Materiali, Progetto, Manutenzione

Sessione addestramento e sicurezza

Addestramento e sicurezza, Allenamento, Salute, Fisiologia ecc.

Sessioni comuni

Argomenti scientifici e tecnici, novità o aggiornamenti, presentati in forma divulgativa e di intrattenimento per i partecipanti ai Campionati Mondiali ed al Congresso OSTIV.

Relazioni su strumentazione, elettronica, sicurezza, statistica ed altre tecnologie saranno presentate in quelle sessioni il cui argomento è più vicino al tema tecnologico trattato.

Gli argomenti tipici e suggeriti sono:

Sessioni meteorologiche

- Fenomeni in mesoscala ed in piccola scala, di tipo convettivo, baroclinico od orografico;
- Nuove osservazioni; misura od analisi di linee di convergenza, strutture cellulari, strutture di raffica verticale, onde stazionarie e non stazionarie, cicli di breve periodo, turbolenza, strato limite anche su terreni di conformazione complessa;
- Tecniche analitiche che permettano di descrivere strutture termiche ed in mesoscala sulla base di dati di routine o di dati sperimentali acquisiti a terra od in volo, o mediante sensori remoti;

- Modellazione di termiche e di strutture in grande o piccola scala;
- Acquisizione di dati meteorologici e servizio meteo per il volo a vela;
- Reti meteorologiche e previsioni "fai-da-te" per il volo a vela;

Sessioni tecniche

Le sessioni tecniche tratteranno tutti gli aspetti di progetto, sviluppo ed uso di alianti, motoalianti, ultraleggeri e velivoli a propulsione umana o solare. Gli argomenti comprenderanno almeno:

- Concetti strutturali, nuovi materiali, fatica, resistenza all'impatto;
- Processi di fabbricazione;
- Aerodinamica;
- Stabilità e controllo;
- Vibrazioni della cellula e "flutter", configurazioni "tutt'ala";
- Sistemi di propulsione;
- Integrazione ed ottimizzazione del progetto;
- Nuovi sviluppi, prove di volo;
- Requisiti di aeronavigabilità;
- Strumenti di bordo, compresi gli strumenti di navigazione (GPS ecc.);

Sessioni relative ad addestramento e sicurezza

Le sessioni di addestramento e sicurezza tratteranno argomenti appartenenti a discipline quali:

- Addestramento al volo, teoria ed analisi di tecniche e risultati; psicologia; obiettivi, attrezzature e materiali per l'addestramento;
- Sicurezza, salute, psicologia e fisiologia umana in relazione al volo a vela;
- Fattori umani e medici nel progetto ed utilizzo dei velivoli;
- Tecniche di pilotaggio;
- Operazioni di volo in spazi aerei controllati;
- Equipaggiamenti di sicurezza;

Sessioni comuni

Le sessioni comuni comprenderanno argomenti di interesse

generale nel campo del volo a vela, come:

- Filosofia generale delle competizioni per classi;
- Documentazione per i voli di insegna e record;
- Gare
- Interessi in comune con altri sport aeronautici;
- Navigazione meteo, volo a vela in condizioni dinamiche;
- Legami di tipo meteorologico con altri sport aeronautici, quali deltaplano, parapendio, ultraleggeri ecc.;
- Volo a propulsione umana;
- Volo a propulsione solare.

Termine ultimo per la presentazione di sommari e manoscritti definitivi

Il termine ultimo per i sommari è il 31/12/1992. Un esauriente sommario di almeno 500 parole (una figura si considera equivalente a 100 parole) dovrebbe essere inviato al presidente della sessione ed - in ogni caso - in copia alla Segreteria OSTIV per la preparazione di una raccolta di sommari.

Le lettere di accettazione, con le istruzioni per la preparazione delle relazioni, saranno inviate per posta entro il 1/3/1993. I manoscritti definitivi dovranno essere ricevuti dai presidenti di sessione entro e non oltre il 15/4/93.

Le relazioni non dovranno superare la lunghezza equivalente di 24 pagine standard dattiloscritte, ad interlinea doppia, ciascuna figura di dimensioni normali equivale ad una pagina.

Le presentazioni al congresso dovranno avere una lunghezza non superiore a 35 minuti e dovrebbero comprendere i punti salienti della relazione scritta. Le relazioni complete saranno pubblicate, come d'uso, su TECHNICAL SOARING nella Sezione OSTIV, subito dopo il Congresso e saranno riviste dal presidente della sessione e dal Direttore Editoriale OSTIV.

Sommari, sommari estesi e manoscritti definitivi dovrebbero essere inviati a:

per le sessioni Meteorologiche e Comuni

Dr. M.E. Reinhardt
(per conto del presidente della Sessione Scientifica OSTIV)
Winterweg 1
W 8031 Wessling
Germania
Tel: 0049-8153-1777
Fax: 0049-8153-4114

per la Sessione Tecnica

Winfried M. Feifel
Presidente Sessione Tecnica OSTIV
7107 South Ryan Street
Seattle, Wash.98178
USA
Tel: (uff) 001-206-773-3879
Tel: (casa)001-206-772-7021
Fax: 001-206-773-2111

per la sessione Addestramento e Sicurezza

William G. Scull
Presidente Sessione Addestramento e Sicurezza
6 Will Hall Close
Alton, Hants, GU34 1QP
Inghilterra
Tel: 0044-420-83553
Fax: 0044-420-83553

ed in ogni caso in copia a: Segreteria OSTIV, c/o DLR, W8031 Wessling, Germania.

Le attrezzature per conferenza del Congresso comprenderanno:

- un proiettore per diapositive 50x50 mm (fotogrammi 24x36 mm)
- un proiettore per trasparenti.

Altre attrezzature (video ecc.) saranno disponibili a richiesta.

Non è richiesta alcuna tassa di iscrizione al Congresso.

Chi desiderasse altre informazioni sull'OSTIV o sul Congresso, intendesse partecipare o presentare una relazione è pregato di riempire l'apposito modulo di risposta (NdR: disponibile presso la Redazione di VOLO A VELA) ed inviarlo al più presto, ma comunque, non oltre il 30/11/92, ad uno degli indirizzi indicati.

Bando per candidature alla Targa OSTIV - Premio Klemperer

A ciascun Congresso OSTIV una persona che abbia offerto un contributo degno di nota allo sviluppo scientifico o tecnico del volo a vela viene premiata con la Targa OSTIV, che comprende un premio in danaro. Il premio per il 1993 sarà consegnato durante la cerimonia di apertura del XXIII Congresso OSTIV.

Ogni membro OSTIV, anche individuale, può inviare proposte di candidatura. Nel proporre un candidato, si tenga conto in particolare dei contributi che il/la candidato/a abbia apportato di recente allo sviluppo del volo a vela, prendendo peraltro in considerazione anche lavori di spicco svolti in passato.

Le candidature dovranno comprendere il nome completo e l'indirizzo del candidato, alcuni dettagli sulla sua attività in favore del volo a vela ed una breve biografia.

Tutte le candidature per la Targa OSTIV - Premio Klemperer dovranno pervenire al Dr Manfred Reinhardt, Presidente OSTIV c/o DLR, W8031 Wessling, Germania entro il 31/1/1993.

(a cura di DEMETRIO MALARA)

V. I. P. - International Gliding Club



Affinchè ne resti traccia nel tempo riportiamo su queste pagine la cronaca dettagliata del bellissimo exploit realizzato dai volovelisti francesi, del quale avevamo anticipato la notizia a pag. 30 del N° 210.

IL VOLO DEL 17 APRILE 1992: DA VINON (FRANCIA) A FEZ (MAROCCO) DI 1400 KM IN LINEA RETTA CON META PREFISSATA Il racconto dei protagonisti: i fratelli German e Jean-Noël Herbaud.

(da AVIASPORT a cura di R.F.)

Potremmo dire che tutto è cominciato molto tempo fa, ad Issoire, ove assistemmo a svariati record di quota alla fine degli anni 50 ed nei primi anni 60. Già a quell'epoca vi erano piloti che progettavano lunghi voli in onda. Anni dopo, Gerard, che stava trascorrendo la luna di miele ad Alicante, cominciò a pensare all'attraversamento della Spagna in onda. Circa nello stesso periodo giungemmo alla conclusione che i giorni in cui vi era onda ad Issoire, la situazione non era diversa a St. Auban, Vinon, Beziers e La Llagone. Verso i primi anni 70, periodo nel quale cominciammo a compiere voli commerciali, alcuni dei quali toccavano la Spagna ed il Marocco, osservammo che vi era onda sulla rotta ed identificammo le condizioni meteo ottimali che ci avrebbero permesso di effettuare un volo sino alle coste africane.

L'aliante

Per condurre a buon fine un simile volo era indispensabile un aliante di grandi prestazioni. Grazie al club di volo a vela dell'Air Inter e all'AAVA di Vinon, potemmo disporre dell'ASH25 arrivato al club nel 1991. All'installazione standard per l'ossigeno, aggiungemmo due bombole portatili solidamente ancorate nel posto posteriore. Avevamo in tal modo a disposizione circa 1500 litri di ossigeno. All'inizio del 1992 era stato montato un transponditore Becker alimentato da una batteria indipendente. Disponevamo inoltre di un impianto GPS Pronav 100 installato con lo speciale supporto sul cruscotto posteriore, nonché di un apparato VHF portatile con ricevitore VOR. Sapevamo che il freddo sarebbe stato un grosso problema, pertanto avevamo provveduto ad installare materiale isolante di tipo aeronautico, quindi assai leggero, sulle pareti interne dell'abitacolo.

L'abbigliamento

Esso comprendeva una giacca a vento con cappuccio e pantaloni imbottiti (di tipo artico). Per le mani, sottoganti in

seta e manopole imbottite, ai piedi sottscarpe imbottite e stivali rivestiti di pelliccia ai quali avevamo aggiunto soles riscaldate alimentate a batteria.

Avevamo inoltre portato con noi cartucce chimiche per la generazione del calore, che avevano una durata di circa un'ora; si sono rivelate assai utili.

La navigazione

Per quanto riguarda il settore francese disponevamo di carte in scala 1:500.000 e della carta di Radionavigazione 1:1.000.000. Per la parte spagnola avevamo una carta Aeronautica 1:1.000.000. Disponevamo inoltre di un Jeppesen per la navigazione ad alta e bassa quota.

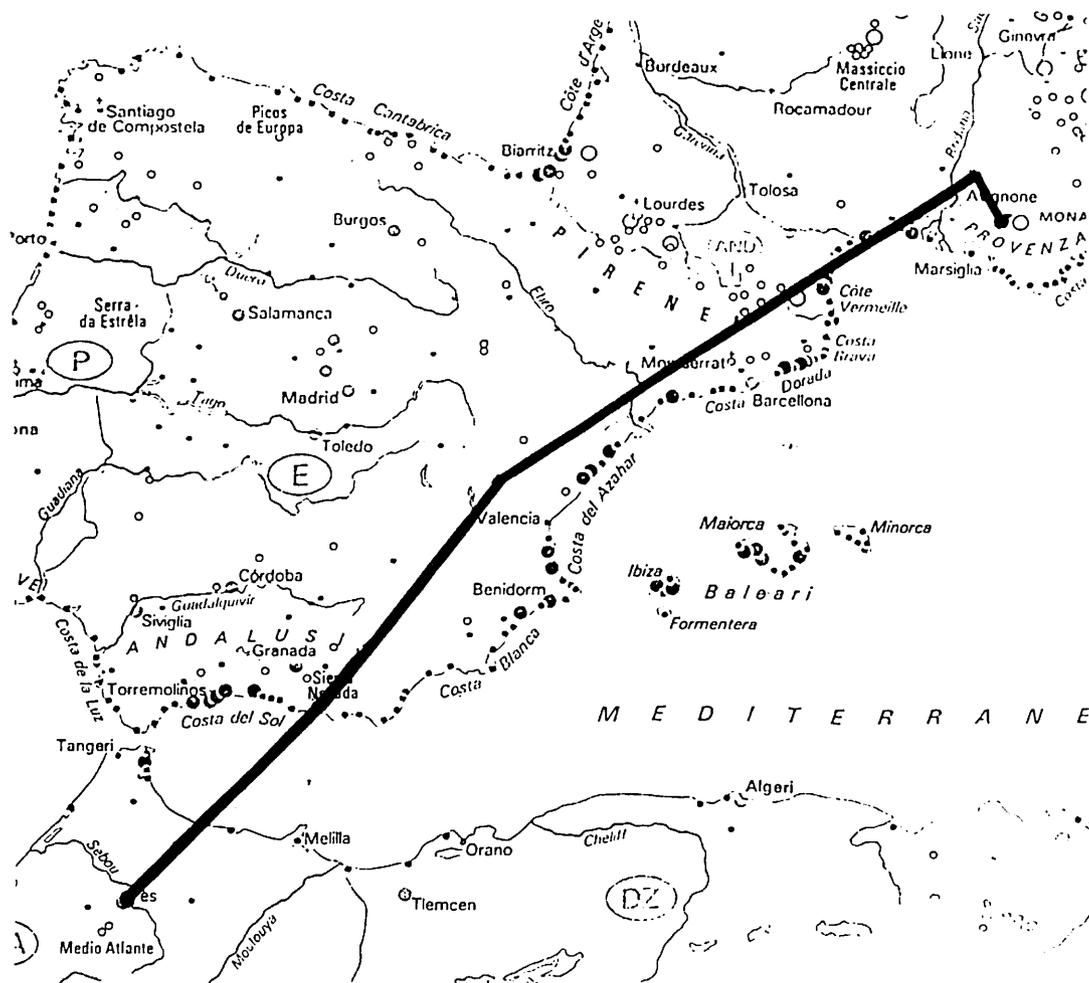
Tutte le zone regolamentate o pericolose che avremmo incontrato sul nostro percorso erano state accuratamente studiate e catalogate.

Il GPS si rivelò di grandissima utilità. Avevamo registrato nella sua memoria le coordinate di tutti gli aeroporti sul tragitto ed in tal modo eravamo in grado di sapere in ogni istante quale era l'alternativo più indicato. Ciò aumenta enormemente la sicurezza e conseguentemente la possibilità per il pilota di concentrarsi sul veleggiamento.

