

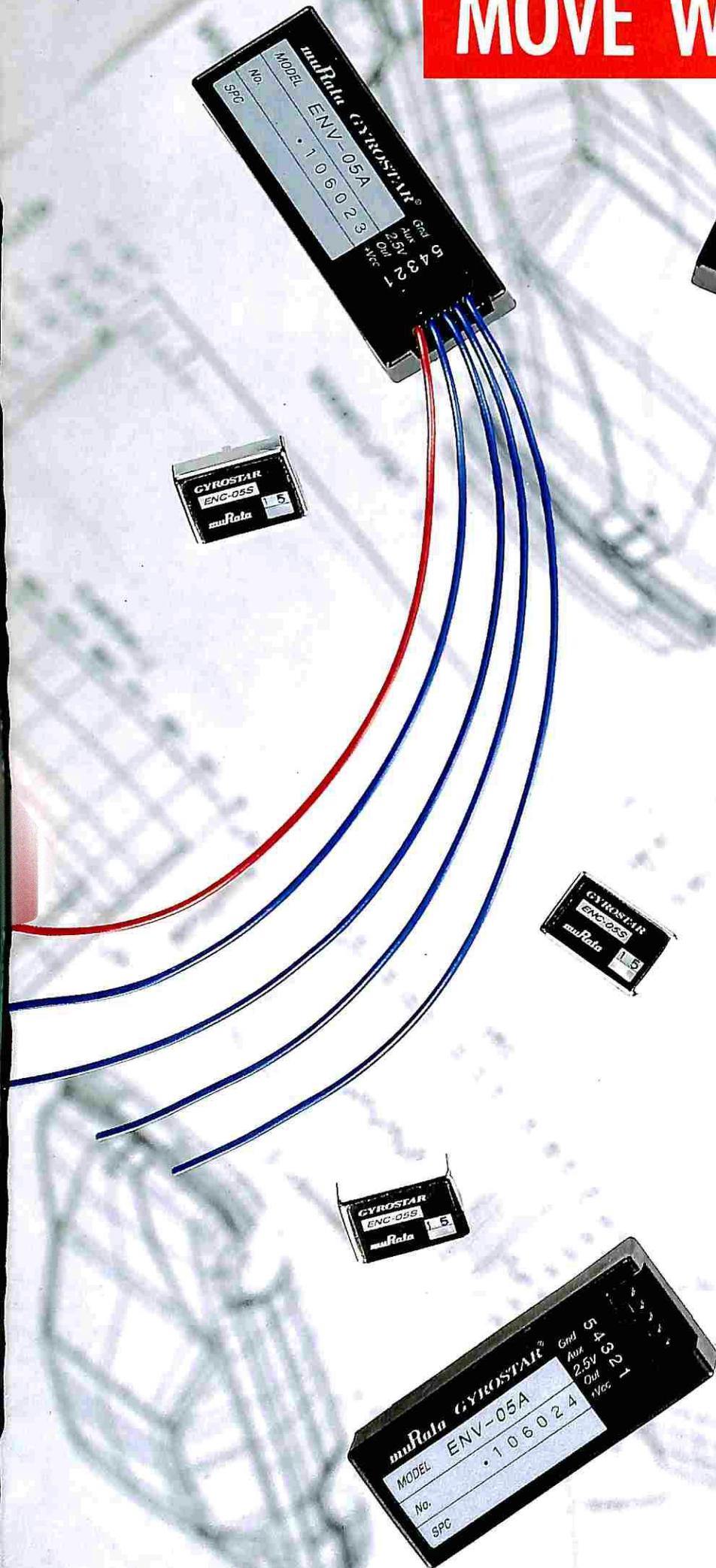
VOLO
+ VELA

MAG. - GIU. 1995
N. 230

La Rivista dei Volovelisti Italiani



MOVE WITH MURATA



Il "Gyrostar[®]", sensore piezoelettrico di velocità angolare, è stato progettato da Murata per rilevare l'ampiezza e la direzione dei più piccoli movimenti di corpi, producendo segnali analogici facilmente riconoscibili.

Utilizzate la più avanzata tecnologia di Murata, particolarmente creata per sistemi GPS di navigazione terrestre e marittima o mappature di riferimento.

muRata
Innovator in Electronics

Murata Elettronica Spa Via San Carlo 1 20040 Caponago - MI
Tel: (02) 95743000 - Fax: (02) 95742292



SOCIETÀ ITALIANA TECNOSPAZZOLE

Lavora con voi.

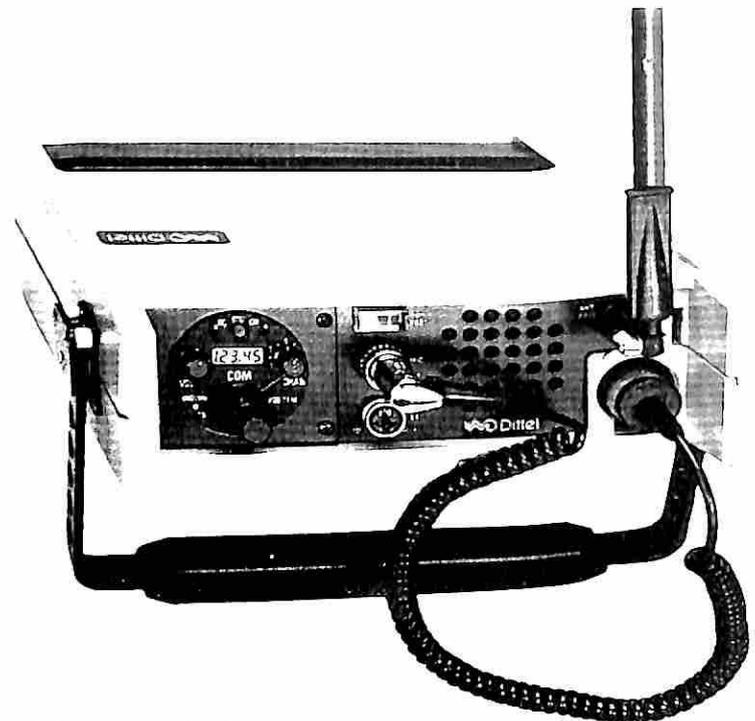
Prima di arrivare fra le tue mani, una spazzola tecnica SIT è stata provata, migliorata, riprovata e perfezionata ancora nei minimi dettagli. Per questo, quando arrivi a scegliere un prodotto SIT, ti accorgi che hai fatto la scelta migliore: quella definitiva.

