

**VOLO
A
VELA**



GEN. - FEB. 1994

N. 222

La Rivista dei Volovellisti Italiani

02

21

41

BIMESTRALE. SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE. GRUPPO IV 70





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

Aerei ed alianti a disposizione di tutti i soci:

3 STINSON L.5, 1 ROBIN DR 400.

**5 TWIN ASTIR, 2 JANUS B, 4 ASTIR STANDARD, 4 HORNET, 5 DG 300, 1 ASH 25,
2 DISCUS B, 1 MOTOALIANTE GROB G 109B.**

- 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.

*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.*

Glasfaser Italiana s.p.a.

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

TUTTO PER L'ALIANTE ED IL MOTOALIANTE



Walter Dittel GmbH



FSG 5

FSG 4

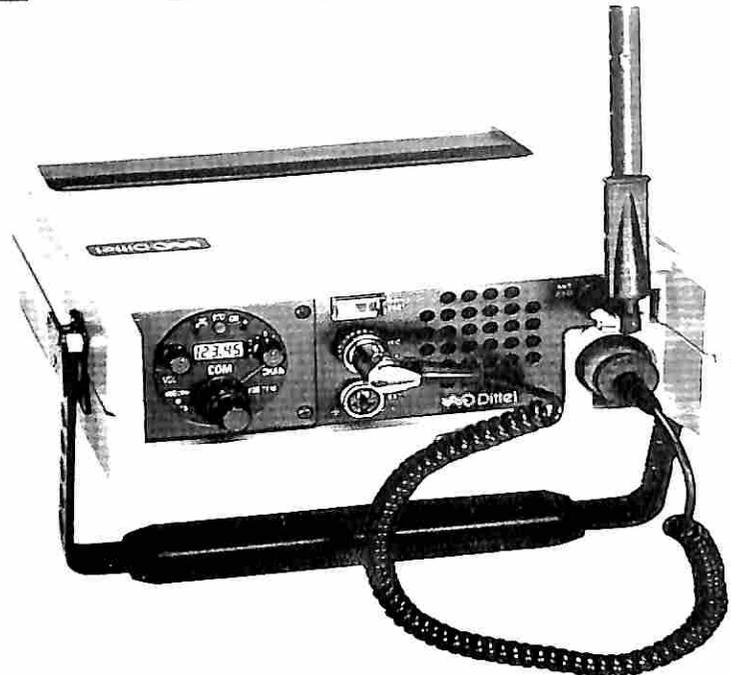
FSG 5 W



FSG 71 M



FSG 70



AVIATION COMMUNICATION SYSTEMS

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

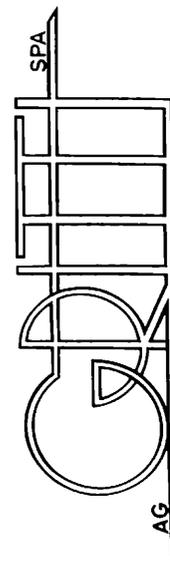
Tel. 0471/940001 (5 linee) • Telex 400312 GRITTI I • Telefax 0471/940472

MODEL	FSG 70	FSG 71 M	FSG 5	FSG 4	FSG 5 W
FCC (USA)	yes	yes	yes	yes	no
TSO LBA	pending yes	pending / yes	N/A	N/A	N/A
Airborne, installation mounting system transceiver panel size	direkt fixed, panel 57 mm / 2 1/4"	direkt fixed, panel 57 mm / 2 1/4"	UL, parachute -	UL, parachute -	UL, parachute -
Portable Version	yes	yes	Hand-held	Hand-held	Hand-held
Mobile Version	yes	yes	yes	yes	yes
Fixed base Version	yes	yes	yes	yes	yes
Back up	yes	yes	yes	yes	yes
Portable case, type Tx duty cycle (%), Sby Operation time	70 PC and 70 PS 20-10 Sby 17-33 200hrs	70 PC and 70 PS 20-10 Sby 17-33 200hrs	N/A 20-10-5- Sby 5-8-12 24hrs	N/A 20-10-5- Sby 5-8-12 24hrs	N/A 20-10-5- Sby 5-8-12 24hrs
Channels Freq range	760/118-136.975	760/118-136.975	760/118-136.975	6 out of	1040/118-143.975
Memory channels	-	10	-	-	-
Transmitter output	min. 6 W	min. 6 W	1 W	1 W	0.8...1 W
Transmitter duty cycle	100%	100%	100%	100%	100%
Audio (Speaker)	8 W / 2 Ω	8 W / 2 Ω	0.7 W / 8 Ω	0.7 W / 8 Ω	0.7 W / 8 Ω
Audio (Phones)	35 mW / 500 Ω	35 mW / 500 Ω	0.3 W / 8 Ω	0.3 W / 8 Ω	0.3 W / 8 Ω
Frequency tolerance	< ± 15 ppm	< ± 15 ppm	< ± 20 ppm	< ± 20 ppm	< ± 20 ppm
Sensitivity (m = 30%)	< 1 μV / 6 dB	< 1 μV / 6 dB	< 1 μV / 6 dB	< 1 μV / 6 dB	< 1 μV / 6 dB
Selectivity ± 8 kHz	< 6 dB	< 6 dB	< 6 dB	< 6 dB	< 6 dB
Selectivity ± 25 kHz	> 70 dB	> 70 dB	> 60 dB	> 60 dB	> 60 dB
Spurious response Rx	> 80 dB	> 80 dB	> 60 dB	> 60 dB	> 60 dB
AGC range	5 μV... 0.2 V / < 6 dB	5 μV... 0.2 V / < 6 dB	5 μV... 0.1 V / < 6 dB	5 μV... 0.1 V / < 6 dB	5 μV... 0.1 V / < 6 dB
Supply voltage range	9.7...15.2 V	9.7...15.2 V	11...15.2 V	11...15.2 V	11...15.2 V
Low voltage warning	< 11 V (LCD blinking)	< 11 V (LCD blinking)	5 LED test	5 LED test	5 LED test
Standby (typ.)	< 25 mA	< 25 mA	< 15 mA	< 15 mA	< 15 mA
Receive (typ.)	140 mA	140 mA	35 mA	35 mA	35 mA
Transmit (typ.)	1.5 A	1.5 A	400 mA	400 mA	400 mA
Mike dyn. (ext.) 200 (600) Ω	2...10 mV	2...10 mV	2...10 mV < 200 Ohm	2...10 mV < 200 Ohm	2...10 mV < 200 Ohm
Amplified mike	0.1...1 V	0.1...1 V	-	-	-
Modulation compressor	yes	yes	yes	yes	yes
Climax audio filter	yes	yes	yes	yes	yes
Auxiliary audio input	yes	yes	-	-	-
Intercom	yes	yes	no	no	no
Transmit side tone	yes	yes	optional	optional	yes
Frequency display	LCD	LCD	mechanical	label	LCD
Display Illumination	14/28 V ext.	14/28 V ext.	internal LED	no	internal LED
Altitude ft/m MSL	50000 / 15000	50000 / 15000	50000 / 15000	50000 / 15000	50000 / 15000
Temperature range	-20°C / + 55 / + 71°C	-20°C / + 55 / + 71°C	-20°C / + 60°C	-20°C / + 60°C	-20°C / + 60°C
Dimensions W x H x D (mm)	63 x 61 x 237 mm	63 x 61 x 237 mm	83 x 35 x 209 mm	83 x 35 x 209 mm	88 x 54 x 233 mm
Weight (kg / lbs.)	0.74 kg / 1.63 lbs.	0.80 kg / 1.76 lbs.	0.87 kg / 1.91 lbs.	0.87 kg / 1.91 lbs.	1.05 kg / 2.3 lbs.
Depth behind panel incl. plugs and wiring	240 mm	240 mm	-	-	-

TECHNICAL INFORMATION

VHF AVIATION RADIO

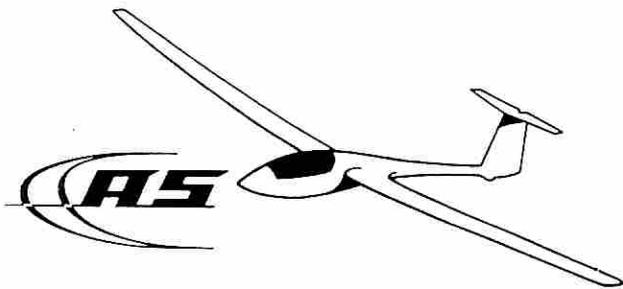
Walter Dittel GmbH



I-39100 BOLZANO/BOZEN - Via Maso della Pieve 72 Pfarrhofstraße
Tel. 0471/250001 (5 linee) - Telex 400312 GRITTI I - Telefax 0471/250472

“air classic”

RAPPRESENTANTE ESCLUSIVA PER L'ITALIA DI:



SWIFT S1

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



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



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



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



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



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



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



nuovo aliante 15 mt
 FAI CLASS
 efficienza max 48

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



punto!

No, non vuole essere la cronaca del Salone di Torino.

È comunque una strana coincidenza: dieci anni fa usciva la UNO e noi lanciavamo la mozione UNO! (ve la ricordate?... la mozione, ovviamente).

Ora è la volta della PUNTO, sarebbe bello se ne cavassimo, visto che ne abbiamo veramente bisogno, una pagina di pubblicità, magari a colore!

Dunque dicevamo: facciamo il PUNTO! su che cosa? Incominciamo a giocare "in casa": dovendo assolvere all'informazione ed alla diffusione, cerchiamo di far pervenire VOLO A VELA in ogni dove è bene segnalare il nostro esserci.

Anche l'Aero Club d'Italia condivideva il concetto della presenza sottoscrivendo - nel passato - 70 abbonamenti.

Poiché da parte nostra, poco diplomaticamente, non ci siamo "uniformati" e non abbiamo nemmeno taciuto, gli abbonamenti (quelli sottoscritti dall'Ae.C.I.) sono andati via via diminuendo, da 70 a 24 poi 3 e solo 1 per il 1994.

Facciamo questo PUNTO! per dovuta informazione a chi ci legge ed in particolare agli Aeroclub che - ricevendo VOLO A VELA da decenni - ritengono che l'abbonamento sia pagato da qualcuno.

Poiché questo qualcuno non esiste, potreb-

bero essere indotti a sottoscriverlo (l'abbonamento) e la cosa ci farebbe senz'altro piacere. Fermo restando il fatto che la sottoscrizione non influirebbe minimamente sull'ampia libertà di opinione, nostra e dell'abbonato. PUNTO!! Due volte, per ricordare che si avvicina la stagione degli.....Statuti.

Sarebbe bello se ogni "Specialità" ne presentasse UNO, in anticipo, per poterli confrontare nel tentativo, non facile, di renderli "compatibili".

Frugheremo tra le "antiche quinte del passato" per trovare qualcosa atto a rinfrescare la memoria e rompere qualche uovo, anche se la Pasqua è passata.

PUNTO!!! È un continuo crescendo. Dal "vuoto" mentale del piromane, passiamo al "pieno" confusionale delle troppe normative riguardanti la radio di bordo.

Era più facile quando era.... proibita!

Ne parleremo in altra occasione, sperando che nel frattempo qualche genio non si sovenga dell'anemometro o stia già meditando sulla qualità della lana del filo di....lana. PUNTO! PUNTO! PUNTO e basta!

Volevamo fare il PUNTO anche sulle nostre carenze ma non abbiamo più spazio, siamo quindi "costretti" a rimandare il tutto, e non è poco, e chiudere con il consueto: 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

DAI CAMPI DI VOLO

Achille Bardelli

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
Sergio Coloccevic

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. 222 GENNAIO/FEBBRAIO 1994

ISSN-0393-1242

SOMMARIO

- 5 PUNTO!
- 9 LA DAUNIA BRUCIA
- 12 *dai campi di volo*
TRENTO, UDINE, CALCINATE, CREMONA, MISSAGLIA, BOLZANO
- 19 *le competizioni*
KIWIGLIDE '94
CAMPIONATI ARGENTINI 1994
- 23 *la meteo*
RIETI '93: ESTATE ROVENTE ED ANOMALA
- 24 *strumentazioni*
GPS LOGGER E SOFTWARE ON-TRACK
- 25 *prevenzione & sicurezza*
MIGLIORANDO LA TECNICA DI PILOTAGGIO
- 29 *ARRIVEDERCI DEDI*
- 30 *manifestazioni*
PAVULLO: 1° Raduno Internazionale Alianti d'Epoca
- 32 *opinioni*
PERCHÉ ARRABBIARCI? RIDIAMOCI SOPRA!
362 GIORNI AL BREVETTO
- 37 *la commissione*
APPUNTI SULLA RIUNIONE EUROPEA DELL'I.G.C.
- 40 *anniversari*
RICORRENDO IL SESSANTESIMO!
UNO SCATTO PER UN VOLO!
IL PRIMO «OPEN» DI VARESE
- 41 *club novanta*
L'AMICO RITROVATO
BORLANGE IN VETRINA
QUANTO SIAMO RUMOROSI?
- 44 *volovelainformazioni*
- 45 *tra le quinte del passato*
ALLA RICERCA DELLE GLORIE (FORSE) PASSATE!
- 46 *vip cloub*
WGC: QUO VADIS?
IL DEEP SPRINGS LAKE
OPEN DI VARESE
CAMPIONATI MONDIALI 1995 IN NUOVA ZELANDA
- 55 *ultimissime*
- 56 A GIANNI MASSONI DAGLI AMICI DI VALBREMBO

IN ALLEGATO: L'INVENTARIO DEI CAMPI DI VOLO

IN COPERTINA: ... Adolfo Gonzales Chavez: pronti al via per...

(foto di Vittorio Colombo)

ABBONAMENTI PER IL 1994

1 - SOSTENITORE

L. 300.000 × VOLO A VELA + AUFRUFF! + abbon. SOARING 1994

2 - PARTECIPAZIONE

L. 120.000 × VOLO A VELA + AUFRUFF! + Quaderno di Grinza

3 - ORDINARIO

L. 70.000 × VOLO A VELA (6 numeri del 1994)

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, purché venga citata la fonte.



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



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

Gustav-Meyer Allee 25 - D 1000 BERLIN 65
Tel. 0049-30-463 40 71 / Fax 0049-30-469 46 49

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

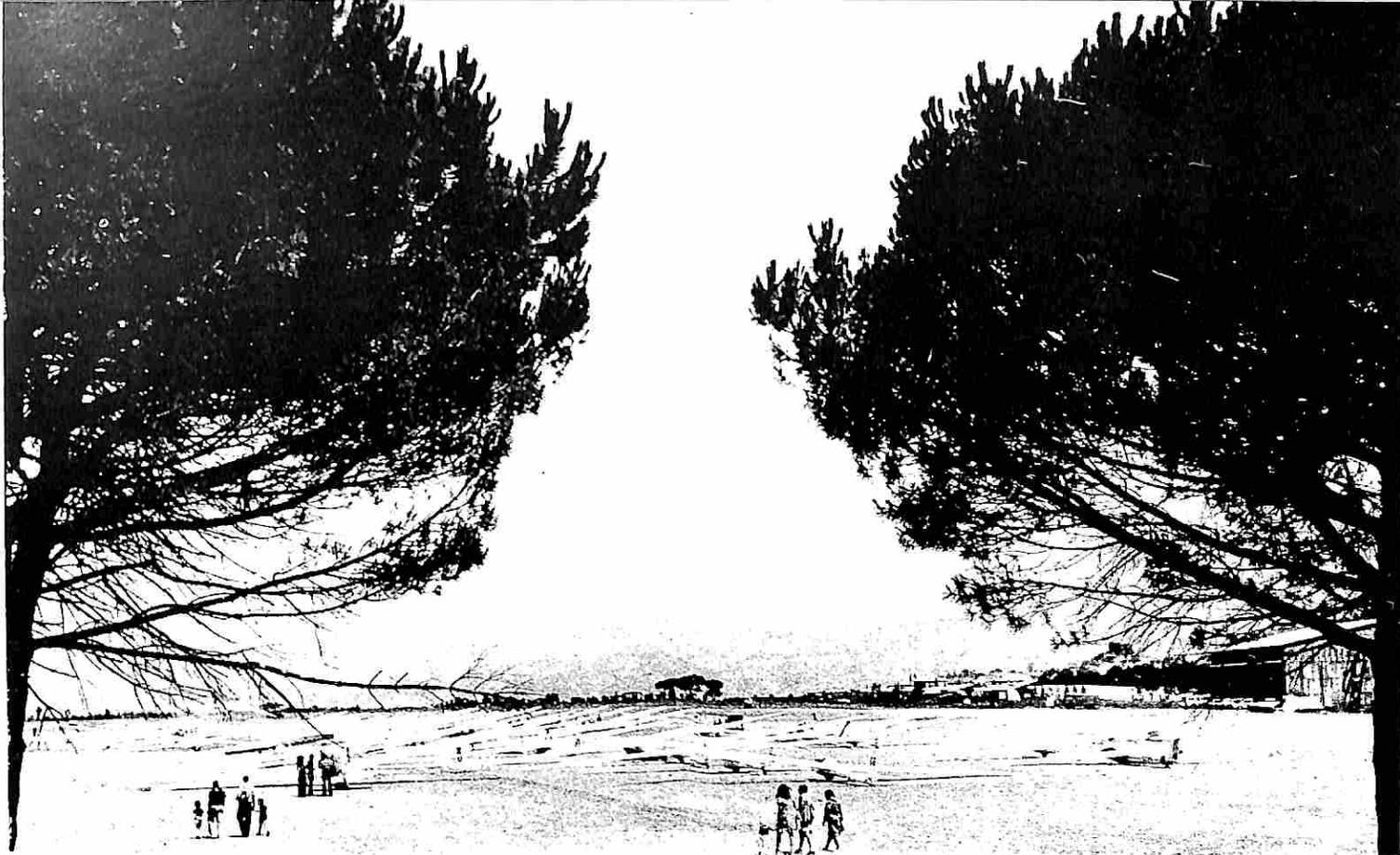
HOAC
A U S T R I A

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



LA DAUNIA BRUCIA

di UGO PAOLILLO

Il 30 luglio di quest'anno, giorno in cui ho sfiorato i novecento chilometri di distanza con il mio Nimbus 2 B, non era destinato ad un volo impegnativo.

Si era, infatti a ridosso della Coppa del Mediterraneo, nella quale, come tutti gli iscritti, sapevo di dover affrontare per diversi giorni consecutivi l'esperienza stressante di una gara internazionale di velocità.

Ma la sera precedente avevo incontrato un Luciano Avanzini euforico che mi aveva proposto di volare nel profondo sud, consapevole del mio debole per i voli di distanza e particolarmente per quelli nell'Italia meridionale, dove cielo e terra conservano il fascino dell'inesplorato per ampi tratti.

In realtà, l'alta pressione ormai consolidatasi da parecchi giorni sulla nostra penisola ed un temuto afflusso di aria calda nelle zone centro meridionali, sconsigliavano voli di distanza.

D'altra parte, l'opportunità offertami da Luciano non poteva essere trascurata soprattutto considerando che nel Campionato Italiano di Distanza mi trovavo in testa alla classifica a pochi punti da un concorrente del calibro di Luca Monti. Inoltre non potevo ignorare che, con la CIM alle porte, i voli di distanza sarebbero stati preclusi fino a un periodo in cui, con l'accorciarsi delle giornate e con il probabile mutamento della meteo, sarebbe stato difficile portare a termine temi importanti.

Per farla breve, alle 09:30 del 30 luglio 1993, sul campo di Rieti più polveroso che mai, mi trovo affiancato con il vecchio Nimbus 2 al ben più recente e bellissimo Discus di Luciano, intento a discutere su dove sganciare, dove andare e sulla rotta da seguire.

Alla fine ci troviamo d'accordo su tutto salvo che sul tema: Luciano tenterà un record sulla distanza prefissata di 700 chilometri; io tenterò un volo di distanza libera, con tre punti prefissati: un pilone a sud, Grumento aereoporto in Basilicata, lo stesso scelto da Luciano, uno a nord, Scheggia in Umbria e uno al centro, Arrone in Val Nerina.

Lo sgancio avviene su Poggio Bustone a 1300 metri QFE. Senza perdere tempo planiamo nella valle di Leonessa dove, sui costoni esposti a est, contiamo di imbatterci in qualche termica discreta intorno alle 10 e 30.

La prima termica in cui ci troviamo a spiralarci, naso coda, coda naso, io e Luciano in quel di Leonessa, pare promettente, a patto di stare incollati al costone.

Termicando mi accorgo che il maggior carico alare del Discus, zavorrato con 120 litri di acqua, rende più lenta la salita di Luciano. Io ho preferito un carico alare basso, (circa 34 Kg/m²) per poter lavorare meglio nelle termiche prevedibilmente incerte del mattino, ma so che, se e quando l'attività termica rinforzerà nelle ore centrali della giornata, pagherò interessi molto alti per non aver riempito fino al massimo consentito i miei ballast. Mi consola il fatto che con un Libera, benchè vecchiotto, tra le mani, non dovrei essere troppo penalizzato nei traversoni rispetto ad uno Standard per quanto caricato: consolazione che sfuma e si trasforma in disappunto quando, nel lasciare la prima termica, il Discus plana via con una accelerazione sorprendente.

In questa parte del volo, fino a Campobasso, Luciano zig zaga senza pause alla ricerca della termica migliore, mentre io mi accontento

di un volo più lineare lungo l'orografia pur restando sempre a contatto visivo con il Discus.

Mi rendo conto che in questo modo non si fa volo di coppia, nel senso in cui lo eseguono i cecoslovacchi rigorosamente incollati l'uno all'altro, ma, in compenso si può sondare per una maggiore ampiezza la massa d'aria, pronti a trasferirsi nella termica in cui uno dei due piloti ha trovato il valore di salita più alto. Nella seconda fase del volo, tra Campobasso e Grumento, la situazione termica inizia a decentemente e sviluppatasi in maniera alterna fino a Campobasso, dove arriviamo verso le 13 e 30, diventa fumante.

Siamo pronti, quindi, a sfrecciare verso Sud per nulla preoccupati della media piuttosto bassa di 60 chilometri orari tenuta fino a quel momento. Psicologicamente mi consola il pensiero che, se fossimo partiti intorno alle 12.00 come si fa abitualmente a Rieti anziché alle 10 e 30 e fossimo giunti ugualmente a Campobasso alle 13 e 30 avremmo volato alla bella media di 120 chilometri orari. In fin dei conti, rifletto, la validità delle partenze anticipate al mattino è costituita proprio dalla possibilità di macinare molti chilometri, anche a medie basse, contando sul maggior tempo a disposizione.

Da Campobasso in poi fino a Grumento, dove alle 14 e 55 giriamo il pilone allà non trascurabile media di circa 130 chilometri orari, le condizioni sono più che soddisfacenti: i cumuli non solo non mancano ma li vediamo organizzati a comporre una bellissima strada senza interruzioni che ci porta tra i 2400 e i 2800 metri QFE dritti in rotta sul primo pilone e che prosegue a perdita d'occhio verso sud ovest, oltre la barriera del Pollino tra la Basilicata e la Calabria ormai vicinissima.

Il paesaggio scorre sotto di noi a velocità sordida; tornando, Potenza, Melfi, Ariano Irpino, ci appaiono inconfondibili, intervallate da grandiose distese di campi di stoppia ed immensi roghi che mandano al cielo colonne vorticosi di fumo.

"La Daunia brucia!" comunica Luciano non senza una punta di eccitata ammirazione, correndo il rischio che qualcuno in ascolto lo scambi per un incendiario in versione volante.

Uno degli aspetti positivi del volo con Luciano deriva dall'uso del GPS, strumento che io non ho e che invece si rivela utilissimo, non tanto per la navigazione in senso stretto, trovandomi a mio agio ormai da tempo con bussola, cronometro e carte varie, quanto perchè ci fornisce costantemente la media del volo e soprattutto i dati necessari per decidere tempestivamente sull'opportunità delle deviazioni dalla rotta prefissata.

Per esempio, al ritorno dal primo pilone, in prossimità di Campobasso circa trenta chilometri a sud est, stiamo volando lungo un fronte di brezza con i suoi caratteristici "baffetti", visto e preso tra Melfi ed Ariano Irpino. Sappiamo entrambi che il fenomeno, pur migliorando la nostra velocità di trasferimento, potrebbe ridurre la media del volo se nel seguire il fronte dovessimo percorrere una deviazione eccessiva dalla rotta diretta. Sappiamo anche che il fronte di brezza, spostandosi, nel nostro caso, da est a ovest, taglierà ogni impulso termico a partire da est; con il rischio che, arrivati a nord di Campobasso e dovendo risalire l'orografia verso Rivisondoli, il fronte sia già passato costringendoci a planare in aria morta fino all'inevitabile fuori campo.

Si pone, dunque, il problema di scegliere il punto più opportuno in cui abbandonare il fronte per portarsi ad ovest di quel tanto che ci consenta di non trovarci prima o poi dietro di esso.

Bene, io in merito ho qualche dubbio, tenderei anzi a sfruttare

ancora un po' le ottime condizioni frontali verso est, nord-est, ma Luciano, consultato il GPS, non ha esitazioni e mi avverte che occorre subito portarsi ad ovest di Campobasso pur essendovi in quella direzione un lungo tratto di cielo, non meno di 40 chilometri, privo assolutamente di cumuli.

Quasi superfluo dire che la decisione si rivelerà provvidenziale consentendoci di passare nella piana di Rivisondoli di stretta misura, mentre un Walter Vergani, ottimista, incontrato al traverso di Campobasso sul suo splendido ASH 25 e diretto ancora a sud verso Ariano Irpino si troverà al ritorno tagliato fuori da ogni possibilità di rientro, proprio in seguito all'irruzione lungo la valle del Sangro dell'aria adriatica taglia termiche frequenti nella zona tra Isernia e Castel di Sangro.

Verso le 17 e 30, dopo circa sette ore di volo, io e Luciano ci troviamo al traverso di Sulmona. A questo punto dovrei proseguire in rotta verso il secondo pilone via Morrone, Gran Sasso, Gorzano, Vettore. Ma il sopraggiungere di aria marittima attraverso Gola di Popoli, chiaramente visibile dalle condensazioni a bassa quota, mi induce a proseguire con Luciano puntando sul Sirente.

Ho ancora davanti a me quasi quattro ore di luce che intendo sfruttare al meglio. Pertanto dovrò volare attaccato ai costoni nelle parti termicamente più attive, che, a quell'ora, essendo il sole ad una discreta altezza sull'orizzonte, si identificano con i versanti ovest della catena appenninica e sotto le creste di quel tanto che basta per avere un "appoggio" costante sull'orografia.

Dunque, un saluto affettuoso a Luciano che ha ormai in tasca il suo record e via lungo i costoni senza mai fermarsi. Attacco il Sirente con 1300 metri quota che mantengo fino alle "Autostrade", in corrispondenza di Monte S. Rocco poi mi abbasso seguendo la minore altezza dell'orografia tra la piana di Borgorose e il Nuria quindi riprendo quota 1300 in una termica da due metri al secondo, nel tratto Terminillo - Poggio Bustone; scendo nuovamente a quota 1000 lungo i costoni della Val Nerina e del Serano fino all'ingresso della Val Topina, dove la quota di 700 metri alla quale decido di volare mi dà il giusto appoggio sulla bassa orografia tra Nocera Umbra e Gualdo Todino.

Superata la cava di Gualdo, alla media di 105 chilometri orari, tutt'altro che disprezzabile considerato il tardo pomeriggio, ritengo più prudente rallentare il volo lungo i costoni per riacquistare quota, sfruttando in salita anziché in velocità l'attività termica diffusa ovunque sull'intera orografia.

Intorno alle 19 e 30 fotografo il secondo pilone, Scheggia con 1000 metri sul QFE di Rieti.

Purtroppo nel riprendere la via del ritorno verso il terzo pilone, l'attività termica sui costoni è scesa attestandosi sì e no su uno zero positivo. Spero in una termica che mi consenta di raggiungere una quota maggiore ma non trovo valori che valga la pena di sfruttare. Perciò vado avanti molto lentamente contando sull'efficienza del Nimbus 2. Alle 20 e 30 circa arrivo sotto l'antenna del Serano con 500 metri. La tentazione di atterrare a Foligno è forte. Ma i raggi del sole, che illuminano ancora il costone, mi inducono a cercare un valore di salita anche modestissimo che mi faccia guadagnare la quota sufficiente per planare almeno fino ad Arrone, terzo ed ultimo pilone, dove, male che vada si può sempre atterrare in un discreto campo di erba medica.

Mi imbatto in un + 20 cm/s segnalato da un movimento quasi impercettibile del variometro elettrico.

Comincia così una delle salite più lente e più serali della mia esperienza volovelistica: calcolo: più venti cm/s per 60 secondi fanno dodici metri al minuto, ossia 120 metri ogni dieci minuti e, volendo, 1200 metri in un'ora e quaranta minuti. Già, ma alle 20 e 30 di sera ho a disposizione prima della planata finale, solo una manciata di minuti, se voglio evitare che la mia impresa si trasformi in un volo di notte. Debbo considerare, infatti che raggiunta, dai 500 metri iniziali, la quota ipotetica di 750 metri, prevedibilmente verso le 21, mi occorrono almeno altri venti minuti per planare su Arrone alla massima efficienza.

È a proposito di voli notturni, mentre salgo in spirali lente e quasi piatte, mi viene in mente una esperienza di circa vent'anni fa. Mi trovavo anche quella volta dalle parti di Foligno, ma sui Martani, verso sera a 1500 metri QFE di Rieti, in una specie di flusso laminare innescato dal vento di nord est. Si trattava di un volo in area prescritta, al termine del quale, in quella gara, ero arrivato primo con un aliante monotipo in legno denominato Crib. Attratto dalla magia del volo in onda e da una luna arancione tonda più che mai, che andava salendo dietro al Subasio, mentre il sole si immergeva nel Trasimeno tingendo l'acqua di riflessi stupendi, non mi decidevo a scendere, quando, nel silenzio dell'abitacolo rimbombò una voce che, con apparente accento straniero, chiedeva, non senza tradire una certa apprensione: "Dove essere aereoporto di Perugia?!" Mi sembrò di identificare nel pilota un amico volovelista che, conosciuto l'istruttore polacco Vielgus aveva preso ad imitarne spesso e volentieri l'uso dei verbi all'infinito, evidentemente magnetizzato dalla personalità del volovelista straniero.

"Il pilota che cerca Perugia stia calmo!", sentii rispondere da qualcuno, che aggiunse "Sono appena atterrato anch'io a Perugia!". Confesso che al momento, nonostante la gravità della situazione in cui versava il pilota smarrito nella notte incombente, mi venne da ridere trovando incongruente e al limite del paradossale il modo in cui era stato formulato l'invito a tenere i nervi saldi. Perché mai, infatti, un pilota, perso nelle tenebre, avrebbe dovuto calmarsi all'annuncio che un altro pilota era atterrato in un aereoporto di cui egli ignorava la posizione? Mentre aprivo i diruttori, puntando verso i capannoni della pista dell'aereoporto di Foligno rischiarati dalla luna, sentii ancora, disturbata e a tratti, la voce del pilota perduto che chiedeva di razzi e di altri effetti pirotecnici. Seppi, poi, che il pilota era atterrato nei pressi di Assisi ricevendo le congratulazioni di un tale che durante la cena aveva sentito un sibilo sul tetto e, precipitandosi fuori casa, un gran botto. Congratulazioni che avevano lasciato stupefatto il pilota quando ne aveva appreso la ragione. Infatti era riuscito ad atterrare con perizia irripetibile nel cantiere in allestimento di una centrale ENEL circondato da una ragnatela di fili elettrici. Il bello è, che, come mi confidò più tardi il pilota il punto di atterraggio, scelto si fa per dire, avrebbe dovuto essere il tetto della casa del soccorritore, scambiato nell'oscurità per il campo dove mettere l'aliante.

Perciò, memore dei brutti scherzi che possono giocare gli atterraggi notturni, lascio dopo un quarto d'ora di salita la termichina del Serano. Ho 700 metri di altimetro e sono le 20 e 45 circa. Entro in Val Nerina superando la Forca di Cerro con 500 metri e, quando sono su Arrone, ho ancora 300 metri. Lì per lì mi sembrano troppi per andare subito all'atterraggio perché i miei 300 metri sul QFE di Rieti sono, su per giù, 450 metri sul campo di Arrone e poi perché, alle 21 e 10, ora in cui sto transitando da quelle parti, il mese estivo mi regala ancora un po' di luce.

Intanto, decido di fotografare il pilone, da me scelto non solo per il buon appoggio orografico, ma anche nella previsione fatta a tavolino di proseguire il volo in distanza libera a nord o a sud, a seconda delle circo-stanze e tempo permettendo. Scatto quindi le foto.

La quasi certezza che non si vedrà un bel niente, perché il flash automatico delle mie macchine, riflesso dalla capottina, sbiancherà i fotogrammi, aumenta la tentazione di proseguire verso Piediluco, nel tentativo di accumulare più chilometri possibile. D'altra parte riesco ancora a razionalizzare che avventurarsi con un margine di sicurezza accettabile verso Piediluco, dalla quota non certo esaltante alla quale sto volando, comporta necessariamente un'operazione di carteggio semplicissima qual'è il calcolo della distanza tra due punti, ma a condizione che io riesca a leggere la carta 1:200.000 che mi accompagna sempre, ben risposta in una delle tasche dell'abitacolo.

Prendo, quindi, la carta, traffico un pochino per aprirla sulla zona che mi interessa e quando mi accingo alla misura delle distanze mi accorgo che sarei pronto a pagare qualsiasi prezzo se, poco sopra agli occhi, mi impiantassero, subito, da uno a due fanali.

A questa riflessione segue, immediatamente, la decisione di tornare indietro per atterrare alla svelta in quel campo di Arrone.

Incredibile come, stando tante ore a contatto con i comandi, si crei con il tuo aliante un affiatamento così forte da sentirti in grado di padroneggiare qualunque situazione, perfino la prospettiva di atterrare in un campo di cui ormai scorgi a malapena i contorni.

Per fortuna, il mio Nimbus è dotato di un efficiente paracadute in coda di cui non esito a servirmi per evitare un finale davvero indecoroso che, nonostante i diruttori più aperti che mai, mi porterebbe in mezzo ad un guazzabuglio vegetale, non meglio identificato nel buio. Uscendo, un po' rattappito, dall'abitacolo, si materializza nell'oscurità una voce umana: "Tutto bene?".

"Mica male", rispondo, "Anzi, venga, venga che le faccio vedere come è facile a smontarsi, anche di notte questa macchinetta".

* * * * *



BZB di Roberta Fischer

TRADUZIONI TECNICHE

INGLESE - FRANCESE - TEDESCO

Tel: 0332-234411/234404 Fax: 0332-236645

TRENTO

Centro Universitario Sportivo Sezione Volo a Vela

Possiamo senz'altro dire che è stata un'annata difficile per la vita del nostro sodalizio, e vorrei potermi dilungare un po' per riassumere i fatti che ci hanno portato a queste difficoltà, partendo da qualche anno fa, quando nell'A.C. di Trento, per cattiva amministrazione e inefficienza, in pochi anni si passò da una buona attività di volo a un buco di bilancio che non era neanche più coperto dal valore delle proprietà.