Con il passare degli anni avevamo valutato diverse opzioni e situazioni, avevamo fatto calcoli e misurazioni, pertanto il 17 Aprile non ci aveva colto di sorpresa: corrispondeva con precisione ad una di quelle favorevoli.

Nel 1991 inoltre avevamo compiuto diversi voli in onda nell'ASH25, che ci avevano permesso di valutare con cura il consumo di ossigeno, di migliorare l'equipaggiamento contro il freddo e così via.

Giovedì 16 Aprile avevamo preparato l'aliante: pieno di ossigeno, isolamento, installazione di un altimetro tarato in piedi, che sarebbe rimasto regolato su 1.013 Hpa. Quindi avevamo proceduto alla redazione del piano di volo, alla preparazione e piombatura del barografo, ed infine al riempimento del tabellone con la nostra meta prefissata.



Il volo

- 5.20:** arrivo in aeroporto e messa in linea alle luci dei fari delle auto.
- 6.00:** L'ASH25 ed il traino pilotato da Bernard Thuault sono allineati in pista. La manica a vento penzola miseramente e noi ci sentiamo più o meno altrettanto mosci. Decidiamo in ogni caso di prepararci. Alle prime luci del giorno ci pare di scorgere qualcosa che assomiglia ad un rotore in direzione del Ventoux. Il morale tende a risalire. Al suolo ci sono -3°C e l'aliante si copre di un leggero strato di ghiaccio. Gli amici che ci hanno accompagnato ci aiutano a rimuoverlo.
- 6.45:** Siamo a bordo e ci vengono passate le ultime cose, che vengono adeguatamente stivate sotto le giacche a vento, tranne la Nikon con la pellicola a colori che volevamo usare per le foto "souvenir" e che invece dobbiamo lasciare a terra perchè non siamo in grado di trovarle un ancoraggio sicuro.
- 7.00:** Decollo. Continua ad esservi totale calma di vento. Puntiamo verso il Luberon. Salita regolare senza turbolenza. Bernard cerca un valore in direzione del laghetto della Bonde, ma non trova nulla di significativo.
- 7.10:** Sgancio a 1800 m QNH, ad un Km dal laghetto. Salita regolare in un +2.5 sino a 1950 m, poi di nuovo giù, di nuovo su e via dicendo parecchie volte.
- 8.00:** Siamo sempre nella stessa posizione, tra i 1700 ed i 2000 m. La nostra zona di ricerca è limitata in vista della quota piuttosto ridotta.
- 8.05:** Foto di partenza: il laghetto.

- 8.15:** Saliamo finalmente verso i 3000. Contattiamo Salon per la prova del transponder e ci dicono che va tutto bene.
- 8.45:** Quota 3800, traversone verso il Ventoux.
- 9.10:** Quota 4900, transizione verso Nyons e Rochecourbe.
- 10.40:** Quota 5000. Attraversiamo la valle del Rodano in direzione del monte Lozere. Da questo momento sappiamo che possiamo contare di raggiungere Fez. Da Aix en Provence riceviamo le ultime notizie sulle condizioni meteo della Spagna, mentre le nuvole cominciano ad indicarci la rotta e ci permettono pertanto di procedere assai in fretta verso Saint-Chinian.
- 11.45:** Quota 5300 sulla verticale di Saint Chinian. La salita è limitata a 5600 m da un copertura di 8/8 di altocumuli. Transizione verso La Llagonne. Il controllo del traffico ci indica la nostra velocità al suolo misurata con il radar: 170 nodi. Oltre Prades la valle è completamente innevata.
- 12.20:** Quota 5300 m sulla verticale di La Llagonne. Lo strato di nuvole menzionato in precedenza continua a bloccare la nostra salita. Pensiamo perfino di tornare a Vinon, ma non ci sembra che le possibilità di farcela siano buone, quindi mettiamo prua a sud.
- 12.30:** Arrivati a sud del Puigmal, la visibilità è splendida, dell'ordine dei 300 km. Passiamo a sud del Seo de Urgel puntando sempre verso ovest in modo da raggiungere la migliore posizione nel letto del vento.
- 13.20:** Livello di volo 235, ci dirigiamo secondo una rotta di 225° in direzione di Tereul. la velocità al suolo misurata

impiegando il GPS è di 326 km/h. Passiamo ad ovest di Lerida. Circa 80 km prima di raggiungere Teruel osserviamo una lenticolare che si sta formando sottovento al Cerro de la Penarroya.

14.15: Siamo a 4000, in salita davanti alla lenticolare che si estende rapidamente, sino a raggiungere una lunghezza di circa 120-150 km. Lo spettacolo che ci si presenta è magnifico. Proviamo una grande emozione, a dispetto del fisico e del terribile freddo, che rende i nostri piedi insensibili, ci sentiamo come due surfisti sulle onde del Pacifico. Ma non solo gli uomini a bordo soffrono per il freddo, per solidarietà anche gli strumenti a cristalli liquidi del posto anteriore si fermano. Non importa, volovelisticamente non possiamo affermare che vada male: la lenticolare ci porterà sino a circa 70 km a sud di Albacete, a 6200 m di quota. Continuiamo verso sud tra i 5000 ed i 5500 m. Affrontiamo la Sierra de Segura in buone condizioni, sfruttando i rimbalzi che ci mantengono sempre a 5000, 5500 metri. Attacchiamo la Sierra nelle migliori condizioni ed essa continua a generare onda, mentre all'orizzonte, a sud, intravediamo i fianchi innevati della Sierra Nevada.

17.30: Quota 5800 m, dirigiamo verso le cime più alte della Sierra Nevada. Per fortuna l'unica zona controllata dagli enti responsabili del traffico aereo e che noi sfioreremo, termina l'attività alle 17.30 locali, pertanto nessun problema. La velocità al suolo è sempre confortante e la visibilità è grandiosa, come la montagna alla quale stiamo avvicinandoci. Superiamo le cime della Sierra Nevada a 4200 m di quota. I vario, almeno quelli ancora in grado di funzionare, smettono di indicare soltanto discendenza e ben presto ci ritroviamo in una zona ascendente a circa 6 km sottovento dalla cima. Il sogno che carezziamo da più di 20 anni (salire in onda sulla Sierra Nevada) sta per realizzarsi.

Da 4500 m vediamo la costa del Marocco profilarsi all'orizzonte, sempre più netta. Non abbiamo più freddo ai piedi e la fatica sembra attenuarsi, siamo molto contenti. Il GPS ci indica 200 km per l'aeroporto di Al Hoceima e 365 per quello di Fez, una sciocchezza.

Non abbiamo avuto problemi di ipossia: la scorta di ossigeno era ancora buona. A questo punto ci mancavano meno di 200 km per completare, ma non ci trovavamo sopra il laghetto del Moncenisio, avevamo di fronte a noi 200 km sopra il Mediterraneo. Da 6000 m guardammo con desiderio la costa marocchina, ma eravamo anche consci di tutta l'acqua che ci separava dalla stessa.

18.40: Quota 7600 QNH, l'altimetro in piedi indica livello di volo 245, mettiamo la prua verso Al Hoceima, con velocità al suolo secondo il GPS di 240 km/h.

Gli altri altimetri erano bloccati dal freddo; aumentiamo la velocità considerando il margine di sicurezza di cui disponiamo. La nostra radio di emergenza, lungamente riscaldata all'interno della giacca a vento, sembra voler collaborare e si sintonizza sulle frequenze selezionate. Chiamiamo Casablanca prima di entrare nel FIR marocchino, ma non riceviamo risposta. Al Hoceima, fortunatamente, ci sente. Indichiamo le nostre intenzioni al controllore, evidentemente il nostro piano di volo è giunto a destinazione.

Casablanca infatti cominciava a preoccuparsi. Contattiamo un velivolo della Royal Air Maroc che ci fa da ponte con Casablanca. La frase "Superbo ragazzi e buona fortuna" del pilota ci fa coraggio.

La batteria del GPS è completamente scarica, bisognerà calcolare a mano l'arrivo su Fez.

19.35: Quota 4500. Raggiungiamo la costa del Marocco. La pista di Al Hoceima ci tenta. Avanti, prua su Fez. Riceviamo il VOR. Quattro rapidi calcoli: distanza, effemeridi, piano di arrivo: non ci saranno problemi.

Il VP3, al quale l'aria più mite del Marocco fa sicuramente bene, ricomincia a funzionare. Procediamo con prudenza: 500 metri di quota di sicurezza, polare degradata, vento in coda scientemente sottostimato.

Il paesaggio è magnifico, traversiamo il Rif di buona lena, intravediamo i pendii innevati dell'Atlante ... un altro sogno per un'altra volta.

Contattiamo la torre di Fez: arrivo stimato alle 18.35 UTC. Circa 30 km prima di Fez ritroviamo una salita regolare di due metri di media mentre siamo a 3000 m. Rifacciamo 200 m giusto per il gusto di farli. Dentro di noi cominciamo già a pensare, a questo punto, al prossimo volo (interessante, vero?).

Per un attimo immaginiamo di rifare 6000 m e di battere il record mondiale di distanza libera dopo aver fatto una foto della pista di Fez. Ifrane si trova a 50 km a sud, ed è fattibile sia per quanto concerne il piano di volo che le ore di luce.

Peraltro, consideriamo i problemi che potremmo avere atterrando su di un aeroporto che non dispone di uffici doganali. La nostra meta era Fez, atterreremo a Fez.

20.30: Arriviamo sulla verticale dell'aeroporto di Fez, alla quota di 2500 m. Scattiamo due foto, fuori il carrello, fuori gli aerofreni, ci dirigiamo alla 10.

20.36 (ora francese): Posiamo le ruote al centro della pista in corrispondenza del primo raccordo. Il nostro cronometro indica 13 ore e 36 minuti di volo.

Conclusioni e prospettive

Riteniamo che ogni anno vi sia qualche giornata eccezionale durante la quale si può realizzare un volo del genere. E' certamente possibile migliorare il record seguendo tale asse: non siamo stati noi stessi tentati di continuare oltre Fez?

I problemi relativi al freddo sono grandissimi. Bisogna considerare più di 10 ore ad alta quota.

Senza le difficoltà incontrate alla partenza, avremmo indubbiamente potuto fare 1600 km; inoltre bisogna ancora trovare un aeroporto con uffici doganali all'arrivo. Marrakesch è lontana, ma certamente verrà raggiunta un giorno.

Pochi credevano nella riuscita del nostro progetto, pertanto la logistica del volo è stata di tipo essenzialmente familiare. Con un adeguato supporto tecnico ed amministrativo, ad esempio una sponsorizzazione, saremo ben pronti a ripartire ed a fare di più ... le idee in merito non ci mancano certo.

Per il momento, la nostra squadra (Bernadette e Babette) spera in un lungo periodo di vacanza ben meritato dopo aver conquistato il titolo di prima squadra di recupero intercontinentale.



SOARING FROM THE ALPS TO IONIAN SEA

by LEONARDO BRIGLIADORI

Translated by RF

The cold front of Friday, Sept 4, had swept the entire peninsula bringing in fresh and unstable, but very dry air. A persistent low over the Balkans seemed to ensure that a constant air flow from the north would have continued for another day minimum. This was at least Ricky's interpretation of the weather charts, which proved dead right. At 10 pm on Friday, Ricky told me that I should try a long, important southbound flight. He was not to join me because his university chores were preventing him from doing so, hence a different crew was immediately arranged. I was to be the pilot in command in the ASH25 marked D-KBFH, and Davide Casetti was to take the rear seat. Licio Casetti was to be our retrieve crew, while Riccardo Briigliadori sr., always ready to help, was to tow us aloft from Alzate at 8.00 in the morning.

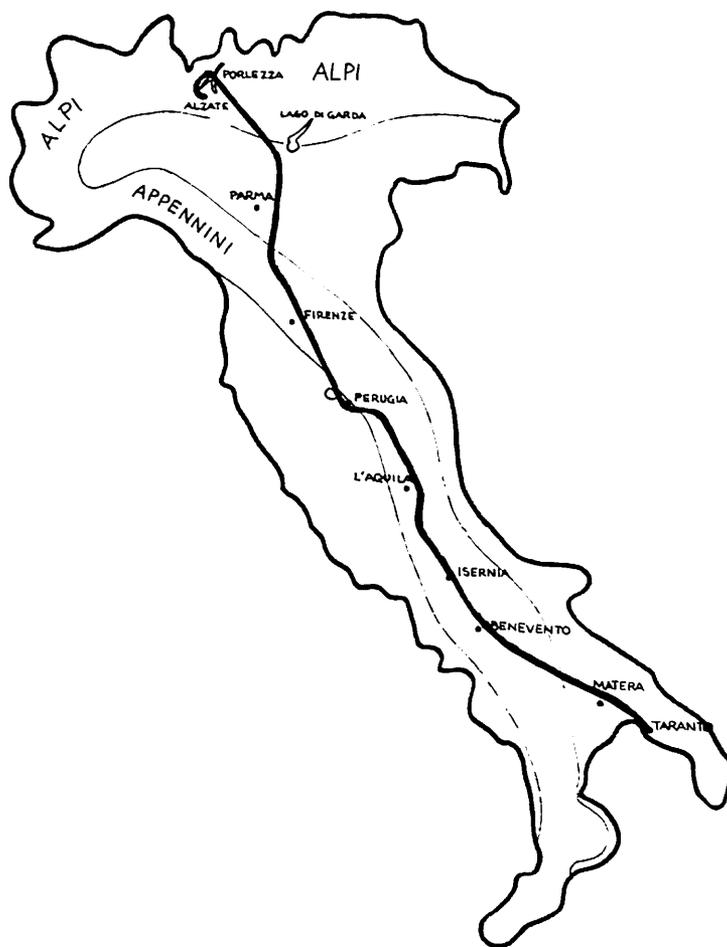
I readied the very many things necessary for such a flight in a hurry, then cast a last glance at the weather news on TV. The forecasts indicated clear sky over the whole of Italy, North to South. It was a really rare chance. It also meant that the jet stream at altitude blew nicely everywhere, and that the front would leave Southern Italy by the following day.

We took-off heading north meeting the strong turbulence that marks the nice wave days. We released at 1000 m just north of Brunate, and immediately contacted the wave. We calmly explored the area after reaching 3000 m, and finally found a spot that enabled us to climb to 6000m. We knew we had to wait approx. until 11 am to leave the wave, and then reach the Appennines when thermals were properly working. In the well familiar area of Porlezza, in the lee of the

Garzirolo, we attained 6500 m QNH, climb tending to go down to zero in the last hundred meters. We had no oxygen, and started then to experience some discomfort. This was to have an impairing impact on our physical conditions, i.e. it was to reduce performance and increase tiredness in the last part of the flight.