SIT

TECNOSPAZZOLE LA SCELTA DEFINITIVA

SIT SOCIETÀ ITALIANA TECNOSPAZZOLE Spa
BOLOGNA ITALY





AVIATION COMMUNICATION SYSTEMS

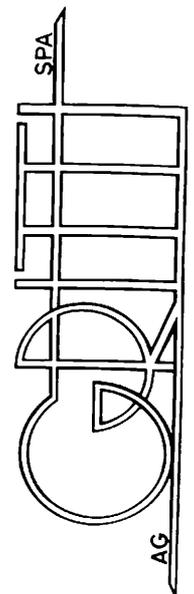
MODEL	FSG 70	FSG 71 M	FSG 5	FSG 4	FSG 5 W
FCC USA	yes	yes	yes	yes	no
TSO CBA	pending yes	pending yes	N A	N/A	N/A
Airborne installation mounting system transceiver panel size	direct fixed panel 57 mm 2 x 1	direct fixed panel 57 mm 2 x 1	UL parachute -	UL parachute -	UL parachute -
Portable Version	yes	yes	Hand-held	Hand-held	Hand-held
Mobile Version	yes	yes	yes	yes	yes
Fixed base Version	yes	yes	yes	yes	yes
Backup	yes	yes	yes	yes	yes
Portable case type Tx duty cycle (%), Sby Operation time	20PC4541 PS 20-10-5 Sby 5-8-12 24hrs	20PC4541 PS 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	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
Chimax audio filter	yes	yes	yes	yes	yes
Auxiliary audio input	yes	yes	-	-	-
Intercom	yes	yes	no	no	no
Transmit side tone	yes	yes	optional	optional	yes
Frequency display	LCD	LCD	mechanical	label	LCD
Display illumination	14/28 V ext.	14/28 V ext.	internal LED	no	internal LED
Altitude ft/m MSL	50000 / 15000	50000 / 15000	50000 / 15000	50000 / 15000	50000 / 15000
Temperature range	-20°C / +55 / +71°C	-20°C / +55 / +71°C	-20°C / +60°C	-20°C / +60°C	-20°C / +60°C
Dimensions W x H x D (mm)	63 x 61 x 237 mm	63 x 61 x 237 mm	83 x 35 x 209 mm	83 x 35 x 209 mm	88 x 54 x 233 mm
Weight (kg / lbs)	0.74 kg / 1.63 lbs	0.80 kg / 1.76 lbs	0.87 kg / 1.91 lbs	0.87 kg / 1.91 lbs	1.05 kg / 2.3 lbs
Depth behind panel incl. plugs and wiring	240 mm	240 mm	-	-	-



Walter Dittell GmbH

TECHNICAL INFORMATION

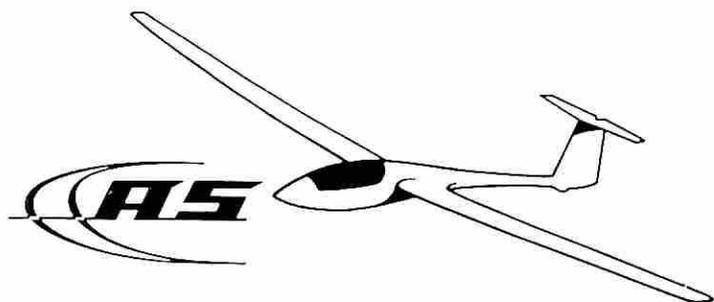
VHF AVIATION RADIO



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

“air classic”

RAPPRESENTANTE ESCLUSIVA PER L'ITALIA DI:



0,89 m

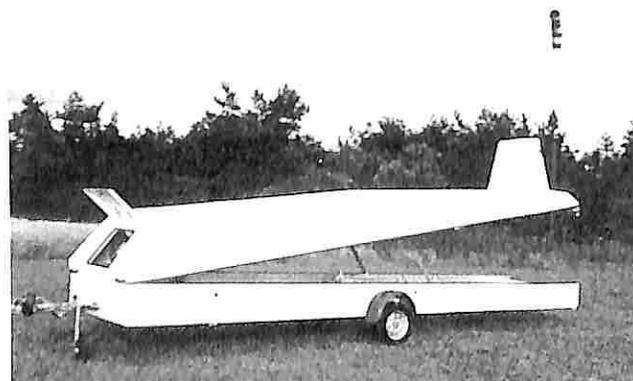


1,76 m

SWIFT S1

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

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



RIMORCHI COBRA



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

E



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

B

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

E

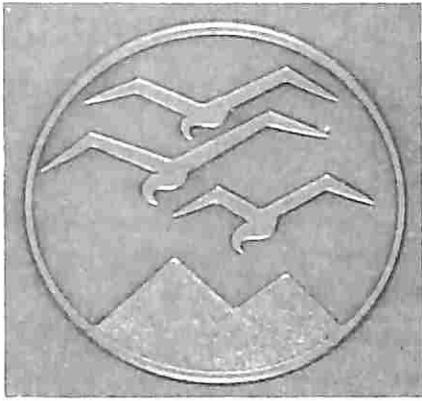


nuovo aliante 15 mt
FAI CLASS
efficienza max 48

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



"forza e coraggio"

.....dovevo consegnare il sommario di questo numero ed ancora non avevo in mente di cosa scrivere per questa pagina e solo l'ennesimo sollecito si è concretizzato in un "forza e coraggio" che è finito qui sopra.

L'incitamento è diventato un luogo comune che si può distribuire a piene mani; basta la prima pagina di un quotidiano o l'abituale TG per renderci consapevoli di quanta forza e di quanto coraggio abbiamo bisogno.

Fuori i diruttori e torniamo a terra. Dalla pentola alla brace! Torniamo ai nostri piccoli problemi che, a pensarci bene, sono un ottimo controveleno. Ed allora pensiamo :

- alla burocrazia - quella inutile quanto stupida - che continua ad opprimerci con normative insulse;
- al nostro Aero Club d'Italia che continua ad ingurgitare un patrimonio che

dovrebbe essere molto meglio utilizzato;

- alla nostra Federazione nata dall'affitto di un utero e dalla pigrizia dei volovelisti, ormai unicamente impegnati a guardare il loro amato GPS;

- alla World Class - da noi ardentemente propugnata - a fronte della quale continuano gli arrivi con 25 metri di apertura;

- pensiamo alle nostre aviosuperfici sulle quali ancora non si può effettuare attività didattica;

- pensiamo anche ai nostri amici che sono.....andati avanti, lasciando vuoti che dobbiamo colmare anche nel loro nome;

- ricordiamo i programmi che ci attendono, gli impegni che dobbiamo assolvere e gli ostacoli che dovremo superare.

- e poi..... e poi..... tirèmm innans

R.S.