Tutto ciò succedeva sotto gli occhi di tutti, anche se solo quelli dei volovelisti sembrava potessero vedere l'andamento fallimentare della gestione.

Per anni ci battemmo per cambiare le cose, e alla fine anche noi avemmo la maggioranza nel consiglio direttivo, ma ormai il destino era segnato e i fatti ci diedero purtroppo ragione, quindi perdemmo la nostra flotta anche se tutti gli anni autonomamente avevamo fatto quadrare i nostri bilanci (ed ecco un punto sicuro da modificare nello statuto degli Aeroclub: non è giusto che le specialità non abbiano la loro autonomia e debbano convivere per forza nella stessa famiglia).

Noi volovelisti fummo però abbastanza fortunati perchè riuscimmo a interessare il C.U.S. alla nostra attività; risultato fu che lo stesso acquistò i mezzi, costruì un hangar molto bello e con solenni promesse da parte del presidente dell'A.C. d'Italia e di sostegno del CNVV ci apprestavamo a diventare in poco tempo un grosso centro, potevamo diventare una «Rieti del Nord», visto che finalmente e per la prima volta in Italia avevamo coinvolto l'Università con i suoi giovani, i futuri dirigenti della nostra Società, quindi il miglior terreno per seminare la passione del volo.

Ma come spesso succede le cose che sembrano a portata di mano a volte sono le più difficili da raggiungere, specialmente nel nostro paese, dove burocrazia e volontà di tenere le cose come stanno (perchè cambiando si può perdere il posto) affossano le buone intenzioni e ostacolano chi si dà da fare.

Inizialmente si pensò di trovare un accordo con quello che restava del vecchio AeC che aveva ancora il disciplinare di volo a vela poichè lasciammo i nostri mezzi intestati allo stesso in attesa di poter diventare un nuovo A.C. specialistico di volo a vela come ci era stato promesso.

A quel punto però si creò una situazione particolare molto negativa, e anche qui si è dimostrata la debolezza del vecchio statuto dell'A.C. d'Italia o d'incapacità o la mancanza di volontà di cambiare le cose: sull'aeroporto c'era un A.C. ormai solo sulla carta e una entità effettiva, quella nostra del volo a vela, alla quale però con un voltafaccia a dir poco incredibile venne negata la possibilità di rifondersi come A.C.

A quel punto dovemmo decidere di andare avanti con le nostre sole forze: ci staccammo dall'A.C. di Trento rinunciando al disciplinare e alle macchine nuove che stavamo pagando e che però erano date dall'A.C. di Trento, acquistammo un Robin usato, intestammo gli alianti al C.U.S. (solo per quello impiegammo un anno) e richiedemmo a Civilavia un nuovo disciplinare scuola. Dopo un fermo complessivo di un anno e mezzo, finalmente il

3 settembre 1993 entrammo in possesso del nuovo disciplinare intestato al C.U.S. e potemmo riprendere l'attività didattica (per l'attività sportiva siamo soci degli amici dell'A.C. Prealpi Venete). Il 1993 è stato quindi l'anno della rinascita del volo a vela a Trento e le cifre che riassumono l'attività svolta sono: 50 soci piloti, 4 alianti di cui 2 Twin Astir, 1 Libelle e 1 Ka6 che hanno fatto 650 ore di volo, 9 alianti privati con oltre 700 ore, 1 motoaliate Falke che ha fatto 230 ore, e il traino, un Robin che ne ha volate 180; un totale quindi di circa 1.750 ore; Km volati circa 17.000 (voli di distanza superiori ai 200 Km effettuati da 10 Piloti per il CID e gare varie).

Per concludere, sicuramente abbiamo tanta strada da fare per diventare un buon centro di volo a vela, ma qualche risultato c'è stato e il futuro ci sembra più roseo anche se quell'ente creato apposta per promuovere lo sviluppo del volo finora ci ha solo... bocciati!

GIORGIO PARIS

* * *

UDINE: Riaperto Campoformido

Con decreto in data 11 Marzo 1994 l'aeroporto di UDINE-CAMPOFORMIDO è stato ufficialmente riaperto al traffico turistico nazionale.

L'aeroporto era stato chiuso al traffico alla fine degli anni '70, a causa di nuove norme emanate a quel tempo in materia di servizi antincendio; da allora sul campo si era svolta la sola attività dei velivoli in esercizio all'AERO CLUB FRIULANO.

Ed è proprio l'AERO CLUB FRIULANO che in questi ultimi anni si è battuto per giungere all'attuale apertura, assumendosi direttamente l'onere di provvedere ai numerosi adempimenti richiesti per l'attivazione dei servizi radio, antincendio, manutenzione velivoli e delle altre assistenze aeroportuali, facendosi inoltre carico della responsabilità della gestione del traffico ad avvenuta apertura.

Con l'apertura dell'Aeroporto di Campoformido, che era entrato nella storia dell'aeronautica per il suo glorioso passato, Udine viene a disporre di una importante struttura immediatamente utilizzabile e suscettibile di ulteriore valorizzazione: situato a pochi chilometri dal centro cittadino e a cavallo dei territori comunali di Campoformido e Pasiàn di Prato, l'aeroporto è dotato di due piste erbose, rispettivamente di 850 e 1200 metri, sul sedime militare.

Dell'apertura del campo al traffico civile si era ripetutamente parlato in passato, anche in occasione dei Campionati Mondiali di Calcio e successivamente quando, sempre a cura dell'AERO CLUB FRIULANO, era stato predisposto un piano di sviluppo e potenziamento delle strutture (non ultima l'asfaltatura della pista principale) che aveva incontrato il favore delle amministrazioni locali, interessate al problema.

Con l'apertura di cui ora diamo notizia, il problema ritorna di attualità e si ripropone in termini di concretezza, l'opportunità di un concorso fra i vari Enti interessati per la maggiore valorizzazione della struttura aeroportuale, anche in vista di prevedibili positivi riscontri di ordine economico e sociale.

VINCENZO SELAN

CALCINATE

**una storia di
disorganizzazione
impreparazione
e....volo a vela**

Non credo che quanto sto per raccontare possa essere tecnicamente molto interessante per la maggioranza dei lettori di VOLO A VELA; ormai caro Renzo i resoconti dei voli che compaiono sulla rivista profumano quasi di fantascienza, ma vorrei poter dare una testimonianza del fatto che a volte le cose vanno in un certo modo perchè così devono andare, indipendentemente da ogni nostra volontà e da ogni nostro desiderio.

A tal proposito il mio più grande desiderio volovelistico da un anno a questa parte era quello di conquistare il diamante dei 500 e credimi di solito quando mi propongo qualcosa in cui credo veramente divento inarrestabile, dico di solito perchè a volte la malefica perversione delle cose inanimate (pellicole tagliate, ferie negli unici giorni di pioggia della stagione, barografo che a metà volo smette di funzionare, ecc.) è in grado di smorzare anche il più caldo degli entusiasmi.

Ma veniamo al dunque.

Lunedì 31 maggio mi sveglio di buon'ora decisamente contro voglia, gli scorsi tre giorni sono stati i primi tre giorni di gara del 18° Trofeo Colli Briantei di Missaglia e un po' di tristezza l'ho accumulata. Continuerei a dormire molto volentieri, ma il mio socio giustamente desidera che gli riporti l'aliante in aeroporto. Arrivo a Calcinate alle 10 e ancor prima di aver staccato il carrello dall'auto vengo travolto da una specie di ciclone di nome Baroffio sì proprio lui, il mitico vicecampione italiano cat. promozione che mi fa notare quanto io sia stato «sciocchino» (scusate, ma non posso proprio usare l'espressione originale) a presentarmi sul campo così tardi in una giornata così bella e così promettente.

Rimango un attimo perplesso e... caspita è proprio vero, mi rendo conto di non aver ancora alzato gli occhi verso il più bel cielo che si sia visto da queste parti dall'inizio della stagione.

«Sveglia!», mi urla il Tino, «li vedi quei due» e mi indica lo Janus DG già allineato in pista con infagottati dentro il Maurizio Secomandi e il Marco Vitale, «stanno per decollare e hanno fotografato una lavagna di 750 km».

Non ho ancora deciso cosa fare, ma sempre grazie al succitato ciclone il mio ASW 20 è montato e allineato in pista a tempo di record.

Di pulire un po' le ali da tutti i moscerini accumulati durante l'ultimo giorno di gara e magari di caricare un po' d'acqua ovviamente non se ne parla nemmeno.

Mi rendo conto di avere un pizzico di rimorso nei confronti

del mio socio, ma lo supero facilmente, l'importante è decollare presto senza farsi cogliere in flagrante (scusa Giulio).

Più difficile è recuperare tutta quella serie di accessori che ogni buon volovelista ha con se quando decide di affrontare un volo di un certo impegno.

Innanzitutto l'abbigliamento. Potrà anche sembrare strano, soprattutto agli amici di Rieti abituati a convivere con il caldo, ma credetemi non è proprio consigliabile partire in questa stagione per un volo di alcune ore sulle Alpi con addosso solo una maglietta di cotone, un paio di pantaloncini corti e un paio di sandali.

Il solito Baroffio mi viene in aiuto prestandomi un paio di pantaloni e un paio di calze... usate una sola volta!

Con una serie di genuflessioni degne di un maestro di yoga riesco a convincere il giardiniere a cedermi un paio di scarponcini sfondati e infine il buon Romano completa il mio abbigliamento procurandomi una felpa tre taglie più piccola della mia e una giacca modello prete-partigiano che ha visto periodi decisamente migliori.

Sempre il Romano dopo avermi visto vestito con il mio nuovo completo di volo si commuove a tal punto da non riuscire a negarmi il prestito di un barografo.

Per quanto riguarda i viveri decido di risolvere il problema con un salutare digiuno.

Sono invece un po' meno propenso a rinunciare alla carta di navigazione, ma non so proprio come procurarmene una. Mi viene in aiuto la signora Foglia che appena giunta sul campo sta enunciando tutta una serie di validissime ragioni per le quali sarebbe opportuno che il suo titolatissimo marito rinunciasse a volare, almeno per oggi.

Visto che il buon Antonio sembra ormai convinto a rinunciare ad ogni proposito di volo sportivo, mi faccio avanti e gli chiedo in prestito la sua carta di navigazione.



Mi fissa esterrefatto e sbotta: «Ma non è concepibile che tu sia senza carta di navigazione, io la mia la tengo sempre con me, mi dispiace dirtelo ma sei proprio un esempio di disorganizzazione, dovresti cercare di imparare qualcosa da chi è più preparato di te. Guarda me per esempio. Io organizzo sempre tutto nei minimi particolari, non lascio nulla al caso e così ottengo sempre quello che voglio, tu invece sembri l'impersonificazione del disordine».

Mi sento sotto osservazione, soprattutto per quanto riguarda il mio abbigliamento e allora un po' a disagio rispondo: «...bè sì forse il disordine... cioè... i vestiti... volevo dire... comunque adesso sono senza carta e se tu me ne prestassi una... cioè io...». «Già, si fa presto a pretendere dagli altri», mi ribatte, «ma io alla mia carta ci tengo in modo particolare e poi visto che io i 500 non li ho ancora fatti non vedo perchè dovrei aiutare proprio te a farli».

Lui ghigna e io resto a bocca aperta.

Con aria soddisfatta mi allunga la sua benedetta carta e mi intima: «Vedi perlomeno di non precipitare altrimenti non la rivedo più».

Mentre faccio gli scongiuri mi allontano con la strana sensazione di aver chiesto un finanziamento.

Forse è una cosa normale quando si ha a che fare con un banchiere per giunta svizzero.

Fatti pochi passi torno indietro e gli restituisco la carta.

Mento e gli dico che pensandoci bene mi sono ricordato di averne una in macchina.

Mi ritrovo senza carta, ma perlomeno se questi 500 dovessero venire nessuno mi potrà accusare di averli comperati con un mutuo.

Rimane solo da decidere il tema. Nessun problema, copio pari pari quello già deciso dal Tino: Calcinatè - Edolo - Crodo - Teglio - Calcinatè per un totale di 520 km.

Faccio firmare la lavagna e mi accorgo di essere anche senza macchina fotografica.

Vedo il Tino che diventa paonazzo, sta zitto alcuni secondi, fa un bel respiro e mettendomi in mano una macchina usa e getta mi dice: «La pellicola era da docici, cinque foto le ho scattate a mia nipote, te ne restano sette, vedi di farcele bastare».

Faccio un rapido conto: lavagna, coda, piloni, lavagna... uguale sette foto. Incrocio le dita e penso: «Basteranno».

Alle 11,40 sono finalmente seduto all'interno del MOSK con il fiato un po' corto, ma pronto a seguire il Tino che ha appena sganciato.

Alle 11,50 sgancio sulla verticale del Campo dei Fiori, faccio la foto all'albergo e la solita termichina mi porta a 1250 m. Sinceramente speravo in qualcosa di meglio.

Inizio una prudente planata verso il Piambello dove arrivo a 950 m e con un misero mezzo metrino riesco a riportarmi a 1200 m. Non riuscendo a fare una quota più decente decido di planare ugualmente verso il Lema dove trovo subito un bel metrino che mi migliora decisamente la qualità della vita.

Faccio un paio di otto e finalmente posso chiudere la virata trasformando la salita in un bel due metri tondo tondo che mi porterà fino a 2200 m.

Proprio a metà di questa termica vedo spuntare quasi alla mia stessa quota il Discus del Tino e giocoforza ci impegnamo in una specie di lotta nel cercare di seminare in salita l'amico-

avversario.

Dopo un paio di minuti sento il Tino che mi dice: «Danilo è la prima volta che ti vedo dal basso, complimenti, stai volando veramente molto bene!». Rispondo con un laconico «non scherzare», ma in realtà la cosa mi fa molto piacere e mi sento veramente in forma.

Fatta la quota massima planiamo decisi verso Garzirola dove sotto il primo cumulo della giornata facciamo un bel 2400. Da questo punto decidiamo di raggiungere l'imbocco della Valtellina seguendo due strade leggermente diverse. Il Tino parte deciso verso il Bregagno con l'intenzione di saltare direttamente al Legnone, io invece preferisco fare il pizzo Ledù ed entrare in Valtellina dal lato nord.

Arrivo a cima Spluga a 1800 m ed una bella termica sopra i rocioni assolati mi porta a 2400 m.

Sento il Tino che sta attraversando il lago, una volta tanto sono io quello che fa la scelta giusta, gli passo l'informazione sulla bella salita e proseguo verso est appoggiandomi ai costoni nord della valle.

Trovo tutto portante e posso permettermi il lusso di tirare dritto fino a Sondrio.

Qui, all'imbocco della Val Malenco, mi bastano quattro giri per portarmi in base nube a 2700 m e sono costretto a filare a 180 km/h per rimanere fuori dalle nubi.

In un battibaleno arrivo a Teglio, ma qui le nubi che degenerano e le notizie del Maurizio e del Marco che non riescono a passare il Tonale mi tolgono un po' d'entusiasmo.

Sono ancora a 2700 m per cui decido comunque di planare verso Edolo, ovviamente ad una velocità molto più bassa (spesso in passato ho sciupato dei bellissimi voli per l'incapacità di cambiare il passo al momento opportuno). A metà attraversamento della valle vedo un bel muro d'acqua sull'Aprica che sembra molto esteso verso Est Nord-Est. Decido allora di passare un po' più a Nord e sopra le prime creste ad Est di Tirano trovo un bel quattro metri di mediometro che mi porta fino a 3000 m.

Interrompo la salita per non finire più alto delle nubi e sotto cui sarò costretto a passare per fotografare il pilone, metto la prua verso Edolo e con mia grande meraviglia scopro che sotto l'acqua, che in realtà a questa quota è neve, scendo veramente poco. Un paio di km prima della stazione di Edolo sbuco al sole, fotografo il pilone e prima di fare un rapido dietro-front faccio in tempo a notare le basse nubi che incappucciano il passo del Tonale.

Mi spiace per Maurizio e Marco che per pochi km non riescono a fotografare il loro pilone e penso che il Tino abbia scelto per il nostro tema il pilone più adatto, peccato che questa scelta così felice non sia stata anche mia. Mi ributto sotto la neve e questa volta scendo parecchio.

Arrivo alle cime ad Est di Tirano assieme al Tino che ha perso qualche minuto all'ingresso della Valtellina e nello stesso punto dove dieci minuti prima avevo fatto un bel 3000 con un quattro di media troviamo un due metri scarso che si esaurisce a 2600 m.

Misteri della meteorologia.

Rimetto la prua verso Ovest e con lo stesso stile dell'andata mi rifaccio tutta la Valtellina senza fare nemmeno una spirale.

A Cima Spluga ho 2000 m e un bel tre metri mi riporta in fretta a 2800 m.

Decisamente un modo veramente piacevole di volare.



Plano verso Bellinzona passando sopra il Pizzo Ledù dove una termica un po' turbolenta mi fa salire solo di qualche metro facendomi in compenso perdere un po' di tempo.

Arrivo sui costoni ad Est di Bellinzona con 2500 m e qui commetto l'errore più grave di tutto il volo decidendo di proseguire direttamente verso la Val Vigezzo evitando di passare più a Nord dove una bella serie di cumuli mi stanno indicando un'altrettanto bella serie di ascendenze.

Filo via sui 140 km/h consapevole di seguire una rotta meno energetica, ma convinto di risparmiare un sacco di chilometri e di tempo.

In realtà la planata si rivela più disastrosa e sono costretto a fermarmi a Nord di Ascona con poco più di 1100 m.

1400 m di quota persi in circa 20 km, niente male come tattica di volo!

Mi rassegnò alla mia bassa quota e cerco pazientemente di porre rimedio ai miei errori.

Trovo un termichino che seppur debole ha il pregio di liberarmi dalla preoccupazione di un atterraggio prematuro, me lo lavoro fino all'ultimo, ma non riesco a fare più di 1500-1600 m.

Proseguo verso Ovest seguendo i costoni Nord della valle e finalmente poco prima di Malesco, proprio quando cominciavo a sentirmi di nuovo un po' troppo basso, riesco a centrare un bel più due che mi porta rapidamente a 2400 m.

A questa quota tutto ridiventa più facile, ma caspita quanta fatica e quanto tempo perso!

Ormai dovrei essere vicino al pilone di Crodo, ma per trovarlo sono costretto a fare una specie di terzo grado al buon Marco Vitale dato che non ci sono mai stato e che non ho una carta di navigazione con me.

Mentre piano con qualche incertezza verso il pilone incappo in un fondo scala che mi fionda a 3300 m e da questa quota riesco a vedere benissimo i capannoni che rispecchiano fedelmente la descrizione del Marco.

Faccio la foto del pilone e ritorno verso il trombone che contro tutte le leggi del volo a vela è ancora al suo posto e mi ridà 3300 m. Rimetto prua verso Est e senza fare una sola spirale filo deciso verso il Pizzo Ledù.

Il cielo, i cumuli sono così belli e così ben organizzati che riesco a tenere una velocità pressochè costante di 160-170 km/h rallentando un pochino e comunque mai a meno di 130 km/h solo sotto le ascendenze più forti.

Arrivo al Pizzo Ledù dopo una planata di circa 80 km con una perdita di quota di soli 500 m, ma a questo punto la faccenda diventa veramente complicata.

La Valtellina sembra affogata in un mare di nuvolaglia bassa e in frequenza si sentono le voci degli amici di Caiolo che riportano pioggia un po' dappertutto.

Ma è mai possibile che alle 16,30 sia già tutto finito?

Decido di continuare, daltronde nella peggiore delle ipotesi dovrei avere comunque assicurata la planata su Caiolo.

Arrivo a Cima Spluga a 2400 m e mi ritrovo un due-trecento metri più alto delle nubi che circondano questa montagna. Lo spettacolo è magnifico.

Le cime innevate che brillano in tutta la loro magica bellezza sopra questo strato di bianche nubi quasi mi fanno dimenticare di essere in planata in un'aria troppo calma per tutta la strada che devo ancora fare.

Sorvolo Sondrio a 1600 m sotto un'insistente pioggerella che non lascia presagire nulla di buono.

Molte delle auto che percorrono la valle hanno già le luci accese e io incomincio a sentirmi stanco e infreddolito.

Mentre continuo ad andare dritto scruto il cielo nella speranza di capirci qualcosa e di avere un'intuizione di quelle che solo dei piloti del calibro dell'Attilio, del Bob, del Walter, del Leo e del Foglia potrebbero avere.

Dicono che la speranza sia l'ultima a morire, ma questa volta forse era meglio non farla neppure nascere.

Non so proprio cosa fare, ma visto che non posso fermarmi a mezz'aria tiro dritto verso il pilone.

Fotografo Teglio a 1300 m. Piove e continuo a scendere.

Ormai sono praticamente certo di dover atterrare a Caiolo e l'unica cosa che mi consola è la prospettiva di poter trascorrere una piacevole serata in compagnia del caro amico Mazzucchi.

Mentre percorro a ritroso la valle scopro che i costoni Nord sono leggermente portanti e quindi riesco ad arrivare all'imbocco della Valmalenco con circa 1200 m.

Finalmente ha smesso di piovere e una termichina debole debole mi riporta a 1800 m.

Non è certo una gran quota, ma perlomeno posso permettermi di continuare ancora un po' verso Est prima di decidere di atterrare a Caiolo.

I costoni continuano ad essere portanti e poco prima della Val Masino trovo un due metri decisamente turbolento che mi spara alla «stratosferica» quota di 2400 m.

Sono a circa 80 km da casa e lo Zandar mi dice che sono praticamente arrivato.

Sarà anche vero, ma sinceramente pensando all'orografia del terreno che dovrò sorvolare mi sento un po' meno ottimista del mio computer.

Plano verso il Legnone alla velocità di massima efficienza col sospetto che la termica appena lascia sia l'ultima della giornata.

Arrivo al Legnone con una planata da manuale: 450 m per 20 km e qui la visione di un cielo perfettamente azzurro e di uno strato di bruma che ricopre tutto il lago di Como e la piana di Porlezza, confermano i miei sospetti circa l'impossibilità di trovare ulteriori salite.

L'attraversamento del lago di Como mi regala uno sconcertante meno due che riesce a intaccare anche l'ottimismo del mio Zander, quasi trattengo il fiato e solo a Menaggio la mia planata ridiventa un po' più decente.

Passo a Sud del Generoso con 1100 m e posso anche concedermi il lusso di spingere un pochino.

Alle 18,30 atterro a Calcinato seguito a brevissima distanza dal Tino che a causa di un punto basso poco dopo il pilone di Crodo non ha potuto completare il tema.

Foto a lavagna e commissario, una rapida occhiata al barografo che sembra aver funzionato a dovere e caspita non ci posso ancora credere sembra proprio che questi tanto desiderati 500 km siano stati finalmente percorsi nel rispetto di tutte le regole.

Conclusione:

Sì a impegno e determinazione, ma con moderazione.

Si può essere fatalisti,

ma di carta di navigazione bisogna esser provvisti.

DANILO

* * *

CREMONA

Migliaro si torna a decollare.

Caro Scavino, esattamente quattro anni fa salutavo questa rivista con un arrivederci. Due volte all'anno era mia abitudine far conoscere al mondo del volo a vela i nomi dei nuovi piloti.

Ora dopo una assenza più o meno lunga ho ripreso carta e penna. Ti comunico che sono sei i nuovi piloti di volo a vela dell'Aero Club di Cremona Migliaro.

Tutti quanti il giorno 18 febbraio hanno sostenuto gli esami per conseguire il brevetto «C» con esito positivo.

Sono. Bombelli Adriano, Garuffo Giorgio, Pria Pietro Paolo, Rocco Marco, Vallavanti Ennio, Violini Giuseppe.

La commissione composta dal com.te Cattani Paolo, dal com.te Rapelli Sandro e dalla dott.ssa Marilena Biddau, si è complimentata con i nuovi aquilotti per aver trovato in loro tanto entusiasmo.

Ringrazio i colleghi che mi hanno dato una mano, il direttore della scuola Sandro Rapelli, l'istruttore Mario Malanca, la segretaria signorina Roberta e tutti i trainatori.

In particolare ringrazio il caro amico Gualtiero Pellini per la costante presenza sul campo di volo e per l'utilissimo contributo che dà alla manutenzione della nostra piccola flotta. Personalmente ringrazio il presidente Claudio Albera per avermi dato la possibilità di far decollare il mio progetto. Nell'anno 1993 a Cremona la scuola ha raggiunto il tetto delle 250 ore di volo, non male considerando che l'attività si svolge al W.E., tempo meteo permettendo.



La meteo, se mi sarà amica, mi aiuterà nel lavoro per i nuovi sette iscritti al corso che terminerà a fine anno.

Come sempre ai miei allievi auguro tanti bei voli in compagnia di una ragazza, bionda o mora non fa differenza, purchè abbia un solo nome «sicurezza».

Con tanta passione e poca presunzione otterranno buoni risultati e grandi soddisfazioni.

Prima di chiudere, gradirei ricordare due amici: Emilio Pastorelli e Angelo Zoli. È grazie a loro che il sottoscritto oggi trasmette ai suoi allievi la sicurezza e la passione per il volo a vela. Viva il volo!

Salutoni

ALESSANDRO MARCHESI



MISSAGLIA È morto il GVAM

Si può scrivere un necrologio per un aliante? Non lo so, ma dopo che alcuni amici, molto seriamente, mi hanno fatto le condoglianze per la dolorosa perdita, mi è sembrato doveroso scrivere due righe così, «a caldo», per ricordare un aliante piuttosto unico. È finito arrosto, o più esattamente cremato (stavo per dire «vivo»), vittima innocente di faide e intrighi, bassezze da cui uno sport così elevato come il volo a vela non dovrebbe essere neppure sfiorato.

Lo conobbi da allievo a Novi Ligure, nel 1966. Era l'aliante del Presidente, l'interno era rivestito con «moquette» rossa, aveva già il vario elettrico con l'acustico (per gli appassionati era un Crossfeld, con transistori al germanio e un amplificatore magnetico in mumetal), la radio a due canali quarzati e l'ossigeno, nonché un voltmetro a scala espansa per il controllo della batteria. Poi nel 1978, dopo aver sfasciato un Libelle in un brutto fuori campo a nord di Brescia, ne acquistai una quota. Era ormai declassato ad aliante del popolo, ma conservava una sua personalità. L'ala in tre pezzi, il rimorchio aperto con un laborioso corredo di teloni lo rendevano inconfondibile.

Con il GVAM cominciai a frequentare la Promozione a Rieti, che superai nell'83 dopo cinque anni e innumerevoli fuori campo, nei quali le ottime doti del GVAM spiccavano nettamente. In questo periodo, nell'82, mi portò al diamante dei 300, col triangolo alpino Alzate-Piotta-Trivigno (vicino a Tirano) e dall'84

iniziai a tentare la realizzazione del sogno più bello, che ormai rimarrà tale, e cioè i 500 col GVAM.

A fine gennaio '89 il GVAM mi salvò da un pauroso scivolone giù dal «paglione» (erba secca molto sdruciolevole) del Monte Bollettone, dopo che ci ero malamente atterrato. Infatti, persa una delle estremità alari nell'impatto, si piantò con l'altra, appesantita, in un arbusto, che arrestò la successiva scivolata verso uno strapiombo.

Il recupero dei resti dalle pendici del Bollettone fu abbastanza laborioso e la riparazione, o meglio la ricostruzione, ad opera di Felice Gonalba, richiese più di un anno. Ma alla fine del '90 il GVAM era di nuovo in volo, grazie anche alla sconfinata passione di Carlo Zorzoli che riuscì a far superare dubbi e incertezze, alla partecipazione di Carlo Crivelli e infine dell'ultimo comproprietario, Gianfranco Zanoni, che ne acquistò una quota mentre era ancora da ricostruire.

Il resto è storia recente, il trasferimento da Alzate a Missaglia, l'«impiccagione» nell'hangarino provvisorio/abusivo (per mancanza di spazio veniva appeso ad una capriata, in compagnia di un glorioso M100), ancora tanti bei voli e alla fine il rogo.

È stato unico fino in fondo: tra i resti anneriti, l'unica cosa di tutta la flotta che è rimasta ancora riconoscibile è il suo traliccio della fusoliera. Amen.

FRANCO POLETTI

BOLZANO

Primi passi dell'acrobazia con aliante.

Sì alla regolamentazione.

No alle capriole clandestine!

S'è trattato di una data storica, verrebbe da dire; ma poi, superando la crisi d'enfasi, va comunque riconosciuto che il 22 e 23 gennaio 1994 sono state giornate importanti per il volo a vela altoatesino.

In quel fine settimana s'è svolto infatti il primo corso di volo a vela acrobatico, organizzato all'interno dell'Aero Club di Bolzano, con la partecipazione di una ventina di piloti. Per la maggioranza è stato la prima (seria) esperienza con looping, fieseler, rovesciamenti e tonneau; altri cinque piloti invece si spacciavano per vecchie volpi dell'acrobazia, avendo già frequentato un paio di stages a Rieti!

Più che di un vero corso di addestramento, il fine settimana ha voluto offrire a tutti i curiosi ed interessati l'occasione di un primo approccio serio e metodologico, per capire «di che cosa si tratta».

Un'iniziativa resa possibile in primo luogo della generosa disponibilità di Luigi Aldini (istruttore nazionale di volo acrobatico a Rieti), e dall'impegno organizzativo di Fausto Tumati (istruttore a Bolzano ed «esperto» in acro-tecnica!), ma anche dalla lungimirante strategia del presidente del gruppo volo a vela «Giorgio Weber».

Grazie a loro è stato possibile introdurre l'acrobazia a Bolzano, mantenendola entro i binari di una corretta regolamentazione ed allontanando i pericoli dell'anarchia individualistica.

Rimane tuttavia l'esigenza di una codifica della attività fondamentale e del sentiero didattico del volo acrobatico in Italia, tenendo presente l'esperienza di altri paesi più avanzati nel settore, ad esempio Germania, Polonia. Sappiamo comunque che già si sta lavorando in questa direzione.

I mesi precedenti il famoso fine settimana hanno fatto registrare un acceso dibattito e vivaci discussioni all'interno del club. Se ci perdonate i termini sbrigativi, s'erano formati i «soliti» due schieramenti: quello degli ultra e quello dei contra!

Il primo spingeva per una acrobazia all'insegna del sogno «tutto e subito, se possibile ancora prima». I secondi temevano l'effettimitazione, il pericolo di contagio per i meno esperti, trascinati a fare i passi più lunghi della gamba.

La presenza e l'autorevolezza di Luigi Aldini hanno sviluppato in ciascun volovelista la consapevolezza che l'acrobazia non è riservata ai supermann, ma richiede pur sempre preparazione, allenamento; con un adeguato addestramento è possibile affrontarla entro sani margini di normale sicurezza (per sé, il gruppo e per le stesse macchine), tenendo sempre sotto controllo i due parametri fondamentali: la velocità ed i famosi «g» delle accelerazioni, come previsto del manuale di volo.

Va quindi evitato il metodo del «fai da te», con acrobazie effettuate clandestinamente, dietro l'angolo, quando nessun istruttore o pilota anziano potrà vederti e richiamarti! Su questo nessuno ha più dubbi!

L'istruzione — pratica e teorica — ci ha permesso di meglio comprendere dove stanno i limiti, quali sono i rischi e garantendo anche un apprendimento decisamente più rapido rispetto alle tecniche dell'autodidatta.

Il fine settimana probabilmente non rimarrà l'unico. Alcuni piloti ritengono sufficientemente questo primo approccio con l'acrobazia; altri presumibilmente si impegneranno per salire ai gradini superiori.

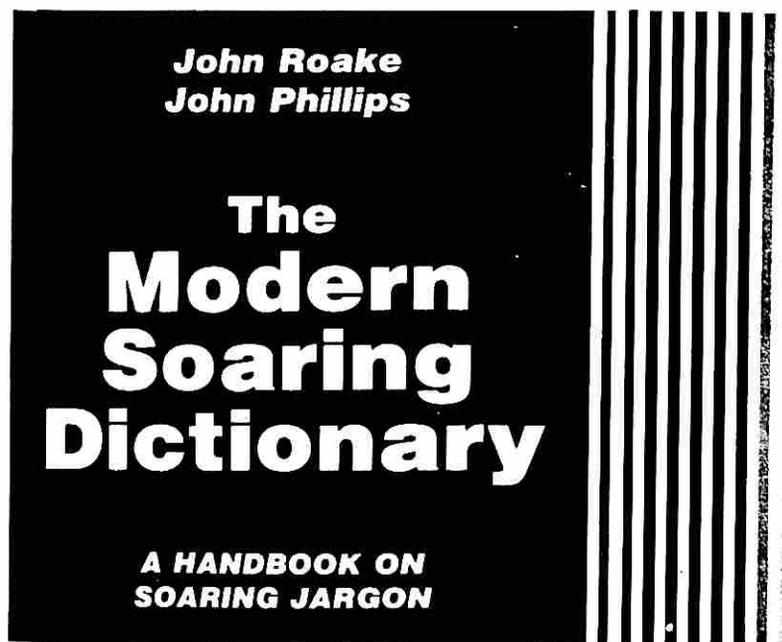
Per l'attività del gruppo l'acrobazia va considerata una specialità integrativa, da affiancare a quelle più classiche e già da tempo praticate.

Per il singolo pilota l'addestramento acrobatico di base è da consigliare comunque: permette di affinare la tecnica di pilotaggio, di tenere sotto controllo l'aliante che in assetti inusuali, favorisce reazioni lucide in condizioni di forte turbolenza, quando altrimenti il panico potrebbe più facilmente farla da padrone. Va visto pertanto come un contributo integrativo alla sicurezza del volo. L'aspetto spettacolare, la competizione, l'esibizione vengono in seconda battuta.

Ed è un «arricchimento» anche per il cassiere del gruppo: l'addestramento acrobatico permette di sfruttare gli alianti anche nel periodo invernale, quando altrimenti rimarrebbero in letargo. Tutti i più illustri filosofi ed economisti del mondo concordano infatti su un punto... con la cassa sana, si vola meglio!.

CELESTINO GIRARDI

* * *



KIWIGLIDE '94: Un campionato atipico? (Omarama, Isola Sud - NZ)

NUOVA ZELANDA, arcipelago del Pacifico meridionale, stato membro del Commonwealth britannico a ca. 2.000 SE dell'Australia; 268.675 kmq (poco meno della superficie dell'Italia); 3,3 ml. di abitanti (2/3 sono concentrati nell'isola Nord) il cui 60% vive nelle città.

Al mio rientro dagli antipodi, dopo la partecipazione ai premondiali, molti mi hanno chiesto come fosse questo paese così lontano. A loro ho subito risposto che è molto meno esotico di quanto noi europei immaginiamo. In Nuova Zelanda la natura raccoglie infatti tutti gli aspetti più maestosi della nostra Europa. Per la tranquillità e solitudine che si respira è difficile immaginare un paese più pacifico.