At 11, after establishing radio contact with "Milan Approach", we left the Alps, and implementing a careful technique aimed at exploiting the secondary and tertiary waves, headed east-south-east, reaching the Garda lake. We then pointed more decidedly toward the plains of the Po valley. We overflew Reggio Emilia and reached mount Cimone, from where we enjoyed the view of the Apuan Alps and of the sea lapping the shores of Liguria, thanks to the excellent visibility. In the meanwhile, Ricky had set up a sort of "super" control room at home, equipped with maps, rulers, list of the frequencies in use all along the "Boot", and had already spoken with the major Italian soaring sites, so that he could pass all possible information.

"Your L/D is 90 now, you will reach Pratomagno (approx. 300 km from the start) still with 2000 m", this was the last message from home we could hear through the radio. Trying to lose the least possible altitude we flew on toward the Pratomagno which we actually reached at 2000 m altitude (QNH) as expected, after a single glide lasting one hour and a half. It was 12.30 when we worked our first blue thermal. At the same time cumulus clouds were starting to form over Arezzo. We set our course toward the chain that leads to lake Trasimeno.



Climbs were good, and we could proceed fast. We had hoped to reach Rieti at about 2 pm, but it took us a little longer than that because we realized that it was better to displace our track a little to the east of the traditional path.

Hence, we overflew the Subasio, Norcia, Campotosto. The sight of the Adriatic sea behind the ridges surprised us. It was the first time we could enjoy such a beautiful landscape in spite of the many previous flights off Rieti. At Navelli, a nice sea breeze front brought us straight over the Sirente, and from there to Pescasseroli. We considered pointing to Sora, to overfly the Meta mounts where beautiful cumuli seemed to be waiting for us, but then decided to explore Mount Marsicano first. There we found the strongest thermal of the day. It propelled us to 3500 m QNH with a sound 5 mls average. From there, a very fast and uninterrupted glide brought us to Benevento. We enjoyed seeing that cumulus were nice and spreading beyond sight toward the South East. We had to make a decision then: Calabria or Puglia? Better landing possibilities let us choose the latter. After meeting a few cumuli that were too blown by the wind and arranged along wide bands, where we could find no workable values, we headed toward Ariano Irpino. There the conditions were very good

again. The wind was still a northerly, its strength even increasing the further we moved southward. We reached Mount Vulture where we met the last 4 mls of the day. On the left we could admire the beauty of the Adriatic sea and Gargano. Dolphining under nice, small cumulus clouds we held a cruise altitude of 2000 m QNH up to Matera. There we realized that the day was dying, but the air was still having some "life". We realized that we could possibly fail to attain 1000 km, but also that we could possibly claim that we nearly flew over the whole of Italy.

The problem of finding a suitable field for landing started becoming apparent. The large, low cut fields, were increasingly being replaced by patches of high crops. Taranto was in front of us, waiting, but we could not locate the airport of Grottaglie. Too bad we did not have a GPS!. After half an hour of unsuccessful attempts, we decided to land to the south of the city, in an area featuring large fields that were already plowed, or where the corn had already been harvested. It was certainly the best spot in the area. It was 6.30 pm. 7 hour 30 had passed since we had left Porlezza, and as many as 9 hours 30 since take-off. We were tired but happy. The Italian peninsula had been "conquered".

INCONTRI CON LE TERMICHE

Parte 3 - Modelli più complessi

Tom Bradbury continua la pubblicazione, preparandovi per le prossime giornate di volo

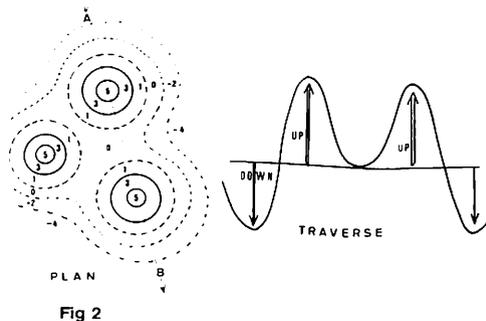
(da SAILPLANE & GLIDING a cura di Patrizia Golin)

Solamente le nubi più piccole a breve durata sono il risultato di una singola termica. La maggior parte delle termiche derivano dal lavoro di una serie di nubi. Le torrette individuali di estese nubi cumuliformi mostrano che vi devono essere state diverse termiche in spazi ravvicinati. Le strade di cumuli mostrano che le termiche possono essere organizzate in maniera regolare che ha ben poco a che fare con i punti caldi della superficie; esistono anche altri fattori influenzanti quali la interazione fra gli strati inferiori o il risultato di correnti di flusso.

TERMICHE MULTIPLE

Le termiche non sono necessariamente colonne isolate in ascesa. Alcune possono formarsi ravvicinate come mostrano dalla figura 1. Un tale raggruppamento può non essere intuito quando si vola soli. Gene-

ralmente questi si scoprono in zone molto affollate di alianti dove un certo numero di piloti sale in spazi differenti. Molto spesso i valori delle salite sembrano essere simili in ogni colonna ascendente. Al livello 2 i cerchi sono abbastanza spazati da permettere a ciascun gruppo di salire con sicurezza. Al livello 3 le colonne diventano pericolosamente ravvicinate ed al livello 4 la vicinanza indica che qualcuno deve mollare la propria rotazione. Al livello 5 le colonne si sono riunite a formare una di quelle larghe confortevoli termiche che si formano ben oltre mezzogiorno e specialmente nel tardo pomeriggio estivo.



La figura 2 mostra una sezione piana della distribuzione scensionale fra i livelli 3 e 4. Accanto vi è una sezione trasversale della ascensione incontrata da un velivolo che attraversa velocemente la linea A-B. Alcuni gruppi di termiche mostrano più di diversi cuori con meno discendenze tra loro. Quando l'ascendenza è distribuita in questo modo, è difficile capire se uno deve stringere o lasciare.

Se siete soli in tale tipo di termica e non avete fretta, la potete esplorare abbastanza a lungo. Naturalmente è difficile costruirsi un quadro mentale della stessa. La sola certezza è che la sezione trasversale della termica non è circolare.

STRADE DI CUMULI VORTICI ORIZZONTALI

La parte superiore della figura 3 mostra un modello familiare di nubi in lunghe e spaziate vie allineate in parallelo con il vento al loro livello. Tali vie si formano quando i tetti dei cumuli sono stretti da una inversione o tra uno strato stabile cosicchè tutti raggiungono approssimativamente lo stesso livello. E se lì vi è da un moderato ad un forte vento si sviluppa una circolazione convettiva in forma di lunghe linee di vortici controrotanti paralleli. Questi producono linee di salita sotto le nubi con fasce di discendenza in aria chiara.

Sondando con dei palloni a pressione costante, i ricercatori hanno trovato che l'aria segue una traccia elicoidale. La sezione trasversale nella parte inferiore del diagramma mostra una circolazione bidimensionale.

Queste strade non provengono da ogni punto caldo del suolo; essi si formano spettacolarmente bene sopra gli oceani dove forti venti portano aria fredda che si espande dalle regioni polari.

La circolazione di queste strade di cumuli in vortici rotanti va dalla superficie su fino alla base della inversione.

La spaziatura dipende in gran parte dallo spessore dell'aria instabile: più è profondo lo strato più largo è lo spazio tra le strade. Se aumenta lo spessore dell'aria instabile, l'ampiezza delle linee libere da nubi arriva a distruggere qualcuna delle strade intermedie ma non le disperde tutte. Le strade si rompono quando l'aria diventa troppo instabile e i tetti non sono più a livello uniforme.

STRADE SENZA CUMULI

Le strade possono esistere anche sotto un cielo senza nubi. Il modo di circolazione dell'aria precede l'apparizione delle nuvole. Quando i cumuli appaiono possono estendersi sopravvento su un punto fisso al

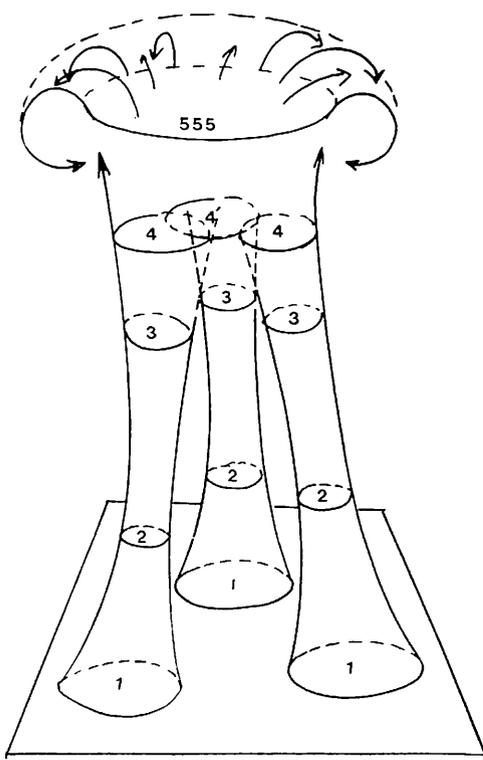


Fig 1

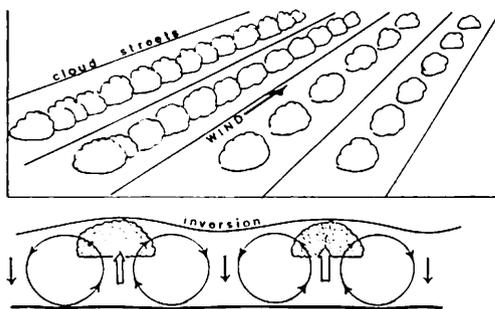


Fig 3

uolo come pure muoversi sottovento. La salita non è così regolare come uno potrebbe supporre dal diagramma: il modello di vortice stimola le termiche ordinarie sotto le strade e le inibisce fra loro cosicché l'iniziale guadagno di quota può essere fatto spiralandò in una regione di forti ascendenze.

Allora uno può delphinare lungo le strade ad alta velocità, mantenendo od anche guadagnando quota. In una giornata senza nubi può succedere che uno non si accorga per un bel pezzo dell'esistenza della strada. Uno potrebbe anche prevederne l'esistenza sopra un terreno uniforme quando vi sia un vento più forte di 15 Kt ed in particolar modo se il vento diventa ancora più forte.

Difficilmente l'incontro frequente con termiche o di contro un allarmante lungo periodo di discendenza possono significare che ci sia una strada.

VORTICI DA CIMINIERA

Le vecchie locomotive a vapore a volte emettono una serie di cerchi di fumo perfetti se gli sbuffi lasciano la ciminiera con la giusta forza. Questi, inizialmente, sono veri vortici anulari ma generalmente si rompono dopo breve tempo. I gas dalla ciminiera di uno stabilimento non escono mai con tale vigore. Essi tendono ad innalzarsi in una lenta serie di sbuffi oppure, se c'è brezza, sulla cima formano un paio di piccoli vortici controrotanti.

Visti da sottovento (vedere la parte destra della figura 4) essi appaiono come una sezione bidimensionale di una ideale bolla termica. Invece di un completo anello che si innalza quasi verticalmente ci sono due rotori orizzontali trascinati sottovento. Questi rotori hanno la salita al centro e la discesa laterale.

Occasionalmente i rotori si estendono lateralmente lasciando uno spazio chiaro fra

di loro dove l'aria tersa laterale è stata spinta dentro la circolazione. Questo è un esempio bidimensionale del modello di circolazione che produce un buco a forma di mandorla in una bolla termica tridimensionale.

TERMICHE A FILO DI COLTELLO

In rare occasioni si può incontrare una linea estremamente sottile di ascendenza che dà l'impressione che si stia volando lungo il filo di una lama di coltello di aria scendente.

Credo che questa sia una più ampia versione del modello di vortice di ciminiera illustrato nella figura 4. La circolazione suggerita è stata disegnata sulla parte destra della figura.

La sua dimensione probabilmente è intermedia tra una larga strada di cumuli ed i sottili vortici di una ciminiera.

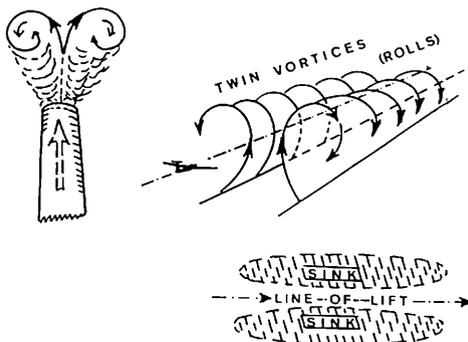


Fig 4

Questi rotori producono una sottilissima linea di ascendenza. Se ne può incontrare l'effetto dopo avere lasciato la termica. Questa portante è usualmente debole, spesso di appena 1 Kt, ma può essere estesa per anche più di un miglio. La linea è troppo stretta per poter spiralarare e dissimile da una strada di cumuli dove ci si può fermare a girare per un guadagno extra. Fermarsi a girare tra questi vortici rotori invariabilmente porta in discendenza sia che la spirale sia a destra o a sinistra. Bisogna infilarsi subito sul sentiero originale e dopo una virata a 360° l'ascendenza ritorna.

INDICAZIONI SEDUCENTI

È un errore comune ai piloti abituati alle debolissime termiche che si trovano sopra le isole Britanniche girare troppo presto per trovare l'ascendenza. Questo succede principalmente quando si è passati veloci fra delle termiche e ci si sta avvicinando ad una quota dove è necessaria un'altra sa-

lita. Dapprima si attraversa una forte discendenza che spesso si trova ai margini di una buona termica. Poi la caduta si ferma abbastanza in fretta da dare l'impressione di ritrovarsi in ascendenza. Allo stesso tempo il vario dà un frenetico squittio. Girare qui porta il pilota dritto in discendenza per un giro intero. Raddrizzando e continuando nella direzione originale si può eventualmente trovare la termica che è abbastanza oltre e distante.