C. S. V. V. A.

COMITATO REDAZIONALE

Lorenzo Scavino
Ernesto Aliverti
Smilian Cibic
Patrizia Golin
Giorgio Pedrotti
Attilio Pronzati
Plinio Rovesti
Andrea Taverna
Emilio Tessera Chiesa
"Club Novanta"

PREVENZIONE & SICUREZZA

Guido Bergomi
Bartolomeo Del Pio

PROVE DI VOLO

Walter Vergani

CAMPI DI VOLO

Achille Bardelli

VIP CLUB & OSTIV

INTERNATIONAL EDITOR

Roberta Fischer - Fax 39 332 236645
Via Giambellino, 21 - I 21100 VARESE
Internet: roberta.fischer@galattica.it

VINTAGE CLUB

Vincenzo Pedrielli

I.G.C. & E.G.U.

Smilian Cibic

CORRISPONDENTI

USA: Sergio Colocevic
FRANCIA Giancarlo Bresciani

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. 230 MAGGIO/GIUGNO 1995

ISSN-0393-1242

SOMMARIO

- 5 forza e coraggio
7 LA VERA BASE DELLA SICUREZZA
8 *dai campi di volo*
FERRARA / GRUMENTUM / DOMODOSSOLA
GERMANIA / VENEZUELA
15 *competizioni*
RELAZIONE PRE/EUROPEI DI FINLANDIA
CAMPIONATO STANDARD E COPPA VELINO
EUROPEAN CHAMPION CUP, ST. AUBAN
19 *costruzioni*
TRAINATORE POLACCO "GNIADY"
20 *voloavelainformazioni*
21 *prevenzione e sicurezza*
REPETITA IUVAUNT. SCRIPTA MANENT!
25 *F.I.V.V.*
CALCINATE: RIUNIONE DEL 24/6
RIETI: RIUNIONE DEL PROSSIMO 2/8
UNA FEDERAZIONE, PERCHÉ?
27 *strumentazioni*
GPSE E COMPETIZIONI
31 IN MEMORIAM
34 *l'aerodinamica*
LA VERA AERODINAMICA DEGLI UCCELLI
37 *vintage club*
IL VELEGGIATORE PARMA
39 *club novanta*
"LA SCUOLA DELL'OBBLIGO"
40 *rassegna stampa*
DALLA F.A.I.
ABBIAMO LETTO PER VOI
41 *vip club*
THE OLD MAN AND THE FLUTE
43 *ultimissime*

IN COPERTINA: Torino: c'era una volta! Una leggenda da sfatare. Vittorio Valesio, l'autore, si mantiene in quota con le immagini. Speriamo facciano altrettanto "i vecchi" riprendendo a scrivere. Sarebbero il miglior stimolo per indurre "i giovani" ad impugnare la penna o, meglio ancora, il computer.

ABBONAMENTI PER IL 1995

1 - **SOSTENITORE**

L. 300.000 x VOLO A VELA + AUFRUFF! + abbon. SOARING 1995 (12 numeri)

2 - **PARTECIPAZIONE**

L. 120.000 x VOLO A VELA + AUFRUFF! + Omaggio

3 - **ORDINARIO**

L. 70.000 x VOLO A VELA (6 numeri del 1995)

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



La vera base della sicurezza

Troppo spesso si sente dire: "era, oppure è, un BRAVO PILOTA", allocuzione indirizzata a persone di vario tipo.

Ma che qualità deve avere una persona per essere definita, nel senso più completo della parola "UN BRAVO PILOTA?"

Secondo me, giudizio prettamente personale, per essere definito tale, un individuo dovrebbe avere le seguenti caratteristiche:

- 1°) – *Deve avere un "buon manico", nel senso che deve possedere quelle caratteristiche di sensibilità e manualità per poter governare un velivolo in modo perfetto in ogni suo assetto o inviluppo di volo.*
- 2°) – *Deve essere "istruito", nel senso che deve conoscere anche teoricamente la o le macchine su cui vola e tutto quel coacervo di nozioni di vario genere che fanno il bagaglio indispensabile di un volatore.*
- 3°) – *Deve avere "LA TESTA A POSTO", nel senso che deve essere disciplinato, corretto, rispettoso delle norme e regole, e soprattutto non deve combinare guai di nessun genere.*

Ora sapete qual'è, sempre secondo me, lo "spettro" dei piloti in genere e degli italiani in particolare?

- a) – *Vi è un buon numero di persone in possesso del requisito n° 1.*
- b) – *Un numero decisamente minore di persone che possiedono anche il requisito numero 2. Esiste anche un certo numero di persone che possiede solo il n° 2 ma è carente riguardo al n° 1.*
- c) – *Infine vi è un certo numero, per fortuna non molto folto, che è assolutamente privo del requisito n° 3 pur possedendo sicuramente il n° 1 e forse anche il n° 2.*

È di queste ultime, cioè quelle appartenenti alla categoria "c", che voglio parlare in particolare.

È diffusissimo un notevole equivoco consistente nel definire "bravo pilota" o "buon pilota", che è lo stesso, persone appunto di tale categoria.

Mi dispiace, ma a costo di offendere qualcuno (ma non è questa la mia intenzione), coloro che:

- *hanno sfasciato uno o più aeroplani per negligenza,*
- *hanno fatto danni di vario genere, a persone o a cose,*
- *hanno allertato inutilmente il Soccorso Aereo*
- *volano in condizioni meteo o ambientali proibitive*
- *sono riconosciuti come "insofferenti alla disciplina"*
- *non conoscono, o peggio non rispettano, tutte le norme e regole necessarie al volo,*
- *si comportano comunque in modo scorretto nei riguardi di altre persone, colleghi o peggio allievi o sottoposti,*

Chiamateli: un buon manico, un ottimo sensitivo, un acrobata eccezionale, un magnifico navigatore o con qualunque altro aggettivo che vi vada a genio ma, per favore non chiamateli più "un bravo pilota".

Nella mia lunga carriera aviatoria ho conosciuto personalmente e anche molto bene, persone che hanno sfasciato aeroplani di tutti tipi: T.6; Mustang; F 84; D.C. 8; SLAI 205; SF. 260; Cap. 10; alianti e motoalianti di vario genere, qualcuna di queste persone lasciandoci la pelle ed altre no. Ho conosciuto altresì non personalmente ma per fama, numerose altri individui che hanno combinato disastri di vario genere. Ebbene, non dico tutti, ma una parte di questi disastri o sfasciamenti o danni potevano benissimo essere evitati solo usando una maggior attenzione, disciplina o rispetto delle regole, ad esempio:

- *non effettuare acrobazia a quota troppo bassa,*
- *riattaccare quando l'atterraggio si presenta impossibile,*
- *non volare in condizioni fisiche deteriorate,*
- *evitare le condizioni meteo proibitive eccetera.*

Eppure, molte di quelle persone sono passate, o passano tutt'ora per ottimi piloti, o quantomeno vengono accetate o sopportate dalla comunità aviatoria in genere. Perché?