Rilievo

La Nuova Zelanda è formata da due isole principali, del Nord e del Sud, che si estendono per oltre 1.500 km, fiancheggiate da isole minori e separate dallo stretto di Cook. La larghezza difficilmente supera i 200 km. Le coste sono molto articolate, incise da golfi e baie (4.800 km); frastagliatissima è la lunga penisola di Auckland, nell'isola del Nord. Quest'isola è in parte di origine vulcanica (i Maori la chiamavano l'Isola fumante), con manifestazioni vulcaniche recenti.

L'isola del Sud, invece, (sede dei prossimi Campionati Mondiali - Omarama '95) non ha vulcani attivi e il rilievo è caratterizzato, soprattutto nella zona centrale, da una catena elevata verso ovest, le Alpi Neozelandesi, che verso ovest e SW si avvicina alla costa, intagliata da profondi fiordi (Milford, Doubtful), mentre a Est degrada verso la pianura costiera (Canterbury). A nord e a sud, nel rilievo si inseriscono blocchi montuosi che dominano, da grandi scarpate a faglia, le piccole pianure sottostanti. La catena delle Alpi Neozelandesi supera spesso i 3.000 m d'altezza (monti: Cook 3.764 m, Tasman 3.499 m, Aspiring 3.036 m).

I ghiacciai sono ancora molto estesi (il maggiore è il Tasman, 155 kmq) e si spingono verso est anche fino a 300 m d'altezza. Un'intensa glaciazione modellò il rilievo nell'era quaternaria; nelle antiche valli si estendono bellissimi laghi (Wakatipu, Ohau, Te Anau) e torrenti: un paradiso per i pescatori.

Clima, vegetazione e fauna

Il clima della Nuova Zelanda, a causa della latitudine (tra 34° 23' e 47° 17' lat. S) e dell'isolamento nel cuore dell'oceano, è mite e umido: i grandi venti dell'ovest e NW soffiano sull'arcipelago sempre più violenti e costanti verso sud. L'influsso dell'oceano mitiga le differenze di temperatura tra le diverse stagioni. I venti dell'ovest portano abbondanti piogge in ogni stagione. Il rilievo modifica, naturalmente, le condizioni climatiche:

la temperatura si abbassa con l'altezza e il limite delle nevi permanenti è di 2.200 m al monte Cook. Le Alpi Neozelandesi, inoltre, su cui cadono piogge abbondantissime (ca. 5,7 m al Sud) fanno da schermo alle pianure orientali; la pianura di Canterbury è la regione più arida della Nuova Zelanda.

All'arrivo degli europei, la steppa copriva gran parte della pianura; intorno si estendeva una magnifica foresta di grandi conifere con fitto sottobosco. Purtroppo le foreste si sono molto ridotte per il disboscamento operato dai colonizzatori, ma sulle montagne, dove sono ancora abbastanza integre, hanno permesso la conservazione di alcune specie di uccelli della primitiva fauna dell'isola, come il kiwi, il takahe e il pappagallo kaka-po. La maggior parte degli animali che vivono nell'isola sono stati importati.

Volo a Vela

La prima cosa da sapere sul volo a vela in Nuova Zelanda è che è tecnicamente più difficile rispetto all'Italia. Infatti sono spesso contemporaneamente presenti 5 tipi di movimenti verticali. Molti di noi ne conoscono soltanto 3: termica, pendio e onda. L'isola del Sud ha le cime più elevate con profonde e strette valli data la recente origine dell'arcipelago. Queste montagne con il resto della terraferma creano estesi fronti di brezza oltre ad intense zone di convergenza in larga parte influenzati dalla diversa temperatura dei due oceani (i due oceani apportano aria fredda). Lo sgancio si effettua lungo il pendio adiacente all'aeroporto e, nelle giornate di vento, da qui è molto semplice entrare in onda.

Il volo è meraviglioso.

Come in molti altri paesi la prima impressione intimorisce, ma ci si rassicura quando l'occhio si abitua a scoprire le innumerevoli piste d'atterraggio utilizzate per fertilizzare pascoli e campi. In genere dove ci sono boschi c'è una fattoria con dei prati ed un telefono. Tuttavia restano molte zone remote, prive di accesso stradale. E spesso si ricorre al recupero aereo. La navigazione è semplice perché segnata dai rilievi. Richiede comunque un ambientamento. L'allineamento NE/SW del crinale montano principale ed il sole nei quadranti nord creano inizialmente un leggero disorientamento (variazione magnetica: ca. 23% est).

La gara

Partecipanti: 50 - Std.	18	di cui: - neozelandesi	16
- 15mt	19	- australiani	10
- Libera	7	- europei	21
- Motoalianti	6	- altri	3

Temi di gara: 350 - 620 km (medie tra 110 - 168 km/h)
Malgrado le assicurazioni fatte recentemente a Borlänge durante i Campionati del Mondo 1992 dal presidente del comitato organizzatore Kiwiglide '94, John Roake, la competizione si è svolta in regime di condizioni ondulatorie. Su 10 giorni di gara sette erano solo d'onda, uno misto (onda / termica) e

due di termica.

Inoltre il tempo avverso ha portato vaste precipitazioni isolando nell'isola Sud diverse località. Molti torrenti sono usciti dal loro letto portando con se ponti e strade. E il tutto in breve lasso di tempo: tra fine dicembre e metà gennaio è piovuto quanto in un intero anno.

In questo quadro poco rassicurante, però, ho potuto scoprire un volo a vela diverso e sicuramente unico nel suo genere.

Innanzitutto il territorio di gara genera sistemi ondulatori ben precisi con lunghezze d'onda dai 15 ai 20 km che dividono la troposfera in due sezioni: il sistema superiore e quello inferiore. E' inevitabile che il primo consenta velocità medie su circuito più elevate, ma richiede una condotta di gara completamente diversa dal volo termico. Bisogna abbandonare uno stile di volo aggressivo e volare secondo una mappa prestabilita. I neozelandesi ne sono maestri. Passano da una sistema ondulatorio ad un altro incuranti delle deviazioni (purtroppo per la loro omertà non hanno suscitato simpatia tra i concorrenti europei).

Il sistema inferiore invece è l'inferno. Un forte turbolenza avvolge i bassi strati, ad eccezione della zona di Omarama, tra i 1.500 / 2.500 m rendendo impraticabile il volo di pendio e pericoloso il fuoricampo. Non a caso il primo giorno di gara si è concluso con un incidente, fortunatamente senza conseguenze per il pilota (Jan Andersen su ASW20 - Danimarca).

In sostanza il volo d'onda deve essere condotto tra il massimo gradiente verticale ondulatorio ed il limite superiore dei rotori. Anche questi però, come le onde, non sempre sono identificabili da condensazioni e di conseguenza il volo di squadra assume grande rilevanza.

Qualche volta nel sistema superiore si genera una classica nube lenticolare ai limiti della tropopausa: the arch.

La si potrebbe definire forse come la grande onda, il limite dell'onda superiore verso la quale tutte quelle inferiori si collegano. E' così che, seguendo i suoi bordi, i piloti neozelandesi hanno potuto realizzare i loro record.

Il volo termico, al contrario, è molto simile a quello alpino. In queste condizioni gli europei hanno mostrato le loro vere qualità.

Organizzazione

L'organizzazione è stata efficiente grazie all'apporto di numerosi volontari. L'utilizzo poi della scatola nera (GPS logger) ha facilitato enormemente la preparazione delle classifiche giornaliere. Gli organizzatori del pre-mondiale hanno però mostrato gravi mancanze nell'applicazione del regolamento di gara. Da citare in classe libera, dove partecipavo con un ASW17, la mia squalifica in una prova per aver oltrepassato la quota massima consentita, quando altri, ben più alti, utilizzando il trasponder (strumento vietato) hanno raggiunto come me il pilone di virata dopo ca. 50 km sopra una copertura di 8/8 o quando, a metà campionato, si è venuto a sapere che 2 motoalianti Nimbus 3D volavano oltre i 750 kg (tra cui il vincitore Theo Newfield) perchè in realtà motoalianti.

Infrastrutture

Omarama è una località deserta. Poche costruzioni addossate ad un crocevia, un campeggio ed un paio di ristoranti. Un luogo ideale per campeggiare e pescare.

L'aeroporto ha una sola larga pista ed un'adeguata clubhouse. Molte piante sono state recentemente interrate, è stato installato un sistema di irrigazione per mantenere verde la pista e sono stati costruiti diversi chalet. Molte opere continueranno per rendere più ospitale la struttura ai partecipanti del prossimo campionato mondiale.

Tuttavia l'aeroporto non può accogliere 120 aianti come assicura il direttore di gara. Esiste una sola pista in erba, sdoppiata per l'atterraggio dei trainer. Non esiste alcun raccordo (o taxiway) per raggiungere le testate pista.

GPS

Per la prima volta in un pre-mondiali il GPS è stato utilizzato al posto delle macchine fotografiche. Al di là di ogni opinione sul GPS, la sua applicazione nel volo a vela è inevitabile. Certo è un nuovo modo di navigare. Si può fare il fix in onda per memorizzare il punto di massimo gradiente verticale e comunicarlo ai propri compagni di volo dando come riferimento la rotta e distanza al prossimo punto di virata, si può misurare la componente del vento in km/h e presto anche la sua provenienza e intensità. Ma questo non è che l'inesorabile progresso tecnologico.

La ditta Cambridge, con Dave Ellis, ha installato 28 scatole nere (GPS logger) fornendo un buon supporto tecnico. Solo 2 sistemi hanno creato problemi. Il software ha tuttavia ancora buchi che spero possano venir risolti rapidamente.

Oggi esiste sul mercato un prodotto analogo della società EW. Costa meno (non contiene il ricevitore satellitare, ma può venir accoppiato p.e. ad un Garmin 55) e ha un software di analisi e rappresentazione grafica dei voli più avanzato e testato più volte nei campionati nazionali inglesi.

Considerazioni finali

L'anno prossimo, dato l'elevato costo di trasferta comunque non si prevede una grande partecipazione. Già oggi si sa però che potranno iscriversi 9 piloti e 3 riserve con il risultato che tra australiani e neozelandesi organizzeranno un campionato australasiatico più che un campionato del mondo.

La commissione Volo a Vela e noi tutti ci chiediamo quale sarà la partecipazione italiana nel '95 e se potremo essere competitivi: io credo di sì.

Sono convinto, e me lo hanno dimostrato i buoni risultati di U. Schwenk, E. Napoleon, W. Janowitsch, H. Demmner, che le situazioni meteo sono standard e ripetitive. A riconferma di ciò capisco pure il secco rifiuto dei piloti neozelandesi a copiarmi su floppy i voli di gara registrati sui loro GPS logger.

STEFANO GHIORZO



CAMPIONATI ARGENTINI 1994

Adolfo Gonzales Chavez dal 07.02.94 al 19.02.94

Giunti a Gonzalez Chaves la prima cosa che ci ha colpiti è la grande ospitalità della sua gente.

Il club di volo a vela "OTTO BALLOD" si trova a tre Km. dal centro della piccola cittadina, è uno dei migliori club volovelistici dell'Argentina, in quanto gode di condizioni metereologiche favorevoli.

In volo ciò che maggiormente colpisce è la grande visibilità, la luminosità dell'aria e i grandi spazi che ti circondano.

I briefings erano limitati alle notizie essenziali più che sufficienti.

Buono il servizio meteo che il più delle volte ha dato indicazioni rivelatesi reali, anche se mancava un meteosat per l'aggiornamento continuo della situazione.

I temi erano spesso percorsi triangolari da ripetersi due volte per facilitare eventuali recuperi. Data la difficoltà di raggiungere in posto telefonico, dopo il decollo dell'ultimo concorrente, si levava in volo un aereo "l'avion del rastreo" il quale aveva il compito di fare da ponte fra il pilota e la direzione gara per organizzare il recupero.

Il campionato è stato caratterizzato per tutta la sua durata da un vento sostenuto. Le termiche regolari e ben organizzate

sopra i 500 mt. variavano da 2 mt.sec a 4 mt.sec.

I punti fotografici erano costituiti prevalentemente da stazioni ferroviarie poste nei centri cittadini o in zone deserte. I problemi di atterribilità praticamente sono inesistenti, l'unico problema è avvicinarsi il più possibile ad una strada di grande comunicazione per rendere il recupero più veloce.

Le ascendenze erano generate da grossi campi arati e ghiaiosi, da campi con stoppie o in prossimità delle lagune (grosse pozze d'acqua simili a laghetti).

Su dodici giorni di gara disponibili, nove sono state le prove effettuate:

PROVA N. 1

Km. 275.2 Plafond 1000 mt. vento dal 4° quadrante intensità km/h 45 termica secca V 1.5/2 mt.sec. Vmax 3mt.sec.

PROVA N. 2

Km. 190.2 plafond 1000 mt. vento dal 4° quadrante intensità km/h 45 con cumoli V 1.5/2 mt.sec. Vmax mt.sec.

PROVA N.3

Km. 183.4 plafond 1500 mt. vento dal 3° quadrante intensità km/h 35 con cumoli V 2mt.sec Vmax 3mt.sec

PROVA N.4

Km. 310.4 plafond 1500 mt. vento dal 2° quadrante intensità km/h 25 termica secca V 2mt.sec Vmax 3mt.sec.

PROVA N.5

Km. 335.6 plafond 1500 mt. vento dal 4° quadrante intensità km/h 20 termica secca V 2.5 mt.sec. Vmax 4/5 mt.sec.

PROVA N.6

Km. 358.8 plafond 1800 mt. vento dal 1° quadrante intensità 20 km/h termica secca V 2 mt.sec. Vmax 3/4mt.sec.

PROVA N.7

Km. 275.2 plafond 2000 mt. vento dal 4° quadrante intensità 30 km/h con cumoli V 1.5/2mt.sec. Vmax 3 mt.sec.

PROVA N.8

Km. 261.7 plafond 1600 mt. vento dal 3° quadrante intensità 45 km/h con cumoli V 1.5/2mt.sec. Vmax 3 mt.sec.

PROVA N.9

Km. 410. plafond 2000 mt. vento da sud intensità 30 km/h con cumoli degenerati al secondo giro a causa di una copertura nessun rientro.

Classifiche finali

Classe A (concorrenti n. 24)

1	Verdura Marcelo	6522 pt,
2	Fernandez Amilcar	6436 pt,
3	Crego Eduardo	6424 pt,
4	Goddio Sergio	6319 pt,
5	Rizzi Roberto	6245 pt,
6	Gimenez Raul	6129 pt,
7	Vittorio Colombo	5958 pt.,

8	Stanley Luis	5779 pt.,
9	Sanchez Diego	5508 pt.,
10	Larentis Claudio	5370 pt.

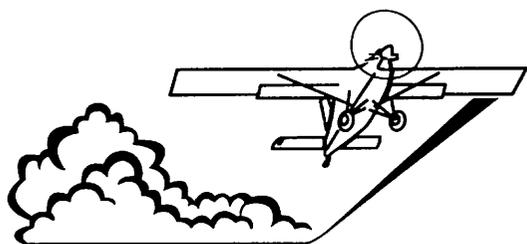
Classe B (concorrenti n. 26)

1	Reynoso Mario	6522 pt.
2	Riera George	6038 pt.
3	Mirasso Walter	5782 pt.
4	Schmitt Carlos	5768 pt.
5	Sondon Javier	5188 pt.
6	Vastik Juan	4808 pt.
7	Garda Raul	4753 pt.
8	Herz Eduardo	4673 pt.
9	Elkin Carlos	4670 pt.
10	Narvaez Alejandro	4045 pt.

La direzione di gara ha espletato il suo compito con serietà e professionalità in sintonia con le esigenze dei concorrenti.

E' la seconda volta che partecipo ad un campionato Argentino e devo dire che con alcuni piloti si è instaurato un bellissimo rapporto di amicizia, per cui penso di partecipare altre volte. Devo ringraziare il pilota Fernando Repicky e famigliari, con cui ho fatto uno scambio di aliante e auto, la famiglia di Nanni Solfa che ci ha ceduto la propria abitazione per il periodo di permanenza, tutti gli organizzatori compreso il presidente del club, Sig. Dekker, che si sono sempre resi disponibili. Infine devo dire grazie all'amico Giusti che facendomi da squadra mi ha permesso di volare risolvendo gli inconvenienti che quasi quotidianamente si presentavano.

VITTORIO COLOMBO



"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!!!

Il cielo di Rieti è una medaglia senza rovescio! Potremmo fermarci qui, ma è un'affermazione troppo facile. Vogliamo e dobbiamo sapere altro e proprio per questo continueremo a dedicargli tutto lo spazio necessario per analizzare i diversi aspetti e le diverse interpretazioni.

Quello del 1993 ha offerto nuovi spunti e noi – scusandoci per i ritardi – proseguiamo nella pubblicazione dei vari scritti pervenutici.

RIETI 1993: estate rovente ed anomala

di PLINIO ROVESTI

Diversi volovelisti ci hanno scritto o telefonato esprimendoci la loro sorpresa per le eccezionali condizioni meteorologiche riscontrate quest'anno a Rieti, non solo nei mesi di luglio ed agosto, ma anche a settembre inoltrato.

Termiche fino a 5-6 m/sec associate a cumuli con belle basi piatte, e plafonds oltre i 3.000 metri. Quasi tutti concordano poi sul fatto che sarebbe stato possibile partire sempre molto presto, cioè alle 10,30-11,00, con la certezza di trovare già ottime condizioni sia a Nord che a Sud.

Entusiasmo, inoltre, per le termiche di restituzione, che si protraevano sino al tramonto, cioè oltre le 20,30 di sera.

Questa anomala, rovente estate ha enormemente facilitato l'innescò di una attività termoconvettiva che ha favorito lo sviluppo di condizioni oltremodo favorevoli al volo veleggiato, condizioni che a Rieti non si riscontravano da oltre un trentennio.

Quali le cause di tali straordinarie condizioni?

Dobbiamo subito rilevare che il 1993 ha registrato l'estate più calda degli ultimi trent'anni e che il nostro paese si è trovato soffocato come in una serra. In dieci anni, infatti, si è riscontrata una diminuzione delle piogge di circa il 25%. Temperatura in aumento e piogge in diminuzioni, hanno determinato così una notevole tendenza alla aridità del suolo, fatto questo che favorisce enormemente il riscaldamento dell'aria in contatto con la superficie terrestre. Il persistere poi del regime di alte pressioni, congiuntamente all'aumento giornaliero delle temperature, ha significato resistenza alle perturbazioni di debole intensità, ma cedimento di fronte a quelle forti. Gli esperti parlano addirittura di "tropicalizzazione del clima".

A Rieti, in alcuni giorni della stagione estiva, sono state registrate temperature di 5 o 6 gradi oltre la media stagionale. Causa: l'effetto serra. L'aumento progressivo della temperatura nei bassi strati dell'atmosfera, viene ormai comunemente indicato con questa espressione, per le spiccate analogie fra i due ordini di fenomeni a cui ci si riferisce. Infatti, così come le vetrate protettive di una serra consentono il passaggio dei

raggi solari (che riscaldano l'ambiente interno) imprigionando in buona parte il calore prodotto, allo stesso modo sulla superficie terrestre la presenza del vapore acqueo e dell'anidride carbonica (insieme ad altri "gas serra" di minore rilevanza) da una parte consentono una normale radiazione solare, responsabile del riscaldamento della crosta terrestre, ma per un altro verso trattengono poi nei bassi strati dell'atmosfera buona parte del calore che dal suolo tende a disperdersi indefinitivamente verso l'alto durante le ore notturne.

Questo fenomeno, essenziale al mantenimento della vita sul nostro pianeta, esiste da molti millenni, ma per l'aumentata immissione di gas inquinanti prodotti dall'uomo negli ultimi due secoli e soprattutto negli ultimi decenni, rischia di assumere proporzioni tali da danneggiare la vita biologica anzi che proteggerla o favorirla: e certamente tende a modificare rapidamente le condizioni climatiche dell'intero pianeta. Così almeno pensa la maggior parte degli scienziati, concordi nel sostenere che la responsabilità di tale fatto va attribuita all'effetto serra, mentre solo una minoranza di essi sostiene che si tratta soltanto di naturali oscillazioni del clima.

L'aumento delle immissioni nell'atmosfera da parte dell'uomo, di anidride carbonica, nonché di cloro-fluoro-carburi, di ossido di carbonio, e di ossidi di azoto (derivanti particolarmente da processi di combustione), unitamente al contemporaneo disboscamento, tutto ciò - come già abbiamo accennato - provoca l'aumento della temperatura nei bassi strati dell'atmosfera.

Per quanto concerne particolarmente il disboscamento, diremo che le piante consumano anidride carbonica, e che, pertanto, diminuendo il numero degli alberi, rimane libera una maggiore quantità di questo gas. La maggior parte delle colpe di simili fenomeni va dunque attribuita all'opera dell'uomo. È facile capire, pertanto, che occorre frenare le cause dell'inquinamento ed arrestare il taglio degli alberi, altrimenti la temperatura rischierà di salire ulteriormente, aggravando ancor più la già precaria situazione climatica generale del pianeta Terra.

GPS Logger e software *ON-TRACK*

L'Aero Club Centrale di Volo a Vela, in considerazione del notevole incremento nella diffusione di apparecchiature GPS a bordo di alianti cui si è assistito nel corso degli ultimi tempi, ha acquisito recentemente un *GPS Logger*, con il software relativo, allo scopo di studiare le possibilità di utilizzazione sia nell'attività didattica avanzata che per la documentazione dei voli di gara (di velocità e di distanza). Dal punto di vista costruttivo, il *GPS Logger* (ne sono commercializzati più tipi; quello in esame è stato acquistato presso l'azienda britannica *RD Aviation*) è un dispositivo per la registrazione di dati (ora, posizione, quota) provenienti da un GPS dotato di uscita compatibile: praticamente, da quasi tutti i GPS in commercio.

Queste le sue caratteristiche salienti:

- è dotato di una memoria non volatile capace di contenere 6000 punti;
- permette di regolare l'intervallo di registrazione da 1 a 999 secondi;
- è collegabile ad un pulsante esterno per evidenziare eventi particolari;
- è fornito dei cavi necessari per essere collegato al GPS ed alla porta seriale di un PC;
- può essere protetto da una parola chiave;
- può essere autoalimentato o alimentato dall'esterno (assorbe 10 mA).

Il software, in sintesi, consente l'**analisi successiva del volo sotto ogni profilo**. Ed è proprio questa, in effetti, la connotazione più interessante del prodotto esaminato: tale software, molto curato anche dal punto di vista grafico, riesce a visualizzare sul monitor di un PC tutto il volo effettuato, ed in particolare:

- la mappa del percorso, che riporta anche città, aeroporti, spazi aerei, strade ed altro;
- il barogramma;
- il tema, con evidenziazione del sorvolo corretto o meno dei punti di virata;
- statistiche di ogni genere;
- vista a tre dimensioni dell'intero percorso;
- il replay del volo, con visualizzazione degli strumenti di bordo.

La strumentazione in questione consente, dunque, a nostro avviso, di documentare in modo più che esauriente un volo in aliante. In occasione di competizioni sportive, questo sistema — fatte le opportune considerazioni — può arrivare a sostituire egregiamente l'apparecchiatura fotografica, rendendo superflue le operazioni di sviluppo delle pellicole e di controllo delle stesse ed il relativo dispendio di tempo e di lavoro, il barografo e persino i cronometri di traguardo: e tutto ciò garantendo una precisione insindacabile e tempi operativi rapidissimi. L'impiego di un

GPS Logger offre, inoltre, l'opportunità di effettuare ulteriori verifiche, anche in settori che invece allo stato attuale permangono preclusi: si pensi, ad esempio, al sorvolo di aree proibite. Tutto ciò è riproducibile in forma grafica.

Dal punto di vista didattico, e anche da quello sportivo, la possibilità di rivedere il proprio volo e di confrontarlo «a tavolino» con quelli di altri piloti può rivelarsi strumento validissimo, sia per i piloti alle prime armi che per quelli più esperti, per valutare diverse soluzioni, capire eventuali errori e cercare di migliorare le proprie prestazioni.

Dopo questa rapida rassegna sui *pro* del sistema descritto, vanno pure menzionate le considerazioni *contro* cui sopra si è fatto cenno e che sono, al momento, quelle connesse al buon funzionamento del GPS ed alla circostanza che, in Italia, per il segnale del satellite vi è qualche zona d'ombra. Ne consegue la necessità di mantenere, almeno temporaneamente, la tradizionale documentazione fotografica, cui eventualmente ricorrere.

Per quanto riguarda il software, va precisato che questo viene fornito nella sua configurazione completa con riferimento al solo Regno Unito, mentre per il resto dell'Europa non sono disponibili che gli archivi necessari per descrivere gli aeroporti, i VOR ed alcune città di scarso interesse per i nostri scopi.

Sulla scorta dei lusinghieri risultati dei test cui il *GPS Logger* di recente acquisizione è stato sottoposto e previa valutazione, in termini di rapporto costo/beneficio, di altri dispositivi simili presenti sul mercato, **sarebbe intenzione dell'Aero Club Centrale trattare l'acquisto in stock di un congruo numero di tali sistemi (hardware e software) anche per conto dei propri Soci o degli Aeroclub che lo desiderassero**, in modo che ogni singolo acquirente possa beneficiare di quelle economie di scala che resterebbero, altrimenti, al di fuori della sua portata; in questo quadro, l'AeCCVV, in collaborazione con la Commissione di specialità volo a vela ed in corretta osservanza delle norme sul copyright, curerebbe direttamente la creazione di un archivio generale, unico per il territorio nazionale, utilizzabile in ogni tipo di competizione di volo a vela forse già a partire dal 1994. Pur mantenendo una documentazione fotografica semplificata d'emergenza, ciò porterebbe a notevoli risparmi di denaro e di tempo, oltre a conferire semplicità ai controlli e garantire certezza nei giudizi.

MASSIMO AMETTA
consigliere AeCCVV

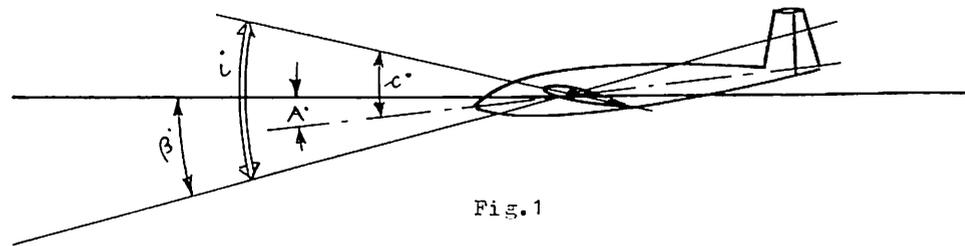
Migliorando la tecnica di pilotaggio

di GUIDO BERGOMI

Questa volta la sicurezza non c'entra, o perlomeno non è proprio l'argomento principale. Se permettete vorrei parlare di tecnica di pilotaggio per cercare di sviscerare qualche particolare che, a quanto mi risulta, non è stato troppo affrontato in chiave squisitamente tecnica. Certo che i campioni, o semplicemente i piloti più bravi ed esperti sono arrivati lo stesso a comportarsi nel modo migliore, magari senza neanche accorgersene e probabilmente sorrideranno a leggere i miei tentativi di divulgare certi aspetti del pilotaggio. Io però sono dell'idea che tutto quello che un pilota impara in anni o centinaia di voli dovrebbe cercare di trasmetterlo agli altri permettendo così ad allievi o piloti poco esperti di arrivare agli stessi risultati con molto minore spreco di energie e di tempo. Senza contare che qualcuno meno dotato a certi risultati solamente usando la propria esperienza non ci arriverà mai. Ricordo che da giovanissimo allievo, dopo aver assistito ad una esibizione acrobatica di un famoso pilota, riuscii ad avvicinarlo per chiedergli di spiegarmi come faceva ad eseguire una certa manovra. La risposta fu: «Ragazzo mio, non mi chiedere come faccio, perchè non te lo so proprio dire, lo faccio e basta!». Fui molto deluso da quella risposta e da allora, magari istintivamente, ho cercato di comportarmi sempre nel modo opposto. Se presumo di saper fare qualche cosa, non mi do pace finchè non riesco ad insegnarla a tutti quelli che mi capitano a tiro (poveretti loro!).

Ma basta con i preamboli e veniamo al dunque. L'argomento che vorrei trattare è «come sfruttare meglio una termica nel rispetto della migliore combinazione velocità-assetto-efficienza».

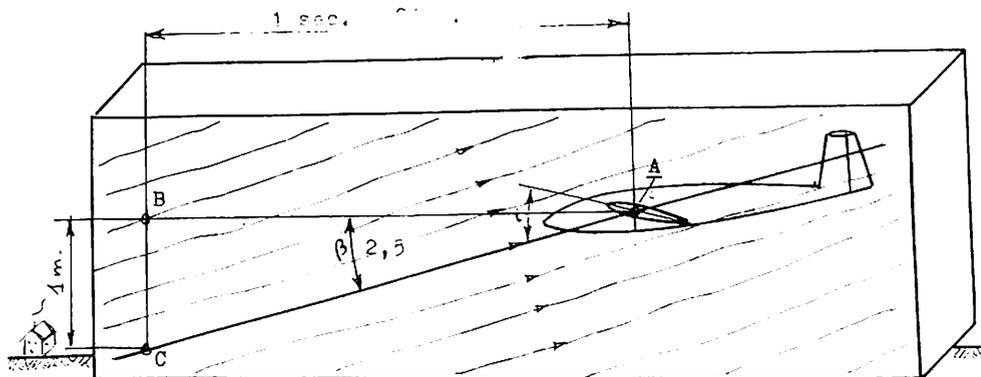
Ho notato che molti piloti poco esperti, nel termicare si lasciano sfuggire spesso la velocità, nel senso che quando entrano in una ascendenza la velocità aumenta mentre quando ne escono la velocità diminuisce. È ovvio che ogni tipo di aliante è caratterizzato da una ben precisa velocità di minima discesa che sarà quella da tenere quando si entra in una termica per salire al meglio. Se questa velocità va in aumento, di sicuro l'aliante non sale più nel modo migliore, così come non perderà il meno possibile se all'uscita dalla termica la



velocità si porterà in regresso. Per di più le eventuali correzioni tardive comporteranno forti variazioni di assetto tutt'altro che vantaggiose. E allora cosa bisognerebbe fare? Cabrare tutte le volte che si entra in una ascendenza e picchiare tutte le volte che se ne esce? Detto così però non è troppo convincente. Vediamo di esaminare in dettaglio i particolari.

Partiamo considerando un certo aliante X che abbia le seguenti caratteristiche: velocità verticale di discesa minima 1 m/sec alla corrispondente velocità indicata di 85 km/h il che corrisponde ad una efficienza di circa 24. Ciò vuol dire che in aria perfettamente calma detto aliante percorrerà in un secondo circa 24 metri in orizzontale ed un metro in verticale mentre il corrispondente angolo di rampa « β » sarà di 2,5 gradi negativi. In figura 1 è rappresentata questa situazione tenendo presente che per comodità di interpretazione nel disegno gli angoli sono tutti volutamente esagerati. Si potrà notare comunque l'angolo di assetto «A», che sarà leggermente negativo, l'angolo di calettamento «C» che sarà di qualche grado e di conseguenza l'angolo di incidenza «i» che sarà dato dalla somma dell'angolo di rampa più l'angolo di calettamento meno l'angolo

di assetto. Se rappresentiamo l'aliante che voli in un «parallelepipedo di aria ferma» vedremo che in un secondo percorrerà orizzontalmente la distanza A-B mentre verticalmente percorrerà B-C. Stante il piccolo angolo in gioco si può benissimo considerare il tratto A-C uguale al tratto A-B. L'aliante incontrerà i filetti fluidi del moto relativo come illustrato in fig. 2. Bene, ora vediamo cosa succede se l'aria, invece che ferma, sale di un metro al secondo. L'aliante percorrerà 24 metri lungo la traiettoria ma, essendo la sua velocità di discesa uguale a quella di salita dell'aria alla fine dei 24 metri non si troverà più in C bensì in B. In pratica è come se avesse volato sempre nel solito parallelepipedo il quale però nel periodo di un secondo si è spostato verso l'alto di un metro. Per meglio visualizzare i parametri e soprattutto gli angoli potremo anche dire che il parallelepipedo d'aria si è inclinato verso l'alto dell'angolo corrispondente, cioè nel nostro caso di 2,5 gradi. Fig. 3. L'aliante percorrerà sempre lo stesso tragitto all'interno del parallelepipedo però ad un patto: cioè che l'angolo di incidenza, che tutti sappiamo strettamente legato alla velocità, sia rimasto uguale a prima. Ma se i filetti fluidi relativi, che



prima erano inclinati come la traiettoria, ora sono diventati orizzontali, l'aliante, per poter mantenere sempre lo stesso angolo di incidenza dovrà aver variato il proprio assetto tanto quanto è variata angolarmente la traiettoria, cioè nel nostro caso di 2,5 gradi.

Se l'aliante invece avrà mantenuto lo stesso assetto di prima rispetto all'orizzonte, è come se avesse diminuito l'angolo di incidenza di 2,5°, la qual cosa comporta un aumento di velocità ed una discesa sicuramente superiore ad un metro al secondo, dato l'impatto più «picchiato» rispetto ai filetti fluidi, Fig. 4. Tutto il ragionamento è perfettamente valido, ma in senso opposto, se l'aria anzichè salire scende in modo corrispondente.

Qualcuno potrà osservare che in tutti questi ragionamenti non si è tenuto conto delle forze d'inerzia in gioco. D'accordo, però io penso che data la piccola entità delle variazioni angolari, le forze d'inerzia potrebbero influire in modo molto ridotto e perciò trascurabile. Escludendo quindi valori molto forti di ascendenze o discendenze, dove probabilmente l'inerzia potrebbe influire, penso che si possa affermare con buona approssimazione che:

Per un aliante che sia stabilizzato ad un assetto che sviluppi la velocità di minima discesa in aria calma, ogni volta che incontra una ascendenza o discendenza di un certo valore non troppo elevato (max 2 o 3 m/sec), per poter mantenere la stessa velocità dovrà variare il proprio assetto (a cabrare in ascendenza e a picchiare in discendenza) all'incirca del valore corrispondente alla variazione dell'angolo di rampa sviluppato in base alla relativa ascendenza o discendenza.

Naturalmente queste variazioni dovranno essere tempestive altrimenti l'azione di recupero potrebbe avere sviluppi molto più laboriosi.

Per tirare le somme, come si dovrà fare per calcolare qual'è la variazione di angolo di rampa relativo ad una certa ascendenza per ogni tipo di aliante? Semplicissimo! Detta variazione sarà proporzionale alla quantità di salita dell'aria ed alla velocità del velivolo. Per semplificare, se consideriamo solamente un valore di 1 m/sec l'angolo di rampa « β » dipenderà solo dalla velocità orizzontale. Per questo consultare la tabellina seguente. Per valori diversi sarà facile estrapolare i dati necessari.