La figura 5 è un tentativo di mostrare come avviene questo inganno. Il flusso d'aria dentro ed attorno a un cumulo è molto più complicato che non la bolla suggerita come modello di termica. Alcune di queste complessità furono scoperte inviando un pallone sonda che portava una serie di anemometri attaccati al cavo a livelli diversi. Quando furono terminate tutte le letture ed analizzate venne tracciata una linea delle correnti. Queste non corrispondevano a quanto ci si era aspettati. Il flusso andava su e giù ed orizzontalmente in maniera sorprendente. Il piccolo aliante sulla sinistra (non propriamente in scala) ha un paio di linee tratteggiate che partono dalla capottina e che rappresentano il settore scansionato dal pilota. Da questa posizione si ha l'impressione di essere proprio sotto la nube sebbene realmente se ne sia ancora un poco fuori. (I piloti guardano generalmente avanti in verticale a meno che non siano in roccolo).

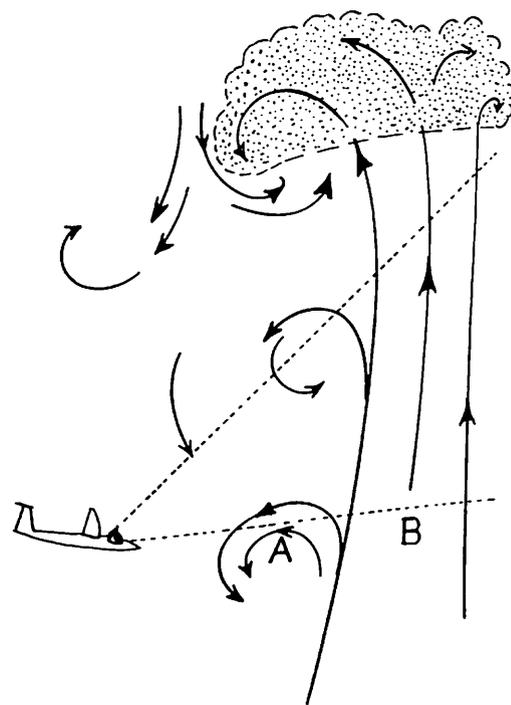


Fig 5

Quando si raggiunge il punto A l'aliante vola attraverso una delle parti vorticanti e la fine della discendenza è seguita da un improvviso aumento di velocità dovuto ad una folata orizzontale. L'interpretazione del totale sistema energetico è che questa sia un'ascendenza. Forse l'immediato aumento di G ne aumenta l'effetto.

I tre fattori: il credere che sei già sotto la nube ed hai raggiunto il punto B, la pacca sotto il sedere che ti fa pensare all'ascendenza e l'eccitazione del vario, tutto combina a spingere il semplice pilota ad iniziare la virata.

Questo mi «frega» sempre dopo l'aggiramento di un pilone e l'inizio di un nuovo lato del percorso. Tenevo nascosti questi sbagli, ma recentemente mi sono rallegrato nel sentire che piloti competenti sono stati ingannati allo stesso modo. Il problema non sorge quando siete molto alti, allora tirate semplicemente e andate dritti in alto, aumentando ancora di velocità se vi risulta essere il tutto una falsa indicazione. Non importa se c'era realmente una piccola termica o no perchè non vi abbisognava.

INFLUENZA DELLE ONDE ALTE

Quando c'è stabilità sopra il livello di qualsiasi montagna e la velocità del vento cresce con l'altezza (mentre rimane costante nella direzione) c'è la possibilità di onde. Al mattino presto o alla sera tardi si può vederne qualche indicazione nella forma delle nubi. Spesso l'aria in alto è troppo secca per qualche lenticolare e durante il riscaldamento in un giorno estivo i livelli più bassi sono troppo agitati da correnti convettive per le onde esistenti più in basso. Non è inusuale completare un volo usando termiche ed essere inconsci delle onde che salgono dal sotto.

Lontani dalle colline qualsiasi nelle termiche può essere soggetto a normali variazioni. Appena il vostro volo si fa più vicino alle colline può succedere che qualche termica sia rimarchevolmente più forte, le discendenze vicine sono forti e alcuni buchi molto più larghi che non prima. Questo è abbastanza opprimente quando voli controvento, ad esempio da Est verso il Galles. Se nulla di strano si era notato prima, i primi sospetti sorgono nell'avvicinar-

si dalla foresta di Dean alle Malverns, Kidderminster e Bridgnorth. Più a nord c'è la fascia dei pennini dove le termiche molto facilmente sono affette da onda. Sopra la Scozia si cerca l'onda automaticamente. L'onda sopra, tende a sopprimere le termiche in ascesa sotto l'onda e quelle che tentano di alzarsi entro un'onda di caduta. La fig. 6 ne illustra la sequenza. Note che la distanza tra i cumuli è normalmente più larga di quella mostrata qui. All'inizio sembra che le condizioni migliorino dato che voi volate da est ad ovest (giusto da destra a sinistra in questo diagramma). Le termiche diventano più forti e qualcuna addirittura può avere media doppia di quella trovata più lontano ad est.

(continua)

La vita è fatta di piccoli gesti

semplici ma preziosi

il dono del sangue è uno di questi



ASSOCIAZIONE VOLONTARI ITALIANI DEL SANGUE

Per informazioni: Sede A.V.I.S. Comunale Varese
Via Monte Rosa, 2
21100 Varese
Tel. 0332/28.27.68

Orario di apertura:
Dal Lunedì al Venerdì
Dalle ore 9.00 alle ore 12.30

AERO CLUB D'ITALIA

Commissione per il Volo a Vela

Oggetto: Verbale riunione Commissione
(n.11 del 15 Maggio 1992)

Il 15 Maggio 1992 alle ore 18, presso l'Aeroporto di Alzate (Como), previa autorizzazione del Presidente dell'AeCI ed a seguito convocazione dell'11 Maggio 1992, si e' riunita la Commissione Volo a Vela per discutere il seguente Ordine del Giorno, di cui alla richiesta del Presidente della Commissione stessa del 6 Maggio 1992:

1. Comunicazioni
2. Attivita' sportiva
3. Aliante economico
4. Rinnovo flotta
5. Spazio aereo, sicurezza
6. Varie eventuali

Sono presenti i signori:

Smilian Cibic	Presidente
Roberto Manzoni	Membro
Patrizio Nuccio	"
Pierangelo Pietra	"
Carlo Marchetti	Consigliere Federale - invitato
Piero Pugnetti	Consigliere Federale - invitato

Assente giustificato:

Giovanni Spreafico	Membro
--------------------	--------

1. Comunicazioni

1.1 Viene letto ed approvato il verbale della riunione precedente

2.1 Briefing di Bologna

Manzoni informa sulla disponibilita' di Aquaderni di occuparsi dello studio di una diversa e piu' adeguata impostazione ed organizzazione della tradizionale riunione, la cui formula sembra esaurita.

La Commissione ringrazia Aquaderni per la sua disponibilita' e prega Manzoni di chiedergli di formulare proposte.

2. Attivita' sportiva

2.1 Preventivi gare

La Commissione approva gli allegati preventivi di spesa per la partecipazione delle rappresentative ai Campionati Premondiali ed ai Campionati Europei Classi FAI.

Propone come capi missione per i primi Leonardo Brigliadori, per i secondi Smilian Cibic.

2.2 Rappresentative nazionali

Per la partecipazioni alle prossime competizioni internazionali vengono proposti i seguenti piloti:

Campionati Premondiali:

Leonardo Brigliadori	Classe Standard
Giorgio Galetto	Classe 15 m

Stefano Ghorzo id.

Campionati Europei Motoalianti:

Luciano Avanzini	Classe III
Leonardo Brigliadori	Classe II
Marco Gavazzi	Classe I
Roberto Manzoni	id.
Roberto Monti	id.
Nino Perotti	Classe III
Attilio Pronzati	Classe II
Luigi Bertoncini	Classe III
Walter Vergani	Classe II

Campionati Europei FAI:

Riccardo Brigliadori	Classe Standard
Stefano Colombo	id.
Stefano Meriziola	id.
Thomas Gostner	Classe 15 m
Giancarlo Grinza	id.
Lorenzo Monti	id.
Roberto Monti	Classe Libera
(co-pilota Umberto Mantica)	

2.3 Contributi gare

La Commissione ritiene che le gare in calendario presso i club periferici, in particolare quelle valide ai fini della promozione in categoria nazionale, siano estremamente utili da un lato ai fini delle preparazione sportiva dei piloti, dall'altro per la promozione e la conoscenza del volo a vela nelle zone interessate.

La Commissione propone pertanto che vengano erogati i seguenti contributi: 4 ML all'AeC Torino per il Trofeo Citta' di Torino, 2 ML all'AeC Udine per il Trofeo Friuli Venezia Giulia e 4 ML all'AeC Volovelistico Milanese per il Trofeo Colli Briantei, per un totale di 10 ML.

3. Aliante economico (World Class - Velino)

La Commissione "Velino", riunitasi a Valbrembo il 15 maggio, ha constatato che ogni parte dell'aliante e' stata completata ed e' in fase di rifinitura, che e' iniziato il montaggio e che tra una decina di giorni inizieranno le prove statiche. Se non emergono problemi particolari le prove in volo inizieranno entro il 15-20 giugno.

La Commissione "Velino" considera quindi conclusa la seconda fase prevista dalla Convenzione AeCI/Glasfaser ed esprime parere favorevole al passaggio alla terza ed ultima fase.

4. Rinnovo flotta

La Commissione esamina le richieste inevase dalle precedenti assegnazioni e individua le assegnazioni minime per soddisfare le esigenze piu' urgenti e giustificate. Si tratta in tutto di 8 alianti biposto e 15 alianti monoposto. Per quanto riguarda questi ultimi sarebbe da considerare, dopo le esperienze fatte dall'AVAL, anche l'aliante polaccoo SZD Junior. Questo in attesa della disponibilita' degli alianti World Class (Velino), che non e' prevedibile prima della meta' del 1994.

5. Spazio aereo, sicurezza

La Commissione discute l'applicazione della nuova suddivisione dello spazio aereo e di alcune incertezze che ne derivano.

Risulta ancora evidente la necessita' di una maggiore attenzione, anche in sede internazionale, a questi problemi come pure a quelli della sicurezza.

6. Varie eventuali

Visto che si e' creata una disponibilita' residua accertata sul capitolo 41, si ritiene meritevole di contribuzione per un importo di 2000000 lire la gara di acrobazia in aliante organizzata dall'AeC Volovelistico Toscano.

Null'altro dovendosi discutere, la seduta viene tolta alle ore 21.30.

IL PRESIDENTE (SMILIAN CIBIC)

CONFERENZA GENERALE DELLA FAI ATENE, SETTEMBRE 1992

Nella recente Conferenza Generale della FAI tenutasi ad Atene e' stato nominato presidente, in sostituzione del finlandese Olavi Rautio, lo svizzero Hanspeter Hirzer.

Direttore generale, al posto del cecoslovacco Cenek Kepak, e' diventato il noto volovelista inglese Maz Bishop, ex ufficiale della RAF e presidente del Comitato FAI per l'Educazione Aeronautica e Spaziale (di cui compaiono spesso scritti su Sailplane&Gliding).

Da molto tempo le Commissioni Sportive di Specialita' della FAI lamentavano la loro scarsa influenza nell'ambito dell'ente. Per statuto i presidenti delle Commissioni potevano partecipare alle riunioni del Consiglio (in cui sedevano i Vicepresidenti, rappresentanti degli AeC degli stati membri) con diritto di parola, ma senza diritto di voto.

E' avvenuto anche per esempio che la Commissione Sportiva Generale apportasse modifiche alla Sezione Generale del Codice senza consultare le Commissioni Sportive. Un'azione da parte di membri del Consiglio e ovviamente da parte delle Commissioni Sportive ha portato a modifiche, approvate praticamente all'unanimita', che prevedono che i Presidenti delle Commissioni Sportive diventino automaticamente Vicepresidenti della FAI, quindi consiglieri con diritto di voto.

Icariada 1995

Dopo il fallito tentativo francese di organizzare gli Air World Games nel 1991, sembra invece ben avviato il progetto di organizzarli in Grecia nel 1995 con la denominazione "Icariada 1995 - 1st World Air Games".

La FAI aveva approvato di massima l'idea nella riunione del 1991 incaricando un Comitato di Coordinamento che ha col-

laborato con l'AeC greco nella stesura di una proposta, presentata sotto forma di un ponderoso volume alla riunione di quest'anno.

I giochi, vera Olimpiade dell'aria, prevedono gare per tutte le specialita' da tenersi in varie localita' della Grecia e delle isole nel periodo 15-24 settembre 1995. Diversa e', per le esigenze delle varie specialita', la natura di queste gare: si va da campionati mondiali (volo libero, parapendio, aeromodelli, ecc.) a campionati europei, coppa del mondo o semplicemente campionati dell'Icariada.

Quest'ultima e' la soluzione prevista per il volo a vela, le cui gare, riservate a 25 concorrenti della World Class (o, qualora non fosse ancora pronta, della Classe Club o della Standard) dovrebbero svolgersi dall'aeroporto di Lamia, circa 200 km a nordovest di Atene.

Il preventivo totale di spesa e' di 8,5 milioni di dollari, che dovrebbero essere coperti per circa meta' da proventi vari e per il rimanente da un contributo statale.

La Conferenza Generale ha accettato il documento-proposta ed ha deciso che per passare alla fase esecutiva dovra' essere firmato entro il 28 febbraio 1993 un contratto tra la FAI e il Comitato Organizzatore nominato dal governo greco.

sc/1 Ottobre 1992

APPUNTI SULLA RIUNIONE EUROPEA DELLA INTERNATIONAL GLIDING COMMISSION

Zar (Polonia), 20 Settembre 1992

Nazioni partecipanti: Belgio, Cecoslovacchia, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Monaco, Norvegia, Nuova Zelanda, Paesi Bassi, Polonia, Regno Unito, Slovenia, Spagna, Stati Uniti, Sud Africa, Svezia, Svizzera, Ungheria, USA (osservatore).

(La numerazione degli argomenti e' quella dell'ordine del giorno della riunione).

In conformita' alla decisione della riunione plenaria del marzo 1991 questa riunione autunnale dovrebbe trattare solo argomenti di esclusivo interesse europeo.

3. CAMPIONATI EUROPEI PASSATI

2.1 - 6.i Campionati Europei FAI 1992

I delegati ungheresi riferiscono sulle gare.