La frase, abbastanza comune, tipo:

"È indisciplinato ma è un buon pilota"

mi piacerebbe che venisse cambiata in:

"È indisciplinato e, nonostante sia un buon manico, non dimostra di essere un buon pilota perciò è meglio lasciarlo perdere."

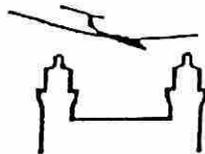
Oltretutto, guarda caso, queste persone sono in genere fortunate e se la cavano in situazioni impossibili mentre magari ci vanno di mezzo altre brave ed innocenti vittime.

Ed ecco che siamo arrivati alla conclusione di tutta questa chiaccherata che riguarda molto da vicino la

"SICUREZZA DEL VOLO"

È stato dimostrato che in molti casi le sanzioni o le punizioni hanno scarso se non nullo effetto deterrente su certi individui, abituati a fare cose strane o proibite o pericolose. È molto più efficace, secondo me, l'emarginazione e la non glorificazione delle imprese o caratteristiche positive quando associate a caratteristiche di indisciplinazione o spericolatezza o incoscienza in genere. Io penso che comportandoci tutti così, il numero degli incidenti aerei potrebbe diminuire significativamente, correggetemi se sbaglio. E, un'ultima cosa, non pensate che io sia un tipo che vuol tarpare le ali a tutti per eccesso di prudenza, vorrei solo tarpare le ali a chi di prudenza, serietà, professionalità e rispetto della vita e dei beni non ne ha per niente.

FERRARA: Giornata Area Estense



AEROCLUB VOLOVELISTICO FERRARESE
MARIO NALDINI



&

AERO CLUB "R. FABBRI",
FERRARA - VIA AEREOPORTO

In quel di Ferrara, il 18 giugno 1995, venne anche il Sole con i suoi cocenti raggi dopo tanta pioggia e tanto timore, che anche quella domenica fosse bagnata. Avvenne anche un fatto straordinario: una Manifestazione ad ingresso gratuito che si verifica raramente. La marea di pubblico fu valutata in circa 80.000 persone, l'entusiasmo enorme, un pieno successo; sarebbe accaduto tutto questo se l'ingresso fosse stato a pagamento? È difficile rispondere perchè i tempi sono cambiati, gli aerei solcano tutti i cieli in ogni momento, la televisione e la stampa fanno spesso cenno all'aviazione, i tempi eroici dei pionieri dell'aria non esistono più: tutti sanno cosa è un aereo, quasi tutti hanno volato almeno una volta. Oggi si può affermare che la scelta del Comitato Organizzatore è stata felice nel riuscire ad attirare tanto pubblico e suscitare l'entusiasmo con un programma pieno di vere "attrazioni", in primis la Pattuglia Acrobatica delle Frecce Tricolori e qui va il nostro ringraziamento all'Aeronautica Militare Italiana.

La gestazione fu lunga, interminabile, irta d'ostacoli, certamente non dovuti all'organizzazione che ha visto congiunti i due Clubs che convivono pacificamente sull'aeroporto di Ferrara: Aero Club "Roberto Fabbri" ed Aero Club Volovelistico "Mario Naldini". Gli unici e veri ostacoli sono stati rappresentati dalla concomitanza di tre manifestazioni nel raggio di 70 chilometri, possibile che a nessuno sia venuto il piccolo dubbio che ciò potesse creare qualche problema ai poveri Comitati Organizzatori? Non si pretende tanto, però l'effettiva impossibilità che le Frecce Tricolori ed altri aerei fossero

contemporaneamente su tre cieli diversi l'avrebbe capita anche l'uomo di Neanderthal; la Dea bendata ed i dadi, hanno assegnato al Pattuglia Acrobatica di Ferrara o viceversa, sono riusciti a partecipare ad entrambe le manifestazioni.

Questo smentisce quanto affermato prima: i tempi eroici sono finiti, perchè qualcuno, senza voler far nomi, in quella giornata ha incassato senza fiatare la bellezza di 52 giri di vite rovesciata piatta. È stata una vera festa dell'aria, è stato un autentico mezzo di promozione, è stata un'iniziativa che ha visto gli Enti cittadini partecipare all'unisono con ogni sorta di aiuto: non sarebbe stato pensabile di fare un bilancio preventivo di entrate e spese senza la certezza di una sicura partecipazione di pubblico, senza la certezza della elemezza degli agenti atmosferici. Non si è mai pensato di rimpinguare, approfittando di quell'evento, le casse dei due clubs, anzi è successo l'opposto: è stata un'iniziativa a carattere umanitario con la raccolta d'offerte a favore di Medici senza Frontiere.

È stata una dimostrazione di quanto si può fare con la sola volontà, con la passione per il volo, in modo disinteressato e dando ampio spazio a tutti: con 4 ore e mezza di esibizioni ininterrotte comprendenti aeromodelli, deltaplani, ultraleggeri, aerei d'epoca la danza acrobatica a tempo di musica dell'aliante, aerei acrobatici, il DC9 super 80 della Meridiana ed in chiusura la PAN; speriamo che in un prossimo futuro "chi sa o chi conta" si dimostrino all'altezza del compito loro assegnato.

Il Presidente del Comitato Organizzatore
Geom. VITTORIO SCANAVINI

Rino Rinaldi

ALI MISTERIOSE

Teichfuss e Pavullo: oggi si vola a vela

GRUMENTUM

E da qui il cratere dell'Etna
come obiettivo.

dal Diario di ATTILIO PRONZATI

(l'appuntamento è solo rinviato!)

Durante le vacanze di Natale nasce l'idea: andare per Sud in motoalianti biposto durante l'ultima settimana di Giugno. Giorgio ed io con determinazione scriviamo questo programma sulle nostre agende. Siamo coscienti della presunzione nel dare un appuntamento fisso alla meteorologia inoltre dobbiamo anche nutrire la speranza che nulla intervenga ad impedirci questa vacanza aerea. In primavera con Renzo Scavino e coi "ragazzi del 90" si cerca di organizzare, sotto l'egidia del Centro Studi, una ripetizione delle "spedizioni" grumentine. Sopravvenute indisponibilità fan sì che il progetto si autocancelli. All'appuntamento rimaniamo: il DG 500 M Giorgio e me, Enrico in auto ci seguirà con bagagli ed accessori vari come assistente a terra.