Un'altra cosa da tenere presente è che per fare che i conti tornino, le velocità oriz-

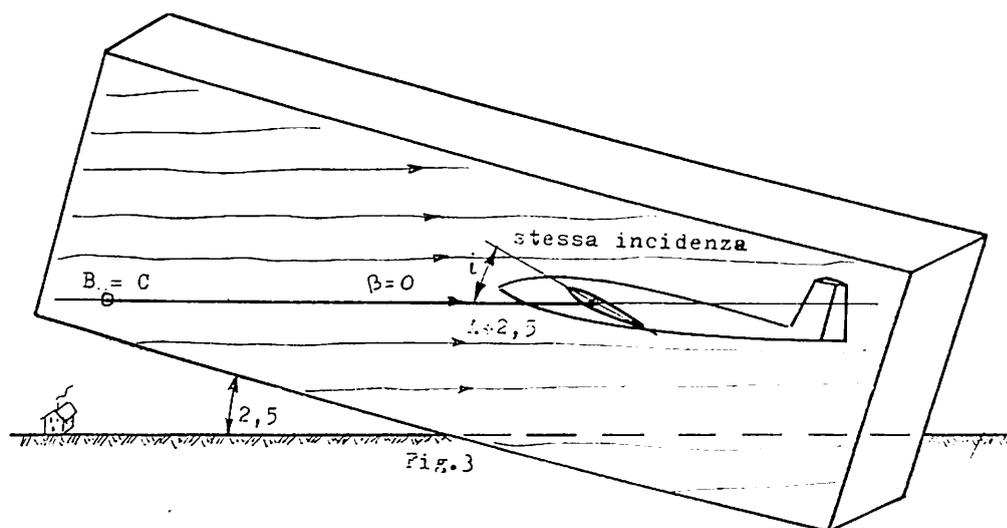


Fig. 3

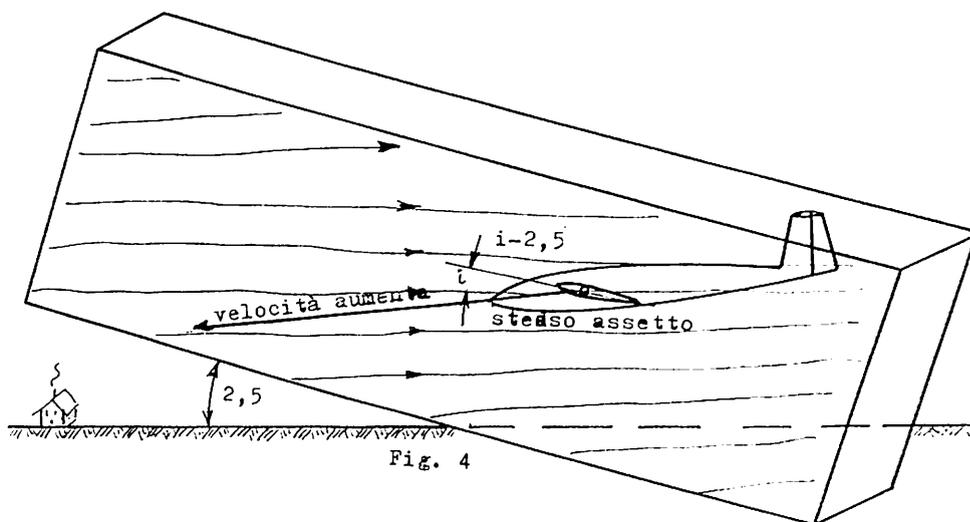


Fig. 4

zontali dovranno essere Vere all'Aria (T.A.S.) e non velocità Indicate (I.A.S.), ma anche qui, se le quote non sono molto alte, le differenze non sono poi così importanti. Devo ricordare che tutta questa chiaccherata, se non l'avessi già fatto capire all'inizio, non è dedicata ai «pilotoni» ma ai principianti ai quali sono permessi arrotondamenti abbastanza sensibili. Ma andiamo avanti.

Finora abbiamo parlato di assetti, velocità orizzontali, verticali eccetera come se il nostro aliante volasse sempre dritto, co-

sa che invece non avviene quasi mai, sempre considerando alianti e piloti piuttosto «normali» e non «super». Sorge quindi la necessità di esaminare il problema della ulteriore relazione velocità-inclinazione-raggio di virata. Spesso e volentieri quando vi è un roccolo di alianti uno dei quali non riesce a salire come gli altri si sente dire per radio la faticosa frase: «stringi perbacco, altrimenti non salirai mai!». Non dico che detta raccomandazione sia fuori luogo in assoluto, però io sono convinto che se il destinatario non ha la sufficiente

Rampa β	Vel. disc. m/sec	Vel. or. km/sec	Vel. or. m/sec	E
3° 00	1	68	19	19
2° 30	1	83	23	23
2° 00	1	104	29	29
1°	0,75	103	28	38
1° 00	0,75	103	28	57

sensibilità per capire come, quando e quanto deve stringere quasi sempre non combinerà nulla di buono. Allora anche qui vediamo di sviscerare il più compiutamente possibile il problema per cercare di aiutare proprio chi difetta di quella necessaria sensibilità.

Per prima cosa esaminiamo il nostro aliante che stia virando in aria perfettamente calma e vediamo cosa succede. Per fare dei calcoli precisi bisognerebbe che i manuali dei vari alianti riportassero non solo il diagramma delle velocità solito, che si intende per il volo uniforme con ali livellate, cioè andando dritti, ma anche le varie curve corrispondenti a numerose inclinazioni alari, mettiamo 20-30-45-60 gradi. Purtroppo questa è un'utopia perchè, che io sappia, quasi nessuno dei manuali dei normali alianti riporta curve del genere. E allora bisogna arrangiarsi con un po' di immaginazione. Prendiamo ad esempio il manuale del Grob 103 Twin II. A pieno carico esso recita che la velocità di «minima caduta» è di 85 km/h e la discesa corrispondente è di 0,70 m/sec naturalmente, come già detto, andando dritti. Siccome la velocità di stallo nelle stesse condizioni è di 66 km/h, si deduce che quella di 85 corrisponde quasi esattamente alla 1,3 di Vs. Se prendiamo in considerazione una virata a piccola inclinazione, diciamo non più di 20 gradi le cose cambiano di pochissimo. Per rimanere alla 1,3 Vs. la velocità dovrebbe portarsi a 88 km/h. Se rimaniamo a 85 il margine sullo stallo cala di pochissimo e si può trascurare. Il raggio di virata nelle due condizioni, cioè 85 e 88 km/h risulta rispettivamente di circa 135 e circa 150 metri. Non si sa quanto aumenta la velocità verticale di discesa ma si può ipotizzare una piccola variazione rispetto alla linea di volo: diciamo 0,80-0,90 m/sec, massimo 1,0 m/sec se consideriamo un pilotaggio non proprio perfetto. Bene, per semplificare diciamo che a 20 gradi di inclinazione scenderemo ad 1 metro al secondo e vireremo all'incirca con un raggio di 150 metri, sempre se manterremo una velocità tra 85 e 88 km/ora. Vediamo cosa succede se aumentiamo l'inclinazione a 30, 45 e 60 gradi. Sempre per rimanere in sicurezza alla 1,3 Vs. le velocità relative passeranno rispettivamente a 93; 102 e 121 Km/h. I raggi di virata invece diminuiranno rispettivamente a 115; 90 e 70 metri circa.

Come abbiamo detto, in mancanza delle

curve relative alle caratteristiche in virata, le dobbiamo ipotizzare basandoci un po' sull'esperienza pratica. Diciamo che probabilmente i dati di minima discesa, sempre per il Grob 103 potrebbero all'incirca essere queste:

Inclin. alare	Vel. or. km/h	Vel. or. m/sec	Vel. disc. aliante	Raggio virata	Diam. virata	Tempo 360°
0°	85	23	0,80	—	—	—
20°	88	24	1,00	167	334	22''
30°	93	26	1,20	115	230	14''
45°	102	28	1,50	82	164	9''
60°	121	34	2,00	67	134	6''

Immaginiamo ora una termica abbastanza normale, cioè del diametro di circa 350 metri circondata da una piccola fascia di discendenza e avente valori di ascendenza dell'aria come da figura 5. Se in questa termica inseriamo il nostro aliante che viri alle velocità e con i raggi sopra citati, vedremo che le velocità verticali risultanti saranno:

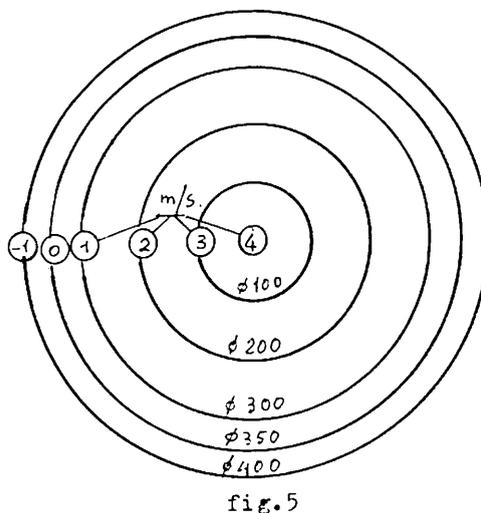


fig. 5

Semprechè la termica sia perfettamente tonda ed il nostro pilota viri anche lui facendo dei cerchi perfetti e mantenendo scrupolosamente le velocità prescritte. Come si vede, la migliore salita si otterrebbe virando a 45°. Da escludere invece le virate a 20° ed anche quelle a 60° perchè meno efficaci. Virate a 30° non sarebbero male, anche se non il massimo. Ma qui conviene introdurre altre argomentazioni e precisamente:

1°) sempre parlando di piloti «normali», le probabilità di effettuare virate non perfette aumenta con l'aumentare dell'inclinazione e perciò, a maggior ra-

gione, saranno da escludere le inclinazioni di 60°. Anche quelle a 45° però saranno la probabilità di essere meno perfette di quelle a 30° avvicinandone i rispettivi risultati;

2°) mentre a 45°, per via delle sollecita-

zioni dovute soprattutto ad eventuali correzioni, è consigliabile non scendere al disotto della 1,3 Vs, e quindi si manterrà il raggio di virata fisso a 82 metri (Ø 164), per quelle a 30° o 20° si potrà ridurre il margine dallo stallo senza incorrere in pericoli imminenti. Diciamo che si potrà ragionevolmente ridurre la velocità alla 1,2 Vs per le virate a 30° ed alla 1,15 Vs per quelle a 20°. La tabellina dei raggi di virata e delle corrispondenti velocità verticali potrebbe quindi diventare questa:

A questo punto si noterà che il guadagno che si ottiene virando a 45° è irrisorio rispetto al valore relativo a 30° per cui si potrebbe anche escludere l'inclinazione di 45° perchè non conveniente. Il ragionamento che ne scaturisce potrebbe essere quindi questo:

Avendo come obiettivo quello di ridurre il raggio di virata per stare più vicino possibile al centro della termica, si ottengono migliori risultati diminuendo ragionevolmente la velocità con medie inclinazioni alari piuttosto che cercare a tutti i costi di «stringere» adottando forti inclinazioni che costringono a velocità necessariamente maggiori se si vuol stare in sicurezza.

Ma non è finita qui. Le probabilità di non centrare perfettamente la termica non sono poi così rare. Vediamo cosa succede se il nostro pilota sbaglia di soli due secondi, prima o dopo, il centraggio. A 60°, essendo la velocità di circa 34 m/sec uno sbaglio di 2 secondi porta ad effettuare la virata spostata di circa 70 metri rispetto al centro della termica. Ciò vuol dire che (vedi fig. 8), l'aliante percorrerà solo un quarto di cerchio vicino al centro della

Inclinazione alare	Velocità salita aria	Velocità discesa aliante	Velocità verticale risultata
20°	+ 0,30	-1,00	-0,70
30°	+ 1,70	-1,20	+ 0,50
45°	+ 2,35	-1,50	+ 0,85
60°	+ 2,65	-2,00	+ 0,65

Vedi fig. 6

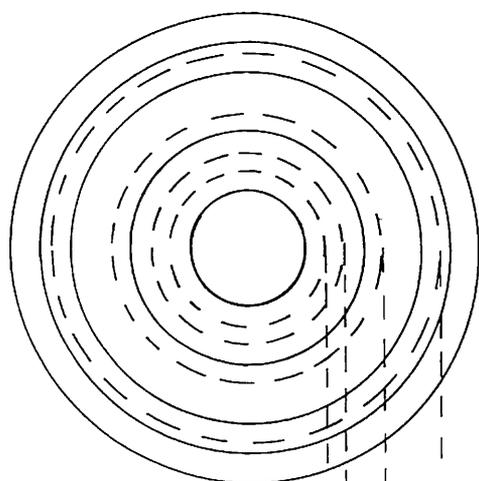
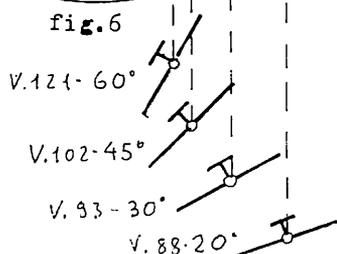


fig. 6



piloti timorosi e scadenti, ma a considerare sempre il modo migliore per raggiungere lo scopo che ci si prefigge tenendo ben presente le proprie capacità. Per concludere questa chiaccherata che forse potrà essere tacciata di troppa teori-

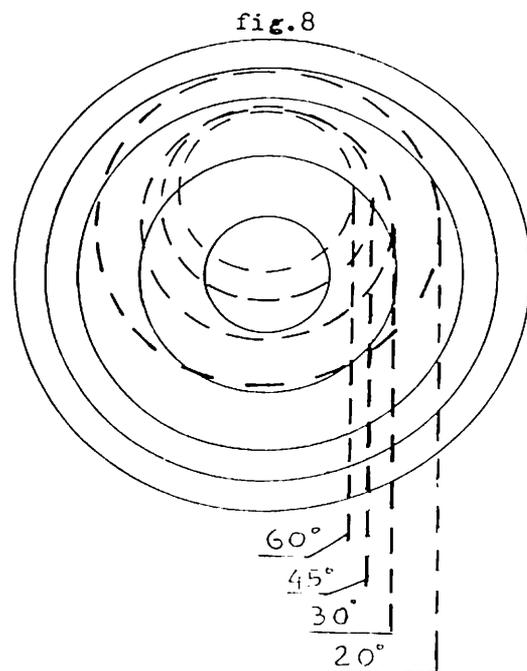


fig. 8

Inclin. alare	Percent. V/Vs.	Vel. or. km/h	Vel. or. m/sec	Raggio m	Vel. sal. aria	Vel. disc. aliante	Vel. vert. risult.
20°	1,15	78	22	133	+ 1,50	-1,00	+ 0,50
30°	1,20	85	23	98	+ 2,00	-1,20	+ 0,80
45°	1,30	102	28	82	+ 2,35	-1,50	+ 0,85

Vedi fig. 7

termica; un altro quarto circa nella salita media e ben metà cerchio nella parte più sfavorevole. La media della salita risultante sarà molto peggiorata avvicinandosi addirittura allo zero. Ecco illustrata un'altra ragione per cui le virate a forte inclinazione sono sconsigliate a chi non abbia l'abilità sufficiente a «centrare» perfettamente la termica. Il peggioramento causato dallo stesso errore di 2 secondi, diminuisce col diminuire dell'inclinazione sia perchè diminuisce lo spostamento rispetto al centro della termica, spostamento che diventa 56 metri a 45° (102 km/h); 47 a 30° (85 km/h) e 44 a 20° (78 km/h) e sia perchè lo stesso spostamento, essendo il cerchio più ampio, produce minori effetti negativi. Ripeto, se questo non fosse apparso già ben chiaro, che tutta questa argomentazione non vuole essere un invito a fare le virate «piatte» che si addicono a

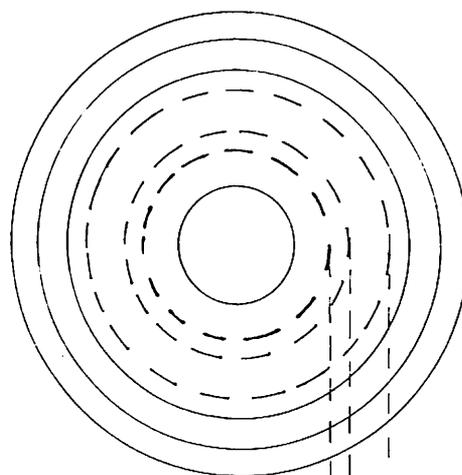
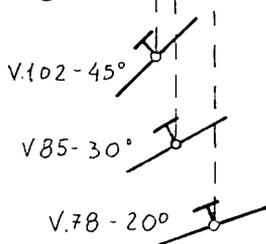


fig. 7



cità, si può dire che per chi è ancora in fase di perfezionamento nell'arte di veleggiare, dovrebbe cercare di migliorare di pari passo sia la tecnica di pilotaggio ma anche le conoscenze teoriche che gli permettono di sviscerare a fondo i problemi e quindi arrivare più in fretta alla loro risoluzione senza perdere anni ed enormi consumi di energie. Auguro a tutti coloro che possono aver tratto vantaggio da questa lezione, se così si può chiamare, due cose: primo, di superare presto la fase di miglioramento e diventare così dei «pilotoni» che si possono permettere qualsiasi manovra od assetto per accentuato che sia, secondo, di trovare sempre più spesso dei «tromboni» da variometro a fondo scala nei quali anche se mettono l'aliante sottosopra saliranno comunque sempre moltissimo; si fa per dire!



Arrivederci Dedi. Parlare del grande amico Cesare Rasini, Conte di Castelcampo, è un vero piacere. Lo è soprattutto perchè lo sento presente come gli altri amici piloti già decollati per il Grande Volo, che, di tanto in tanto, mi domando se siano veramente scomparsi.

Il Dedi, poi, così lo si chiamava familiarmente, è stato anche mio testimone di nozze ed io e mia moglie eravamo anche amici di Cinzia, la prima carissima Sua consorte anch'essa prematuramente scomparsa.

Era un vero generoso che si è inserito nel volo a vela dopo le Sue avventure da subacqueo.

Veniva a prendermi in macchina alla SAPSA, all'orario di uscita degli impiegati, per portarmi a Bresso a fare dei doppi comandi anche nei giorni feriali per accelerare il conseguimento del brevetto.

Da vero mecenate, si è impegnato nella costruzione degli alianti prototipo della S.S.V.V..

È così grande l'assieme degli episodi che lo riguardano, anche nel nostro campo, che ho preferito ricordarli con alcuni endecasillabi, modesti ma sentiti, sapendo che la poesia è più atta alla sintesi e giustifica le omissioni.

ARRIVEDERCI DEDI

- ★ *Sei voluto tornare da Papete
in una fusoliera senza l'ali
per ricordare a tutti i tuoi amici
quello che hai dato al volo a vela nostro
e all'Aviemme in particolare.*
 - ★ *Amavi degli scogli ogni parete
ne scendevi gli abissi con gli strali;
sorvolavi dell'Alpi le pendici;
sfondasti con lo Spillo tutto nostro
in bel Canguro intento a spiralar*
- ★ *poi con l'Amleto, entrambi con l'ombrello,
terra toccaste a Ca' di quel d'Assisi.
Furon del Dedi così tante e strane
l'avventure di Terra, Mare e Cielo
ch'a dirle tutte un libro ci vorrebbe.*
 - ★ *Fuor d'aviorimessa, come fuscello,
con gli astanti tutti fermi e in crisi,
aereo in fiamme, senza grane,
spingesti e nessuno premiò il Tuo zelo.
Tutto tacque ma il Tuo prestigio crebbe.*
- ★ *E quarto d'Aviemme Presidente,
eletto fosti e il peso ne portasti.
A Bresso: via la Guardia della Zona,
che poi Pezzani ridarà, è vero
ma tu le manterrai a pranzo e a cena.*
 - ★ *Jachia, poi, ti sloggerà repente
dal campo Bresso che anche tu salvasti.
È qui che quel fardel Dedi mi dona
per liquidarne il capitale intero
e riportarlo nuovamente in vena.*
- ★ *L'Aviemme che amasti come me
s'è fatta ormai una sua casa
in Alzate ed a Missaglia pure
vola col Tuo ricordo imperituro
e grida arrivederci caro Dedi.*

Riccardo Briigliadori



Presentazione e invito al
"1° International Vintage Glider Meeting LUIGI TEICHFUSS"
 ("1° Raduno Internazionale d'Alianti d'Epoca LUIGI TEICHFUSS")
 che si terrà a Pavullo nel Frignano dal 10 al 19 giugno 1994.

Pavullo nel Frignano: 1944 - 1994.

A Pavullo nel Frignano, dopo 50 anni esatti, nel nome del suo grande, ma finora quasi dimenticato Luigi Federico Teichfuss (1884-1966), famoso campione ciclista svizzero e pioniere del volo muscolare in gioventù, poi geniale progettista-costruttore pavullese di tanti meravigliosi alianti da scuola e da record, si torna, finalmente, al Volo a Vela Internazionale dal 10 al 19 giugno '94.

Il Meeting, a ingresso gratuito per il pubblico, organizzato con la collaborazione del Comune di Pavullo, a cura del **CLUB AEREO PAVULLO**, promuoverà iniziative culturali e spettacolari. Esse saranno tutte incentrate sul Volo a Vela, una delle discipline umane più affascinanti che, da Icaro a Leonardo e poi da Lilienthal a Wright, dalla prima scuola fondata nel '24 "der Rhoen-Rossitten-Gesellschaft" in Germania a quella, prima in Italia, fondata nel '27 a Pavullo nel Frignano da Teichfuss e Nannini, ha sempre studiato il volo maestoso e misterioso dei grandi uccelli rapaci e marini, cercando di imitarne le capacità quasi miracolose per affrancare i propri piloti dall'impiego dell'energia artificiale del motore.

EccoVi ora, cari Amici del Volo, in sintesi, le più importanti iniziative culturali, sportive e spettacolari sul Volo a Vela storico e attuale che si svolgeranno a Pavullo nel Frignano fra il 10 e il 19 giugno '94 nell'ambito del "1° International Vintage Glider Meeting LUIGI TEICHFUSS".

Il Meeting, voluto e promosso da alcuni piloti sportivi, studiosi e appassionati di volo a vela al vero e in scala svizzeri e italiani, vuole riscoprire, per onorare e ricordare lo spirito e il lavoro del grande tecnico svizzero-italiano Luigi Federico Teichfuss, ma anche dei piloti collaudatori, degli istruttori e degli organizzatori, quell'indimenticabile attività di studio, di volo, di ricerca applicata, di addestramento e anche di costruzione d'alianti d'avanguardia, svoltasi a Pavullo fra il 1926 e il 1944.

La manifestazione aerea internazionale con alianti d'epoca.

Nel bellissimo aeroporto erboso di Pavullo è organizzato, nei giorni che vanno dal 10 al 19 giugno, un Raduno internazionale di volo per alianti d'epoca "veri" e per modelli in scala di alianti storici, provenienti da tutta Europa.

Saranno presenti rarissimi e ormai unici esemplari di alianti al vero costruiti fra le due guerre e fino al 1960, restaurati e amorevolmente tenuti in efficienza e pilotati dai loro appassionati proprietari in voli di performance, turistici (con gli alianti biposto) e anche acrobatici.

Gli alianti verranno portati in quota col traino aereo, con lo spettacolare lancio al verricello e, addirittura, per quelli più antichi, con la corda elastica come si faceva ai primordi del volo.

È già stata richiesta l'adesione al Raduno di volo dei più importanti Club e Associazioni europee, che dispongono di rari alianti d'epoca come: ZOGLING, SPYR 5, SPÄLINGER S18, L-SPATZ 55, GRUNAU BABY II, NORD 1300, SCHLEICHER KA-2, BERKFALKE 2, RHOENBUSSARD, DFS MEISE, ecc....

Purtroppo, in questa edizione del Meeting, non potrà essere della partita alcun aliante al vero di Teichfuss, perchè nessuno di essi si

salvò dall'immane esplosione e dai roghi che devastarono l'aeroporto di Pavullo fra il '43 e il '44.

Bruciò così, in circostanze ancora misteriose, anche la creatura più amata dal suo progettista costruttore: l'avanzatissimo aliante biposto affiancato BOREA appena ultimato.

Per volare a Pavullo, coi loro alianti antichi in scala, hanno già anticipato l'adesione al Meeting modellisti svizzeri, italiani, tedeschi, francesi, inglesi che faranno volare i loro fantastici modelli radio-comandati a cielo campo, fra cui importanti riproduzioni degli alianti di Teichfuss come l'ORIONE che fece i record alle Olimpiadi del '36, l'acrobatico SPARVIERO "vedette" a Berna nel '38 pilotato da Mantelli e i "basici" BALILLA e ALLIEVO PAVULLO.

Tutti i modelli d'epoca in scala sono ricavati dai disegni originali dei più importanti progettisti italiani ed europei.

Informazioni sull'aeroporto e sull'organizzazione del Meeting.

L'aeroporto di Pavullo è situato, superato l'abitato, a fianco della statale 12 che dal Brennero porta all'Abetone, a circa 45 Km. dal raccordo autostradale di Modena, in una verde conca erbosa, alla quota di 670 m.s.l.m., fra dolci colline sulle quali svettano interessanti castelli medioevali.

È dotato di una pista in erba 900x60 m., orientamento 21-03, in leggera salita per 21, circuito sinistro per gli aerei, destro per gli alianti; la manica a vento è situata sul lato ovest della testata 21.

Pavullo-radio ha frequenza 122,60 con orario HJ+-30', il cui servizio, durante il Meeting, sarà garantito da operatori professionali bilingui.

Le infrastrutture dell'aeroporto sono costituite da: un hangar per un massimo di 10 velivoli, parcheggio riservato per i carrelli alianti, area di montaggio-smontaggio alianti, palazzina uffici e servizi con possibilità anche di alloggio in camerata per un massimo di 25 posti letto, bar ristorante, ampio camping attrezzato per tende, rulottes e campers, distributore benzina avio e Jp4, stazione meteorologica.

Durante tutta la durata del Meeting, sarà in funzione in aeroporto un ufficio di Segreteria con hostess almeno bilingui, che indicheranno e faciliteranno agli ospiti e ai visitatori tutte le operazioni a terra, saranno disponibili a fornire informazioni sulla ricettività alberghiera, sulla ristorazione, sui voli di stage, di performance, di allenamento, di battesimo e turistici, sulle altre iniziative culturali e sportive previste nell'ambito del Meeting e, infine, sulle notevoli opportunità turistiche offerte dalla regione montana del Frignano e di quelle limitrofe.

Per l'organizzazione in linea di volo sarà attiva una Direzione Operativa, formata da personale qualificato, che gestirà i briefing giornalieri per meteo e programma voli, i vari mezzi e le squadre per l'involto e il recupero degli alianti sia in aeroporto che in fuori campo, le prenotazioni e le sequenze di decollo, la delimitazione e il controllo delle aree.

Sono previste aree per stand espositivi riservati alle riviste specializzate di aeronautica e di modellismo, alla presentazione e alla vendi-

della monografia sulla storia del volo a Pavullo ed altre attività promozionali, commerciali e culturali.

Potranno iscriversi allo stage di volo con alianti d'epoca Associazioni e Club aerei, Privati e Costruttori di repliche, possessori di velivoli d'epoca senza motore, sia "al vero", che riprodotti in scala, purché progettati prima del 1960.

Per le iscrizioni di volo al Meeting, alleghiamo una scheda informativa da ritornarci con cortese urgenza da parte di chi fosse interessato in quanto, per ragioni organizzative e logistiche, potremo accettare un massimo di 20 alianti d'epoca al vero e di 30 aeromodellisti, iscrivendoli in base all'ordine di adesione.

Il volume

"ALI MISTERIOSE - Teichfuss e Pavullo: oggi si vola a vela".

Assieme all'organizzazione del 1° Meeting "Luigi Teichfuss" è stata sviluppata e verrà presentata il giorno dell'inaugurazione, racchiusa in un elegante volume di circa 200 pagine, una ricerca monografica sulla vita di Luigi Teichfuss e, pertanto, sulla nascita dell'aeroporto di Pavullo, sull'attività di volo a vela e di costruzione alianti qui sviluppatesi, da quando il grande progettista ebbe la ventura di scoprire il fascino del Frignano e accasarvisi.

Si tratta di una complessa ma trascinate ricerca, sviluppata e redatta dall'ing. Rino Rinaldi, pilota modenese di volo a vela, il quale, pur imprimendo all'opera un taglio vivace e discorsivo quasi da romanzo, si è però sempre rigorosamente basato sia sulla documentazione storico scientifica reperita a Pavullo nella casa di via Mercato, che fu di Luigi Teichfuss e della moglie Giulia Manfredini, sia su dati, testimonianze, reperti, fotografie forniti da coloro che parteciparono a quel fervido periodo di lavoro di ricerca o che ne sono venuti in possesso successivamente.

L'autore, fin dal titolo, ha voluto sintetizzare l'emozione di stupore e di mistero che il volo veleggiato ascendente e silenzioso dei grandi uccelli rapaci, così come quello degli alianti, accende, fin dal primo impatto visivo, in chi ha la ventura di osservarlo.

La ricerca, partendo dagli albori del volo silenzioso e dei primi pionieri europei, compie anche un percorso storico scientifico del volo a vela italiano fra le due guerre, riferito a quello tedesco.

Vengono inoltre "raccontati in diretta" episodi salienti e aneddoti storici quali record, esibizioni, collaudi, gare, basati su testimonianze e su foto inedite del periodo meno noto del volovelismo italiano.

Il messaggio che l'autore con questo volume vuole darvi, cari Amici, sia che abbiate già volato a vela o no, è molto semplice, ma al contempo arduo da raggiungere compiutamente: "ricerca della libertà nello spazio tridimensionale, col volo, sia fuori che dentro di noi". Infatti il volo veleggiato, di distanza e quota, ma anche acrobatico, si realizza solo sfruttando al meglio l'energia dinamica meteorologica esterna, assieme alla propria energia interna e mentale.

Possiamo anticiparVi con gioia e ammirazione, che alla presentazione in anteprima al pubblico del Meeting del volume "ALI MISTERIOSE" sarà presente, quale padrino d'onore, il Gen. Adriano Mantelli, il più famoso e titolato pilota collaudatore italiano vivente, apprezzato e fidato pupillo del grande Teichfuss, che lo chiamava "Cinin" e, fra l'altro, anche lui costruttore di geniali motoalianti, al quale l'autore ha voluto dedicare l'opera e che, fin d'ora, desidera ringraziare per la preziosa collaborazione storica testimoniale gentilmente e calorosamente fornitagli.

Trattandosi di un'opera tirata in un numero necessariamente molto limitato di esemplari, a causa delle modeste risorse economiche del nostro Club Aereo indipendente, che si può basare soltanto sull'autofinanziamento di noi piloti privati e appassionati di volo, Vi invitiamo, se interessati, a prenotarne almeno una copia con la scheda allegata, per avere la certezza di non perdere una rara opera che Vi presenterà e farà assaporare vicende e momenti magici di uno fra i più puri e autentici sport di sublime tecnica, ma anche di completa evasione.

Mostra storico-fotografica-documentale su Luigi Teichfuss e il suo tempo.

Nelle sale d'esposizione al pian terreno del bel Palazzo Ducale di Pavullo verrà inaugurata, con l'apertura del Meeting Internazionale, una interessante esposizione dei reperti storici originali, sui quali è stato elaborato il volume *ALI MISTERIOSE*.

Saranno presentati i lucidi originali dei progetti e dei tritici tutti disegnati personalmente da Luigi Teichfuss, i quaderni di calcolo, gli appunti scientifici, i libri di studio, le medaglie olimpiche, i documenti, i brevetti di volo, la corrispondenza di lavoro, un'importante e affascinante selezione di fotografie di volo e di sport ingrandite che partono fin dal 1907, anno in cui venne in Italia a gareggiare, contro i nostri più stimati corridori ciclisti, come Campione Assoluto del Ciclismo professionistico Svizzero e nel quale costruì il suo primo velivolo a propulsione muscolare con cui si lanciò, temerario pioniere, da Pian del Falco di Sestola.

Del periodo del ciclismo, dal 1907 al 1926, che, con l'intervallo della prima guerra mondiale combattuta nell'aeronautica tedesca, come potrete vedere, si raccorda fin dall'inizio con quello aeronautico, per la sua innata passione per il volo, siamo in grado di presentare oltre a una rarissima selezione di fotografie, locandine di gare in circuito, perfino i resoconti delle gare cui il famoso e tenace campione Luigi Federico Teichfuss partecipò e che vinse fino all'età di oltre 40 anni.

PresentandoVi con questo sintetico annuncio quanto stiamo organizzando qui a Pavullo per giugno '94, pensiamo di aver sollecitato la curiosità non solo degli amanti del volo ma ... anche di coloro che fra Voi si interessano o praticano il ciclismo, a dimostrazione della vastità e della poliedricità degli interessi e dell'attività cui il nostro, per troppo tempo dimenticato, concittadino, ma anche cittadino d'Europa, Luigi Federico Teichfuss si applicò.

Grazie dell'attenzione Amici e arrivederci quindi in giugno a Pavullo nel Frignano!!

per il Club Aereo Pavullo
un Promotore
(ing. Rino Rinaldi)

Se desiderate ulteriori informazioni o chiarimenti su aspetti di dettaglio potete contattare, via telefono oppure, via fax:

- per dettagli sulla manifestazione aerea:
sezione alianti "al vero"

sig. Renato Minelli, via Miceno

41026 PAVULLO (MO) - tel. e fax. (0536)324600

sezione alianti "in scala"

sig. Luppi Giampaolo, via del Domenichino 84/1

41100 MODENA - tel (059)390228 fax.442301

sig. Vincenzo Pedrielli, via Tintoretto 7

20033 DESIO (MI) - tel (0362)630293 fax.(02)95742292

- per "ALI MISTERIOSE - Teichfuss e Pavullo:
oggi si vola a vela" e per la Mostra storica:

dr. ing. Rino Rinaldi, Studio via Emilia Est 667
41100 MODENA - tel. e fax (059)372796

- per ricevere informazioni generali sulla città
di Pavullo e dintorni:

Assoc. Turist. PRO LOCO, p. Montecuccoli 1
41026 PAVULLO (MO) - tel. (0536)20358

Richiedete le schede di partecipazione.

Perchè arrabbiarci? Ridiamoci sopra!

di ENZO GASPERONI

Il motivo di queste mie confuse e perverse righe sta nel fatto che sono sempre colpito dal ridicolo che riesco a cogliere, divertendomi molto, negli atteggiamenti e nei vizi delle persone che mi circondano. Vi sottopongo queste considerazioni su due categorie di individui presenti in tutti i club di volo a vela, salvo poche eccezioni. Mi auguro che voi non rientriate in questa classificazione e, se è così, mi congratulo per la vostra fortuna. Se, al contrario vi riconoscete, anche in una sola delle situazioni, non abbattetevi e restate sereni. Vi conforti il pensiero che siete in buona ed affollata compagnia.