L'unica critica si riferiva al task setting, che ha assegnato troppe andate e ritorno e non si sarebbe preoccupato abbastanza di tenere separate le classi sui percorsi di gara. Sembra peraltro che cio' derivasse da vincoli di traffico e militari.

2.2 Campionati (Internazionali) Europei Motoalianti 1994

Abbiamo riferito sulle gare e sulla deludente risposta degli AeC

nazionali che nonostante gli sforzi ha portato ad uno scarso numero di concorrenti. Una delle ragioni della scarsita' di concorrenti era probabilmente l'eliminazione del handicap nel regolamento inizialmente distribuito, per cui si sono di fatto esclusi dalla gara i DG-400, che costituiscono una buona parte della flotta di motoalianti. La discussione ha comunque ribadito lo scarso interesse dei delegati a questo tipo di gara.

3. CAMPIONATI EUROPEI FUTURI

3.1 - 7.i Campionati Europei FAI 1994

Non c'e' ancora nessuna offerta per organizzarli. Questo puo' derivare da una certa sovrabbondanza di gare internazionali. Da parte di molti delegati ci si sollecita di organizzarli a Rieti. Prevale comunque l'idea che, qualora alla prossima riunione non ci fosse alcuna candidatura, si salterebbe questa edizione dei campionati.

3.2 - 8.i Campionati Europei Classe Club 1994

E' stata accettata l'offerta cecoslovacca che ne prevede l'organizzazione a Dubnica nad Vahom, probabilmente fra la fine maggio e l'inizio giugno.

3.3 - 9.i Campionati (Internazionali) Europei Femminili 1995

I delegati cecoslovacchi distribuiscono il bollettino n. 1 di queste gare che si svolgeranno a Hosin dal 26.7 all'8.8, con la direzione di Piero Morelli.

Richiesti dai presenti sulle conseguenze sull'attivita' volovelistica della scissione tra Boemia e Slovacchia, Vach e Vala, rispettivamente boemo e polacco, assicurano che tutto procedera' tranquillamente e che si pensa al momento di convivere nell'attuale unico AeC nazionale.

3.4 - 9.i Campionati Europei Femminili 1995

E' annunciata un'offerta polacca per Leszno.

3.5 - 2.i Campionati Europei Juniores 1994

La delegazione francese ha riferito sui preparativi.

Alla gara saranno ammessi probabilmente 4 piloti per classe (riducibili a 3 solo in caso di eccesso di concorrenti). La quota di iscrizione sara' di 2100 franchi; il traino costera' 105 franchi. Saranno disponibili roulottes al prezzo di 3500 franchi per tutto il periodo della gara.

Si e' discusso a lungo sulle qualifiche richieste per l'iscrizione e si e' scesi dalle 300 ore di volo previste dagli organizzatori a un minimo di 200 ore e la partecipazione a due gare.

Clairbaux, che dirigera' la gara, ha insistito sul fatto che, trattandosi di piloti giovani che possono avere esperienza limitata, fara' il possibile per essere, oltre che direttore di gara, anche consigliere dei concorrenti. Richiesto se assegnera' temi tipo POST, ha dichiarato che, sempre tenendo conto dell'esperienza dei piloti, non riteneva opportuno farlo. Ne e' seguita una breve discussione che non ha modificato la decisione.

Gli svedesi hanno chiesto di sostituire la classe club con la 15 metri, motivando la richiesta con la difficolta' di trovare macchine di classe club.

A maggioranza si e' deciso di mantenere quanto appena stabilito con una votazione un anno fa.

3.6 Campionati (Internazionali) Europei Motoalianti 1994

Finora non e' pervenuta alcuna offerta, ne' e' probabile, dopo quanto detto sopra al punto 2.2, che cio' avvenga in futuro.

4. EUROPEAN GLIDING UNION

I francesi si sono fatti promotori di una associazione provvisoriamente denominata European Gliding Union, di cui gia' si e' parlato nella riunione preparatoria convocata a Parigi in occasione della riunione plenaria di marzo dell'IGC.

L'associazione, alla quale dovrebbero aderire le nazioni della Comunita' Europea, avrebbe come scopo principale di "assicurare la promozione, la rappresentanza e la difesa del volo a vela nei rispetti delle Autorita' Europee e piu' particolarmente della CEE. Essa si preoccuperebbe principalmente dell'evoluzione di un ambiente regolamentato propizio alla pratica ed allo sviluppo del volo a vela in Europa". In sostanza l'ente dovrebbe preoccuparsi della normativa riguardante brevetti, visite mediche, manutenzione dei mezzi, spazio aereo, ecc., e non di argomenti sportivi, di pertinenza dell'IGC.

Per meta' novembre e' indetta una nuova riunione nella quale si dovrebbero definire denominazione, sede e statuto, eleggere il presidente ed il consiglio e decidere le azioni da intraprendere.

Si e' discusso su come questa iniziativa vada vista in relazione ad Europe Airsports (di cui si e' tenuta una riunione in coda alla Conferenza FAI), che ha scopi analoghi ma riferiti a tutte le specialita' e che comprende tutte le nazioni europee e viciniori (p. es. Israele).

E' emerso che la maggioranza si sentirebbe maggiormente tutelata da un'associazione che si occupi solo di volo a vela.

ARGOMENTI NON DI INTERESSE ESCLUSIVAMENTE EUROPEO

Come era inevitabile, nel corso della riunione e fuori si e' parlato anche di altri argomenti che interessano non solo gli europei.

Il presidente ha manifestato soddisfazione per la decisione adottata dalla Conferenza Generale della FAI di Atene appena conclusa che prevede che i presidenti delle Commissioni Sportive diventino automaticamente Vicepresidenti della FAI stessa.

Ha informato anche sull'Icariada 1995 (di cui si parla anche nella nota riguardante la riunione della FAI) e sui problemi derivanti dalla mancanza da parte greca di esperienza e di infrastrutture adeguate sull'aeroporto di Lamia, sede della gara.

Si e' discusso molto sulla pericolosita' del campo di gara dei prossimi Mondiali in Svezia, a causa della scarsa atterrabilita' (si consigliano i concorrenti a prepararsi ed a preparare gli alianti per possibili ammaraggi nei tanti laghi).

Preoccupazioni ancora maggiori suscita, dopo le esperienze dei piloti europei, in particolare tedeschi, che sono andati a volare in Nuova Zelanda e che hanno partecipato ai campionati nazionali, il terreno dei Mondiali 1995, per le condizioni meteorologiche estreme che vi si possono verificare.

Il delegato svizzero ha distribuito la breve memoria corredata-

ta di foto a colori relativa alla rottura per corrosione dell'asta di comando di un Nimbus 3 verificatasi a Rieti alla fine di luglio. Notevole impressione ha suscitato non solo l'accaduto, ma anche il fatto che dopo tanto tempo nessuna prescrizione fosse ancora stata inoltrata ai possessori degli alianti possibilmente interessati dall'inconveniente.

Costante curiosità ed interesse, con continui scambi di telefonate e commenti, vi era da parte di tutti sull'andamento delle prove di volo degli alianti partecipanti al concorso per la World Class.

In particolare molti si compiacevano con noi per quanto si apprendeva sul Velino.

LA SCUOLA DI VOLO A VELA IN MONTAGNA DI ZAR

La riunione di cui abbiamo riferito, organizzata molto accuratamente e con grande senso dell'ospitalità dall'AeC polacco, si è svolta nella Scuola di Volo a Vela in Montagna dell'AeC stesso.

Essa ha sede a Zar, circa 300 km a sud di Varsavia, in una zona di basse montagne coperte di boschi.

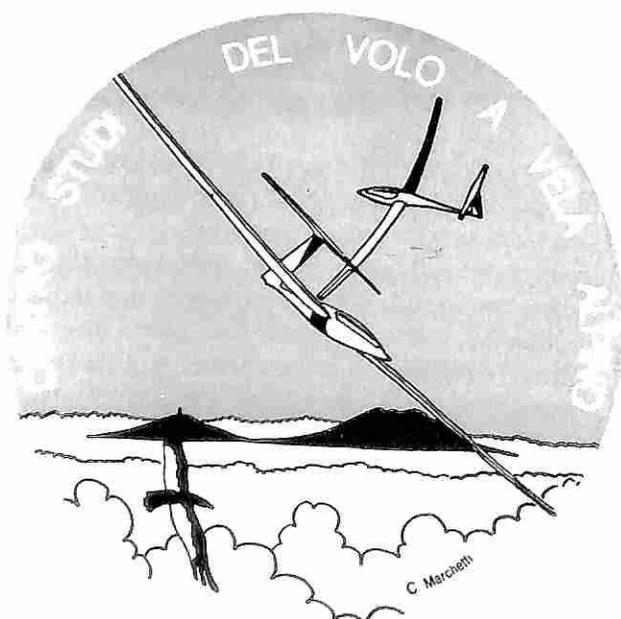
Un comodo albergo con una ottantina di posti letto ospita allievi e visitatori. Sotto di esso un aeroportino in forte pendenza con due hangar ed una ventina di alianti.

I lanci avvengono al traino o con cavo elastico (!), questi ultimi da poco sopra la parte più alta del campo, dove gli alianti vengono tirati da un apposito verricello, o dalla cima della montagna, alla quale le macchine vengono trasportate con una apposita funicolare.

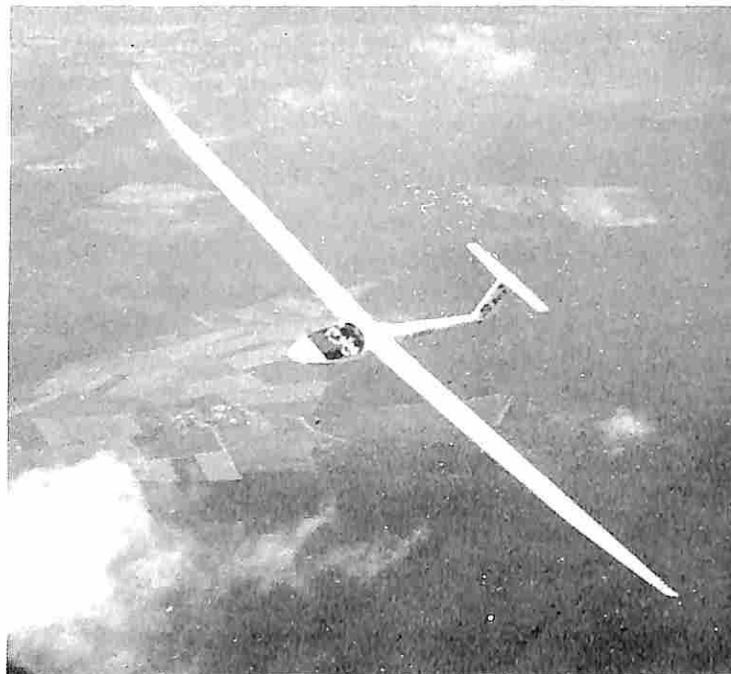
La scuola, che prevede anche corsi di volo notturno, funziona praticamente tutto l'anno a prezzi molto bassi. Visitatori e allievi stranieri sono bene accetti.

sc/29 Settembre 1992

SMILIAN CIBIC



VOLARE CON LO STEMME - S.10



- aliante (1:50) e aeroplano (max 225 Km/h) senza compromessi
- grande sicurezza e comfort
- ecologico per silenziosità ed emissioni

La nostra fabbrica, nel cuore di Berlino, con i suoi 40 tecnici altamente specializzati e l'esperienza di 40 STEMME - S.10 già consegnati, è in grado di offrirvi:

- brevi tempi di consegna (3-12 mesi)
- elevato standard qualitativo
- grande contenuto innovativo e tecnologico (disponibile ora anche l'elica a passo variabile per decollo/crociera)
- ottimo rapporto prezzo-prestazioni
- provatelo in volo, poi anche voi desidererete volare preferibilmente sullo STEMME - S.10!

STEMME GmbH & Co. KG - D 1000 BERLIN 65

GLASFASER ITALIANA SpA - VALBREMBO - BG

<p>PORTACHIAVI CON MEDAGLIA DEL VOLOVELISTA Eventuali distributori interessati possono contattare Eio Locatelli Via Passo Rolle, 25 - Milano Tel. (02) 2140270</p>	<p>VENDESI motoal. Ventus CM 17,6 marche D-KGVS, a richiesta strumentato e rimorchio chiuso VENDESI bussola e vario BOHLI anemometro Winter 0/300 Km. Tutti diametro 80 mm. Tel. a Ghiorzo 02/330221 uff.</p>
<p>VENDO DG 200 super strumentato con computer ILEC, radio Becker 720 canali, carrello 2 assi omologato, l'aliante è stato completamente riverniciato Tel. (0332) 241646 ore pasti</p>	<p>VENDO DG 400 ottima e perfetta efficienza strumentato anche per competizione, con relativo carrello trasporto Telefonare Pietro Aquaderni (051) 346963 o (051) 571201</p>
<p>TUTE DA VOLO invernali ed estive, con maniche staccabili, in puro cotone TUTTOSPORT MAZZUCCHI Via Mazzini 51 - 23100 SONDRIO Tel. 0342/511046</p>	<p>VENDESI bellissimo PIK 20D come nuovo, strumentato o no. C.N. valido fino a marzo '93 Tassa pagata. Visibile a TO. Telefonare a Peccolo, ore serali 011/9674658</p>
<p>VENDO VENTUS B 16,6 - 1983 perfetto e strumentatissimo con o senza carrello COBRA nuovo, immatricolato 10/92 Tel. 055-849522 ore serali 055-846011/846203 uff. Guandalini - Borgo S.L.</p>	<p>VENDO Ka 6 E C.N. rinnovato, strumentato con radio e paracadute Rivolgersi a SECCO Tel. (011) 7809467 ab. (011) 781353 uff.</p>
<p>L'Aero Club L'Aquila PERMUTA un CALIF A 21 S6 anno 1975 - 1.940 h strumentato e con documentazione tecnica in regola, con altro biposto o monoposto usato. Tel./Fax (0862) 461764 Att. Sig.ra MARILENA</p>	<p>VENDO ALIANTE HBV DIAMANT strumentato e con radio paracadute e carrello traino prezzo interessante Tel. 0033/62247457 - mattino 0033/61474785 - abitazione Chiedere di Massimo</p>
<p>VENDO ASW 15B perfette condizioni completo di radio, ossigeno, tre vario e orizzonte carrello chiuso rimesso a nuovo Telefonare DANESY 011/3303565 Uff.</p>	<p>ARPINI - ARREDAMENTI NAUTICI <i>Studio e campionatura tappezzeria ed imbottiti per imbarcazioni, accessori speciali</i> 22063 CANTÙ (Como) - Via Milano 99 Tel. (031) 702405</p>



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

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

VEGA®

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

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

PLASTICA
ilma

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

Da 10 anni ancora insuperato per prestazioni in: decollo, salita, maneggevolezza, sicurezza e 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.