Venerdì 23 Giugno è giorno scelto per il volo di avvicinamento agli Appennini ma la pioggia ci induce rinviare all'indomani. Calciate 24 Giugno: il tempo dà segni di miglioramento ma la perturbazione invade ancora tutto l'Est della pianura Padana. Decidiamo di partire comunque in una quasi schiarita, sono le 13,30, un paio di termiche a Varese le troviamo, usiamo il motore per pochi minuti, poi veleggiamo fino poco oltre Cantù, dall'Adda usiamo il motore per attraversare la pianura in volo livellato a 350 m., a 400 m. nebbia, pioviggina e si spegne il GPS, proseguiamo coi sistemi classici. Attraversiamo il Po, facciamo la posi-

zione e puntiamo su Parma dove il cielo quasi inaspettativamente si riapre. Procedura ed atterraggio all'estremo S della pista. Calda ricezione degli amici volovelisti parmesini che ci aiutano nelle formalità, ci prenotano al Toscanini, ottima cena e risveglio al gridio dei rondoni in una giornata serena, quasi fosse una post-frontale. Parma 25. Con il consiglio di Claudio prendiamo partenza dal Mte Caimo in distanza libera per sud. Partenza difficile le termiche ci sono ma deboli, i costoni sono abbondantemente innevati di neve fresca, fino a che non raggiungeremo l'area del Chianti dobbiamo avanzare con prudenza e lentamente. Poi le cose migliorano ma senza diventare continue, solo per brevi tratti si può spingere, altrimenti ogni termica la si deve lavorare a lungo. Ai Martani troviamo finalmente una solida salita che ci porta direttamente a Poggio Bustone. E qui inizia un colloquio radio dove lusinghe e quasi minacce alla fine ci inducono a non rifiutare ospitalità, prosciutto ed amicizia reatina. Abbandoniamo l'idea di atterrare a Celano.

Scelta avveduta: ottima serata, cena alla Palazzina mezza in giardino e mezza all'interno, risveglio in Torre

sotto un cielo stupendo. Rieti 26. Pram m'invita ad illustrare la giornata meteo agli stagisti, fortunatamente ricordo a tutti che senza il diagramma termodinamico non si può avere la certezza che colore del cielo ed aria trasparente siano sintomi certi di un "big day" ... ed infatti avremo una difficile giornata.

Arriveremo a Grumentum dopo sette ore via Leonessa, Gran Sasso, Sulmona, Caprotta, poi percorrendo il bordo della piana foggiana fino a Melfi, Potenza. Siamo accolti sulla pista da Nando Cunetta, dal Maresciallo di Grumento N. poi anche Don Michele con caffè fresco e pasticcini. Meno d'un'ora dopo arriva anche Enrico il quale s'è digerito non poche strade d'Italia.

Grumentum 27 Giugno. Il cielo è azzurro, non certo il blu trasparente che conosco, niente cumoli. Visitiamo il teatro greco ed il museo in manutenzione, poi andiamo in volo. Volo di presentazione a Giorgio della zona. Termiche secche, si fanno robuste a Pisticci (la pista ora sembra tutta ripulita e senza più containers) poi Policoro dove purtroppo invece non troviamo più tracce della vecchia aviosuperficie da dove è iniziata la sperimentazione del volo a vela nel Sud.





Veleggiamo sul bordo del mare e proseguiamo il volo per Rotella, Senise e per le forre a Sud del Mte Pollino. Ci affacciamo sulla piano di Sibari e Giorgio fa diretta conoscenza dei pini loricati.

Si forma qualche cumolo e così rientriamo senza problemi ne uso di motore. Approfittiamo della fine pomeriggio per goderci una cena a base di pesce su di una terrazza dalle parti di Maratea: da ricordare le alici marinate.

28/6 Abbiamo la gradita visita del comandante i Carabinieri ed il piacere di far conoscere il volo in aliante ad un elicotterista con quasi 2000 ore di volo. Rimane ovviamente affascinato dal silenzio. La giornata prosegue con una meteo molto burrascosa, voliamo solo in zona sfruttando interessanti fenomeni di convergenze. Il 29 sarebbe dedicato alla realizzazione del progetto: A/R Grumentum-Etna, vorremmo tornare da Renzo con queste fotografie, ma il motore non parte.... Solo dopo alcune ore e con qualche consiglio telefonico di Luca il motore parte ma ci rendiamo conto che la giornata non era meteorologicamente adatta, temporali dappertutto la temperatura si rinfresca molto. Il 29 partiamo per la ... foto, mettiamo miscela anche nelle ali, non si sa mai. Il plafond è il più alto di tutta la permanenza 2.200/2400 QNH è quindi possibile con attenzio-

ne percorre la diretta per Cosenza tagliando sull'altipiano e sbucando a Castrovillari.

Sulla piana di Sibari il plafond crolla e la visibilità si riduce moltissimo, con fatica raggiungiamo Cosenza dove il planford è a 1100 m. QNH ma scende fin quasi sull'autostrada del Sole una quindicina di Km a Sud. Non riusciamo contattare Lamezia, l'idea di fare tutto il percorso a motore non ci sfiora e poi con questi planfond come faremo a fotografare il Rifugio/Osservatorio dell'Etna? Risaliamo per N troviamo buone le condizioni a N/E ed a E della Sila Greca, andiamo verso Crotona seguendo la costa. Plafond di nuovo attorno ai 2000 m. Rientriamo attraversando la piana di Sibari e gli oramai

noti costoni a S del Pollino fino alla costa Lucana per poi risalire il bacino dell'Agri. Lungo la strada un paio di volte ci laviamo le ali dai moschini entrando negli scrosci d'acqua dei congesti. Giornata caratterizzata da alta umidità relativa ed instabilità, forti differenze nello spazio di pochi Km. Domani ricominciamo a risalire, il cratere dell'Etna sarà per un'altr'anno.