Il primo gruppo, il più numeroso, è costituito da quello che, da ora in poi, chiameremo il «volovelisto comune»; essere banale, informe, piatto nel volo e senza alcuna dignità di cronaca.

Il secondo gruppo è più piccolo ma riesce a pesare e brilla di luce propria; è il gruppo dei «campioni». Si limita ad una cerchia ristretta di persone e si suddivide in due sottogruppi. Quello dei «campioni veri» seri, preparati ed amanti del volo a vela. Pochi individui sparsi qua e là e, stando agli ultimi risultati, in via di estinzione; non sufficientemente rimpiazzati dalle giovani leve che pur ci sono.

Il secondo sottogruppo è quello dei campioni che fra di loro si chiamano «grandi» ma che proprio grandi non lo sono: diciamo un po' gonfiati, così ci capiamo meglio. Hanno una caratteristica, tra le altre, tipica di tutte le persone arroganti: cercano di imporre le loro opinioni e finiscono con l'imprimere certi indirizzi ai club di volo a vela. E ci riescono, in virtù del carisma assunto in un passato più o meno lontano; a volte non si sa neanche come e perchè.

Acquistano forza e coraggio solo per aver vinto qualche garetta, senza onta e senza infamia, fatta eccezione per alcune voci sussurrate che li accusano di favoritismi ed agevolazioni strappate sul filo del regolamento e degli handicaps.

Così, senza essere dei veri fuoriclasse, in virtù della consuetudine e dello spazio che si sono preso, vengono raggruppati sotto la voce «campioni» ed è con questo termine che li chiameremo. Le differenze fra il volovelisto comune e questi campioni sono abissali.

I comportamenti sono talmente definiti nei ruoli che ogni aspetto della loro vita sociale, attraverso una gestualità consolidata, fa trasparire la collocazione gerarchica del pilota fin nelle più piccole azioni quotidiane.

Tanto per cominciare, il volovelisto comune è uno che tira moccoli ed indirizza striscianti «vaffanc...» a destra e a manca.

Il campione non si incazza mai ma, semmai, esprime in termini maschi e crudi la propria insoddisfazione.

Quando il volovelisto comune aspetta un traino si «mette in fila» per il decollo. Il campione no! Lui non fa la fila. Di lui si dice che «assume la propria posizione». Possibilmente un po' staccato, nello schieramento, di partenza rispetto agli altri. Gli è sufficiente anche un solo metro di distanza, purchè sia chiaro e distinto.

Il volovelisto comune, seduto al posto di pilotaggio, sa che «mani rubate all'agricoltura» lo hanno preceduto su quella macchi-

na, e tutto è graffiato, scolorito, distorto, sverniciato e rappezzato. La capottina, opaca e diafana, è scolpita a tutto campo da graffi minuti e fini come quelli di un testo scritto in lingua cuneiforme. A nulla servono il polish od altre paste miracolose perchè lui continua a vedere tutto ciò che lo circonda avvolto in un alone indefinito, opaco e grigio, ed è già molto se in volo riesce ad evitare le collisioni per via di quella nebbia che gli appanna perennemente la vista. Quando atterra dice sempre con rammarico: «Peccato! Oggi si volava bene ma c'era molta foschia». Non saprà mai, il tapino, che la visibilità era, invece, di cinquanta miglia.

Il campione non sa che questi problemi esistono. Per lui tutto il mondo è luce e, quando non è il sole a farlo, è lui a rischiararlo, illuminandolo di luce propria. Ha sempre a portata di taschino gli occhiali, costati parecchi bigliettoni da centomila, per vedere anche in nube.

Se il volovelisto comune decolla col ruotino di coda tutti gli danno del coglione e paga la bottiglia per un mese.

Il campione, se decolla col ruotino, lo fa per provare l'aliante con un po' di zavorra in coda e, quando atterra, tutti corrono ad ascoltare le sue impressioni di volo.

Il volovelisto comune, prima di decollare ascolta, all'autoradio dell'amico, Jovannotti che canta. «E no che non mi rompo, non mi rompo...».

Il campione, prima del decollo, si raccoglie presso il suo clan che, per distenderlo, gli fa ascoltare Pavarotti che, da un sofisticato mini-compact, canta a pieni polmoni. «Nessun dorma... all'alba vincerò. Vincerò!».

Il volovelisto comune non saprà mai cosa c'è dentro l'involucro del paracadute.

Qualcuno sussurra che sia stato comprato all'area di servizio dell'autostrada dal solito «pataccaro» che vende anche registratori con l'involucro di grandi marche ma, dentro, ci sono solo segatura e sassi. «Sassi!». Ecco cosa è quel bozzo che lo tormenta proprio al centro della schiena! E tutti pretendono che resti in volo per ore ed ore altrimenti «non ha il fisico».

Il paracadute del campione, invece, è quello pubblicato sull'ultima rivista francese. Entrerà in produzione l'anno prossimo ma lui ne possiede già due «in prova». Quanto a morbidezza, fra la sua nobile schiena ed il paracadute, il campione interpone una morbida pelle d'agnello su una sottile pezza di montone.

Quando il volovelisto comune non ce la fa più ed atterra, dolente, dopo due ore di sofferenza al basso fondo schiena, è stato perchè ha «bucato».

Il campione, se atterra dopo due ore, è perchè ha sufficientemente sondato le condizioni meteo della giornata.

Quando il volovelisto comune rientra da un volo impegnativo e fa un looping sul campo è uno sconsiderato ed incosciente che si abbandona all'intemperanza.

Se il looping lo fa il campione, è stato un gesto con cui scarica la tensione ed esprime l'eleganza e la maestosità della sua grandezza.

Quando si rivolge parola al volovelisto comune, per sgombrare

il campo da ogni possibile velleità, si comincia sempre il discorso con «Che ca... vuoi? - Che ca... dici? - Che ca... pensi?» e si conclude sempre con un sincero «Ma va a da via i ciapp!». Il campione, quando non è venerato ed osannato, è temuto. Si usa dargli del «tu» ma lo si fa in modo che sia più pesante ed austero di un «lei» o, meglio ancora, di un «voi».

Se il volovelista comune acquista, malauguratamente, un piccolo, modesto, sporco e rappezzato aliantino, rimesso in sesto combinando parti prese qua e là, con un'ala del 1978 ed una del 1986, la coda del 1984 ed il carrello bloccato perchè non si è riusciti a trovare il pezzo di ricambio, tutti accorrono con la bava alla bocca ed inizia l'orgia per infierire ed uccidere. Ed è qui che, oltre a mettere alla prova le sue capacità di memoria, gli si impone un test cardiaco e polmonare da sforzo. Nel tempo di cinque minuti, tutto in un fiato, deve nominare i cinquantasei nomi dei precedenti proprietari, citandone anche il club di appartenenza. Il discorso si conclude con la curiosità sull'importo in danaro che l'ultimo proprietario gli ha dato purchè portasse via, al più presto, l'aliante e liberasse l'hangar da quel rudere ingombrante.

Il campione, no. Di lui si sa che sono venuti in dieci a montargli l'aliante, insieme al progettista, al costruttore, al capo-fabbrica, all'importatore, mentre lui faceva le riprese con la telecamera. Nessuno si azzarderebbe mai a chiedergli che sconto gli hanno fatto sul prezzo ufficiale purchè parli bene di quel nuovo modello. Per questa occasione il traino è stato accuratamente lavato e tirato a lucido ed il pilota trainatore, sempre a torso nudo da aprile a settembre, questa volta, nonostante il caldo afoso di luglio, si è presentato con giacca da volo con bavero in pelo di capretto perchè, di sicuro, ci scappa la foto da pubblicare sulla rivista. Tutti osservano, da debita distanza, in religioso silenzio. Guai a chi si avvicina troppo all'aliante. Quando il campione schiera il proprio gioiello diviene automaticamente proprietario del campo di volo per un raggio di cinquanta metri.

Se siete un volovelista comune e la vostra radio trasmette con voce gracchiante, al limite della comprensibilità, voi siete «il solito testa di ca...», che non si fa capire.

Se il campione ha la radio che trasmette con voce gracchiante, al limite della comprensibilità, il «testa di ca...» è l'importatore che non gli ha fornito una buona apparecchiatura.

Quando in termica il volovelista comune si avvicina un po' troppo ad un altro aliante viene subito marchiato con termini tipo: matto, pericoloso, incosciente, sconsiderato, assassino, stron...

Se, in termica, un campione vi sfiora, senza rispettare le più elementari norme del buon senso, è definito «aggressivo ed agguerrito». E, se gli date spazio con un ritardo superiore ai tre decimi di secondo, voi continuate ad essere degli emeriti stro... che ostacolano il progredire della scienza e dello sport.

Quando il traino conduce il volovelista comune in zona di sgancio e lo molla con una battuta d'ali, se la termica non è buona, il trainatore esclama con senso di liberazione: «E mo, son ca... tuoi!».

Col campione al seguito, se la termica non è buona, il trainatore, preoccupato, suda e pensa: «E mo, so' ca... miei!».

Al volovelista comune, prima del decollo, quando stanno per agganziargli il cavo, con fare sgraziato e voce da lavandaia, gli chiedono: «Hai pagato il traino?».

Al campione gli si chiede, chinando signorilmente la schiena:

«Tutto a posto?», sperando che capisca che deve pagare il traino. Fortunatamente, finchè si vola, tutto va bene. Ma il bello viene dopo l'atterraggio, quando ci si ritrova per parlare e commentare i voli compiuti. Solo ora, il volovelista comune, viene a scoprire che quel percorso di cento chilometri, che lo ha fatto sognare, è bene che continui a sognarselo per conto proprio, senza far sapere nulla ad alcuno, perchè il campione, quel giorno, ne ha fatto uno di cinquecento chilometri. Non è andato oltre, e se ne rammarica, solo perchè la moglie lo ha chiamato in volo col «cellulare» per dirgli di andare a ritirare la Jaguar in officina. Lui, il volovelista comune, quando è atterrato ha, invece, trovato la moglie, incazzata come una iena, che lo aspettava con la Panda sulla porta dell'hangar, per condurlo ai grandi magazzini, a portare i pacchi della spesa. A dire il vero, sapeva già tutto anche senza «cellulare» e la conferma l'aveva avuta in sottovento, fulminato al lampo freddo e penetrante che, da terra, gli aveva lanciato la sua «dolce metà», come anticipo.

Ma anche sulla tecnica di volo c'è molto da dire. Il volovelista comune viene a scoprire che, durante il suo volo, è passato per le solite e banali valli e costoni. Il campione no! Lui salta questi «luoghi comuni». Non si riesce mai a capire dove è passato. Di lui si sa solo che ha visto posti sconosciuti e raggiunto città così lontane che non sono neppure contenute nei limiti, troppo modesti, della carta geografica in dotazione presso il club.

Se il volovelista comune si trova troppo basso in Valnerina, scuatemi ma bisogna dirlo, «È un gran coglione!...». Se è il campione a trovarsi basso, è stato un probabile «errore tattico». Ma la strategia rimane buona e vincente!

Quando atterra sull'aviosuperficie a sessanta chilometri dal campo, al volovelista comune gli si chiede subito: «Ma dove ca... volevi andare?» senza ascoltarla benchè minima spiegazione. Se lo fa il campione è stata «una scelta oculata, dettata dal repentino mutare delle condizioni meteorologiche. Decisione saggia e prudente!».

Il passeggero del volovelista comune quando si sente male in volo è sempre e solo perchè «il pilota ha la mano pesante e brusca e lo ha sbattuto troppo» o «chissà che altro gli avrà fatto?».

Quando al comando c'è il campione è il passeggero che «non vale una sega» e non riesce a reggere le comuni sollecitazioni del volo. «È bene che la prossima volta, invece di visitare un campo di volo per provare l'ebbrezza dell'aliante, se ne vada al mare a prendere il sole!».

È il volovelista comune che fa il club, lo cura, lo segue, lo pulisce, lo ama, organizza la garetta sociale, la cena, l'incontro culturale sulla sicurezza del volo; anima con la sua cordialità la vita e l'attività del club.

Il campione presenza solo su invito specifico e sceglie con oculatezza i momenti migliori in cui «apparire», misurando con parsimonia il suo «bagno di folla».

Per questa sua liberalità viene sempre premiato con sorrisi e con l'immane medaglia ricordo. Una per ogni occasione: pagata, con i soldi della calotta, dal volovelista comune.

Lui, il campione, se ne frega del club che, quasi sempre, non è all'altezza dei suoi problemi o delle sue esigenze ed è costituito da persone (volovelisticamente parlando) mediocri e grette. Non trova conforto o attenzioni gratificanti in quel popolo caprone che si accontenta di andare al campo di volo solo di sabato e domenica. Gente che prova piacere e si diverte solo per

il fatto di riuscire a «stare su» per qualche ora o, peggio ancora, non si porta dietro neanche la cartina geografica che non serve a chi al massimo si allontana solo di una decina di chilometri. Queste persone non lo arricchiscono culturalmente e non li vede neppure quando li incontra sul campo; i suoi occhiali «antifoschia-antinube» gli impediscono di notarli.

Non saprà mai che, per i più, il volo è una delle tante piacevoli, innocue scoperte che non riescono ad emergere da una serena ed entusiasmante mediocrità.

Immagino che non tutti sarete d'accordo con me per questo mio modo di vedere le cose. Purtroppo, nonostante le esagerazioni da me espresse, quello che mi rattrista è che la realtà non è molto lontana dall'assurdo. Due modi diversi di vedere ciò che sembra, solo apparentemente, una passione comune: il volo a vela. Non chiedetemi per chi propendo ma sappiate che non mi vergogno di appartenere al folto gruppo dei volovelisti comuni che

gioiscono ogni volta che salgono sull'aliante e temono gli eccessi di agonismo. Consapevoli di non esserne all'altezza, qualche volta condizionati dalla ricerca di macchine sempre più sofisticate, ma sempre appagati dal loro mediocre volo domenicale. Del resto le poche volte che ho viaggiato in Ferrari mi sono gustato il piacere di viaggiare su una macchina favolosa, ho apprezzato le sue doti di accelerazione e di tenuta di strada ma non mi è passato per la mente di sentirmi un pilota di formula uno. Vi assicuro che mi sono egualmente divertito! Ma, cosa volete, sono un mediocre...

P.S. - Un amico a cui ho fatto leggere il testo prima di inviarlo alla rivista mi ha fatto notare che ci sono troppe parolacce. Gli ho chiesto scusa e lo faccio anche per voi. Perdonatemi, ma è ora che cominciamo a scrivere come pensiamo e parliamo. Lascio a voi il compito di liquidarmi con un «vaffanc...» che è la frase più consona alla mia condizione di volovelista comune.

362 GIORNI AL BREVETTO

di FLAVIO FORMOSA

Forse, nel leggere questi appunti, molti di voi piloti navigati sorrideranno all'ingenuità di alcune annotazioni, ma certo ricorderete di esser stati anche voi "bambini", e di essere passati per lo stesso sentiero in salita che tutti noi abbiamo percorso.

Io bambino lo sono stato, se bambino si può dire chi il giorno del suo trentesimo compleanno si è stretto le cinghie per la prima volta nell'abitacolo di un ASK-21, e sinceramente spero di esserlo ancora per molto tempo. E da bambino diligente, nei dodici mesi che ho impiegato per arrivare al faticoso esame di brevetto, ho tenuto occhi ed orecchie ben aperti, ed una penna in mano per registrare tante piccole gioie ed altrettante cocenti delusioni. Rileggendo adesso quelle pagine, non ho potuto fare a meno di ridere, e non ho controllato l'impulso di renderne partecipi i "colleghi" piloti alle prime armi, alcuni dei quali sono sicuro che si riconosceranno tra le righe.

Eccovi le perle di quasi trenta ore di volo (o, più esattamente, di "ascensore", su e giù, su e giù...), selezionate per la posterità...

26 settembre: "...sono emozionato, ma non teso, e non ho paura. Il traino ci porta a nord, sotto una coltre di nubi grigie assai poco invitanti, a ridosso delle colline." "D'un tratto, mi accorgo di non sapere più dov'è la pista: guardo a destra e a sinistra cercando di dissimulare l'apprensione ed un poco di vergogna..." "...i comandi sono leggeri, con la cloche familiarizzo quasi subito, ma la pedaliera è un'altra storia..." "Su 25 minuti di volo, ho avuto i comandi in mano forse per cinque, che mi sono sembrati un'eternità, e ne ho passati non meno di dieci fissando gli strumenti..."

27 settembre: "Quando il traino vira, devo: inclinare, sostenere il muso ed essere pronto alla contromanovra per non cade-

re all'interno della virata. Facile, a dirsi, ..." "...la pedaliera mi sembra meno dura di ieri, sarà perché questa volta me la sono regolata da solo..." "...ho la sensazione di riuscire a resistere dietro al traino ben due o tre secondi in più di prima, purché lui stia fermo..." "...ma in finale adopero i diruttori inopportuna-mente, e con la sensibilità di un elefante, così li devo rientrare tutti per scavalcare la fila di alberi in testata pista..."

11 ottobre: "...prendo i comandi a metà della corsa di decollo, e l'aliante si stacca quasi subito. Ricordo di restituire la barra in avanti per non salire troppo, ma esagero, e ripiombo a terra di nuovo." "Curiosamente, mi sembra di virare molto meglio a sinistra che non a destra, chissà perché..."

26 dicembre: "Decisamente oggi per tentare di stare su in qualche modo, servono mani molto più esperte delle mie..."

20 marzo: "...sono praticamente cinque mesi che non volo, e si vede." "...in più di un'occasione mi sono accorto di essere rigido come un bastone, e mi devo imporre di rilassarmi..."

21 marzo: "...con l'audio acceso, riesco a non fissare di continuo il variometro, ma mi guardo attorno ancora troppo poco..." "Comincio, con grande soddisfazione, a notare i primi sintomi di reazioni istintive..."

28 marzo: "Proprio mentre iniziavo a sentirmi in mano il K-21, eccomi legato dentro al Twin Astir, e senza poter protestare..." "...questo ha una deprecabile tendenza a stringere la spirale, e mi fa sudare molto più di quanto l'aria tiepida non giustificherebbe..."

4 aprile: "Durante la corsa di decollo, mi concentro sul mantenere l'allineamento con la pedaliera e, naturalmente, mi dimentico di sostenere l'ala..." "...ne viene fuori un atterraggio ridicolmente corto, comprovato dalla faccia scura del povero

recuperatore di turno..."

9 aprile: "... mi dice che devo portare la macchina dove voglio io, e non lasciarmi portare da lei. Ma questa sembra che abbia una personalità ben più forte della mia, e non ne vuole sapere..." "...ci spostiamo sotto un cumulo nero che promette bene, e...mantieni! Salita a +3. con frequenti punte a fondo scala..."

24 aprile: "...un traino degno delle migliori montagne russe, che richiede più di una correzione da dietro." "...pasticcio un pò in finale, e ne esce un atterraggio a triplo rimbalzo decisamente brutto."

8 maggio "...un pessimo decollo ed un traino altrettanto brutto, sembra proprio una giornata no." "...mi lascio confondere da un pò di turbolenza, e tocco corto e duro. Un volo scoraggiante."

9 maggio: "...evidentemente non è il mio momento, specialmente nel traino, dove il problema è sempre io stesso: TROPPI INCLINAZIONE!, ma come te lo devo dire?..." "...depresso, mi concentro sul fare almeno un atterraggio decente, e invece mi ritrovo in finale altissimo, tanto da richiedere un tuffo a diruttori aperti per riuscire ad entrare in pista. Non imparerò mai..."

16 maggio: "...invece di lasciar correre l'aliante sulla ruota principale, lo strattano su troppo presto. Non contento, correggo con la barra in avanti e torniamo a terra con un colpo secco. La pronta ripresa di controllo ed i brontolii di disapprovazione che vengono da dietro non mi lasciano molti dubbi..." "...non ho mai volato così vicino ad un temporale, e vedo chiaramente il muro d'acqua che si avvicina..." "...in atterraggio, mi limito a seguire i comandi cercando di capire come fa..." "...vicinissimo a terra, una raffica ci alza di colpo l'ala sinistra, ma un perfetto piede-cloche corregge immediatamente. Difficile, difficile..."

18 maggio: "Decollo decente, a parte la mia solita tecnica dello zig-zag a tutto campo..." "Il mio pilotaggio, lo saprò poi, è un pò troppo maldestro per il lavoro di finezza necessario con le ascendenze debolissime lungo i costoni..." "...questo pannello avanti e indietro le creste delle montagne mi ricorda, anche se non l'ho mai fatto, il surf da onda."

29 maggio: "... ho l'altimetro e l'anemometro coperti, ma il tappo sul primo si stacca quasi subito: per un attimo sono stato tentato di non dirlo, ma poi..."

5 giugno: "...continuo a spiralarci con risultati alterni (centraggio "insomma", velocità "buono", filo di lana "insomma")..." "lezione: con vento da nord, il rotore di fondo pista sulla testata O4 è forte ed imprevedibile..."

13 giugno: "Il bilancio del decollo è sconsigliante: zig-zag, più rimbalzo, più schizzo in aria..." "...il trainatore, perversamente, non fa un metro diritto..."

19 giugno: "...unico errore (segreto), quando dopo lo stacco il muso è andato a destra, ho dato per un attimo piede sinistro!..." "...familiarizzo con lo stallo che, almeno con l'ASK-21 non è veramente niente di che..."

27 giugno: "Il pilotaggio con il pannello strumenti completamente

coperto è persino divertente: guardo spesso il filo e mi sforzo di regolarsi con l'orizzonte ed il rumore dell'aria..." "...in alcune occasioni riesco, in altre no, ma non è decisamente "la" giornata del pivello..." "A terra, con disappunto, vedo il cielo riempirsi di cumuli subito dopo il nostro "buco": ma non finisce qui..."

3 luglio: "...l'aliante saltella un pò sul ruotino principale, il che non è né bello né sano..." "...quando ormai pensavo alla procedura riesco, con enorme soddisfazione, ad agganciare una debole termica secca che lavoro con tutta la concentrazione che posso, e che ci porta a 800 metri per poi svanire nel nulla..." "...per una volta anche la richiamata, la mia bestia nera, è all'altezza giusta..." "Decolliamo nuovamente a fine giornata per il rituale circuito, che di solito mi viene una schifezza..."

13 luglio: "Ho appena saputo che il "mio" ASK-21 non può più volare, e devo abituarci al Twin Astir, con il quale ho già avuto a che ridere una volta..." "...volo con il trim troppo a picchiare, e mi fa male il braccio da quanto la cloche è dura. Poi, all'improvviso, ho il lampo di genio (che mi vale un sonoro rimprovero), e mi riconcilio con la barra..." "...facciamo la base, 2250 metri, un paio di volte. L'aria lassù è freddina, e volare a pelo della nuvola fa un certo effetto..." "Solito zig-zag a terra, ma prima o poi imparerò."

16 luglio: "...quest'affare ha i comandi troppo duri per i miei gusti, e volo in modo alquanto sporco e scoordinato." "...decisamente un volo da dimenticare. Ma quando imparerò?"

23 luglio: "Torno sul K-21, anche se non è il mio..." "...entriamo subito in un'ascendenza poderosa, con dei sonori +5 ed oltre, che ci risucchia letteralmente fin sopra i 2000 metri..." "Voliamo sempre sopra i 1700-1800 metri, ma più ci allontaniamo e più avverto una sensazione di disagio pensando al ritorno: dovrò abituarci..."

25 luglio: "Al momento della richiamata, come al solito, tiro troppo e torno su. Correggo, e vado giù, tiro ancora e torno su: ma imparerò?"

21 agosto: "...procedure diverse, campo diverso ed istruttore diverso mi disorientano un pò, e a mio parere volo male." "...abituato alla fila di piante in testata pista, mi ritrovo in finale ad una quota piuttosto alta ("stratosferica", l'impetoso commento)..."

22 agosto: "...sbattuto come un uovo tra viti, stalli e spirali picchiate, conservo la lucidità per fare un atterraggio decente..." "...stavo per dire "50 metri" quando quel disgraziato tira la pallina dello sgancio..."

25 agosto: "Credevo che il primo volo da solo mi avrebbe emozionato di più, ma al momento di allacciare le cinture la concentrazione ha preso il sopravvento..." "...ho anche guardato molto il panorama, cosa che faccio veramente di rado, e mi sentivo in pace con me stesso ed il mondo."

26 agosto: "...era inevitabile che il peggiore atterraggio da solo lo dovessi fare proprio davanti al mio istruttore che è venuto fin qui a vedermi..."

27 agosto: "...con l'aria così immobile l'ASK-21 vola meglio se lo lascio fare da solo."

28 agosto: "...mi sposto qualche centinaio di metri più a sud, e cado in una robusta discendenza che mi costringe alla procedura." "Il buco brucia, anche perché avevo incautamente scommesso che sarei rimasto su, ed ora mi tocca pagare..."

29 agosto: "...non andrebbe neanche male, se solo riuscissi a ricordarmi quelle otto o nove cose che normalmente dimentico di fare..."

4 settembre: "...e così ci siamo presi un violento rovescio di pioggia che ci ha costretto a ripiombare a terra..." "Comunque, anche senza tergicristallo, si vede abbastanza bene..."

5 settembre: "...ho scommesso ancora che avrei superato l'ora di volo, e nei primi momenti mi maledicevo per averlo fatto..." "...mi lancio in un traversone alla folle (per me che spiralo di preferenza a 65-70 km/h) velocità di 130 km/h..." "Questa volta centro come so fare io, e presto non scendo più..."

21 settembre: "...ultimo circuito prima dell'esame, richiesto da me per mettere un pò di ordine nella confusione del volo precedente..." "...mi sforzo di evitare le virate inclinate alla Top Gun..."

23 settembre: "...condizioni naturalmente perfette per un volo d'esame, con quasi quindici nodi di vento a 45° dall'asse pista..." "Sono stati tutti molto contenti quando mi sono offerto di andare per primo..." "...mi sono dimenticato di cambiare frequenza! Rispondo con la massima naturalezza, e ringrazio mentalmente il controllore per la sua comprensione..." "...appena fermi, ho pensato: "poteva andare meglio...", proprio mentre da dietro veniva: "bene, tutto bene, niente da dire..."

(continua...)

* * * * *

MAGELLAN MAP 7000

La Magellan System corporation ha lanciato sul mercato un nuovo GPS portatile: il MAP 7000.

L'intento è stato quello di offrire un prodotto facile da usare e ben leggibile: lo schermo di generose dimensioni e la semplicità dei tasti e delle procedure raggiungono perfettamente lo scopo.

L'indicazione fornita dallo schermo illustra in modo grafico, la posizione del velivolo e la direzione che esso sta seguendo. Inoltre il ricevitore può essere collegato al calcolatore E6B e contiene un ampio database della Jeppesen (aeroporti, VOR, 500 waypoints, 20 piani di volo con 25 riportati ciascuno e la pianificazione del consumo di carburante, segnali in corrispondenza dell'attraversamento di zone B o C). Viene venduto a \$1.299, mentre l'aggiornamento a questa versione del NAV 5000A costa \$300.

Per ulteriori informazioni:

Magellan System Corporation
960 Overland Court
San Dimas (CA) 91773

TELDIX COPILOT

Il Teldix Copilot costituisce un nuovo e unico approccio alla navigazione VFR. Fornisce gli usuali parametri alfanumerici per la navigazione ma combina anche le capacità del dispositivo di navigazione installato con un puntatore ad LCD posizionato su una cartina geografica in esso inserita.

Al contrario di molti altri ausili alla navigazione il Copilot semplifica l'orientamento persino ai navigatori esperti grazie alla sua presentazione grafica della posizione su di una cartina geografica.

Ulteriori informazioni per la navigazione, come la velocità al suolo, informazioni sui waypoints, distanza da percorrere, tempo di volo rimasto e altri, sono disponibili attraverso una tastiera e un display alfanumerico.

Il Copilot Map Display Unit (MDU) può essere collegato ai più diffusi ricevitori GPS o dotato del suo ricevitore GPS a sei canali. Le carte geografiche vengono inserite nell'unità più o meno nella stessa maniera col quale vengono inseriti i floppy disk nel computer. Sopra alla carta inserita si trova una finestra di 200X200 mm ad LCD trasparente che genera un cursore a croce che rappresenta la posizione attuale. Tutte le carte sono identificate e registrate dal microprocessore dell'unità per mezzo di codici a barre stampati sul lato posteriore delle stesse. In base alla posizione attuale il microprocessore stabilisce quale carta va inserita. La pianificazione di un volo può essere programmata inserendo la carta appropriata e spostando il cursore sul punto d'interesse (waypoint). In alternativa è possibile programmare a casa, anziché sul campo, i punti di virata e di conseguenza pianificare il volo; un totale di 200 waypoints e 10 voli completi possono essere memorizzati. Le carte geografiche sono disponibili per quasi tutta l'Europa e gli USA. Tuttavia l'utilizzatore può crearsi delle carte personali, identificate da un codice a barre, semplicemente memorizzando una serie di punti su una cartina bianca fornendo le coordinate di questi (vengono fornite in dotazione 50 carte bianche coi rispettivi codici a barre).

Dati tecnici:

Input voltage	9...32 VDC
Potenza	<5 W
Dimensioni e pesi	277x238x27 mm 1.3 Kg
Interfaccia dati	TSIP, RS232, RS422
GPS supportati	Garmin 55/AVD, 100/AVD, 150, 95; Trimble SV6, TNL 1000, 2000/A, 3000, Transpack II; Magellan 1000M5, Skynav 5000, Bendix/King KLN 90, Arnav FMS 5000; Apollo 2001, Flybuddy 820;

Per ulteriori dettagli:

Genave Italiana Snc
via Righi, 9
39100 Bolzano
tel. 0471/203328 - fax 0471/205062

APPUNTI SULLA RIUNIONE EUROPEA DELLA INTERNATIONAL GLIDING COMMISSION

Marbella, 4-5 Marzo 1994

Nazioni rappresentate: Australia, Austria, Belgio, Canada, Cechia, Cina, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Italia, Irlanda, Lussemburgo, Monaco, Norvegia, Nuova Zelanda, Paesi Bassi, Polonia, Regno Unito, Slovacchia, Slovenia, Spagna, Stati Uniti, Sud Africa, Svezia, Svizzera, Ungheria e, con procura alla Spagna, Argentina.

Per buona parte della riunione e' presente il Segretario Generale della FAI, Max Bishop.

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

1. Riunione precedente

Viene approvato il verbale della riunione precedente (Citta' del Capo, 12-13 Marzo 1993)

2. Riunioni Europee

Il verbale della riunione di Strasburgo (2 Ottobre 1993) e' stato inviato a tutti i delegati. La prossima riunione avra' luogo a Parigi l'1 Ottobre p.v.

3. Gruppi di lavoro

Costi dei campionati

Il gruppo di lavoro, alla fine di una riunione in cui si sono discusse molte idee senza arrivare ad indirizzi concreti, presenta un verbale nel quale si auspica la costituzione di un apposito comitato per affrontare il problema secondo le seguenti linee:

- Analisi dei budget e dei costi degli eventi precedenti, identificando i principali elementi di costo, e tentando di mantenerli in limiti ragionevoli.
- Comprendere come consulente uno o piu' membri del comitato organizzatore della manifestazione piu' recente.
- Controllare i costi degli eventi futuri ed avere l'autorita' di approvare variazioni del budget.
- Pianificare a lungo termine le sedi.
- Accertare la adeguatezza delle sedi e la competenza degli organizzatori.

Nella riunione generale viene approvata la costituzione del comitato, alla cui presidenza viene nominato Pettersson.

4. FAI

Il presidente informa su alcuni punti trattati alla recente Conferenza Generale di Tel Aviv.

Ai fini di avere un esecutivo piu' agile e' stato ridotto a una decina di membri il consiglio della FAI.

Le commissioni sportive avranno diritto di voto.

Sono stati ridotti a 20 i membri della CASI (10 rappresentanti degli AeC nazionali, 10 rappresentanti sportivi).

Per quanto riguarda la parte generale del Codice FAI, si sono stabiliti principi e procedure per le revisioni, che comporteranno una forte partecipazione delle specialita'.

5. Sottocomitati

5.1.1 Codice Sportivo

Johannessen informa che nella recente riunione della FAI e' stato deciso che la Sezione Generale verra' ridotta e coordinata con le sezioni delle specialita'. La sezione Generale e quella relativa a ciascuna specialita' andranno sempre distribuite insieme.

Saranno definite le procedure per le variazioni, che non dovranno essere troppo frequenti, e sara' curata l'omogeneita' del linguaggio. Si e' quindi passati all'esame delle proposte di modifiche e ristrutturazione del cap. 2 della Sezione 3 del Codice. E' stato deciso di attendere osservazioni e proposte da inviare entro settembre-ottobre per consentire una stesura finale da approvare nella riunione dell'anno venturo.

5.1.2 Proposta dell'AeC austriaco

Gli austriaci attirano l'attenzione sulla difficulta' di prefissare i punti di virata nelle prove di distanza per voli di primato e d'insegna, e propongono di modificare le norme per consentire di dichiarare i punti stessi alla fine del volo.

Dopo una esauriente discussione viene approvato il principio di introdurre non in sostituzione, ma in aggiunta ai tipi di volo di distanza con punti di virata prefissati, nuovi tipi di volo con dichiarazione a fine volo.

Nella riunione dell'anno prossimo si dovrebbero approvare le necessarie variazioni al Codice.

5.2 Motoalianti

Morelli riferisce sui Campionati Tedeschi per Motoalianti, che, nonostante in Germania vi siano oltre 1500 motoalianti, hanno ancora avuto una scarsa partecipazione, tale da costringere a riunire due classi.

In quell'occasione i motoaliantisti tedeschi si sono dichiarati ancora contrari all'integrazione dei motoalianti nelle gare per alianti (non si capisce in verita' che titolo abbiano ad esprimere piu' che un'opinione, in quanto i numerosi piloti ai quali va bene l'integrazione e che gia' partecipano o vorrebbero partecipare con motoalianti a gare di alianti non sono in genere per niente interessati alle gare specialistiche di motoalianti).

Propongono di organizzare in Germania i prossimi Campionati Europei, e chiedono che gli stessi siano considerati Campionati Mondiali se vi fosse la presenza di piloti di tre nazioni oltre mare.

Il presidente chiede, senza ottenere risposta, quante sono le nazioni che hanno un campionato motoalianti.

Lo scrivente fa rilevare che in precedenti occasioni (CE Motoalianti 1992, CE Juniores, CE Femminili) si era deciso che si sarebbero consentiti Campionati Mondiali solo quando cio' fosse giustificato da una soddisfacente partecipazione ai campionati continentali, e che comunque, se si andava in quella direzione per i motoalianti, lo si doveva fare anche per Juniores, Donne e Club.