DG-500 M

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

DG-600

Il super 15 corsa ultima generazione, disponibile con prolunghe a 17 e 18 m o con apertura fissa di 17 m.

Ideale per voli di distanza.

DG-600 M

La versione motorizzata con elevatissime prestazioni di volo.

Decollo autonomo. Apertura 15, 17 e 18 m.

DG-800

Il nostro «TOP MODEL»: il primo aliante a decollo autonomo della classe 18 m con fortissima motorizzazione.

GLASFASER ITALIANA s.p.a.

24030 VALBREMBO (BG)

Tel. 035/528011 - Fax 035/528310

SUPER DIMONA**SILEZIOSO - VELOCE - SICURO
ECONOMICO**

Breve corsa di decollo	175 m
Velocità di crociera	200 Km/h
Velocità di salita	4,2 m/s
Carico utile	225 Kg
Consumo	14 l/h
Rumore	56,2 dB
Efficienza	1:27

HOAC
A U S T R I A

Flugzeugwerk Wr. Neustadt

GLASFASER ITALIANA s.p.a.

24030 VALBREMBO (BG)

Tel. 035/528011 - Fax 035/528310

A-2700 Wiener Neustadt

N.A. Ottostraße 5

Phone: 0043 26 22/26 700

Fax: 0043 26 22/26 7 80

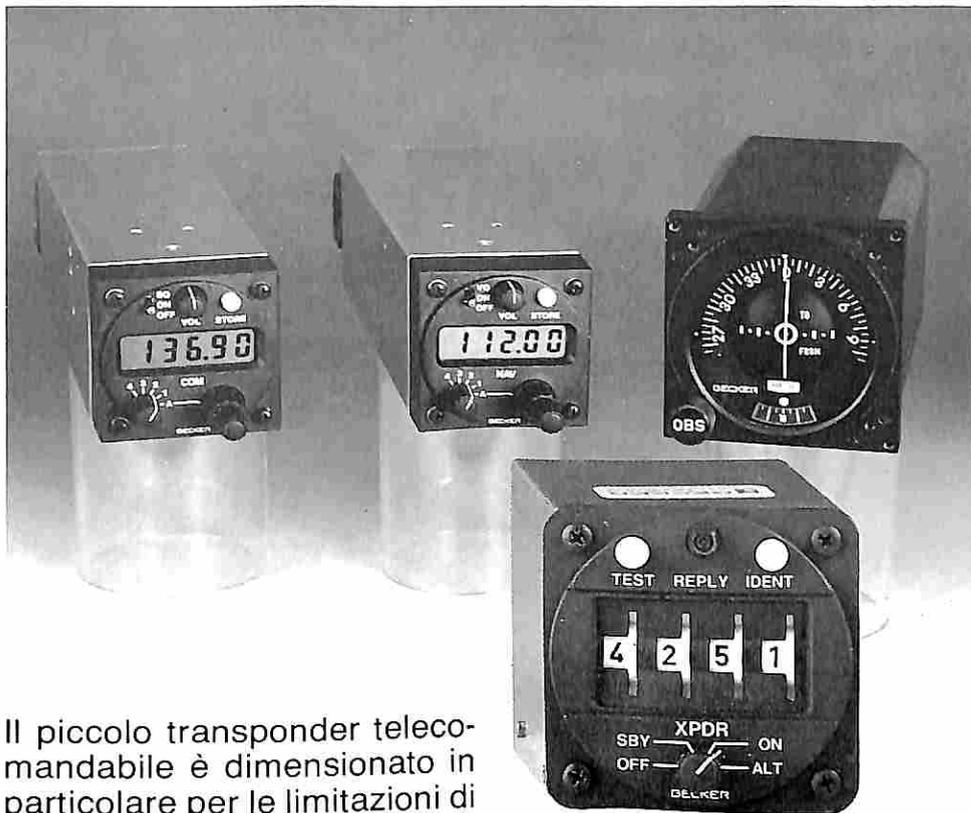
PLINIO ROVESTI

**ALI
SILENZIOSE
NEL
MONDO**

RICHIEDETELO ALLA REDAZIONE

„Finalmente“ è arrivato il piccolo transponder!

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



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

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

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

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

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

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

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

Dimensioni:

unità di comando

CU 2000 - (2):

HxLxP: 60x60x88 mm

peso: 0,26 Kg

unità ricetrasmittente

AT 2000 (2) R:

HxLxP: 253x50x232,5 mm

peso: 1,2 Kg

 **BECKER**
FLUGFUNK

Avionics made in Germany

Becker Flugfunkwerk GmbH

Niederwaldstr. 20

D-7550 Rastatt

Tel. (0 72 22) 12-0 · Tx. 781 271

Telefax 1 2217

A stylized logo consisting of the letters 'E' and 'P' in a bold, white, sans-serif font. The 'E' is a simple circle with a horizontal bar extending to the right, which then turns down to form the vertical stem of the 'P'. The 'P' is a simple, rounded shape with a vertical stem on the left side. The logo is centered within a solid black rectangular background.

moda maglia

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

VALBREMBO AD ASIAGO!!

La partecipazione dei volovelisti di VALBREMBO e di altri centri volovelistici allo stage di ASIAGO 1992

di GIANNI MASSONI

Dall'1 al 22 agosto 1992 si è effettuato, sull'Aeroporto di Asiago, uno stage volovelistico aperto a tutti. Vi hanno partecipato piloti delle Prealpi Venete - Valbrembo - Verona - Trento - Cremona.

I risultati, sotto ogni aspetto, hanno superato positivamente le previsioni basate sulle precedenti esperienze degli anni 1990 e 1991; mi limito a riassumere: numero dei voli 1550 per complessive ore 1.280 (compresi i voli dei trainer).

Le buone condizioni meteo, ottime nell'ultima settimana, hanno consentito voli di notevole interesse sportivo; è inoltre impossibile non sottovalutare il fascino attrattivo esercitato dalla maestosità offerta dall'arco dolomitico, con quelle rocciose e verticali pareti che incutono rispetto anche ai più bravi piloti.

I voli impegnativi richiedono preparazione ed esperienza nel volo in montagna; per i novellini, accompagnati inizialmente in biposto per voli di ambientamento, la zona è veramente formativa, anche se i voli locali sono stati contenuti in un raggio di ca. 20 km. con indicazioni sull'atterrabilità alternativa in aeroporto o aviosuperfici; ciò perchè il rientro, da Nord sull'Altopiano, richiede una quota di ca. 2.000 metri QNH.

I traini sono stati fatti con 1 robin DR 400 delle Prealpi Venete e con 1 Stinson L.5 Super di Valbrembo.

Ha anche funzionato il verricello, i cui lanci sono sempre spettacolari, mettendo in evidenza l'idoneità dell'ampiezza aeroportuale che consente, anche in caso di rottura del cavo, diverse possibilità di atterraggio in tutta sicurezza.

* * *

Per il gruppo di Valbrembo cito:

- piloti partecipanti oltre 25 (anche se non continuativamente);
- ore di volo 610;
- 6 percorsi da 500 km (di cui 1 FAI); più 1 di 700 km;
- 8 percorsi da oltre 400 km;
- diversi percorsi da 300 km (di cui 3 FAI).

Ma come è nata a Valbrembo l'idea di volare ad Asiago? i coruttori sono Luciano Mayer e Stefano Ferrara che con il loro simpatico e trascinante modo di fare hanno convinto gli altri, in base alle loro precedenti esperienze in luogo. Da citare anche Marcello Longhi, infaticabile ed esperto accompagnatore, che ha aperto a molti nostri piloti la possibilità di spaziare fra i diversi gruppi dolomitici; inoltre la sua attenta cura per gli alianti è stata motivo di tranquillità e di esempio per tutti noi. Ricordo anche il bravo Ancillotti che, fatto il 2° pilone al Passo Resia, al rientro, in zona Merano, non ha saputo resistere ad un atter-

raggio nell'Ippodromo, tentando anche di emulare quelli che fanno corse ad ostacoli; pare però che l'aliante non ne volesse sapere di essere degradato a tale ruolo. Quando mi ha telefonato, per comunicare il tutto e chiedere il recupero, gli ho detto: ti manderò 3 amici che ti aiuteranno a smontare; mi ha risposto: grazie, ma l'aliante si è già smontato da solo...

Alcune cene in luoghi caratteristici ed una cena intersociale, a chiusura dello Stage 1992, hanno allietato e rafforzato amicizie e cordialità fra i diversi gruppi.

* * *

Ho avuto il piacere e l'onore di svolgere la funzione di Direttore dello Stage e, in merito all'organizzazione, ritengo di aver assolto al compito di far volare il più possibile, al meglio, senza trascurare gli aspetti che riguardano la sicurezza del volo.

A questo punto debbo però ringraziare tutti gli amici delle Prealpi venete che con il loro buon senso, la loro collaborazione spontanea ed il loro spirito di geniale iniziativa hanno certamente facilitato la soluzione dei diversi problemi, sempre vagliati in un clima di aperta cordialità. Un ringraziamento anche a tutti i piloti partecipanti che hanno veramente dimostrato non solo di volare bene, ma anche un elevato livello di autodisciplina e di collaborazione.

In ultimo, ma non certo per importanza, a nome di tutti i piloti e mio personale, ringrazio il Dott. Bissaro e l'Ing. Capoferri, rispettivamente Presidenti delle Prealpi Venete e di Valbrembo perchè è grazie al loro interessamento ed al loro spirito sportivo, sempre aperto alle iniziative volovelistiche, che è stato possibile realizzare lo stage con una flotta di alianti veramente considerevole.

Per il futuro posso suggerire:

- delineare la dimensione dell'attività da svolgere;
- predisporre i servizi essenziali con particolare attenzione alla funzionalità ed alla sicurezza del volo;
- non scivolare in pignolerie normative che risultano, in pratica, di difficile applicazione e che, in ogni caso, esercitano forze limitatrici al nostro volo a vela.

Caro Gianni,

non sei giunto all'ultimo momento, sono io che ho atteso fino all'ultimo nella speranza che mi giungessero le altre notizie promesse, invano.

Grazie a te ed un sollecito agli altri.

R.S.

Dall'Ee.C.I. ci giunge oggi 10 novembre il seguente fax:

Il Presidente della Commissione Bilancio del Senato, Senatore Lucio Abis, ha ricevuto il Presidente Mario Testa che gli ha illustrato alcuni emendamenti proposti all'art. 8 del D.L. 19.9.92 n. 384, relativi all'imposta straordinaria su velivoli ed elicotteri, patrocinando calorosamente detti emendamenti, in particolare quello tendente ad escludere dalla tassazione gli aeromobili autocostruiti, con CN speciale.

Il Direttore Generale
(Franco Romagnoli)

VOLARE «DOWNUNDER»?

Ai pochi fortunati che (come me) possono permettersi un periodo di tre-quattro settimane di vacanza natalizia voglio dare qualche consiglio relativo ad una possibile esperienza volovelistica in Australia.

LE FORMALITÀ

La cosa più interessante credo, e che rende la cosa alla portata dei più è il fatto che in Australia è la federazione ad autogovernarsi e le attività del volo a vela sono indipendenti da quelle della CAA (Civil Aviation Authority) equivalente in questo paese a Civilavia Italiano o dalla APA (Australian Pilots Association). In pratica per volare basta recarsi presso uno qualsiasi dei club di cui a parte l'elenco, dire che volete volare e dopo un breve «Check flight» sarete autorizzati a volare anche su un monoposto senza particolari restrizioni. L'unico requisito necessario ad ottenere la copertura assicurativa è l'appartenenza ad un aero club nazionale in altre parole Aero Club d'Italia. Ciò è facilmente dimostrabile esibendo la cartolina di cui sono in possesso tutti i piloti Italiani. A questo punto scattano degli accordi di reciprocità (purtroppo in Italia si è molto meno filantropici) e si è accettati gratuitamente quali soci del club locale previa la compilazione di un modulo per lo sgravio di eventuali responsabilità. A questo punto, sbrigare le formalità burocratiche, vi attende una prova pratica in volo che consisterà essenzialmente nella pratica del traino sotto-scia che là è obbligatorio fin dal decollo e poi nella dimostrazione di una entrata e recupero dalla vite (completamente sviluppata). Fatto questo, il vostro CFI responsabile (Chief Flying Instructor) vi abiliterà e sarete pronti ad iniziare a divertirvi!

IL POSTO

È certo difficile descrivere la sensazione che si prova muovendosi nell'azzurro più perfetto sopra queste distese senza fine ma, facendo paragoni, si pensi a ciò che di più lontano ci può essere dal volo in Italia e sulle alpi e già ci si avvicina all'idea.

In generale il volo sarà molto poco impegnativo e rilassante, attenzione però che il volare con la totale mancanza (apparentemente) di punti cospicui è all'inizio un poco disorientante ma non preoccupatevi, nella peggiore delle ipotesi, cercate di atterrare nei pressi della casa di un contadino e questi vi consentirà di fare una telefonata al club da cui manderanno il traino a recuperare.

Un altro problema potrebbe essere la probabile mancanza di cumuli; questo è la conseguenza del clima che d'estate è molto secco e quindi la bassa umidità intorno al 20% rende l'aria limpidissima ed impedisce la formazione delle nuvole alle quali si è abituati qui in Europa ma niente paura: mettete la prua nella direzione voluta e presto il familiare suono del variometro in salita vi tranquillizzerà, provare per credere!