È il 30 Venerdì, rimpacchettiamo le nostre cose, salutiamo Nando e l'aeroporto con il suo piazzale ampliato, pavimentato ed il suo nuovo raccordo. L'anno prossimo ci sarà anche un mega hangar, per il volo a vela speriamo anche un verricello od un rimorchiatore. Ci rattrista lasciare questa bella pista – rimasta a nostro uso esclusivo in questi giorni – circondata da stupendi boschi e con tante attrattive che dobbiamo lasciare inopstate. Ma due grosse cellule temporalesche ci sollecitano a non perdere tempo. Distanza libera per N/W, la situazione meteo ci sconsiglia il tavoliere, l'energia delle cellule è grande, il motore lo rientriamo a meno di 400 m. poi seguiamo il criminale fra la val d'Agri ed il vallo di Diano temporeggiamo sui monti ad E di Salerno perché ci si rende conto che a N già influiscono pressioni più elevate determinate da una dorsale di alta relativa. La tattica è corretta poichè da Avellino fino alla Val di Sangro possiamo finalmente fare del volo veloce sotto cumoli ben organizzati. Sui bordi della Valle del Sangro il vento è N/E e si



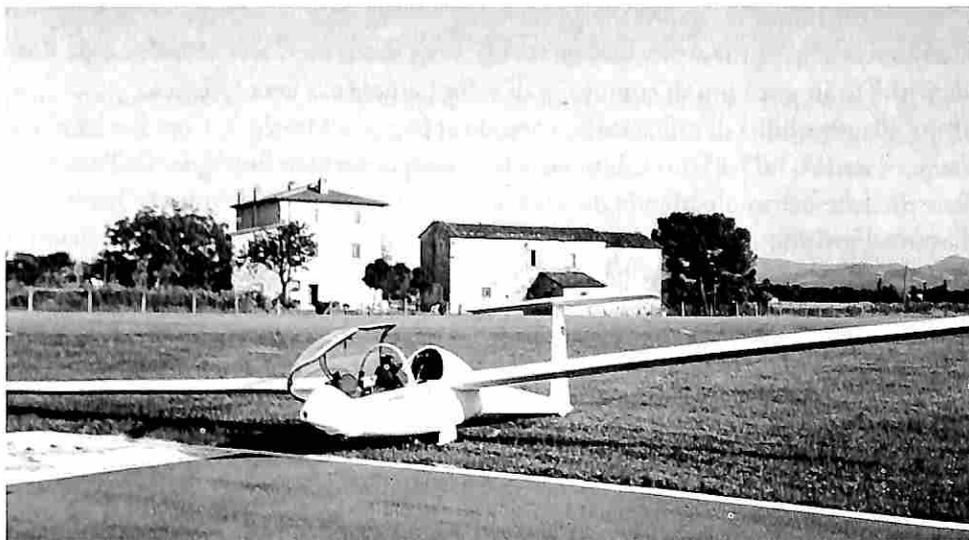
visualizza un fenomeno di brezza in verticale Capracotta che ci permette di fare un 2800 m. coi quali possiamo andare quasi direttamente al Morrone a farci un 3000 m. poi direttamente all'Aquila dove il fonte di brezza si visualizza perfettamente e da lì al Giano e a Leonessa dove ripetiamo le quote. Ci incontriamo con l'ASH 25 di Giorgio e Klaus poi una lunga planata fino ai Martani con un recupero alla loro spaccatura.

Invano cerchiamo l'ondina sottovento al Subasio. Ultima termicata a Bettona poi foto all'aeroporto di Perugia e riat-taccata di motore per portarci a Sansepolcro dove abbiamo deciso di dormire e dove l'indomani visiteremo Pier della Francesca nel museo civico. La pista è sempre tenuta come un fiore di serra e l'accoglienza della Signora Picchi è più che gentile, da lei abbiamo suggerimenti perfetti per hotel e ristorante. Andiamo a dormire con la mente

piena zeppa di immagini del giorno, la miglior giornata della nostra passeggiata aerea. Sansepolcro 1/7. Concludiamo la vacanza con l'ultimo tratto che ci riporta a Calcinate percorrendo la verdissima dorsale appenninica romagnola, passiamo in verticale di Pavullo poi planiamo verso Parma e, sulla pianura

che via via sparisce nella foschia che così densa non ricordo raggiungiamo le Prealpi a Brescia.

Dobbiamo seguire i costoni a vista, atterriamo a Calcinate abbattuti da un caldo umido soffocante, ma molto contenti per una indimenticabile settimana: 47 h e 45' di volo.



ELAN
FLIGHT

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

136-300 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

136-300 CLUB ELAN

ALIANTE VERSIONE «CLUB»

Senza turbolatori, senza ballast (opt)
possibilità di carrello fisso

136-300 ELAN ACRO

ALIANTE VERSIONE «FULL ACROBATIC»

Apertura 15 m - +7/-5 g

SERVIZIO E MANUTENZIONE SU ALIANTI IN FIBRA DI TUTTE LE MARCHE CON POSSIBILITÀ DI RINNOVO CN-LBA PER ALIANTI A MARCHE "D". CONTATTATECI!

ELAN FLIGHT
-Slovenia-

**UNA TRADIZIONE
DI SERIETÀ**

Contattate:

PAOLO DE MARCO

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

DOMODOSSOLA

Masera: una base importante per lunghi voli di distanza

Tutti sanno dove è situata l'aviosuperficie di Masera (Domodossola); pochi sanno che qui è attivo un club di volo a vela dotato di tutto quanto è necessario; pochissimi hanno pensato o hanno avuto l'occasione di sperimentare partenze per voli di distanza da questa aviosuperficie.

L'anno scorso in Aprile avevo fatto un timido assaggio con un volo di 540 Km in poco più di cinque ore di volo. L'esperienza fatta unita alla possibilità di utilizzare un comodo appoggio a Mozzio (sopra Crodo), mi ha fatto subito credere che si poteva pianificare qualche bel volo partendo da Masera.

Passato l'inverno a studiare e sognare voli fantastici, arrivano finalmente le prime giornate belle.

Il mio programma "CID 95" prevede di volare Marzo, Aprile e metà Maggio da Calcinatè per poi trasferire l'aliante a Masera. Coinvolgo e convinco anche qualche amico a provare e così, viste le previsioni meteo favorevoli per il fine settimana del 20 e 21 Maggio, insieme con Corrado (3C) ed Aldo (PG), il Venerdì sera, con i rimorchi attaccati, facciamo rotta verso Masera.

Partiamo da Milano ancora sotto violenti scrosci d'acqua ma appena arrivati sulla sponda occidentale del lago Maggiore ci si apre davanti un cielo da sogno che indica chiaramente che il fronte è appena passato. "Forse abbiamo indovinato il week-end", dico ad Aldo: "ora dipende solo da noi trasformare il sogno in realtà". L'appuntamento con Corrado è per le ore 21 del Venerdì direttamente a Masera: lasciamo i rimorchi e percorriamo assieme i venti minuti di strada che ci separano da Mozzio dove Emanuela ci ha preparato una bella cena.

Telefoniamo a Fausto Darioli, uno dei promotori di tutte le iniziative in Masera, e con lui concordiamo che il traino deve essere pronto per l'indomani alle 9,00.

Dopo cena pianifichiamo le possibili alternative per l'indomani ed optiamo per un primo pilone in Francia (Barcellona) per poi girare Edolo e quindi ritorno a Masera.