Morelli presentava successivamente una proposta in tal senso che veniva approvata a maggioranza come idea, ma che dovra' essere discus-

sa nella prossima riunione nella sua versione definitiva.

Ancora meno comprensibile e' la proposta, caduta nel vuoto, di Morelli di ridurre a tre nazioni oltremare il minimo di partecipazione per consentire un campionato mondiale.

Lo scarso interesse per questo tipo di gare e' infatti dimostrato sia dall'impossibilita' di trovare un organizzatore per gli europei che dalla scarsa partecipazione ai campionati in Germania, che pure conta qualcosa come 1500 motoalianti.

5.3 Classe Club

Kiffmeyer informa che sono stati attribuiti i seguenti coefficienti di handicap (index list tedesca) agli alianti:

Russia 1 82 - Russia 2 86 - PW 5 94.

Verra' distribuita quanto prima la nuova tabella dei handicap.

Si discute se nella classe club debbano essere ammesse le winglets. La maggioranza e' dell'idea che esse aumentino i costi e siano contrarie allo spirito della classe. La votazione e' nettamente contro le winglets.

5.4 Spazio aereo e normativa

Zealley fa presente che di queste materie si occupa prevalentemente l'EGU.

Le licenze per il volo a vela verranno discusse in sede europea l'autunno prossimo. Non ci sara' un grande sforzo per l'armonizzazione, purché tutti gli stati membri accettino le licenze altrui.

5.5 Materie tecniche

Deutsch ha preparato un documento relativo all'estensione dell'impiego dei barografi elettronici.

Esso viene approvato e verra' applicato dall'1 ottobre 1994.

6. Campionati Mondiali

6.1 Campionati Mondiali 1993 (Borlaenge - Svezia)

Gli svedesi presentano una relazione conclusiva sulle gare. Insistono in particolare sulla ottima riuscita, grazie alla stretta collaborazione tra il personale dell'aviazione civile e la direzione di gara, della convivenza su un aeroporto con traffico civile, con un arrivo ed una partenza di volo di linea ogni ora, senza interruzioni dell'attivita' volativa di gara.

6.2 Campionati Mondiali 1995 (Omarama - NZ) (6.2)

Nonostante le molte riserve e dubbi sulle possibilita' di una gara regolare, specialmente dopo i premondiali di gennaio, nessuno sembra disposto a tirare fuori l'argomento.

Gli organizzatori si rassegnano ormai a uno scarso successo di iscrizioni e chiedono solo che si possano ammettere tre piloti per nazione in ogni classe.

Visti i precedenti, in particolare ai passati Campionati Europei, la richiesta viene approvata.

6.3 Campionati Mondiali 1997

Si deve decidere tra le candidature francese (St. Auban) e polacca (Leszno).

I francesi presentano molto bene la loro causa.

I costi saranno bassi perche' esistono gia' le ottime infrastrutture del centro nazionale.

C'e' inoltre una ottima flotta di alianti a disposizione per gli allenamenti e per la gara, in particolare per i piloti d'oltremare che non vogliono affrontare la spesa del trasporto.

Sono disposti a non far pagare la quota d'iscrizione (3500 FF) ai pilo-

ti d'oltremare.

C'e' una esauriente documentazione sulle possibilita' di atterraggio fuori.

Per gli allenamenti e in occasione dei premondiali offrono briefing e debriefing giornalieri ed un istruttore per ogni squadra nazionale. Si impegnano ad effettuare analisi e commento di tutti i voli basandosi sulla scatola nera del GPS.

I polacchi chiedono un aumento dell'iscrizione a 1500\$ e offrono alianti a nolo.

Viene sollevato, dopo l'esperienza degli Europei 1990, il problema degli alberghi.

I rappresentanti polacchi garantiscono che le cose sono molto migliorate.

La votazione e' in favore della Francia per 15 voti contro 10.

Le gare si svolgeranno in giugno.

6.4. Campionati Mondiali 1999

Anche se le candidature verranno discusse solo nella riunione dell'anno venturo, i tedeschi annunciano che si candideranno ad organizzare le gare a Bayreuth (circa 50 km. NNE di Norimberga), che consente voli sia in pianura che in montagna.

7. Campionati Europei

7.3 7.i Campionati Europei FAI 1994

Lo scrivente riferisce che sono stati distribuiti il Bollettino n.2 comprendente il regolamento e la situazione delle iscrizioni preliminari.

Hanno preannunciato la loro partecipazione quasi cento concorrenti titolari, per cui non vi sara' molto spazio per le riserve, salvo rinunce in sede di iscrizione definitiva.

7.4 8.i Campionati Europei Classe Club 1994

(16-30 luglio, Dubnica nad Vahom, Slovacchia, 150 Km a NE di Bratislava) e

7.5 9.i Campionati Internazionali Europei Femminili 1995

(30.7-13.8, Marpingen, Germania)

I rispettivi delegati riferiscono sulla preparazione delle gare.

7.6 3.i Campionati Europei Juniores 1995

(Leszno, Polonia)

L'iscrizione costera' 400 DM.

Viene proposto il periodo fine maggio-primi di giugno. I danesi osservano che e' un brutto periodo per le scuole.

Gli organizzatori pensano di poter spostare a luglio.

Riferendosi anche alle proposte francesi conseguenti all'ultima edizione, vorrebbero inserire la classe biposti (definizione tedesca, con apertura massima 20 m). Si dovra' decidere nella riunione autunnale.

7.7 8.i Campionati Europei Classe FAI 1996

Si sono offerte di organizzarli la Finlandia (Rayskala) e la Svizzera (Berna).

I finlandesi insistono che dopo tante gare su terreni montagnosi, sarebbe ora di volare in pianura.

Piuttosto a sorpresa, la votazione e' in favore della proposta finlandese (13 voti contro 8, 5 astenuti).

Date: allenamenti 3-8.6, gare 9-22.6, premiazione 23.6.

Quota d'iscrizione 3400 FIM (circa 1020000 L).

7.8 9.i Campionati Europei Classe Club 1996

La Slovenia formalizza la sua offerta, che viene accettata, per l'organizzazione della gara a Slovenj Gradec (50 Km NNE di Lubiana), a fine maggio-primi giugno o fine giugno-primi luglio. Quota d'iscrizione 600 DM.

7.9 4.i Campionati Europei Juniores 1997

Sono state preannunciate le candidature della Cechia e della Germania. La decisione verra' presa nella prossima riunione europea.

7.10 8.i Campionati Europei Motoalianti 1996

Sembra che si profili una candidatura tedesca (v.5.2)

8. World Air Games (Icariada)

Come era prevedibile, la Grecia ha ufficialmente rinunciato ad organizzare la manifestazione.

I volovelisti greci annunciano che organizzeranno gare di volo a vela nella sede (Lamia) e nel periodo previsti per l'Icariada.

9. World Class

Morelli riferisce che sono state apportate all'aliante polacco PW 5, vincitore sub condizione del concorso FAI, le modifiche richieste, e che la certificazione e' in corso.

Una lettera dell'ente polacco competente assicura che non vi sono ostacoli e che essa avvera' entro la data richiesta.

Il prezzo e' stato ridotto a 22000DM franco fabbrica, strumentato (compreso virosbandometro).

C'e' la possibilita' di costruire 27 esemplari nell'anno (ma finora hanno solo 7 ordinazioni) e 40 nell'anno venturo.

Viene anche chiarito che, ai fini del contratto con la FAI, rappresentante legale del vincitore e' l'Universita' di Varsavia.

Il bureau viene autorizzato a dichiarare ufficialmente il vincitore se sono soddisfatte le condizioni richieste.

A grande maggioranza si decide di cercare di indire un Campionato Mondiale World Class nel 1996. La Danimarca si offre di organizzarlo.

10. Volo a vela alle Olimpiadi

Gli australiani vorrebbero far includere il volo a vela nelle olimpiadi del 2000 a Sydney.

L'argomento e' stato discusso varie volte negli ultimi anni, in particolare in relazione alla World Class, ma sembra che le difficolta' siano insormontabili, principalmente per la scarsa telegenicita' del nostro sport. Inoltre si sarebbe comunque in ritardo per quella data: per bene che vada si riuscirebbe ad inserirlo nel 2008.

Comunque gli australiani vengono invitati a fare quanto possono nel senso della loro proposta.

Si vorrebbero anche in Australia i Campionati Mondiali del 2001, per festeggiare il centenario della Federazione Aeronautica Australiana.

11. Comitato GPS

Il comitato presenta una esauriente relazione sui risultati dell'impiego del GPS ai Campionati Premondiali in Nuova Zelanda.

Viene confermato che ai prossimi Campionati Mondiali il GPS verra' utilizzato come sistema primario per la documentazione di gara, con il sistema fotografico come riserva.

14. Sistema integrato di salvataggio

I tedeschi presentano un documento sull'argomento.

Diversi enti stanno studiando la possibilita' di dotare gli alianti di sistemi di paracadute che, in caso di incidente, salvino il pilota, senza una sua partecipazione attiva, ed eventualmente l'aliante.

I costruttori di alianti attraverso norme che sono restii ad affrontare l'argomento per ragioni di costo.

L'AeC tedesco ritiene che sia compito dell'IGC di imporre l'adozione di questi importanti dispositivi di sicurezza, attraverso una norma che prescriva che tutti gli alianti costruiti a partire dall'1 gennaio 2000 ne siano dotati. C'e' molto scetticismo sulla attuabilita' della proposta, dato che l'IGC stessa ha in effetti solo poteri sportivi.

Viene approvata praticamente all'unanimita' una mozione di de Orleans che dice che se verra' presentato sul mercato un dispositivo valido l'IGC considerera' seriamente di renderlo obbligatorio nelle competizioni internazionali.

15. Coppa Barron Hilton

Non si ha alcuna notizia sulla gara recentemente conclusa.

Il delegato tedesco distribuisce il regolamento della prossima edizione (1994-1995).

17. Onoreficenze

La medaglia Lilienthal viene assegnata all'americano Bernald Smith, unico candidato.

18. Elezioni

Alla presidenza viene riconfermato per acclamazione Ryder, unico candidato, essendosi dichiarati indisponibili gli altri nominati.

Vengono anche riconfermati, dopo regolare votazione, i vicepresidenti (Johannessen, de Orleans, Pettersson, Roake, Smith, Zealley), nonche', per acclamazione, il segretario (Weinholtz).

19. Prossima riunione

Per una volta prevale il buon senso e viene respinta la proposta americana di tenere la riunione a Reno, in occasione della Convention della SSA.

Si decide a grande maggioranza per Parigi (17-18 marzo 1995).

Il Segretario generale della FAI Bishop ricorda che la FAI prevede che per decidere per una sede diversa da Parigi occorre una maggioranza di due terzi.

SMILIAN CIBIC

Ricorrendo il sessantesimo! anniversario, il Centro Studi del Volo a Vela Alpino e l'Aeroclub Volovelistico Alta Lombardia, stanno mettendo in atto diverse iniziative per ricordare il primo lancio collettivo di nove alianti anfibi dalla cima del Campo dei Fiori. Il programma non è ancora definito nei suoi particolari, possiamo comunque fare delle anticipazioni:

- si terrà un raduno competitivo denominato OPEN DI VARESE che dovrebbe svolgersi dal 7 al 17 giugno;
- presso la sede del Comune di Varese ci sarà un'esposizione di vecchie e nuove fotografie volovelistiche;
- verrà indetto un Concorso fotografico che avrà per tema il volo a vela e la meteorologia;
- avrà luogo un raduno in volo sopra la cima del Campo dei Fiori, in un giorno prestabilito.

Poiché il Concorso fotografico è aperto a tutti, abbiamo chiesto a Anita Marina e Francesco Pivetta di stendere un regolamento che consentisse la più ampia partecipazione a volovelisti e non. Forza dunque con gli "scatti" che - dopo una "severa" selezione - saranno premiati con "vistosissimi" premi!

UNO SCATTO PER UN VOLO !

REGOLAMENTO:

1. Per celebrare il 60.mo del primo lancio collettivo di nove alianti anfibi dalla cima del Campo dei Fiori, la rivista VOLO A VELA - edita dal CSVVA - promuove il Concorso fotografico dal titolo "Uno scatto per un volo".
2. La partecipazione, aperta a tutti, non comporta nessuna spesa di iscrizione e però limitata a temi che devono riguardare - direttamente o indirettamente - il volo a vela e/o la meteorologia.
3. Ogni partecipante non potrà presentare più di quattro stampe fotografiche - a colori o in bianco/nero - e il lato maggiore di queste dovrà essere compreso tra i 30 e 40 cm., dovranno inoltre essere già montate su un leggero supporto in cartone di cm. 30x40. A tergo di ogni supporto dovrà essere incollata una scheda con

tutte le indicazioni richieste come da elenco riportato in calce al presente regolamento.

4. Le fotografie dovranno pervenire - ENTRO E NON OLTRE IL 9 SETTEMBRE 1994 - in porto franco, alla Redazione di VOLO A VELA (Aeroporto "Paolo Contri" - 21100 VARESE, Calcinate del Pesce) contenute in una busta o confezione interna sigillata in modo tale che non si possano vedere le immagini.
5. I partecipanti rinunciano ad ogni diritto sulle foto inviate, che verranno custodite nella fototeca della rivista VOLO A VELA che potrà liberamente utilizzarle.
6. La giuria - nominata dal CSVVA e dall'AVAL - renderà noti i risultati e la data di consegna dei premi, che avverrà comunque entro la fine del corrente anno 1994.

.....

OPEN di VARESE

RADUNO COMPETITIVO DI ALIANTI MOTORIZZATI, DI DISTANZA LIBERA,
RISERVATO A TITOLARI DI INSEGNA F.A.I. D' ORO CON TRE DIAMANTI

7 - 17 GIUGNO 1994

contattare : A.V.A.L. VARESE Tel. 0332.310073 - 313018
J.M.CLEMENT MILANO Tel. 02.48705371-48705352

L'AMICO RITROVATO

Un gesto semplice che non ci è costato alcuno sforzo ha prodotto la bellissima lettera che segue.

Abbiamo saputo solo ricevendo la lettera chi fosse il destinatario di un semplice prestito. Ci bastava sapere che a «qualcuno», impegnato a scrivere di volo, avremmo potuto essere anche minimamente utili.

Ora che, ricevendo questa bella lettera, in molti si è svegliato anche il ricordo, estendiamo l'invito iniziale a «scrivere qualcosa» a quello di «scrivere molto di più». Convinti come siamo di impiantare questo invito su di un terreno fertilissimo, affermiamo che le pagine di *Volo a Vela* sono assolutamente disponibili a raccogliere il massimo di «Volo» e di «Immaginario», o di quanto altro l'Amico ritrovato vorrà offrirci. *(Gli amici di Volo a Vela si possono contattare telefonando alla rivista al 310023 in particolare il mercoledì sera: altri vecchi testi sono disponibili e siamo pronti ad impegnarci a «preccettare» anche il Bertoli).*

Volo a Vela

Ai cari amici di «Volo a Vela»

Varano Borghi, 8 gennaio '94

Qualcuno dei «vecchi» (senza offesa, per carità) si ricorderà di me, ex volovelista dei tempi andati, quando infierivo a Bresso e dintorni, con Canguro, Asiago, Pinocchio e Urendo, ma anche Gheppio e Spillo, per poi finire su quella macchina che sentivo come una seconda pelle, l'Uribel, di cui distrussi il terzo o quarto esemplare, non ricordo bene, cadendo in vite da quindici metri. Sopravvisuto a tanto sfacelo, ho volato per alcuni anni ancora presso di voi, ma ormai avevo spiritualmente dato addio alle gare. Meno male, dirà qualcuno (Bertoli, forse?).

Passati molti anni, mi sono ritrovato ad avere ancora voglia di cielo, così ho ricominciato a volare. A motore, stavolta. Ricordo che Angelo Zoli, quando andai a trovarlo in volo nel suo feudo di Valbrembo, mi disse che per il volo a vela era ormai troppo tardi: troppo diverse le macchine, cambiato lo spirito. Era vero. La mie era stata la realtà delle alzatacce all'alba e dei voli al primo mattino, aprendo a fatica gli enormi hangar di Bresso, preparando aliante e trainatore e riponendo il tutto dopo una scivolata di venti minuti nell'aria umida di Milano. Poi di corsa a scuola, dove il mio istruttore, Mariolino Cattaneo, diventata, per me di Quarta, il compagno di classe della Quinta Aeronautici, al Feltrinelli. Tempi quasi da pionieri.

Poi ho trovato il volo a motore bello, eccitante, completo. Ho provato il piacere di andare in giro, di navigare. Mi sono preparato all'IFR, ne ho sostenuti gli esami teorici a Roma, superandoli. Così mi sono dato all'entusiasmo dell'acrobazia, con una macchina meravigliosa come il 260. Tanto bella, che non riesco a volare con altre. Nel frattempo, mi era venuta voglia di portare a termine un programma di studio, e mi sono iscritto a Sociologia, all'Università di Urbino, nell'autunno dell'89.

È stata un'esperienza esaltante, come imparare a volare, e

mi ha dato molte soddisfazioni, anche se è stata dura e mi ha portato via tutto il tempo libero. Ma c'era la tesi. Mi era venuto in mente di fare qualcosa che parlasse di aeroplani. Sviluppando l'idea, ho tracciato una particolare storia del volo, con inizio dal balzo dei Wright, che s'intreccia con gli avvenimenti artistici e letterari che si creano da allora in poi intorno al mito del volo, fino alla sua decadenza, quando il volo divenne arma strategica e portò al primo massacro di massa di popolazioni inermi, a Guernica, nella Guerra di Spagna. Per questo avvenimento, che scosse profondamente il mondo, Picasso dipinse l'omonimo grande quadro, una delle opere più sconvolgenti di denuncia civile, di dolore, di ribellione.

Avevo bisogno di molto materiale bibliografico, per le ricerche in campo storico, artistico, letterario. Ne parlai con l'Arch. Carlo Castiglioni, Presidente dell'Aero Club Vergiate. Mi disse che avrebbe potuto fare qualcosa. Qualche giorno dopo, in segreteria mi consegnarono un plico, con il volume «Il volo in Italia». Seppi che proveniva da Calcinate, e che vi sareste accontentati di una citazione. Quel libro mi è stato prezioso. Insieme con molti altri, raccolti anche a fatica, perché quasi introvabili, mi hanno permesso di fare un buon lavoro e una bella figura. Con la mia tesi «Il volo e l'immaginario», mi sono laureato il 13 dicembre '93, con 110 e lode. Non solo, ma il mio relatore insiste perché io la pubblichi, in quanto la ritiene molto bella. Mi darò da fare, ma mi servono degli sponsor. Se arrivo a farlo, la mia citazione per «Volo a Vela» avrà altro peso. Intanto, non posso che dire grazie, di cuore.

ADRIANO CAPERDONI

LUFTSPORTVEREIN BRUCHSAL e. V.
76646 Bruchsal - Wiesenstr. 44 - Tel. 49-7251-3770

RADUNO MOTOALIANI

Nei giorni 20 e 21 Agosto 1994 si terrà un raduno di mototalianti sul nostro aeroporto. Speriamo di avere la partecipazione di molti e diversi tipi e modelli.

I partecipanti potranno atterrare sul nostro aeroporto a partire dalle ore 14 di Venerdì 19 Agosto.

Nella giornata di Sabato si svolgerà un piccolo rally aereo che avrà come tema "intorno alla Città Barocca di Bruchsal". La sera del sabato e nella mattinata della domenica i partecipanti effettueranno una dimostrazione in volo.

La sera del sabato ci sarà la premiazione dei vincitori del rally e ci sarà la possibilità di trascorrere la serata in piacevole tranquillità e socializzando.

I partecipanti stranieri potranno assolvere le formalità doganali presso l'aeroporto di Karlsruhe (30 km a sud) o di Mannheim (40 km a nord).

Saremmo lieti di provvedere per l'alloggio. È naturalmente possibile sistemarsi in camping presso l'aeroporto. Vi preghiamo di inviare la vostra adesione entro il 18 07 1994 all'indirizzo di cui sopra.

Speriamo di potervi dare il benvenuto.

BORLANGE IN VETRINA

Dai bollettini dei Campionati Mondiali del 1993 in Svezia continuiamo a trarre notizie e commenti che richiamano un certo interesse su argomenti che sono sempre di attualità. Il tutto ci è reso possibile grazie al lavoro di Marco Giulianelli e Carlo Faggioni.

11 Giugno

Il DG800S, un altro nuovo aliante al WGC '93. Questo aliante ha volato la prima volta nel 1981, ma un incendio allo stabilimento della DG distrusse tutti gli stampi ed i modelli alari. Ora è il momento del ritorno; di seguito si riporta un sommario di un annuncio edito in Germania dalla Glaser-Dirks. "Una settimana dopo la sua presentazione, il DG800 ha fatto il suo esordio nella versione motorizzata. L'8 Maggio il pilota collaudatore della Glaser-Dirks, Axel Lange, ha decollato per il primo volo.

Le prime impressioni al termine del volo sono: eccellente coordinazione dei comandi ed un comportamento docile nello stallo. Per rendere possibile un veloce avvio del programma produttivo, le principali prove strutturali statiche sono state completate prima del primo volo. In particolare la Glaser-Dirks è orgogliosa dei margini di sicurezza ottenuti durante le prove pratiche delle ali, 2:1 contro il requisito richiesto per la certificazione di 1:1.725.

La nuova ala ridisegnata dopo l'incendio della fabbrica, prevede profili tipo DU 89-138/14 e DU 92-131/14 che comportano ottime prestazioni insieme ad uno stallo non brusco. L'ala, in pianta, è disegnata per un'apertura di 18 metri in un unico troncone. In alternativa, a 7.25 m, è possibile installare winglets che portano l'apertura alare a 15 m. La corda alare maggiorata alle estremità dei 15 m rendono le winglets molto più efficienti rispetto ai 15 m Standard; ne consegue che le estremità alari per il 15 m sono disponibili solo con le winglets.

Come motorizzazione sarà utilizzato il ben collaudato motore del DG400 al quale sono state applicate alcune migliorie per ridurre le emissioni acustiche. Grazie al ruotino di coda orientabile ed alle ruote sulle estremità alari è possibile muovere l'aliante a terra senza un aiuto esterno.

Una settimana dopo il volo del DG800, ha decollato l'aliante puro DG800S ai cui comandi siede Wilhelm Dirks.

Il DG800S è equipaggiato con le ali e lo stabilizzatore del DG800, ma applicata sulla ben collaudata fusoliera del DG600. L'avvio della produzione è pianificato, al momento, nel 1994.

17 Giugno

Volare in aliante in Giappone è meglio di quanto pensiate. (Estratti da un articolo di Makoko Ichikawa, Japan)

Il volo a vela in Giappone è uno sport relativamente giovane, ma sta crescendo sia attorno a Tokio come ad Hokkaido. Dall'aviosuperficie di Seikado, 40 Km a nord di Tokio, sono stati completati voli di 300 Km a nord in un'area senza particolari problemi per gli atterraggi fuori campo. Ad Hokkaido sono stati registrati voli da 450 Km sia con ter-

miche che in zone di convergenza.

In passato, la maggioranza del volo a vela era di tipo universitario essendo sponsorizzato dalla JSAL (Japan Student Aviation League). Più di 10.000 studenti si sono brevettati ed alcuni di loro hanno conseguito il C d'argento, ma pochi di loro hanno continuato per mancanza di tempo o denaro.

Ultimamente, con l'aumento del tempo dedicato a se stessi a scapito del lavoro, l'interesse dei giapponesi nel volo a vela sta aumentando e siamo arrivati a contare 400 piloti, altrettanti aliante e più di 37 aviosuperfici. Sino all'introduzione delle radio VHF, dieci anni fa, volare legalmente attorno a Tokio comportava troppa burocrazia; così i piloti erano costretti a trasferirsi in Australia o negli Stati Uniti. Anche oggi è necessario compilare il piano di volo e chiamare il controllo a Tokio.

I mesi migliori per il volo vanno da Febbraio a Maggio e nella zona montagnosa a nord-ovest è possibile volare in onda sino a 9.000 metri.

Nell'isola di Hokkaido hanno sede 9 aeroporti per aliante ed altri sono in costruzione. Con un'area di 78.500 Km², circa il 53% montagnosa e ricoperta di foreste, mentre il 10% è costituito da terreno coltivato. A Takikawa è situata una scuola di volo con pista in asfalto ed erba, traino a verricello e circa 120 soci.

La campagna ricorda molto i paesaggi europei, con buona visibilità e nessuna restrizione per gli spazi aerei controllati. In quest'isola le condizioni migliori si presentano in Maggio e Giugno quando si possono completare anche voli di 400/500 Km. Per coloro che pensano di poterne approfittare il punto di contatto è:

Mr. Ikeda o Mr. Marui
SATA, 139-4 Nakajimacho,
Takikawa, Hokkaido 073
Japan Tel. 81-125222976

19 Giugno

Le unità GPS al WGC '93

Abbiamo fatto un sopralluogo per verificare la strumentazione utilizzata al WGC '93. Il risultato è così riassunto:

- Peschges VP6	18
- Garmin GPS 100	16
- Zander 820D	15
- Cambridge GPS	14
- Garmin 55	12
- Trimble	2
- Sony	2
- Magellan	1

Relativamente alle altre strumentazioni si evidenzia una netta preferenza per certi apparati

- Cambridge	42 (SNAV 22, LNAV 14, MNAV 4, CNAV 1, CAV 1)
- Peschges	33 (VP6 21, VP3 12)
- Zander	18
- WW 920	8
- ILEC	2
- HUDIS	2
- Pirol LX1800	1
- WW5 KB	1

* * * * *

NUOVA VERSIONE DEL DG500

Una nuova versione del biposto DG500 ha effettuato il suo volo inaugurale il 9 Agosto 1993. Questa nuova versione è stata concepita per adeguarsi alla nuova classe dei 20 m biposto nascente in Germania. In collaborazione con l'Akaflieg sono state disegnate delle winglets da sostituire alle estremità del DG500/22 ELAN riducendo l'apertura a 20 m. La nuova versione prende il nome di DG500 V ELAN.

Nella produzione di serie verrà realizzato con le winglets fisse, per contenere i costi, e prenderà il nome di DG500/20 ELAN; verrà prodotto sulla medesima linea di montaggio del DG500 e quindi manterrà gli stessi tempi di consegna.

Riceviamo da William Malpas:

50 ANNI DOPO IL D-DAY

Quest'anno si celebrerà l'anniversario dello sbarco alleato in Normandia. Gli alleati raggiunsero la costa francese soprattutto via mare, ma alcune unità vi vennero trasportate in alianti. Per questa ragione in Inghilterra stanno pensando ad un attraversamento "in massa" della Manica, su alianti moderni, per celebrare la ricorrenza. Questa volta però, l'attraversata non si svolgerebbe a traino, come 50 anni fa, ma in volo veleggiato!

I VINCITORI DELLA BARRON HILTON CUP

Al termine del biennio comprendente le stagioni 1992 e 1993, i piloti che saranno invitati a visitare il Ranch Barron Hilton nel 1994 e che quindi risultano i vincitori della Barron Hilton Cup, sono i seguenti:

Classe libera	Vernon Spencer (GB)	Nimbus 2c	836 km in Spagna
15 metri	Linus Maier (G)	H304	708 km in Germania
Standard	Jani Skedelji (G)	Discus	724 km in Germania
2° posto	Andreas Moser (G)	Astir	650 km in Germania
	Rolf Philipp		

Saranno raggiunti, durante il soggiorno in Nevada, da Reinhard Schramme, che ha ottenuto il secondo miglior volo nella classe Standard, e dai quattro campioni mondiali in carica: Eric Napoleon, Gilbert Gerbaud, Andrew Davis and Janusz Centka. Informazioni fornite dalla Signora Annette Reichmann.

Quanto siamo rumorosi?

(tratto da Australian Gliding)

Periodicamente gli Aero Club ricevono lamentele relative alla rumorosità dell'attività di volo.

La silenziosità degli alianti contrastata con il rumore causato dalle operazioni di traino.

Ma quale è il livello di rumorosità di un campo di volo in rapporto ad altre fonti di rumore che ci circondano? E di conseguenza sono «legittime» le lamentele avanzate dai vicini ai nostri aeroporti?

Molti Club rispettano delle zone di esclusione al volo sopra aree residenziali. Talvolta queste regole sono imposte da amministrazioni locali. Analogamente le operazioni di traino possono essere sospese la mattina dei giorni festivi. Esiste anche un campo di volo da cui è proibita ogni attività con aerei a motore o alianti motorizzati.

Le informazioni che seguono sono state pubblicate sul Notiziario n. 127 della FAI, i dati dimostrano che la nostra «rumorosità» non raggiunge livelli intollerabili.

Naturalmente questi dati non ci autorizzano ad ignorare le lamentele nei nostri confronti ma ci forniscono dei dati certi con cui argomentare le nostre ragioni.

Aereo da turismo (Cherokee)	65 db
a circa 30 mt di quota	70 db
Tagliaerba a 40 mt	50-65 db
Rumore stradale a 10 mt dalla strada	75-90 db
Rumore stradale in prossimità	90 db
Passaggio di autocarro pesante	80 db
Massimo rumore d'auto a 7 mt	110 db
Massimo rumore di motocicletta a 7 mt	84 db
Massimo rumore di aeromodello a 3 mt	35-40 db
Canto di uccelli a 7 mt	70 db
Radio e TV a volume normale	mediamente 90 db
Suoneria telefonica	65 db
Ultraleggeri a 300 mt in piena potenza	60 db
Pianto di bimbo in stanza	65-70 db
Conversazione normale	100-105 db
Festa, conversazione e sottofondo	115-120 db
Disco in stanza	

* * * * *

DA SCHEMPP-HIRTH IL DISCUS BM

Nuova versione motorizzata del Discus b, progettata secondo le più moderne tecniche anti-rumore e di affidabilità. Questo modello presenta le stesse caratteristiche del Discus b con i serbatoi d'acqua mezzi pieni, in quanto la presenza del motore del tipo contenuto sempre nella fusoliera, aumenta il peso a vuoto anche se nella costruzione della fusoliera si fa largo impiego di fibra di carbonio e Kevlar. Il motore può essere facilmente rimosso in meno di un'ora per rendere l'aliante puro e competere nella classe standard.

<p>VENDO VENTUS B TURBO - 1986 D-KMIJ - tot. 970h/motore 33h Mai incidentato, perfetto stato Carrello Schroeder riverniciato Prezzo 90 M. L. + strumenti a scelta. Tel. J.M. Clément 02.48705377 - Fax 02.48705352 Vergani 02.26411073 - Fax 02.26412894</p>	<p>CERCO AEROTRAINO USATO potenza 180/200 HP indiffer. biciclo o triciclo costo contenuto Tel. 011-8190506 - Eugenio</p>
<p>VENDO ASW 15B - I.OSSO • unico proprietario • mai danneggiato • gel nuovo • strumentatissimo • CN valido fino al 14.7.94 • disponibile prove in volo presso Ae.C.Vol. Ferrarese Precontattare: P. TOSCHI - tel. 0542/681394 ore pasti</p>	<p>VENDO URIBEL «D» vario mecc. e elettron. ILEC altim. in piedi e in metri sbandom. e radio 720 can. paracadute e carrello coperto scadenza CN a fine marzo '94 Borgo V. - Tel. 0141-203173</p>
<p>VENDO MOTOALIANTE DIMONA H36 Motore Limbach L2000 EB 1 Elica Hoffmann passo variab. Strument. normale + LOREN, Transponder, VOR e orizz. art. 39 Tel. 011 - 96.90.384</p>	<p>VENDO RADIO PORTATILE BECKER AR.COM3201 completa di contenitore BK310 e microfono Contattare: BRIVIO EZIO - Tel. 039/692180 Uff. 039/602976 - Fax 6060350</p>
<p>VENDO DG 300 del 1989, marche I.HOPS ottimo stato Telefonare al n. 06 - 36306227</p>	<p>VENDO LIBELLE 205 CLUB buona strumentazione, radio DITTEL 760 c. computer ILEC SB/8, virosbandometro costruz. 1975, ore totali 1400, ottimo stato generale, carrello aperto Tel. 040/214113</p>
<p>VENDO ASW 20L 16.60 - costruzione 1982 marche I.KOLL, profili rifatti, strumentatissimo, carrello Ghidotti Telef. 0143/745741 o 0330/638578</p>	<p>VENDO ASW24 con winglets costr. 1991 totale 200 ore strumentatissimo + GPS integr. Ossigeno, pannelli solari Carrello Cobra 2 assi. Come nuovo, mai incidentato Tel. 0341.2571 uff. G. Gnechchi o 0341.282658 abit.</p>
<p>CERCO MOTOALIANTE MONOPOSTO decollo autonomo, adeguatamente strumentato, purchè in ottimo stato Contattare: Rino Rinaldi 059/372796 nei giorni festivi: Ae.Club de L'Aquila - Tel. 0862/461013</p>	<p>CERCO JANUS CM Telef. 0331/786064 dopo ore 20</p>

ALLA RICERCA DELLE GLORIE (FORSE) PASSATE!

A partire da questo numero pubblichiamo alcune schede dedicate ad un fenomeno forse irripetibile, nella storia del volo a vela. Ci riferiamo agli AKAFLIEG, quelle associazioni di studenti universitari tedeschi, che con passione, dedizione e competenza si sono dedicati alla progettazione, realizzazione e sviluppo di numerosi alianti, macchine spesso d'avanguardia che hanno fatto storia. Il tutto fatto nel tempo libero ed a livello amatoriale e di volontariato!

Gli Akaflieg tedeschi rappresentano una pietra miliare nella evoluzione del volo a vela. In Italia sono decisamente sconosciuti al grande pubblico: analoghe organizzazioni studentesche esistono anche nei paesi dell'est e recentemente hanno validamente contribuito alla realizzazione di vari alianti progettati per la World Class.

Con questa serie di articoli, redatti da Celestino Girardi, intendiamo offrire un contributo ed un più che meritato omaggio alla geniale attività di questi giovani studenti appassionati volovelisti, presentando le loro principali realizzazioni tecniche. Vi auguriamo pertanto buona lettura a partire da questa prima puntata dedicata alla nascita ed alle caratteristiche fondamentali degli AKAFLIEG tedeschi!

AKAFLIEG: una fucina di idee

La "difficile" parola tedesca definisce i gruppi di studenti universitari appassionati dal volo a vela, che per decenni hanno dato un contributo essenziale allo sviluppo dei migliori alianti.

Immaginate un gruppo di giovani studenti di ingegneria, fantasiosi e creativi, tutti con la passione del volo e disposti a dedicare il loro tempo libero allo studio, progettazione e costruzione di alianti nuovi e tecnologicamente all'avanguardia. Per l'Italia questo gruppo potrebbe essere un sogno: in Germania invece gli Akaflieg (Akademische Fliegergruppe, gruppi di piloti universitari) sono una realtà. Rappresentano, senza ombra di dubbio, una pietra miliare fondamentale, nella storia del volo a vela.