I MEZZI

Vista l'esperienza fatta con altri amici Italiani, è bene fare una puntualizzazione importante: il volo a vela in Australia non è né elitario né riservato solo a persone con molto denaro a disposizione. La gestione delle attività del volo e degli stessi aeromobili è affidata interamente ai soci che sono ben 8.000 in un paese di 16 milioni di abitanti. La conseguenza più diretta è che non esiste personale pagato e quindi per volare bisogna darsi da fare: spingere fuori gli alianti, pulire, lavare, fare i controlli ecc. un sistema molto simile a quello praticato a Rieti, mi dicono, ed in realtà nella maggior parte del mondo. Ci sono naturalmente alcune operazioni interamente commerciali con alianti nuovi e simili a quelle che conosciamo qui ma sono principalmente frequentate da Giapponesi e Tedeschi ed in realtà, se da una parte, probabilmente ma non necessariamente, troverete una maggiore efficienza, sicuramente non troverete lo spirito cameratesco e la cordialità dei piccoli club che volano solo durante i week-end. Fatta questa premessa, inoltre non aspettatevi degli ASH 25, Ventus oppure dei DG 300: volerete probabilmente con macchine di 20 o più anni come i Blanik i K13, Bocian, K6, Astir ecc. che però sono generalmente ben tenute anche se l'aspetto a volte può essere un poco trasandato.

IL COSTO

Esclusi il viaggio aereo (2,5-2,7 milioni con Qantas o British), e la permanenza in un paese molto meno caro dell'Italia, l'iscrizione al club di solito è gratuita per i piloti provenienti da altri paesi, il resto sarà principalmente dipendente da voi poichè sia il traino che il noleggio dell'aliante vengono calcolati a tempo. Mediamente con 20-25 \$ salite a 1500-2000 piedi che normalmente sono più che sufficienti. Il noleggio aliante costa 20-30 \$ all'ora e di solito si paga per ogni frazione di 5 minuti volata fino ad un massimo di 3 ore, il resto è gratis.

La sera, se volete farvi degli amici, comperate una scatola (24 lattine) di birra e offritela al club: tutti indistintamente vi mostreranno gratitudine e disponibilità.

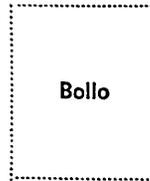
CONCLUSIONE

Se andate a caccia di record potreste rimanere un poco delusi ma se volete godervi una bella esperienza che vi permetta di vedere cosa si fa da altre parti, lanciatevi! il divertimento, con lo spirito giusto, è assicurato.

Chi fosse interessato ad ulteriori dettagli mi scriva presso l'AVAL di Calcinato (Varese) oppure mi telefoni a casa allo 0332/890372, io sarò ben felice di dare consigli o aiuto o magari anche di incontrarvi laggiù dopo Natale!

PIETERJAN LANSBERGEN

Mittente:



Spett.

VOLO A VELA

Via Partigiani, 30

22100 COMO

**PARTECIPATE TUTTI A QUESTA INIZIATIVA CHE VUOLE ESSERE ANCHE UN TEST
PER CONOSCERE LA VALIDITA' DEL SISTEMA.
CERCHIAMO DI GUARDARE PIU' IN LA DEL PRATO DEL VICINO,
PENSIAMO AGLI ANNI NOVANTA!**

Staccare lungo la linea perforata.

MOZIONE NUMERO UNO

- *Convinta di operare secondo il dettato della «magna charta»,*
- *Auspicando che iniziative analoghe abbiano a ripetersi,*
- *Nella convinzione che l'esercizio della democrazia diretta sia utile per tutte le parti chiamate a rispettarla,*

LA RIVISTA VOLO A VELA

- *constatato che il primo e più urgente obiettivo è quello di incrementare il numero dei volovelisti,*
- *considerato che per raggiungere tale obiettivo l'esercizio dell'attività di volo deve essere meno dispendioso dell'attuale,*

SOTTOPONE

all'approvazione dei volovelisti italiani la presente mozione numero uno che chiede:

- 1) *l'istituzione di incentivi (premi e/o anticipazioni o crediti agevolati) per l'impiego, l'acquisto o la costruzione di vericelli per l'involo degli aliante; avendo altresì cura che non nascano normative inutili circa l'impiego del vericello;*
- 2) *un'adeguata pressione presso le Autorità affinché cessi l'assurdo divieto di svolgere attività didattica sulle avio-superfici, tenuto presente che queste saranno il miglior trampolino di lancio per lo sviluppo del volo a vela nazionale;*
- 3) *che venga stabilito l'accantonamento di una cifra consistente ed adeguata al compito di lanciare un concorso per lo studio, la progettazione ed eventualmente la costruzione di un aliante monotipo di caratteristiche limitate e di costo molto contenuto. Il bando di concorso (aperto anche agli stranieri) deve contenere pochi ma precisi requisiti che l'aliante deve avere.*
- 4) *l'emanazione di un Regolamento che istituisca il CAMPIONATO NAZIONALE APERTO al quale possano partecipare tutti i volovelisti con qualsiasi tipo di aliante. Ciò prendendo lo spunto da quanto viene fatto negli altri paesi europei;*
- 5) *che le disponibilità economiche per il volo a vela italiano siano principalmente indirizzate all'incremento della base e conseguentemente all'attività didattica ed ai suoi annessi*

La rivista VOLO A VELA curerà la raccolta dei pareri favorevoli ed inoltrerà il tutto all'Aero Club d'Italia — al quale la presente MOZIONE NUMERO UNO è indirizzata — attraverso il Consigliere Federale di specialità.

dal Briefing di Bologna del 18 novembre 1984.

per approvazione: (firma leggibile)

Piegare in tre, affrancare e spedire.

L'INIZIATIVA

- nell'intento di stimolare i volovelisti italiani ad una maggiore partecipazione alle sorti ed ai problemi del volo a vela nazionale,
- convinti di operare secondo il dettato della «magna charta», sintesi della realtà e delle necessità del volo a vela italiano.
- considerato che la stessa «magna charta» demanda al Briefing — che rappresenta la base volovelistica nazionale — gli aggiornamenti e l'indicazione di nuovi indirizzi,

la rivista VOLO A VELA

- senza la pretesa di sostituirsi a nessuno,
- auspicando che per il futuro iniziative analoghe partino direttamente dai volovelisti o dalle loro associazioni,
- nella convinzione che qualche tentativo di «democrazia diretta» possa essere d'aiuto allo sviluppo del volo a vela italiano e di conforto alle persone chiamate a realizzare tale sviluppo, prende l'iniziativa di sottoporre ai volovelisti la mozione più avanti specificata per essere sottoscritta, se condivisa, ed inviata alla redazione di Como, che provvederà a trasmetterla all'Aero Club d'Italia tramite il Consigliere Federale della specialità.

Il primo imperativo del volo a vela italiano è quello di incrementarsi e per poter realizzare ciò il volo a vela deve essere meno dispendioso dell'attuale.

Se questo vuol anche dire più umile, ben venga l'umiltà. Sarà certamente un'umiltà più consapevole rispetto all'attuale realtà. Non volendo di proposito stabilire un elenco di tutte le esigenze del volo a vela italiano, bensì dare lo stimolo ad operare in determinate direzioni, la rivista VOLO A VELA ritiene utile evidenziare i seguenti argomenti:

- 1) diffusione del vericello
- 2) scuola anche sulle aviosuperfici
- 3) monotipo economico
- 4) campionato nazionale aperto
- 5) disponibilità economiche indirizzate.

1) diffusione del vericello

Occorre accantonare i preconcetti sorti dal disuso e convincersi della grande utilità che rappresenta, specialmente per l'attività didattica. Conseguentemente istituire premi e/o crediti agevolati per l'uso, l'acquisto o la costruzione di vericelli.

Occorre nel contempo evitare che dalle «autorità tutorie» vengano emanate normative inutili; è sempre stato utilizzato senza particolari prescrizioni. Sarà nostro dovere operare con la dovuta serietà: siamo maggiorenni e vacinati e di ciò dobbiamo esserne consapevoli noi e convincere chi è chiamato a «tutelarci».

2) attività didattica anche sulle aviosuperfici

Le aviosuperfici rappresenteranno la via indispensabile allo sviluppo del volo a vela, è impensabile di non potervi svolgere attività didattica. Considerata la caratteristica della nostra attività sembrerebbe assurdo dover disquisire su una cosa tanto ovvia. Purtroppo non è così e occorrerà tutta la buona volontà dei preposti per ottenere la dovuta e necessaria libertà.

3) monotipo economico

Non è una novità, ma è una richiesta che va controcorrente.

Dove il volo a vela è già sufficientemente sviluppato, il numero e la qualità dei piloti è tale che tutto il materiale di volo, anche quello vecchio, viene utilizzato.

In Italia la situazione è sostanzialmente diversa: appena passata l'epoca pionieristica condotta da pochissimi, abbiamo fatto affidamento su un modernissimo parco macchine ed i volovelisti di oggi disdegnano (anche a ragione della loro recente formazione) le poche macchine vecchie.

Per progredire ci vuole una macchina nuova, di limitate caratteristiche e soprattutto che costi poco.

E' preferibile un monotipo in quanto dovrà imporsi attraverso gare, campionati e records nazionali.

Occorre quindi che una consistente somma venga messa a disposizione per premiare la ricerca e la costruzione, il tutto attraverso un concorso nazionale (aperto anche agli stranieri, p.e. tedeschi, polacchi e jugoslavi) che possa suscitare qualche interesse a piccole industrie già introdotte nell'impiego delle vetroresine.

Sarà necessario ottenere dagli organismi internazionali (FAI - CIVV e OSTIV) almeno l'appoggio morale, e sarà già tanto, considerato il fatto che i costruttori attuali sono orientati verso macchine sempre più sofisticate e quindi più costose.

4) campionato nazionale aperto

Per evitare ulteriori malintesi sul «decentralizzato», chiamiamo aperto quel campionato nazionale che si svolge in molte nazioni e si articola su un certo numero e tipo di voli, che il volovelista effettua nel corso della stagione o dell'anno. A questi voli vengono assegnati dei punti e da qui una classifica finale con l'assegnazione del titolo.

E' la strada migliore per qualificare l'attività di volo e per permettere la competizione anche a quelli che abitualmente disertano le gare ed i confronti diretti.

5) disponibilità economiche indirizzate

Ultima ma non ultima, è la necessità di ridurre le spese inerenti l'agonismo per indirizzare le disponibilità all'incremento della base, la quale in definitiva rappresenta il nostro futuro.

Ecco qui di seguito come viene formulata la mozione che, peccando di ottimismo chiameremo numero uno.

La «Magna Charta»

1) ESAME DELLO SCENARIO IN CUI CI MUOVIAMO OGGI

a) Generale

Difficoltà Socio/Economico/Culturali e Politiche del Paese e dell'individuo.

Sono privilegiate le attività di interesse di massa (calcio, automobilismo, ecc.).

Crescente interesse verso attività sportive e formative.

Trascurati in Italia gli sport praticati da una minoranza.

Clima favorevole a riforme normative e burocratiche.

b) Aeronautico

Mancanza di coscienza aeronautica.

Crescente diffusione del volo libero.

Ambiente naturale favorevole al Volo a Vela (meno favorevole al Volo a motore).

Legislazione e normativa (regolamenti) spesso inadeguate. Tendenza all'accentramento e all'ammissione di disposizioni eccessivamente dettagliate (brevetti, norme circolazione aerea, Rai, ecc.).

Fuga dalle responsabilità da parte degli organi tutori e purtroppo anche degli utenti.

Tendenza a trasformare gli organi di servizio in organi di esclusivo controllo repressivo.

Politica governativa che supporta l'Aero Club d'Italia.

Aero Club d'Italia; struttura più politica che operativa con minoranza di Consiglieri eletti, macchina burocratica troppo lenta. Club periferici con gestioni molto difficili che non svolgono sufficiente attività formativa così suddivisi:

57 Club che svolgono solo attività di Volo a motore (3 con attività elevata, 10 con attività buona, 44 con attività modesta).
15 Club con attività mista, ma con prevalenza del Volo a motore.
6 Club che svolgono solo attività di Volo a Vela.

L'attività di Volo a motore dove opera in forze tende a soffocare l'attività di Volo a Vela, di Paracadutismo, di Aeromodellismo. Soci del Club: pochi, che non partecipano alla vita e alla gestione del Club con età media troppo elevata e buona disponibilità economica.

Volo a Vela: disciplina sportiva non esclusivamente individualistica, parzialmente scientifica, fortemente impegnativa, che armonizza le capacità tecniche di pilotaggio con le indispensabili conoscenze meteorologiche per il volo in generale.

c) Rappresentanza del Volo a Vela

Club periferici: rappresentante eletto in seno al Consiglio dai soci volovelisti.

Aero Club d'Italia: rappresentante eletto in seno al Consiglio e Commissione di specialità eletti dalla base volovelistica.

Rappresentante presso la FAI e Commissione sportiva centrale nominati dal Consiglio Federale su segnalazione congiunta del Consigliere e della Commissione di Specialità.

Briefing di Bologna: Assise dei volovelisti per la verifica annuale degli obiettivi e loro eventuale modifica.

Aero Club Centrale: organo rappresentativo dei Club periferici per la gestione di un centro di formazione e qualificazione sportiva.

Scarso collegamento degli organi rappresentativi per la mancanza di obiettivi chiari e condivisi.

2) INDIVIDUAZIONE DI LOGICI POSSIBILI FUTURI E SCELTA DEL FUTURO PREFERITO

Dopo un ampio dibattito difficile da sintetizzare è stato individuato come futuro preferito:

«Un buono sviluppo quantitativo qualificato per il Volo a Vela, per portare l'Italia al livello degli altri paesi volovelisticamente avanzati».

3) DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI PER RAGGIUNGERE IL FUTURO PRESCELTO

a) aumentare il numero dei piloti attivi di Volo a Vela;

b) facilitare l'autonomia economico/operativa delle specialità nei Club federati;

c) aumentare il numero dei Club specialistici di Volo a Vela;

d) diminuire il costo economico e sociale del Volo a Vela;

e) incrementare il peso del Volo a Vela nell'ambito dell'Aero Club d'Italia;

f) promuovere iniziative tendenti a sviluppare l'attività scientifica, meteorologica e costruttiva del Volo a Vela nell'ambito dei Centri di ricerca e nelle Università;

g) promuovere immagine del Volo a Vela.

4) DEFINIZIONE DELLE STRATEGIE NECESSARIE PER RAGGIUNGERE GLI OBIETTIVI

1 - Candidare alla elezione della Commissione di Volo a Vela elementi sempre più qualificati e proporre l'elezione durante il Briefing delle Due Torri.