Alle 6 del mattino siamo tutti svegli ed eccitati come dei bambini il giorno di Natale.

Il vento da Nord soffia regolare ed il cielo ha un intenso colore azzurro.

Alle 8,30 siamo in linea con gli alianti schierati, le ali cariche di acqua (ed antigelo), in attesa del traino.

Come punto di partenza, su consiglio degli amici di Masera, decidiamo di fotografare la chiesa di Cisore, una piccola frazione all'ingresso della valle di Bognanco.

Il vento a terra è di circa 15-20 nodi da Nord, ma la pista è perfettamente in asse quindi nessun problema al decollo. Anche la turbolenza a traino è assolutamente sopportabile.

Sganciamo a 1.000 metri qfe facciamo la foto e saliamo in dinamica fino a 2.000 e da qui comincia il nostro bel volo del quale relazionerò in un altro articolo.

Alle 19,00 riatterriamo tutti e tre, avendo chiuso Io e Corrado

un volo di 740 Km ed Aldo di 570 Km, felici e consapevoli che da Masera si può fare di più, molto di più.

L'ospitalità degli amici ossolani non ha limiti e ci invitano, siccome l'hangar è momentaneamente semivuoto, a lasciare i nostri alianti in hangar per la notte.

Torniamo per dormire a Mozzio dove Emanuela ci attende per la cena.

Cosa facciamo domani? Quanti Kilometri scriviamo sulla lavagna? La Pusteria sarà libera o il fronte non è ancora passato del tutto? Quanto andiamo verso Ovest? Torniamo ancora in Francia? Sono alcuni dei quesiti che ci frullano per la testa.

Alla fine decidiamo di fotografare un farfalla Pezzo-Susa-Teglio che se conclusa a Masera farebbe più di 870 Km.

Al momento era venuto a tutti un po' da ridere, però andiamo a dormire con questo ambizioso volo in mente.

Alla mattina sveglia alle 6,30 il cielo verso Masera è velato ma dentro le montagne a Nord sembra molto bello e con chiari segnali di vento da Nord.

Dopo la colazione arriviamo in aeroporto alle 8,00 ed alle 9,00 siamo già schierati e pronti per il decollo. Nel frattempo il vento da Nord ha spazzato il cielo e si fa sentire forte anche a terra.

Lo sgancio avviene come ieri, ma faticiamo un po' di più ad agganciare perché il flusso dinamico incominciava ad essere disturbato dalle prime termiche, perdiamo circa venti minuti ma poi riusciamo a fare i 2.400 qfe ed a partire per il volo (segue articolo).

Alle 20,10 riatterriamo avendo concluso Io e Corrado il tema prefissato ed Aldo un ottimo volo di 630 Km che gli vale il primo posto nella classifica provvisoria del campionato CID95 di promozione.

In conclusione direi che Masera, oramai è provato, è una ottima base per volidi distanza. Fino a ora si sono effettuati 6 voli validi per la classifica CID con una media a volo di poco superiore ai 710 Km.

Appena la meteo sarà favorevole proveremo un lungo volo verso Est con partenza molto presto al mattino (intorno alle 7,30).

Interessante sarebbe poi provare anche partenze anticipate durante i mesi estivi (Giugno, Luglio e Agosto) quando, dagli aeroporti della pedemontana, è praticamente impossibile partire per voli lunghi.

Un grazie ancora a tutti gli amici di Masera per la collaborazione data e un augurio di continuare sempre con il medesimo spirito.

A tutti gli altri amici volovelisti, che volessero tentare voli lunghi, non resta che provare: Masera è lì che aspetta.

Ora non si può più dire i bolzanini sono i soli avvantaggiati per fare voli lunghi nelle Alpi.

C'è anche Masera: PROVARE PER CREDERE!

LUCIANO 3A

GERMANIA

L'Haus der Luftsportjugend si è trasferita

di LORELLA LENARDON



Ho cominciato a volare cinque anni fa presso l'Haus Der Luftsportjugend su un ASK13 di tela e tubi e un bel pattino davanti. Con il mio paracadute, una decina di chili di piombo, qualche cuscino e un istruttore assai caro, siamo stati "fiondati" da un verricello e per mezzo minuto ho visto solo il cielo e le nuvole e ho dovuto tener sotto controllo il mio povero stomaco non abituato a salire così rapidamente. Poi, staccatici dal cavo, l'aria sulle ali ci ha dolcemente avvolti nel suo silenzio e io non sono mai più riuscita a togliere dal mio cuore la passione per il sollevarsi da terra tra le ali bianche e flessuose dell'aliante. E così è capitato a tantissime altre persone che non vivono più senza il cielo.

Ma all'Haus Der Luftsportjugend non ci sono tornata solo per gli alianti: si conoscono persone da varie parti d'Europa con la possibilità di esercitarsi con l'inglese e il tedesco, di discutere di abitudini diverse, dei diversi modi di vivere tra un posto e l'altro del nostro continente, per la possibilità che si ha di vivere 18 giorni a pieno contatto con alianti, piloti, piloti di alianti, ing. aeronautici, di essere svegliati alle 6.00 del mattino da una mongolfiera che parte davanti alla tua finestra, di vedere film di alianti e, nelle giornate piovose, oltre alle lezioni teoriche, di

poter costruire.. che cosa?... ma modellini di aliante!!!!

Due cose ritenute da tutti interessanti caratteristiche del corso, sono che al volo ci si arriva direttamente con la pratica e la teoria viene insegnata piano, piano volando. Vengono tenute anche delle lezioni teoriche la Domenica e nelle giornate piovose, ma la gran parte di ciò che serve viene assimilato con la pratica. Forse così è un po' più lungo imparare, ma poi non ci si dimentica più ciò che si è visto.

L'altra cosa è che il traino viene fatto al verricello, raggiungendo quote sicuramente più basse che con l'aerotraino, ma sicuramente più economico per una scuola. Il metodo desta curiosità anche perchè è quasi assente in Italia e, una volta provato, si rivela un'esperienza assai divertente.

All'Haus Der Luftsportjugend, situata in un bosco dell'Assia, a 110 Km a nord di Francoforte, si dorme, si mangia, si gioca, si canta, si fanno le grigliate, ci si tira secchiate d'acqua e si attendono con ansia i battesimi del volo dei poveri che non sanno cosa gli aspetta!

Si fatica anche, perchè per ogni aliante ci sono circa cinque persone che devono fare da equipaggio e quindi aiutare i piloti a salire, agganciare i cavi, lanciare l'aereo, andarlo a

recuperare quando atterra, spingerlo fino alla posizione di decollo, pulirlo, ecc. Si rimane in campo dalle 9.00 del mattino circa fino alle 6.00-8.00 di sera (si spera sotto il sole cocente) e in una giornata si cammina circa 13-15 Km. Il pranzo viene consumato nell'hangar del campo.