Attualmente gli Akaflieg attivi in Germania sono una decina, associazioni di studenti, di ingegneria, ed altre facoltà od istituti superiori ad indirizzo tecnico.

Si propongono di elaborare idee e progetti spesso fortemente innovativi nel settore volovelistico, trasformandoli in realtà volanti, alianti e talvolta motoalianti.

Nati nei primi anni '20, gli Akaflieg hanno realizzato e fatto volare fino ad oggi circa 150 alianti (senza contare quelli rimasti incompleti, e la marea di accessori e dettagli importanti). Tra questi, almeno 30 meriterebbero una citazione specifica, per le loro caratteristiche, talvolta geniali e rivoluzionari, nella storia del volo a vela.

L'organizzazione interna degli Akaflieg tedeschi si basa sul volontariato (per usare un termine dei giorni nostri): gli studenti lavorano senza ricompensa, realizzano progetti di propria ideazione, investendo una massa enorme del proprio tempo libero.

Una vera e propria gerarchia all'interno del gruppo non esiste: le dinamiche si sviluppano secondo rapporti di amicizia e collegialità. Nei confronti delle organizzazioni ed istituzioni del settore aeronautico i rapporti sono buoni, ma si mantengono generalmente su un piano di indipendenza.

Sorprende come tali caratteristiche siano rimaste immutate nel corso dei decenni, malgrado il ricambio generazionale (ogni quattro, cinque anni il gruppo di studenti universitari è completamente rinnovato), nonostante le mutevoli situazioni politiche, culturali, le dittature, le crisi economiche.

Per tutti gli Akaflieg il principio guida è sempre stato chiaro: studiare, ricercare, progettare, costruire, volare, provare, migliorare, sostenuti dalla soddisfazione di partecipare ad un progetto comune.

L'intelligente e disinteressato lavoro degli studenti è sempre stato seguito con attenzione dai massimi dirigenti e progettisti delle principali case di costruzione: l'esperienza e pratica acquisita negli

anni dell'università rappresentano una credenziale degna della massima attenzione.

Infatti dagli Akaflieg sono emersi campioni e costruttori del calibro di Klaus Holighaus, Wolf Lemke, Gerd Waibel, Martin Heide, Egon Scheibe. I primi tre, in particolare, sono figli dell'Akaflieg di Darmstadt ed attualmente dalle aziende di loro proprietà o dagli studi di progettazione da loro diretti esce un 90% abbondante degli alianti che regolarmente troviamo in linea di volo in tutte le principali competizioni internazionali: una situazione, a tutt'oggi, di incontrastato dominio del mercato volovelistico mondiale. Per tale motivo è giustificato riservare alla storia dell'Akaflieg di Darmstadt un trattamento preferenziale, presentando i loro alianti più interessanti.

Nelle prossime puntate, alcune schede presenteranno dati e curiosità degli alianti che hanno fatto storia. Per ora ricordiamo, sinteticamente, le tre tappe storicamente più significative.

Siamo nel lontano 1923, quando nasce il D-9 "Konsul" con caratteristiche aerodinamiche che faranno poi testo fino ai giorni nostri: fusoliera arrotondata e slanciata, ali con grande allungamento. Dieci anni dopo, nel '33, la ricerca della robustezza abbinata all'estrema leggerezza, permette all'Akaflieg di Darmstadt di far volare il D-28 (peso a vuoto: 54 Kg!) e di realizzare con lo stesso un leggendario volo record: la prima attraversata delle Alpi, in aliante.

Sorvoliamo sul D-30 (D contraddistingue tutti gli alianti del gruppo di Darmstadt) e la sua strepitosa efficienza massima di 376. Giungiamo così al '61, anno del grande salto qualitativo: l'introduzione della fibra di vetro per la costruzione delle ali del D-34d. Ma il tempo passa anche per le più gloriose istituzioni: l'era del calcolo computerizzato, le sofisticate tecnologie, l'esplosione dei costi, le casse cronicamente vuote, l'impegno dei moderni studi universitari rendono oggi sempre più ardua la vita degli studenti universitari piloti.

È difficile pertanto prevedere che, in un prossimo futuro, possano tornare alla ribalta con qualche nuovo clamoroso aliante d'assoluta avanguardia. Più realistico è attendersi ora dagli Akaflieg, interessanti contributi nel settore della strumentazione, dell'allestimento interno dell'abitacolo, nello sviluppo ed applicazioni dell'ergonomia (così trascurata nei posti di pilotaggio degli alianti), oppure nelle soluzioni originali e forse bizzarre del tutto-ala.

E poi, anche per gli Akaflieg, rimane sempre aperto l'enorme spazio di ricerca e di progettazione offerto dai superteggeri delta-plani, parapendii.

Agli studenti universitari piloti, riuniti negli Akaflieg tedeschi, mancheranno, come in passato, i finanziamenti ma non di certo la ricchezza di fantasia e di creatività.



WGC: QUO VADIS? Una opinione “non democratica” di un democratico

di FEDERICO BLATTER

Lo statuto dell'IGC stabilisce che debbano tenersi, a cadenza biennale, i campionati mondiali (WGC) allo scopo di nominare i campioni del mondo. Poiche' il mondo consiste di molteplici entita' politiche separate, e' chiaro che i campionati debbano svolgersi - sulla base di una legge fondamentale della democrazia - in luoghi diversi. Peraltro, l'applicazione ragionevole di questa regola e' stata da molto tempo stravolta nella realta'.

E' quindi ora di riesaminare questo principio.

Alcuni anni fa, il collega Piero Morelli, di Torino, si prese la briga di realizzare un “censimento” mondiale dei volovelisti. I risultati indicarono che piu' del 90% dei piloti di aliante esercitava il proprio hobby nel vecchio continente (Europa). Pertanto esistono oscillazioni enormi per quanto concerne il numero dei piloti nei vari continenti e paesi: ad esempio rispetto agli oltre 50.000 amici volovelisti della sola Germania, vi sono in Cina, India, Giappone e nell'intero estremo oriente poche centinaia di volovelisti. Il numero totale dei volovelisti nel mondo dovrebbe essere pari a 200.000.

Vi sono pertanto paesi con densita' di piloti davvero basse, mentre l'aria, in alcune altre zone, e' sicuramente “satura di plastica” in alcuni periodi. Questo per quanto riguarda la distribuzione statistica dei volovelisti nel mondo.

Quando l'IDG deve scegliere la localita' nella quale disputare i campionati mondiali, si pone necessariamente il problema dei criteri di selezione che devono essere adottati.

In sede politica, nelle democrazie, la soluzione e' frequentemente rappresentata da quello che viene definito il sistema bicamerale, nel quale, ad esempio, le nazioni volovelistiche potrebbero essere rappresentate in una delle due camere, mentre nella seconda potrebbero trovare espressione le opinioni dei rappresentanti dei piloti.

Nel complesso tale soluzione potrebbe essere definita una regolamentazione di tipo democratico-libertario.

Quanto sopra per quanto concerne l'aspetto “politico” di una IGC modernizzata.

In aggiunta a cio' che e' gia' stato detto, vi e' anche l'aspetto concernente la posizione geografica della sede dei mondiali, associato a quelli connessi con l'orografia e la meteorologia della zona: mentre non e' possibile influenzare le caratteristiche geografiche della zona in cui si disputa la competizione, e' possibile fare previsioni abbastanza precise circa la situazione meteo tipica della stessa. E' quindi possibile pianificare in anticipo quanto ci si deve aspettare dalle condizioni

WGC: Quo Vadis? Eine “undemokratische” Optik eines Demokraten

FEDERICO L. BLATTER, “IK”

In den Statuten der IGC ist festgelegt, dass alle zwei Jahre WGC's zur Ermittlung des Weltmeisters durchgeführt werden. Und da die Welt nun einmal aus vielen politischen Einzelteilen besteht, liegt es auf der Hand, dass man diese Championships - einem demokratischen Grundgesetz folgend - an abwechselnden Orten durchführt. Die konsequente Umsetzung dieser Regelung ist jedoch von der Realität längst überflügelt worden.

Es ist also an der Zeit, dieses Prinzip einmal zu hinterfragen.

Vor Jahren hat sich Kollege Piero Morelli aus Torino (Italien) einmal die Mühe genommen, eine weltweite “Segelflieger-Volkszählung” zu veranstalten. Dabei resultierte, dass mehr als 90% der Segelflieger ihrem Hobby auf dem alten Kontinent (Europa) fröhnen.

Dabei gibt es enorme Schwankungen der Pilotenzahlen in den einzelnen Kontinenten und Ländern: beispielsweise stehen einigen hundert bis tausend Segelfliegern Chinas, Indiens, Japans und des gesamten fernen Ostens über 50.000 Kollegen allein in Deutschland entgegen. Und die Gesamtzahl von Segelfliegern dürfte weltweit bei 200.000 liegen.

Es gibt demnach Länder mit ausgesprochen dünner Pilotendichte, während in anderen Regionen die Luft zu gewissen Zeiten ausgesprochen kunststoffhaltig ist. Soweit zur weltweiten, statistischen Verteilung der Segelflieger.

Wenn nun die IGC die Wahl eines Austragungsortes für diese WGC vornehmen muss, dann stellt sich unumgänglich die Frage nach den Auswahlkriterien.

In der Politik von Demokratien heissen die Lösungen vielfach Zweikammersystem, wobei in der einen Kammer die Segelflug-Nationen und in der anderen Kammer die Pilotenvertreter das Sagen hätten.

Zusammen würde man dann dies eine demokratisch-freiheitliche Regelung nennen.

Dies wäre nun der “politische” Aspekt einer modernisierten IGC.

Dann gibt es noch den Aspekt der geographische Lage eines Austragungsortes, gepaart mit der dazugehörigen Orographie und Meteorologie: während man die Oberflächenbeschaffenheit einer Austragungsregion nicht beeinflussen kann, gibt es über die Meteorologie dieser

meteorologiche.

Quando viene valutato e deciso che una data localita' ospitera' i campionati mondiali, si dovranno tenere in considerazione anche criteri economici (distanze/costi) e criteri meteorologici:

Non e' ammissibile, ad esempio, che l'intero "convoglio" del volo a vela mondiale si trasferisca nella Terra Del Fuoco, in omaggio ad una falsa concezione della democrazia, perche' vi e' cola' un pugno di "originali" che volano a vela.

Mi permetto di ritenere che anche altri sport dovrebbero "rientrare in se'": le gare sciistiche, che sono divenute un fatto totalmente commerciale, dovrebbero tornare ad essere svolte nelle localita' in cui si e' certi che vi sia neve, in quanto, alla fin fine, i cannoni sparaneve consumerebbero decisamente troppa energia nel Sahara.

L'unico scopo del "re di tutti gli sport" (sciovinisticamente, proprio il volo vela) rimane, invariabilmente il volo vela di per se stesso. Tutti gli sport hanno bisogno di pubblicita' per la propria sopravvivenza (attraverso i campionati), di simpatizzanti attivi e passivi, di "benevol" e di nuove leve.

In particolare queste ultime hanno in una certa misura bisogno di "esempi", e gli esempi questi vengono da prestazioni particolari, ed in special modo dai campionati. Quindi, anche dai Mondiali.

In breve: per far ritornare il "re di tutti gli sport" ai suoi obiettivi originali, che hanno subito ben poche variazioni rispetto al passato, dobbiamo chiederci una volta di piu':

Stiamo ancora percorrendo il giusto cammino verso il nostro obiettivo?

Riassumiamo di nuovo brevemente i criteri di selezione che un IGC modernizzato dovrebbe adottare per l'assegnazione dei campionati del mondo:

- Aspetto politico (criteri democratici) della organizzazione;
- posizione geografica e caratteristiche orografiche della regione considerata;
- meteorologia del terreno di gara;
- criteri economici (globali e operativi) per i partecipanti;
- possibilita' di ambientamento ed addestramento.

Naturalmente tutti questi fattori sono intercollegati e interconnessi: la cosa pero' cambia un poco se si vuole effettuare una scelta basata su una attenta e minuziosa aderenza a tali criteri.

Se valutiamo ora ad esempio la localita' scelta per i mondiali del 1995 (Nuova Zelanda) sulla scorta dei criteri di cui sopra, ritengo di potermi permettere di fare le seguenti osservazioni (del tutto personali):

- per quanto concerne il punto a) : vi sono poche ragioni "politiche" a favore di questa regione estrema;
- per quanto concerne il punto b) "down under" le possibilita' di atterraggio fuori campo sono problematiche;
- per quanto concerne il punto c) zona insulare di tipo estremo, con venti a livello di uragano e situazioni di onda complesse, e comparativamente modesta sicurezza in termini di meteorologia;
- per quanto concerne il punto d) il fatto di andare "down under" implica il massimo dispendio possibile di tempo e di denaro;
- per quanto concerne il punto e) dispendio massimo per l'indispensabile ambientamento ed il sufficiente addestramento che sono imposti da motivi di sicurezza.

Regionen klare Aussagen. Damit lassen sich die zu erwartenden Wetterverhältnisse in etwa vorausplanen. Bei der Beurteilung und Festlegung eines Austragungsortes müssten also auch wirtschaftliche (Distanzen/ Kosten) und meteorologische Kriterien herangezogen werden:

es kann nicht angehen, dass eine der gesamte Tross einer WGC aus falsch verstandenem Demokratie-Verständnis beispielsweise nach Feuerland reist, weil dort eine Handvoll Exoten segelfliegen.

Ich vermute, dass auch andere Sportarten gelegentlich "in sich" gehen müssten: die total verkommerzialisierten Skirennfahrer müssen dereinst wieder an die Winterorte mit Schneesicherheit zurückkehren, weil letztlich Schneekanonen in der Sahara unbezahlbar zuviel Energie verbrauchen würden.

Einziges Ziel der "Krone aller Sportarten" (chauvinistischerweise eben: Segelfliegen) bleibt unverändert das Segelfliegen selbst. Jede Sportart braucht zu ihrem Überleben Publizität (mittels Meisterschaften), Aktive, Passive, Sympathisanten (Goodwill) und Nachwuchs. Besonders letzterer will gewissermassen "Vorbilder" - und die zeigen sich in besonderen Leistungen und insbesondere an Meisterschaften. Letzlich eben an WGC's.

Kurz: um die Krone aller Sportarten gelegentlich wieder an die kaum veränderten Zielsetzungen anzupassen, müssen wir uns wieder einmal hinterfragen:

sind wir (noch) auf dem richtigen Weg zum Ziel? Fassen wir die Auswahlkriterien einer modernisierten IGC für die Vergabe von WGC's nocheinmal kurz zusammen:

- politischer Aspekt (demokratische Kriterien) des Ausrichters;
- geografische Lage und Beschaffenheit der anvisierten Region;
- Meteorologie des Wettkampfgebietes;
- (gesamt-, resp. betriebs-) wirtschaftliche Kriterien für die Beteiligten;
- Angewöhnungs- und Trainingsmöglichkeiten.

Natürlich sind diese Faktoren untereinander verflochten und vernetzt; diese Tatsache ändert aber wenig daran, dass man einen Entscheid minutiös an solchen Kriterien vorbereiten, messen und ausrichten sollte.

Wenn wir nun den Austragungsort der WGC-95 (New Zealand) nach den aufgezeigten Auswahlkriterien beurteilen, dann erlaube ich mir die folgende (persönliche) Berteilung:

- zu a) es sprechen wenig "politische" Gründe für diese Extremregion;
- zu b) "down-under" mit problematischen Aussenlandemöglichkeiten;
- zu c) orkanwindige, meteorologische Insel-Extremzone mit komplexen Wellensituationen mit vergleichsweise mässiger Wettersicherheit;
- zu d) "down-under" erfordert den absolut grösstmöglichen Aufwand an Geld und Zeit;
- zu e) Extrem-Aufwand für sicherheitserforderliche Angewöhnung und ausreichender Training.

In sostanza:

Mi permetto di osservare e so che molti volovelisti in modo implicito (sensazione di incertezza) ed altri in modo esplicito (ad esempio Leonardo Brigliadori, vedere "Volo a Vela" n° 220) hanno analizzato e discusso a lungo questa situazione.

Sono preoccupato per ciò che riguarda l'IGC stesso e per ciò che riguarda la decisione relativa ai mondiali del 1995 (Nuova Zelanda); mi chiedo infatti sulla base di quali criteri i nostri organi superiori prendano, ovvero abbiamo preso, una decisione. Non intendo certamente criticare in nessun modo gli amici volovelisti della Nuova Zelanda, ma i sentimenti sono cattivi consiglieri alla luce dei fatti sovraesposti (negli ultimi anni abbiamo sopportato anche i casi Argentina-Hobbs e Minden-Uvalde).

Mi rivolgo ora ai responsabili per chiedere loro di riesaminare il problema e eventualmente di verificare possibili alternative. Ad esempio, Leonardo Brigliadori sostiene la possibilità di impiegare una organizzazione tedesca per un campionato in Spagna. Personalmente mi andrebbe anche bene considerare un campionato mondiale a Rieti, St. Auban o in altri luoghi che soddisfino nel miglior modo possibile e con efficienza i criteri sopra indicati.

Dobbiamo certamente ragionare su questi fatti da ora.

WGC: Quo vadis? L'opinione "non democratica" di un democratico?

Faccio appello al coraggio civile di tutti quanti sono coinvolti affinché rendano pubblica la propria opinione.

Potrebbe una modernizzazione dell'IGC scaturire da un consenso diffuso?

Le visioni sono comunque permesse.

(traduzione RF)

Quintessenz:

Ich vermute und weiss, dass sich viele Segelflieger implizite (mulmiges Gefühl) und explizite (zBsp: Kollege Leo Brigliadori, Italien, "Volo a Vela" nr. 221, Vip Club) mit dieser Situation auseinandersetzen und -setzen.

Ich bin besorgt über das Organ IGC und den WGC-95-Entscheid (New Zealand) und frage mich, nach welchen Kriterien unsere höchsten Sportfunktionäre ihre jeweiligen Entscheide treffen, resp. getroffen haben.

Es geht mir keinesfall um die Disqualifikation der New Zeeländischen Segelflugkameraden; aber Gefühle sind gegenüber den aufgezeigten Fakten schlechte Ratgeber (wir haben doch in den letzten Jahren auch den Fall

Argentinien-Hobbs und Minden-Uvalde verkräftet).

Ich richte nun an die Entscheidungsgremien den Aufruf, nochmals über die Bücher zu gehen und gegebenenfalls Alternativen zu entwickeln.

Beispielsweise postuliert Leo Brigliadori ein deutsches Ausrichterteam für eine WM in Spanien, etc. Ich könnte mir auch eine WM in Rieti, St. Auban oder anderswo vorstellen; Regionen und Orte, welche die aufgezeigten Kriterien bestmöglich und effizient erfüllen. Brainstorming ist angesagt:

WGC: Quo Vadis? Eine "undemokratische" Optik eines Demokraten?

Ich appelliere an die Zivilcourage der angesprochenen Personen und Gremien, ihre Meinung ebenfalls kundzutun. Und vielleicht resultiert aus einem sich anbahnenden Konsens eine modernisierte IGC? Visionen sind zumindest erlaubt.

* * * * *

QUARTO SIVVAL A NEVERS

Il quarto salone dell'aviazione leggera e degli alianti si svolgerà sull'aeroporto di Nevers, Francia, nei giorni 17, 18 e 19 Giugno '94. E' aperto a tutti i settori della aviazione privata o da diporto e comprenderà esposizioni, riunioni e simposi per i professionisti del campo, mostre statiche di alianti e velivoli leggeri per i piloti sportivi ed una ampia gamma di scelte per il pubblico generale, compresa la possibilità di ottenere informazioni qualificate sulle possibilità di formazione e di impiego nel settore aeronautico.

Il giorno 19 Giugno verranno anche effettuate dimostrazioni in volo.

Per informazioni, contattare

SIVVAL - Rémi Grasset - Aérodrome

58000 NEVERS - FRANCE

Tel: (33) 86 57 67 87

Fax: (33) 86 59 09 42

4TH NEVERS S I V V A L

The 4th International Gliding and Light Aviation Show will take place at Nevers airport (France) on June 17, 18 and 19, 1994. It is open to all branches of private and leisure aviation and will feature exhibitions, meetings and symposia for professionals, display of general aviation airplanes and sailplanes for the sporting pilots, and a variety of choices for the general public, including the possibility of getting up-to-date information about trainign and careers in aeronautics.

Flying displays will be staged on Sunday, June 19.

For information:

SIVVAL - Rémi Grasset - Aérodrome

58000 NEVERS - FRANCE

Tel: (33) 86 57 67 87

Fax: (33) 86 59 09 42

IL DEEP SPRINGS LAKE, ECCO CHE COSA ERA!

La copertina del numero 216 di "Volo a Vela" era piuttosto misteriosa, tanto che il nostro Direttore aveva promesso un premio a chi avesse indovinato di che cosa si trattava e dove si trovasse "il soggetto".

Ebbene, ora un pilota americano, Andrew Hall, un newyorkese che spesso vola a Minden (la foto era di Sergio Colacevich), ha riconosciuto il posto.

Si tratta di un lago, appunto il Deep Springs Lake, situato a 20 miglia ad est di Bishop, California (a sua volta, Bishop è a circa 150 miglia da Minden), che il vincitore del nostro concorso aveva visto durante un tentativo di 500 km con partenza da Minden. Congratulazioni! E dire che qualcuno pensava che si trattasse di un uovo al burro!

Un breve resoconto del volo che ha portato Andrew Hall presso il lago raffigurato nella copertina di "Volo a Vela" è riportato qui di seguito.

RF

Stavo trascorrendo una vacanza volovelistica a Minden nello scorso mese di Luglio (non la prima a dire il vero) quando vidi la fotografia dell'"uovo al burro" di Sergio Colacevich appesa alla porta dell'ufficio del club "Soar Minden". Durante un tentativo di 500 km con partenza da Minden, effettuato con un Mini-Nimbus, mentre sorvolavo le White Mountains avevo visto sulla mia sinistra quello che adesso è un "uovo" familiare.

Avevo raggiunto il mio pilone a Tinemaha Reservoir, a sud di Bishop, ma cominciai ad avere delle difficoltà a rientrare in quanto le condizioni erano deboli. Utilizzai i venti anabatici (portanza del pendio, nello strato termico a 50 metri dal terreno) per raggiungere l'estremità nord delle Whites.

A quel punto non fui in grado di salire oltre i 200m sulle creste, che in quella zona raggiungono i 12.500 piedi sul livello del mare, e quella quota non era sufficiente per attraversare il deserto ad est di Mono Lake (del tutto inatterrabile). Pertanto mi diressi verso le Glass Mountains, sempre contro vento, ma non trovai nulla che mi permettesse di salire. Puntai quindi a nord verso Lee Vining, una piccola città ad ovest del Mono lake, che dispone di un aeroporto. Non riuscii neppure a raggiungere Lee Vining ed atterrai invece in una radura sabbiosa entro una foresta di pini dopo sette ore di volo. Fortunatamente, vicino alla radura passava una strada, e gli occupanti di una macchina mi avevano visto atterrare e si erano fermati. Fui davvero fortunato, si trattava di un pilota svizzero in vacanza negli USA. Mi portò sino a Lee Vining dove cenai piacevolmente dopo aver chiamato per telefono Soar Minden ed aver organizzato un recupero via terra.

Verso le 10 di sera, Tony Sabino, il proprietario di Soar Minden ed un mio amico mi raggiunsero. Con l'aiuto di un GPS ritrovammo l'aliante. Il recupero dalla radura sabbiosa fu faticoso, durò circa 2 ore e i pezzi dell'aliante smontati dovettero essere trasportati a spalla per circa 200 m di sabbia in una notte senza luna, ma piena di stelle.

L'aria, a 8500 piedi SL, era fresca e c'era una lieve brezza; le stelle erano gialle e rosse, non blu, a causa dell'estrema secchezza dell'aria del deserto. Si sentivano i coyote ululare

THE DEEP SPRINGS LAKE, THAT WAS IT!

The cover of "Volo A Vela" number 216 was pretty mysterious, to the point that the Editor decided to start a contest, and set aside a small prize for the pilot who could tell what and where the "thing" was.

Andrew Hall, an American pilot, a New Yorker who often flies off Minden, recognized the spot: it is Deep Springs Lake, a lake located approx 150 miles away from Minden, Nevada, or, for the sake of accuracy 20 miles east of Bishop, CA.

Congratulations! Many of us suspected that it was a fried egg! The cover photo is by Sergio Colacevich, and was shot from an altitude of 17.000 feet, from Sergio's Standard Libelle.

A short account of the flight during which Andrew Hall spotted the Deep Springs lake follows.

RF

I was on a soaring vacation at Minden, Nevada, last July (not my first) when I saw the "fried egg" picture by Sergio Colacevich on the door of the Soar Minden office. On a 500 km attempt from Minden, in a Mini-Nimbus, I was overflying the White mountains when to my left I saw the now familiar looking "egg"!

I rounded my turnpoint at Tinemaha reservoir south of Bishop, but had trouble getting back as the day was weak. I used anabatic winds (slope lift - thermal layer of air within 50 m of the slope) to soar back to the north end of the Whites.

There I could not climb more than 200 m over the mountain peaks at 12.500 MSL, not enough to cross the desert to the east of Mono Lake (all unlandable). So I headed west to Glass Mountain, all the way into a head wind, but found nothing there. I then headed north to Lee Vining, a small town west of Mono Lake with an airport. I did not make Lee Vining and instead landed in a sand clearing in the middle of a pine tree forest after a seven-hour flight.

Luckily a road was nearby and a car saw me land and stopped. I was lucky, the driver was a Swiss glider pilot on vacation. He drove me to Lee Vining where I had a nice dinner after calling Soar Minden for a ground retrieve. Around 10 PM Tony Sabino, the owner of Soar Minden and my friend showed up. With the aid of a GPS we located the glider. The retrieve from the sand pit took two hours, carrying glider parts over 200 m of sand in a moonless, starry night.

The air was cold at 8.500 ft MSL, and there was a light breeze.

The stars were yellow and red, but not blue for the desert air was so dry. The coyotes could be heard howling in the distance, having a conversation over the endless miles of desert at night.

This was one of my most fun flights ever. Soar Minden is a great place to fly. Tony Sabino and his staff are most helpful

lontano, come se facessero conversazione nella notte attraverso le innumerevoli miglia di deserto.

Questo fu uno dei voli più piacevoli che abbia mai fatto. Soar Minden è un sito delizioso per volare. Tony Sabino e i suoi sono davvero disponibilissimi e vi è una eccellente flotta di moderni alianti in fibra da noleggiare (3 Grob 103, Grob 102, LS-4, DG-300, Ventus, Mini-Nimbus, Standard Cirrus). Potete contattarlo a Minden, allo 702-782 762.

Ho fatto amicizie laggiù e spero che qualche pilota Italiano possa venire a Minden a divertirsi.

J Andrew Hall

* * * * *

OPEN DI VARESE

On occasion of the 60th anniversary of the flight of 9 gliders from the Campo dei Fiori just north of Varese, C.S.V.V.A (Centro Studi Volo a Vela Alpino), and AVAL (Associazione Volovelistica Alta Lombardia), founder and operator of the world-famous Calcinate Aeroclub, decided to organize a free distance only competition designated OPEN DI VARESE.

Confirmation of this event will depend on the response of the possible participants.

This will be a pure distance only competition, envisaging pilot's option tasks, and open to any kind of motorized sailplane in a single class.

Take-offs will be from Varese, Calcinate del Pesce Airport, 240 m QNH, 45°48'36" N 08 46' 02 " E. Runway 28 R/10L, tarmac 480 m + grass 120 m. Runway 28 R/10 R grass, 600 m. The event is tentatively scheduled for the period from June 7 thru 17 1994. All pilots having at least 3 FAI diamond badges and a sound knowledge of mountain flying may participate.

Aeronautic resume has to be sent as pre-registration. Selected candidates will then be required to confirm their registration by sending an 100 £st. entry fee. Priorities will be assigned according to date of pre-registration, mountain flying experience, nationality (as many nations as possible). Number of gliders will be limited to twenty. Several pilots may compete with the same glider, one pilot may also compete with several gliders or several configurations of the same glider.

Tasks will be free distance only around no predetermined starting and turning points. The Organization Committee will specify the maximum allowable remoteness of the starting point (approx. 30 km), and the maximum allowed number of allowed turning points (1 to 3) each day.

Use of engine will be allowed with no penalty and engine running time will be recorded according to the FAI Sporting Code class DM.

For pre-registration and detailed information about the event, please contact:

Jean Marie Clément

Via Delle Forze Armate 26, 20147 Milan -Italy

tel (39) - 2 - 48 70 53 77, fax (39) - 48 70 53 52

or AVAL, Aeroporto Paolo Contri

Calcinate del Pesce - 21100 VARESE - Italy

tel (39) - 332- 31 00 73, fax (39) - 332 - 31 30 18

and have an excellent fleet of modern fiberglass gliders to rent (three Grob 103, Grob 102, LS-4, Dg-300, Ventus, Mini Nimbus, Standard Cirrus). He can be reached at Minden at 702-782 762.

I have made friends there and I hope some of your Italian glider pilots will come to Minden to fly and have a good time.

J. Andrew Hall

OPEN DI VARESE

In occasione del sessantesimo anniversario del lancio di 9 alianti dal Campo dei Fiori. Il centro Studi Volo a Vela Alpino e l'AVAL hanno intenzione di organizzare un raduno competitivo alianti motorizzati di sola distanza libera chiamato OPEN di VARESE. La conferma dell'evento dipenderà dalle risposte dei possibili partecipanti.

Si tratta di un raduno competitivo di sola distanza libera con libertà di scelta sia dei piloni che dei giorni di volo, aperto a tutti i tipi di alianti motorizzati in classe unica. I decolli avverranno dall'aeroporto di Calcinate del Pesce. La prima edizione è provvisoriamente prevista nel periodo tra il 7 ed il 17 Giugno 1994.

Possono partecipare tutti i piloti in possesso dell'insegna FAI di oro con tre diamanti e di una seria esperienza di volo in montagna. I candidati sono pregati di inviare il proprio curriculum aeronautico come pre-iscrizione. I candidati selezionati saranno quindi invitati a confermare la propria iscrizione mediante il pagamento di un acconto di Lit. 250000. Verrà data la precedenza alla data di pre-iscrizione ed alla esperienza di volo in montagna.

Lo stesso aliante potrà essere utilizzato da più piloti e lo stesso pilota potrà utilizzare diversi alianti o diverse configurazioni dello stesso aliante.

Le prove sono di distanza libera senza predeterminazione del punto di partenza, né di quelli di virata. Il comitato organizzatore indicherà ogni giorno il massimo allontanamento permesso per il punto di partenza (circa 30 km) ed il massimo numero ammesso di piloni (da 1 a 3). L'utilizzo del motore è ammesso senza alcuna penalità. Il tempo di funzionamento del motore verrà registrato secondo quanto previsto dal codice sportivo FAI, classe DM.

Per la pre-iscrizione e per eventuali altre informazioni, contattare:

Jean Marie Clément

Via Delle Forze Armate 26, 20147 Milano -Italia

tel (39) - 2 - 48 70 53 77, fax (39) - 48 70 53 52

or AVAL, Aeroporto Paolo Contri

Calcinate del Pesce - 21100 VARESE - Italia

tel (39) - 332- 31 00 73, fax (39) - 332 - 31 30 18

CAMPIONATI MONDIALI 1995 IN NUOVA ZELANDA

John Roake, uno dei direttori esecutivi dei mondiali, nonché direttore di "New Zealand Gliding Kiwi" risponde a Leonardo Brigliadori attraverso la lettera a "Volo a Vela" che viene riportata qui di seguito.

Ho letto l'articolo di Brigliadori apparso nel vostro numero di Novembre-Dicembre. Si tratta di argomentazioni unilaterali non supportate dai fatti - un triste trattato che non gli rende merito alcuno. Secondo le sue argomentazioni, i campionati mondiali di volo a vela possono svolgersi dovunque nel mondo. Dovunque purchè ciò sia in Italia (o al peggio in Spagna o Francia). E' un peccato che non gli risulti comodo oltrepassare confini che non siano quelli degli immediati vicini dell'Italia. E' un peccato che la Svezia abbia avuto la temerarietà di organizzare un campionato mondiale. Quale inconveniente deve essere stato per l'Italia fare il viaggio per gareggiare. Ed un peccato ancora maggiore è il fatto che i Mondiali si svolgano nell'emisfero meridionale il prossimo anno (il rapporto attuale è di 20 gare organizzate nell'emisfero settentrionale contro 3 organizzate in quello meridionale).

Vorrei ricordargli che i "Campionati mondiali" appartengono al "Mondo", e che vengono definiti tali per questa ragione, e che ne' l'Italia ne' nessun altro paese possiede un "diritto di brevetto" nei riguardi degli stessi. Sì, la distanza tra l'Italia e la Nuova Zelanda è grande. Ma che lo creda o no, Signor Brigliadori, è la stessa che c'è tra la Nuova Zelanda e l'Italia (Europa), ma noi ce la siamo sobbarcata quasi ogni 2 anni da quando è iniziata la competizione. Nessun paese ha viaggiato quanto la Nuova Zelanda per sostenere i Campionati Mondiali e non sento lamenti da parte dei nostri piloti. Il "tempo perso" da loro certamente non è comparabile con quello perso dagli altri.

Mi si ricorda inoltre di un appello lanciato dagli Italiani quando gli stessi organizzarono i propri mondiali a Rieti: "Abbiamo disperatamente bisogno di piloti" fu la "supplica" di Piero Morelli. Ne seguì che la Nuova Zelanda organizzò una squadra di ben sei piloti (il massimo ammesso), per non parlare del supporto dato ai pre-mondiali con un eguale numero di piloti. Pertanto ci chiediamo ora dove sia la giustizia quando apprendiamo che l'Italia potrebbe mandare un pilota da noi.

Credo che Brigliadori avrebbe dovuto informarsi correttamente circa i fatti prima di criticare i costi di una trasferta in Nuova Zelanda. Sei alianti italiani possono venire portati in Nuova Zelanda, e riportati a casa, al prezzo di 7500 Dollari USA (1250 Dollari USA ciascuno). Sono disponibili tariffe aeree per persona decisamente scontate attraverso la Air New Zealand. Il costo della vita e quello della benzina in Nuova Zelanda è la metà di quello italiano. Una casa arredata con 6 posti letto ai mondiali in Nuova Zelanda può essere affittata per 250 \$ US alla settimana. I costi per competere in Nuova Zelanda sono considerevolmente inferiori a quelli di Rieti nel 1985. La tassa di iscrizione è inferiore del 15% a quella di Borlaenge e di Uvalde.

Quindi, quel che è giusto è giusto. Siamo davvero assai dispiaciuti per l'atteggiamento di Brigliadori. Come ha scritto il Manager della Squadra Olandese per i mondiali 1995: "questo piccolo paese merita di più".

Sfido il Signor Brigliadori a venire in Nuova Zelanda e fare del volo a vela vero. Ma?