2 - Creare una struttura di persone qualificate a risolvere problemi specialistici per conto della Commissione di Specialità.

Esempio: sub commissioni per:

a) Mass media

b) Promozione scientifica

c) Raccolta e distribuzione dati

d) Civilavia, Rai e regolamenti legislazione

e) Organizzazione gare

f) CONI

g) Sponsorizzazioni

h) Libri, riviste specialistiche.

3 - Individuare azioni per semplificare la normativa sul Volo a Vela (affiancare l'Ae.C.I.).

4 - Richiedere all'Ae.C.I. di favorire l'autonomia economica e operativa delle specialità nell'ambito dei Club e proporre conseguentemente l'eventuale modifica degli Statuti dell'Ae.C.I.

5 - Ottenere dal CONI contributi per le Scuole dei Club specialistici o con autonomia economica e operativa (avviamento alla attività sportiva).

6 - Chiedere alla F.A.I. la definizione di un allante monotipo economico.

7 - Promuovere e supportare gare regionali e assegnare premi per voli di distanza.

8 - Utilizzare la flotta di Rieti per altri Club specialistici o con autonomia economica e operativa.

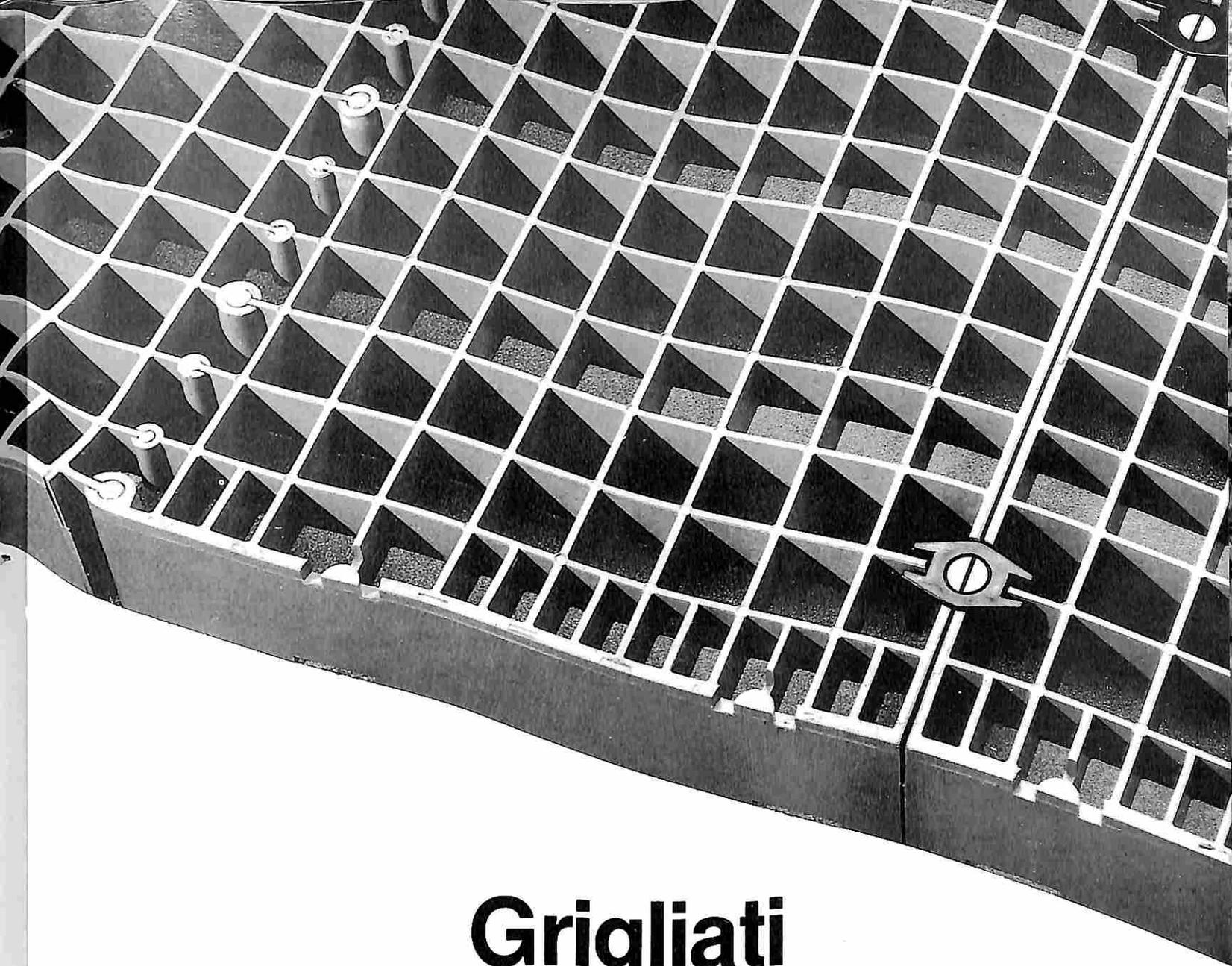
9 - Ottenere premi di brevetti ai Club e contributi per ora volo scuola e istruttori.

10 - Promuovere iniziative stampa e mezzi di comunicazione di massa in collaborazione con l'Ae.C.I. (documentazione nostre attività).

11 - Raccogliere e distribuire dati significativi e documenti tecnici, didattici e informativi.

SISTEMA DI CONTROLLO

Verifica annuale al Briefing di Bologna attraverso relazioni della Commissione, con eventuali modifiche degli obiettivi, delle strategie, ecc.



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 0331-826.553.

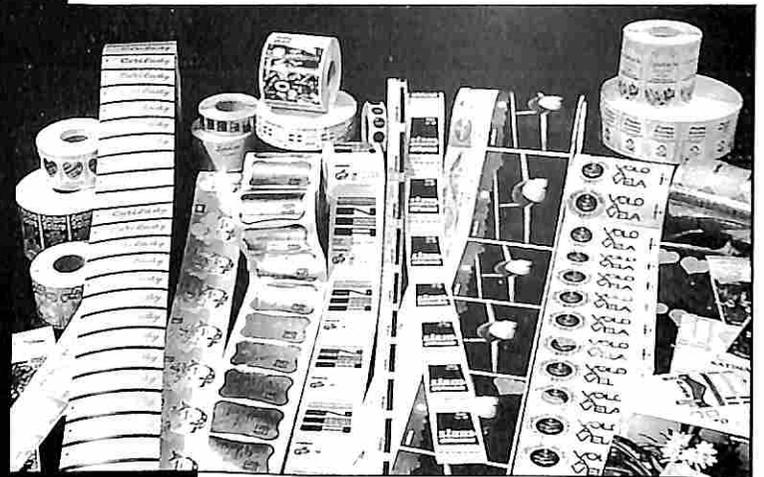
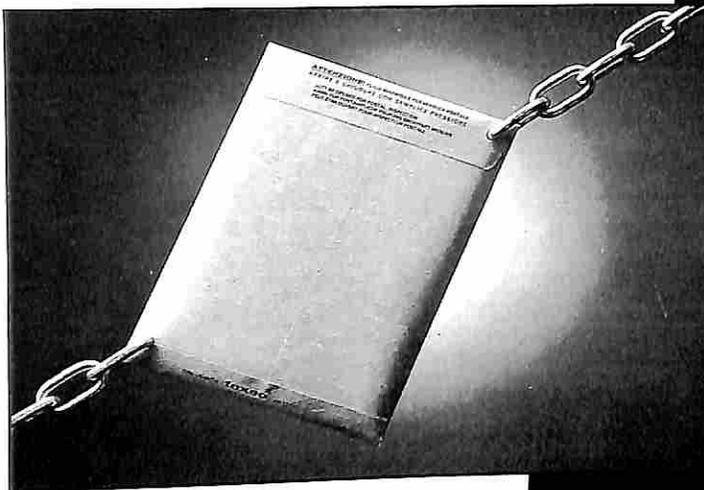
1849 **Mazzucchelli**

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

BUSTE RINFORZATE A TRAMA
SINUSOIDALE **texso**®



ETICHETTE AUTOADESIVE:
LA TRADIZIONE NEL FUTURO



LEGGERE
RESISTENTI
ECONOMICHE
IMPERMEABILIZZATE

sales

STAMPA A CALDO
STAMPA IN QUADRICROMIA
MATERIALI E ADESIVI SPECIALI
NUMERAZIONE E CODICI A BARRE

10096 Fraz. LEUMANN - RIVOLI (TO) - Via Chivasso, 5 - Tel. (011) 957.10.00 (∅ 3 linee)
Telefax N. (011) 9592138 - Telex N. 215409 SALES I

G. GIUSTI

21013 GALLARATE (Va)
Via Torino, 8 - Telefono (0331) 781.368

CONCESSIONARIO:
CAVI - CONNETTORI
ACCESSORI V.H.F.

Batterie

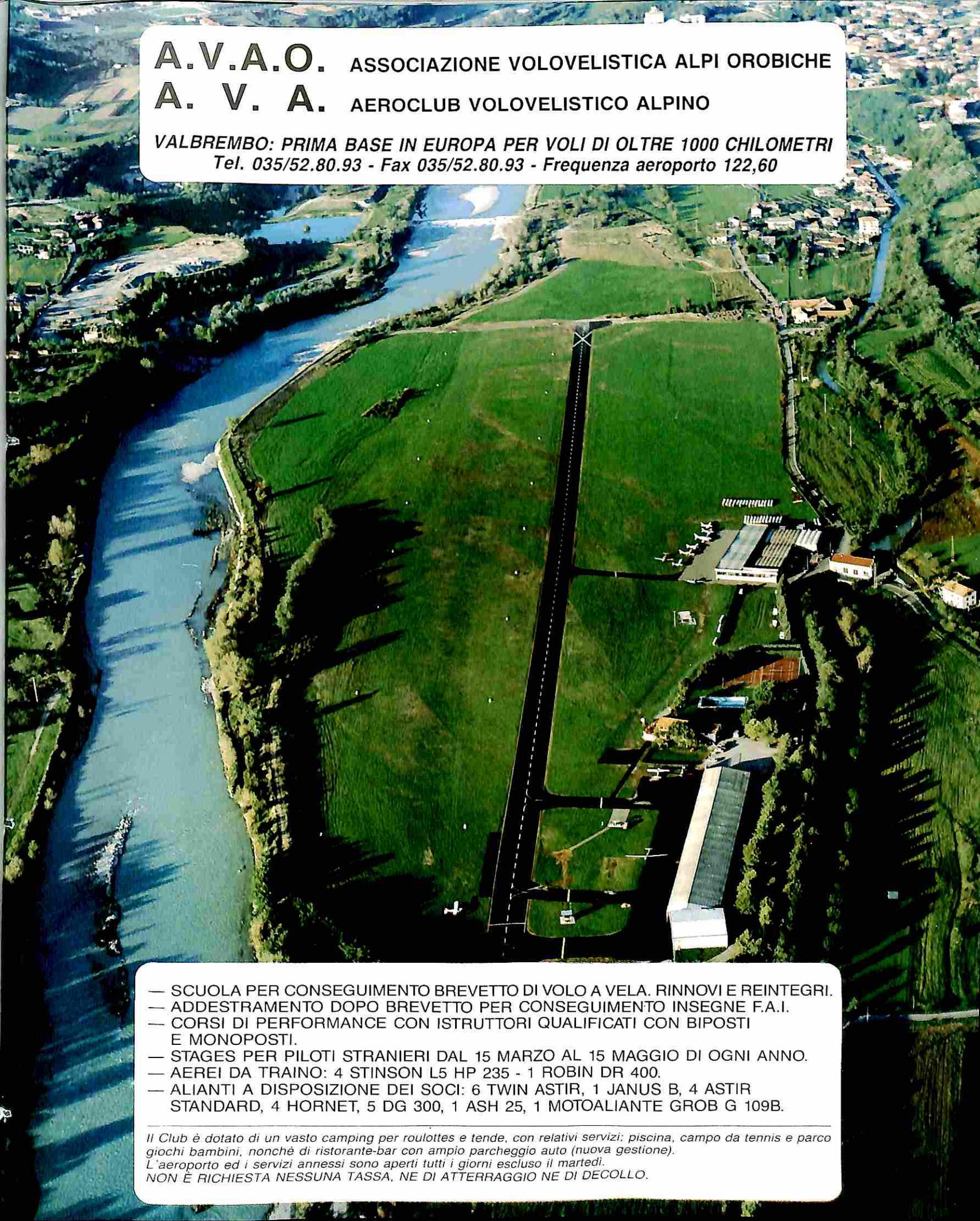


COMPONENTI ELETTRONICI



ICOM INCORPORATED

First in Communication



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

VALBREMBO: PRIMA BASE IN EUROPA PER VOLI DI OLTRE 1000 CHILOMETRI
Tel. 035/52.80.93 - Fax 035/52.80.93 - Frequenza aeroporto 122,60

- SCUOLA PER CONSEGUIMENTO BREVETTO DI VOLO A VELA. RINNOVI E REINTEGRI.
- ADDESTRAMENTO DOPO BREVETTO PER CONSEGUIMENTO INSEGNE F.A.I.
- CORSI DI PERFORMANCE CON ISTRUTTORI QUALIFICATI CON BIPOSTI E MONOPOSTI.
- STAGES PER PILOTI STRANIERI DAL 15 MARZO AL 15 MAGGIO DI OGNI ANNO.
- AEREI DA TRAINO: 4 STINSON L5 HP 235 - 1 ROBIN DR 400.
- ALIANTI A DISPOSIZIONE DEI SOCI: 6 TWIN ASTIR, 1 JANUS B, 4 ASTIR STANDARD, 4 HORNET, 5 DG 300, 1 ASH 25, 1 MOTOALIANTE GROB G 109B.

*Il Club è dotato di un vasto camping per roulotte e tende, con relativi servizi: piscina, campo da tennis e parco giochi bambini, nonché di ristorante-bar con ampio parcheggio auto (nuova gestione).
L'aeroporto ed i servizi annessi sono aperti tutti i giorni escluso il martedì.
NON È RICHIESTA NESSUNA TASSA, NE DI ATTERRAGGIO NE DI DECOLLO.*

AERoclub VOLOVELISTICO ALTA LOMBARDIA - VARESE