JOHN ROAKE

1995 WORLD GLIDING CHAMPIONSHIPS IN NEW ZEALAND

John Roake, one of the WGC's executive Directors and Editor of "New Zealand Gliding Kiwi" replies to Leonardo Brigliadori by sending a letter to "Volo a Vela", here it is.

I have read Brigliadori's article in your November-December issue. It is a one sided argument lacking in facts - a distressing treatise that does him no credit whatsoever. By his argument, the world gliding championships can be held anywhere in the world. Anywhere in the world that is, provided it is held in Italy (or at the very worst, Spain or France). A pity it is inconvenient for him to travel beyond the borders of Italy's next door neighbours. A pity Sweden had the temerity to organise a world championship. How inconvenient it must have been for Italy to travel to compete. And even a greater pity that the Worlds are in the Southern hemisphere next year. (The current ratio is 20 Northern hemisphere contests to 3 Southern hemisphere).

I would remind him that the World Championships belong to the "world" so named for that reason, and neither Italy or any other country has a proprietary right to it. Yes - it is a long way from Italy to New Zealand. Believe it or not, Mr. Brigliadori, it is equally as far from New Zealand to Italy (Europe) but we have been doing that almost every 2 years since contests started. No other country has travelled as much as New Zealand to support World Championships and I don't hear of complaints from our pilots. Their "lost time" does not bear comparison.

I am further reminded of an appeal from the Italians when you staged your worlds in Rieti. "We need pilots desperately" was the plea from Piero Morelli and as a result, New Zealand mounted a full team of six, not to mention full support at the pre-world event by a similar number. So we wonder where the justice is when we learn that Italy may send us one pilot. I feel Brigliadori should first have got his facts correct before criticising the cost of travelling to New Zealand. Six Italian sailplanes can be shipped to New Zealand and return for a total of \$ US 7500 (\$ US 1250 each). Substantial airfare concessions are available through Air New Zealand. The cost of living and the cost of petrol in New Zealand is half that of Italy. A furnished house that will sleep 6 persons at the worlds in New Zealand can be hired for \$ US 250 per week. The costs of competing in New Zealand are considerably cheaper than when New Zealand mounted a full team to support Rieti in 1985. The entry fee is 15 per cent less than Borlaenge and Uvalde.

So fair is fair. We are extremely disappointed at Brigliadori's attitude. As the Dutch manager for their 1995 team has written "This tiny country deserves better".

I challenge Mr. Brigliadori to come to New Zealand and do some real soaring. But ... ?

JOHN ROAKE

'95 World Gliding Championships

News Bulletin 1994/1

VOLO A VELA ha ricevuto copia del primo Bollettino dei Mondiali del 1995. Se ne fornisce qui un breve accenno, ma lo stesso contiene talmente tante informazioni che raccomandiamo a tutti coloro che intendono partecipare (o agli aeroclub nazionali) di contattare "World Gliding Incorporated" al seguente numero di fax e telefono 64-3-349-2510 per i dettagli.

Il bollettino, che riporta il logo di Air New Zealand (la linea Aerea, L'Orgoglio del Pacifico, come si definisce, è la compagnia aerea ufficiale dei campionati nonché lo sponsor principale degli stessi), contiene dati molto importanti per i concorrenti e gli aeroclub nazionali.

Il bollettino contiene inoltre informazioni utili per coloro che devono raggiungere la Nuova Zelanda dall'estero quali: "prenotate il vostro volo presto, la settimana prossima non è troppo presto. Fate la vostra prenotazione su Christchurch, non su Auckland in quanto Air New Zealand è riuscita a strappare tariffe speciali per coloro che viaggiano per partecipare ai mondiali".

Sono fornite quindi indicazioni circa i servizi di spedizionieri per coloro che intendono portare il proprio aliante agli antipodi.

Il foglio indica anche che sarà possibile effettuare addestramento aggiuntivo in Nuova Zelanda, in modo da fornire la maggiore possibilità di addestramento in loco ai piloti stranieri. Omarama è stata quest'anno spostata, la gara, della durata di una settimana, comincerà il giorno 3 Dicembre.

Infine, ho ritenuto di cogliere una richiesta urgente da parte dei nostri amici neozelandesi. Essi dicono: "LA LISTA DEGLI INDIRIZZI CHE STIAMO USANDO E' QUELLA GIUSTA?". Tutti gli interessati vorrebbero essere così gentili da controllare ciò?

Volo a Vela received a copy of the first News Bulletin of the '95 World Gliding Championships. A hint at this bulletin is given herein, but it contains so many pieces of information that we do recommend that all perspective entrants (or national aero clubs) contact "World Glide 95 Incorporated" at the following phone and fax number 64-3-349-2510 for details.

The bulletin, sporting the Air New Zealand logo (the Airline, the Pride of the Pacific, as they say, is the Championships official airline and principal sponsor) contains very important data for all competitors and national aero clubs, therefore, we urge again all who are interested in the event to contact the Organization at the above phone and fax number.

The bulletin also includes useful tips for overseas travellers such as: "book your flight early, next week is not too early, and, book to Christchurch, not to Auckland, as Air New Zealand have struck special concession rates for passengers travelling to the 95 World Gliding Championships".

Moreover, data are provided about shipping services for the competing pilots who intend to bring their own glider "down under", and about accommodations.

The leaflet also reports that extra practice in New Zealand will be possible. It says, in fact that "in order to provide as much practice as possible for overseas pilots, the regional contest at Omarama has been rescheduled this year. There will be a one week contest starting on December 3, 1994. Entry fee NZ \$ 150".

Eventually I felt there was an urgent request from our gliding friends in New Zealand. They say: "IS THE MAILING LIST WE ARE USING CORRECT?" May all interested ones check that, please?

RF

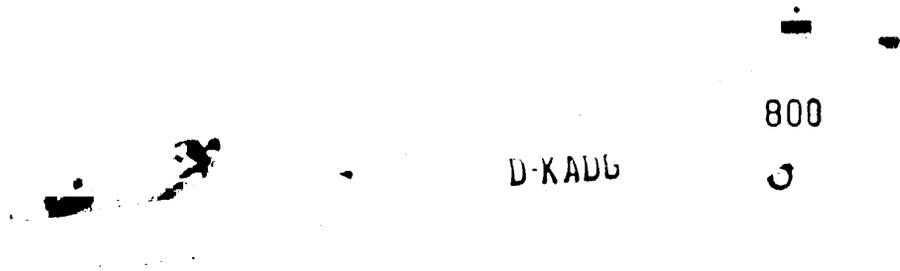
* * * * *



Klaus Holighaus introduces his new Ventus at Calcinate.

Don't accept less than the best.
The ultimate series of single seater sailplanes and selflaunchers

DG-800



Glaser-Dirks Flugzeugbau
GmbH

Im Schollengarten 19-20 * D-76646 Bruchsal 4 - Untergrombach * Germany
Postbox 4120, D-76625 Bruchsal * Germany

Phone 07257/8910 aircraft sales and service * Phone 07257/8911 spare parts and material sales
Phone 07257/89-0 switch board and management * Telefax 07257/8922

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 M: la versione motorizzata del DG-600 con elevatissime prestazioni di volo. Decollo autonomo. Apertura 15, 17 e 18 metri.

DG-800 S: il super 15 corsa ultima generazione, disponibile con prolunghe a 18 m.

DG-800: il nostro "TOP MODEL": il primo aliante a decollo autonomo della classe 18 metri, con fortissima motorizzazione.

GLASFASER ITALIANA s.p.a. • 24030 VALBREMBO (BG) - Tel. 035/528011 - Fax 035/528310

ELAN
®
FLIGHT

LA CONSOLIDATA REALTÀ NEL TRATTAMENTO DI FIBRE
COMPOSITE NON SOLO NEGLI SCI ED IMBARCAZIONI
MA ANCHE NEI
FANTASTICI ALIANTI!

DG-300 ELAN

ALIANTE DI ALTE PRESTAZIONI - CLASSE STANDARD

Connessione automatica di tutti i comandi

Profilo con turbolatori soffianti

Capottina monopezzo per una eccezionale visibilità ed abitabilità

Efficienza: 1:42

LO STANDARD DI SUCCESSO

DG-300 CLUB ELAN

ALIANTE VERSIONE «CLUB»

Senza turbolatori, senza ballast (opt)

possibilità di carrello fisso

DG-300 ELAN ACRO

ALIANTE VERSIONE «FULL ACROBATIC»

Apertura 15 m - +7/-5 g

ELAN FLIGHT
•Slovenia•

UNA TRADIZIONE
DI SERIETÀ

Contattate:

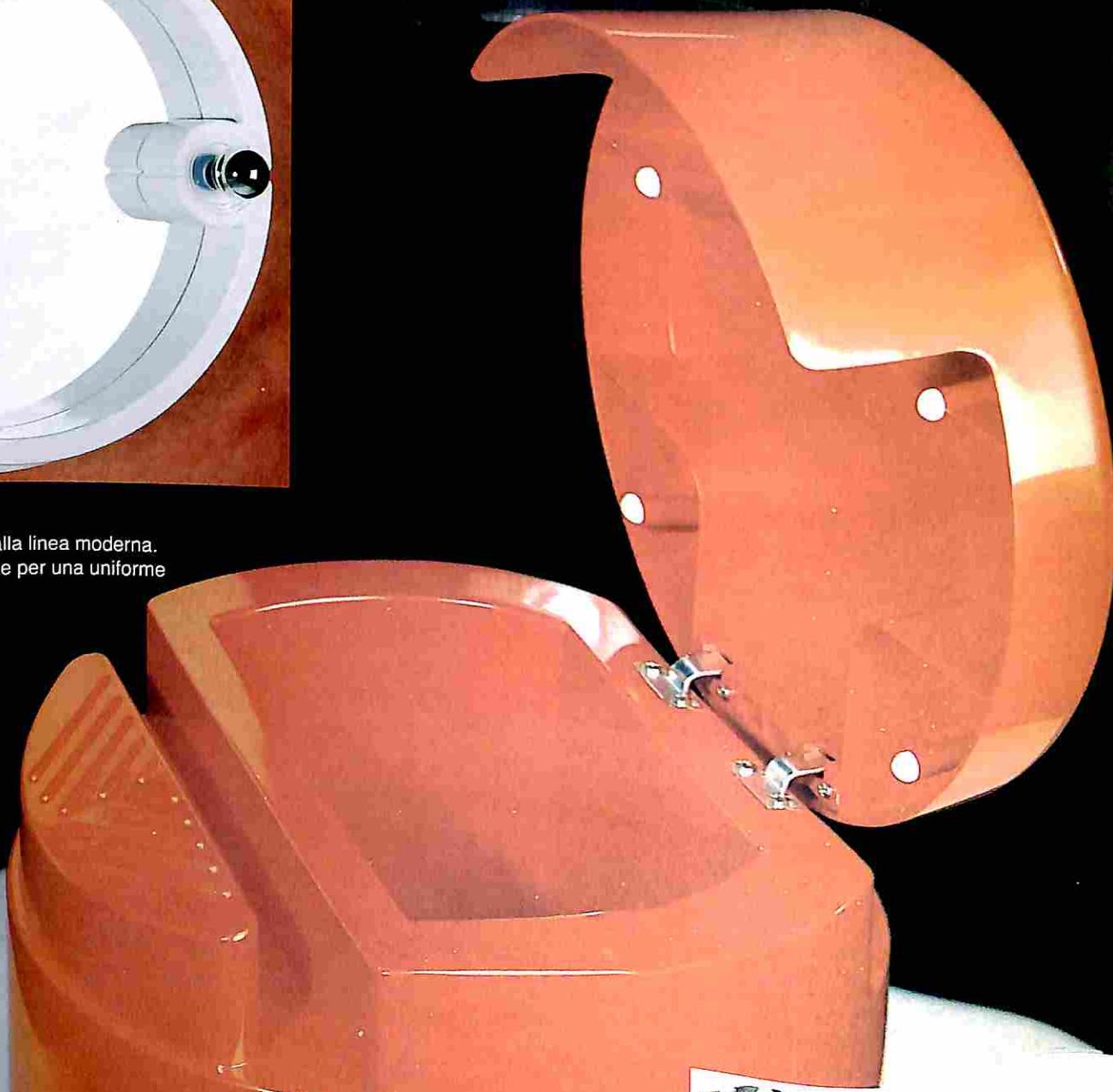
PAOLO DE MARCO

33044 MANZANO (UD) - Via G. Marconi, 22
Tel. 0432/740429 - Fax 0432/740092



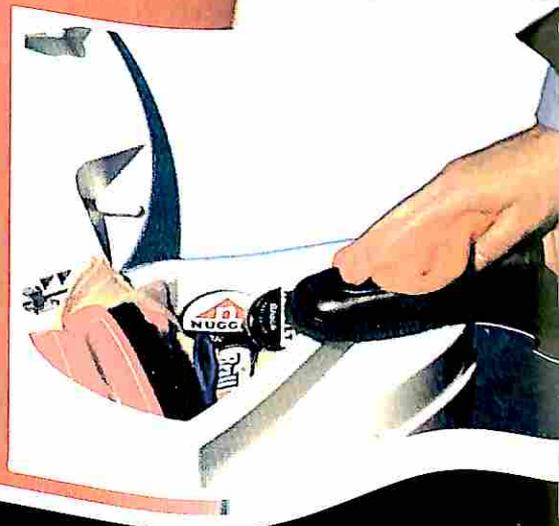
SELVA

Elegante specchiera rotonda dalla linea moderna. Dotata di due lampade argentate per una uniforme diffusione della luce. E' prodotta in resina ABS. Dimensioni: diametro cm. 68.



ROLLE

Funzionalità, robustezza e sobrietà di linea conferiscono allo sgabello ROLLE un piacevole aspetto estetico. Il Rolle indispensabile nel bagno può rivelarsi utilissimo in qualsiasi altro ambiente. E' dotata di un capace vano interno portaspazzole e di un appoggio per lucidare le scarpe ed ha una base antisdrucciolevole. Realizzato in resina termoplastica. Dimensioni: altezza cm. 40 - diametro cm. 32.



PLASTICA
ilma

S.p.A. 21026 OLTRONA DI GAVIRATE/VARESE (ITALIA)
Via Unione, 2 - Tel. (0332) 731.050 - Fax (0332) 730.330

INCONTRI INTERNAZIONALI PER I GIOVANI VOLOVELISTI

Come ogni anno la Haus der Luftsportjugend organizza delle Settimane Internazionali di volo a vela che offrono la possibilità di un addestramento pratico ed intensivo. Questi corsi offrono inoltre la possibilità

di partecipare solo una settimana,
di partecipare con il proprio aliante,

di collegare il volo a vela ad una vacanza con la famiglia.

Chi vuol saperne di più può telefonare alla FRITZ STAMER HAUS di Hirzenhain D35713 Eschenburg - Tel 2770 625 Fax 2770 476.

ALTRA SFORNATA DI NEO-PILOTI A :

VALBREMBO

Nella recente sessione di esami 11 allievi hanno conseguito la Licenza di Pilota di aliante: Avogadri Aldo, Dell'Era Eugenio, Donati Pietro, Gregis Ferdinando, Gussago Pierluigi, Maestri Roberto, Mossali Giuseppe, Navoni Franco, Righetti Ezio, Viganò Paolo, Zulli Gianfranco.

La Scuola di Valbrembo ringrazia tutti gli Istruttori, i Trainatori ed il Cap. Guglielmi per la loro appassionata collaborazione. Formula un carissimo ricordo per l'indimenticabile Gianni Massoni.

ALZATE

Altri undici licenziati dall'Aeroclub Volovelistico Lariano: Cella Sergio, Torriani Alberto, Cavosi Paolo, Palmiero Ugo, Rutigliano Danilo, Lazzaroni Luigi, Bozzolan Mario, Belingheri Stefano, Sola Giuseppe, Shepherd William, Bellotti Sergio.

CALCINATE

Nella recente sessione dell'8 aprile hanno conseguito la licenza: Bulling Massimiliano, Cernezzì Aldo, Colombo Lino, Durante Carlo, Gemelli Andrea, Medici Igor, Silbernagl Andrea, Zancan Massimo.

MEGLIO TARDI CHE.....

Al centro di questo numero 222 di VOLO A VELA trovate l'elenco dei campi dove si effettua, o si può effettuare, attività volovelistica.

L'elenco - frutto di un serio e laborioso impegno di Achille Bardelli e di un gruppetto di aiutanti - non ha la pretesa di essere completo e definitivo ma vuole essere un punto di partenza per una migliore informazione che dovrà essere periodicamente aggiornata ed ampliata.

Il lavoro di Bardelli ha inoltre il merito di aver acceso qualche lampadina!

Infatti la SpA ISMES di Bergamo è scesa in campo dichiarando l'intenzione di realizzare un atlante informatizzato delle piste atterrabili, corredato di tutte le informazioni necessarie.

Inoltre la stessa ISMES si è detta disponibile a fornire - attraverso il suo servizio "LOCAL METEO" - informazioni meteo riferite alle esigenze volovelistiche, sia riguardanti lo "stato attuale" che le "previsioni".

Gli Aeroclub e le varie Associazioni hanno già ricevuto la lettera della ISMES e non rimane che confidare in un riscontro positivo che potrebbe essere foriero di altre lodevoli iniziative.

aeroclub volovelistico ferrarese
mario naldini

XXXIV
campionati
italiani
di volo a vela

ferrara
28 maggio - 6 giugno 1994



A GIANNI MASSONI DAGLI AMICI DI VALBREMBO

CARO GIANNI,

TUTTI NOI TI RINGRAZIAMO PER I DONI CHE DI GIORNO IN GIORNO, IN TUTTO IL TEMPO CHE ABBIAMO TRASCORSO INSIEME, CI HAI ELARGITO. DONI CHE VENGONO DALLA TUA BONTÀ DI UOMO MITE, SEMPLICE E GENEROSO. DONI CHE, REVERENDISSIMO PADRE, MAI COSÌ OPPORTUNAMENTE CI SENTIAMO DI ACCOSTARE A QUELLI ENUMERATI DALL'APOSTOLO NELLA SUA PRIMA EPISTOLA AI CORINZI.

IL DONO DI ESSERE SEMPRE STATO PAZIENTE, PREMUROSO E DISPONIBILE NEI CONFRONTI DI TUTTI E, IN PARTICOLARE, DEI TUOI ALLIEVI.

IL DONO DI NON ESSERE MAI STATO GELOSO MA, ANZI, FIERO DEI SUCCESSI DI TANTI PILOTI CHE TU, CON LA TUA DEDIZIONE, HAI CONTRIBUITO A FORMARE.

IL DONO DI NON AVERCI MAI FATTO PESARE LA TUA COMPETENZA ED ESPERIENZA, CHE PURE ERANO NOTEVOLI E DI ALTO LIVELLO, VANTANDOTI O GONFIANDOTI DI ORGOGLIO PER LE TUE CAPACITÀ.

IL DONO DI AVER SEMPRE RISPETTATO TUTTO E TUTTI.

IL DONO DI NON AVER MAI CERCATO IL TUO INTERESSE MA SOLO IL BENE DI TUTTI NOI.

IL DONO DI NON ESSERE MAI STATO IN COLLERA CON NESSUNO DI NOI E DI AVER SEMPRE DIMENTICATO ANCHE I PIÙ PICCOLI TORTI.

IL DONO DI AVER SEMPRE OPERATO CON SENSO DI GIUSTIZIA, EQUILIBRIO E MODERAZIONE.

IL DONO DI AVERCI SEMPRE SCUSATI E DI AVER SEMPRE AVUTO FIDUCIA IN OGNUNO DI NOI.

IL DONO DI AVERCI SEMPRE SOPPORTATO ANCHE QUANDO, PRESI DALLA NOSTRA FRENETICA ATTIVITÀ SPORTIVA, ABBIAMO MANCATO IN DISCIPLINA, ORDINE E PRUDENZA.

IL DONO DI AVER SEMPRE SPERATO CHE IL TUO BUON ESEMPIO E I TUOI CONSIGLI VALESSERO A FORMARE IN TUTTI NOI UN MAGGIORE E MIGLIORATO SENSO DI RESPONSABILITÀ AFFINCHÉ, LA NOSTRA ATTIVITÀ SPORTIVA, SI SVOLGESSE AL RIPARO DI OGNI PERICOLO.

ECCO, CARO GIANNI, TU HAI SAPUTO DONARCI TUTTO QUESTO E NOI, TU LO SAI, ABBIAMO SEMPRE ACCOLTO, CON RICONOSCENZA, IL TUO ESEMPIO E I TUOI INSEGNAMENTI. TI ABBIAMO STIMATO E VOLUTO VERAMENTE BENE.

QUESTO NOSTRO CORRISPONDERE ALLA TUA BONTÀ, NE SIAMO CERTI, HA FATTO LA TUA FELICITÀ E LA TUA GIOIA NEL STARE CON NOI.

CON QUESTI DONI CI HAI ANCHE TRASMESSO LA TUA GRANDE PASSIONE DI PILOTA ASSIEME ALLA TUA COMPETENZA. QUANTI PILOTI MOTIVATI HA GENERATO LA TUA PASSIONE!? E QUANTI PILOTI PREPARATI HA GENERATO LA TUA COMPETENZA!?

TANTI GIANNI, TANTI. E MOLTI SONO QUI, OGGI IN QUESTO MOMENTO, DAVANTI A TE, CON TRISTEZZA, A RENDERTI L'OMAGGIO DELL'ULTIMO SALUTO.

È CON QUESTI SENTIMENTI E CON LA NOSTRA DOLOROSA PARTECIPAZIONE CHE RIVOLGIAMO LE NOSTRE AFFETTUOSE CONDOGLIANZE A LEI, CARA SIGNORA GIULIANA, ED A VOI CARISSIMI GIANLUIGI E MARISA.

E ASSIEME A QUESTE CONDOGLIANZE VI RIVOLGIAMO ANCHE UN INVITO. L'INVITO A NON DIMENTICARCI. A NON DIMENTICARE QUESTI AMICI DI GIANNI ED ANCHE VOSTRI. VENITE ANCORA SUL NOSTRO CAMPO DI VALBREMBO. VENITE PERCHÉ NEL VISITARE LA NOSTRA REALTÀ SARETE CONSOLATI DA QUELLO SPIRITO SPORTIVO CHE ANIMA TUTTI NOI E CHE HA ANIMATO ANCHE L'INTELLIGENZA, I SENTIMENTI E LAZIONE CHE GIANNI HA VISSUTO INTENSAMENTE, INSIEME A NOI, COMPLETAMENTE AVVOLTO DALLA SUA E DALLA NOSTRA COMUNE GRANDE PASSIONE. E ANCHE NOI NEL RIVEDERVI SAREMO CONSOLATI PERCHÉ VEDREMO IN VOI IL RIFLESSO LUMINOSO DI QUELLA BONTÀ CHE OGGI CI MANCA MOLTISSIMO.

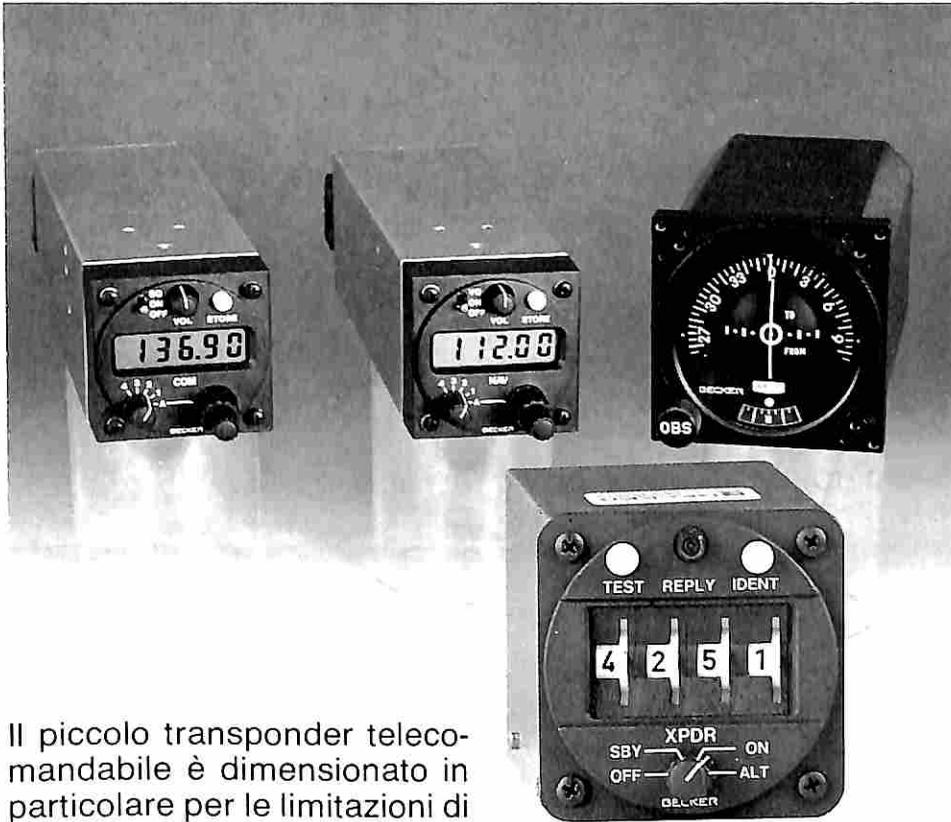
CARO GIANNI,

NOI TI SALUTIAMO CON UN FORTISSIMO ABBRACCIO E NON PER DIRTÌ ADDIO MA PER SUSSURRARTI DOLCEMENTE IL NOSTRO «ARRIVEDERCI». PERCHÉ IN QUESTO ABBRACCIO IL NOSTRO SPIRITO SI RIVOLGE IN PREGHIERA A COLUI CHE PUÒ DARCI LA GRAZIA DELLA SPERANZA NELLA RISURREZIONE.

Aero Club Volovelistico Alpino - Valbrembo, 8 Aprile 1994

„Finalmente“ è arrivato il piccolo transponder!

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



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

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

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

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

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

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

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

Dimensioni:

unità di comando
CU 2000 - (2):
HxLxP: 60x60x88 mm
peso: 0,26 Kg

unità ricetrasmittente
AT 2000 (2) R:
HxLxP: 253x50x232,5 mm
peso: 1,2 Kg

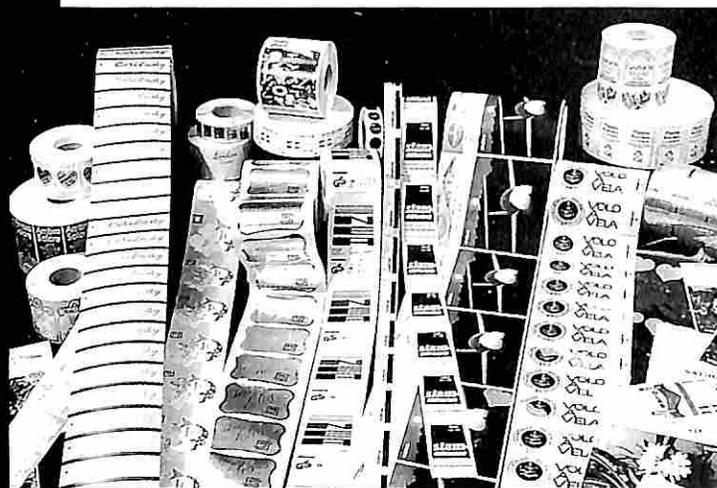
 **BECKER**
FLUGFUNK
Avionics made in Germany

Becker Flugfunkwerk GmbH
Niederwaldstr. 20
D-7550 Rastatt
Tel. (072 22) 12-0 · Tx. 781 271
Telefax 12217

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



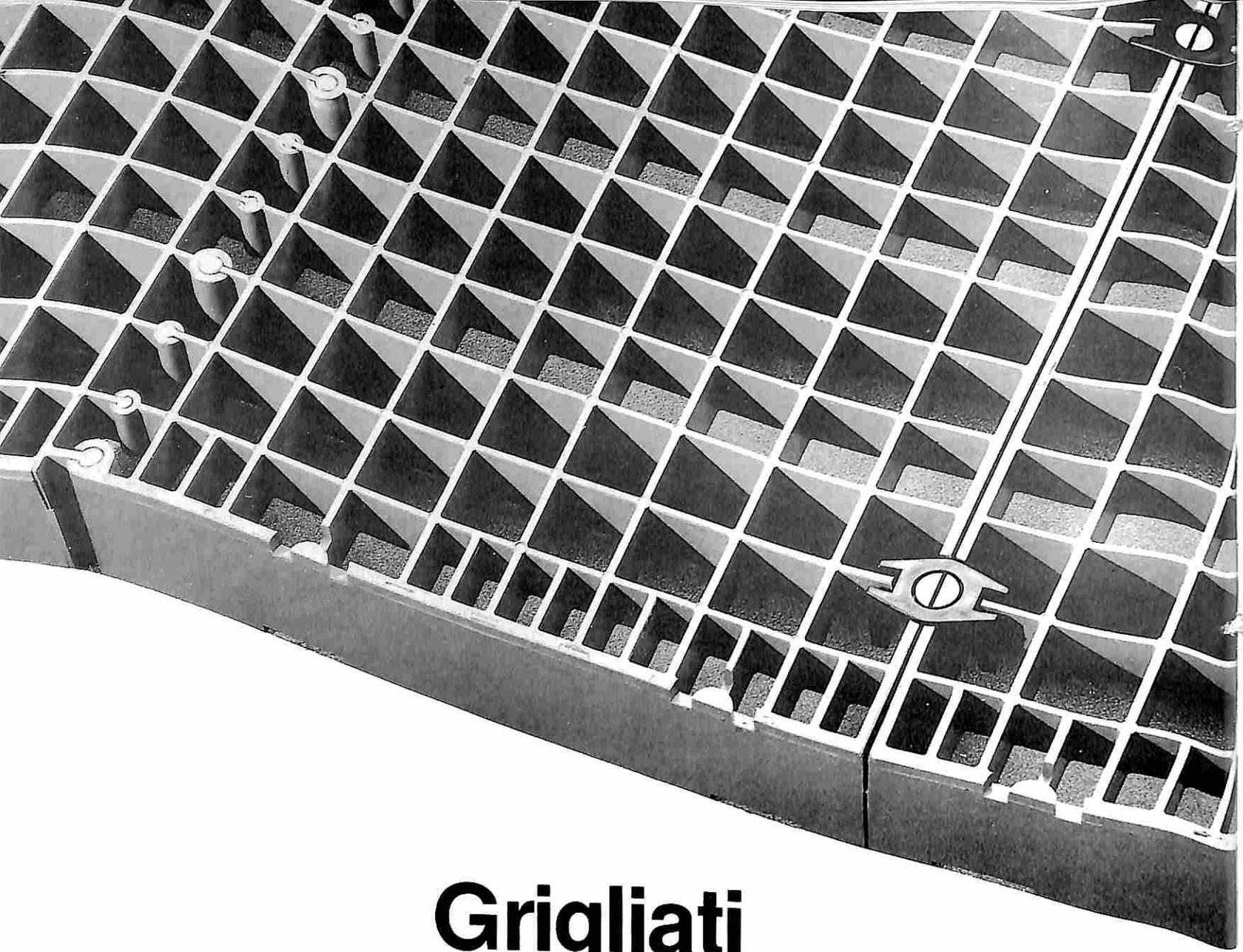
ICOM INCORPORATED

First in Communication



GLASFASER ITALIANA spa

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



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

Strumenti di volo Cambridge

una linea completa di prodotti

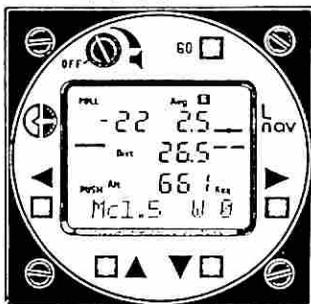
CAV II



CAV II Il variometro elettrico con audio integrato. Ideale per gli allianti del club e per i voli «turistici». L'audio ed un secondo visualizzatore rendono questo strumento ideale per i biposti.

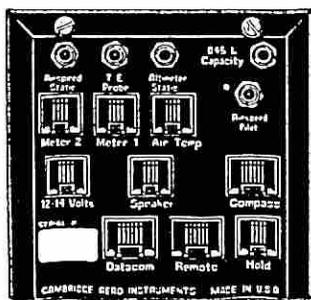
LNAV L'ultima evoluzione per colmare la distanza dai sistemi economici, derivato dalla collaudata tecnologia SNAV e MNAV, semplice da manovrare, con funzioni accessorie per la regolazione. Disponibili la versione biposti e il collegamento al GPS.

LNAV, SNAV

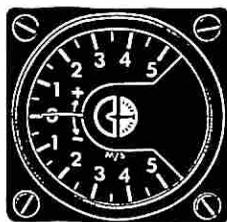


SNAV Un sistema della nuova generazione, una linea estrema di computers per il volo in aliante. Ideale anche per i biposti da competizione. Collegamento al GPS basato sulla tecnologia Garmin.

GPS Registratore di volo La nuova generazione della navigazione globale. CAMBRIDGE ha sviluppato la terza generazione di GPS sulla base della tecnologia Garmin e ha aggiunto la registrazione dei dati. Sarà la documentazione di volo del futuro per le gare e i voli di distanza. Lo standard NMEA 0183, utilizzando il sistema di elaborazione dati DOS, consente il collegamento con altri tipi di computers di bordo.



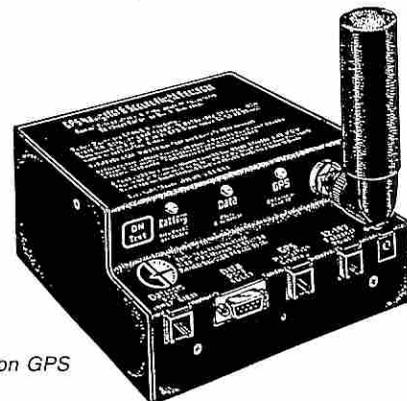
SNAV



Variometro in 57 et 80 mm



Display GPS



Registratore di volo con GPS

Il segreto del successo del Cambridge:

Una tecnologia per variometri che soddisfa anche i piloti più esigenti. Semplice, razionale da usare in volo, con una vasta gamma di accessori come il comando a distanza. Un sistema di costruzione indistruttibile, un costante sviluppo nelle prestazioni, con estrema facilità di sostituzione dei nuovi moduli nei modelli posseduti dai clienti, fanno sì che lo strumento sia sempre il più aggiornato.

Preciso e affidabile, il Cambridge è già stato prodotto in 8500 esemplari. I risultati: piloti entusiasti, vincitori di moltissime gare nazionali ed internazionali.

I campioni volano con strumenti CAMBRIDGE!

per Austria, Germania e Italia



TEKK Vendita e Assistenza
Technische Konsultation Keim

Eyachstrasse 33
71065 Sindelfingen
Tel. (0049-0)7031-871 521
Fax (0049-0)7031-877 128

AERoclub VOLOVELISTICO ALTA LOMBARDIA - VARESE