Gli aerei scuola usati sono un ASK 21, due o tre ASK13 e poi c'è la possibilità di volare su due ASK8 e un ASK6. Non sono di sicuro gli ultimi modelli invidiati per l'alta tecnologia di costruzione e di strumentazione o per le loro alte prestazioni (tranne per l'ASK21, ultimo arrivato): ma è come guidare una piccola Topolino ben tenuta, è un pezzo di storia e come tale esercita il fascino dell'emozione di colui che 50 anni fa salì sul suo nuovo aereo già amandolo... lo stesso aereo su cui saliamo noi tempo dopo...

Alla scuola ci sono due istruttori sempre presenti e 3 o 4 altri istruttori che arrivano da varie parti della Germania e che offrono il loro aiuto gratuitamente.

La vacanza all'Haus è, per tutti coloro che ci vengono, una pausa da ogni impegno, il luogo dove ci si dimentica ogni cosa della propria vita quotidiana, un posto dove si raccolgono i propri problemi e si racchiudono in una scatola per poi riaprirli con animo fresco e allegro e con una nuova carica addosso, al ritorno a casa.

Per qualcuno il motivo principale per andare all'Haus è il volo, per altri la tranquillità, per altri la vacanza, i boschi, il viaggio, il conoscere altre persone... insomma, i motivi son molteplici, ma sempre validi per partire per una vacanza tra gli alianti.

Quest'anno la scuola ha cambiato nome e indirizzo ma gli alianti e tutto il resto rimane sempre.

Il nuovo indirizzo è:

JUGENDBILDUNGSSTATTE
DER LUFTSPORTJUGEND
IM DAeC FLUGPLATZ
D - 06636 LAUCHA





VENEZUELA

“Volo a Vela in Alta Gracia de Orituco”

Il sabato che precede la Settimana Santa, passò a prendermi un mio caro amico, Alberto Mangione, all'hotel Tamanaco in Caracas, dove ero ospitato.

Successivamente, dopo esserci riuniti ad altri invitati americani, decidemmo di recarci sul posto destinatario. Dopo circa 1 ora e 30 minuti di cammino da Caracas, ci fermammo sull'aeroporto metropolitano dove ci ristorammo con una tipica colazione creola.

Pedro Andrade, volovelista e trainatore, prelevò un Cessna 182, mentre gli americani Claudio, Roy e Alan (ex Usaf) salirono su un bimotore Cessna 402.

Io preferii continuare via terra, in quanto desideravo ammirare la foresta vergine del meraviglioso parco naturale Guatopo.

Finalmente giunti sul posto destinatario ci mettemmo subito all'opera al fine di mettere in linea un ASK 21, un 2 - 26 e successivamente un PIK 20.

Fu una giornata molto calda ma ventilata, trascorsa in un aeroporto semi abbandonato, a nostro servizio, alle soglie di un'immensa savana.

Le condizioni ambientali per il volo a vela, seppure molto

favorevoli, simili a quelle di Hobbs (1982), non permettono però alle basi di condensazione di superare gli 8000 piedi. Questo fenomeno è causato, forse, dall'umidità sprigionata dalla foresta adiacente all'aeroporto o più probabilmente per fenomeni, a me non noti, dovuti al fatto che la zona si trova sulla fascia superiore del fronte intertropicale.

La giornata trascorsa fu molto divertente, ma senza ambiziose lavagne.

Il volo a vela, in Venezuela, oggi giorno stenta a decollare, nonostante i grossi sforzi sostenuti da Alberto e Pedro, che per quasi dieci anni, hanno portato avanti, con amore e tenacia, la loro passione.

Giunti a questo punto non appaiono più così ottimisti, forse si sono rassegnati all'idea che non si può donare o trasferire la passione del volo silenzioso, se codesta non è già nata con noi.

Comunque, sono sicuro che, Alberto e Pedro tengano duro e non è detto che non ci riusciranno.

NINO OTTAVIO PAOLINI

Relazione tecnica ai campionati pre-Europei di Finlandia Rayskala 28/05-12/06/1995

Dopo 8 prove valide più 1 annullata, possiamo dire di avere compiuto una ricognizione sufficientemente esauriente del territorio finlandese in vista del campionato europeo che si terrà l'anno prossimo in questo stesso periodo.

1 – La squadra.

La nostra partecipazione è stata di 3 alianti in standard e uno solo in 15 mt.

L'andamento della gara ha confermato l'importanza di essere in più di un aliante nella stessa classe. I 3 alianti della standard: Ricky, Michele e Leo hanno molto validamente collaborato e hanno potuto ottenere un buon risultato di squadra sfruttando molto bene questa collaborazione. Thomas, del tutto isolato, pur avendo in mano il successo già oltre metà gara, ha dovuto soccombere principalmente nelle ultime due prove grazie alla manovra efficace della squadra francese che schierava 3 alianti in ogni classe.

Suggerimento per l'anno prossimo: Iscrivere soltanto con 3 alianti per classe. Questa regola vale soprattutto per gare in pianura.

Gli aiutanti, praticamente alla loro prima esperienza internazionale, hanno dimostrato tutti una capacità, una dedizione, uno spirito veramente degni di ogni encomio. Grazie a loro e alla loro ecletticità (perfino in cucina) abbiamo avuto un grosso affiatamento e buona parte del merito per il risultato positivo è a loro dovuta. Vorremo quindi ringraziare pubblicamente Paolo Gallieni (il grafomane), Gabriele Ermecini (il creativo), Roberto Campanile (l'infaticabile), Giovanni Morelli (il navigatore), Stefano Brigliadori (il cronometrista).

2 – Gli alianti.

In classe standard l'LS8 ha dimostrato generalmente una leggera superiorità in tutte le condizioni, ma specialmente sotto la pioggia, elemento da considerare facilmente presente durante una gara in Finlandia.

Tuttavia anche il Discus con le winglets sembra avere riguadagnato questo leggero svantaggio.

In classe 15 m. il Ventus 2, forse imbattibile nelle condizioni poverissime, sembra avere da fare i conti con l'LS6 con le nuove winglets in tutti gli altri casi.

Assente la classe libera a causa del numero insufficiente di iscritti.

3 – Le condizioni.

In 15 giorni di permanenza abbiamo sempre avuto vento proveniente dai quadranti meridionali. Questo purtroppo ha impedito la nostra esperienza per i fenomeni che sappiamo essere importanti con vento da Nord sottovento ai grandi laghi. È stato comunque interessante comprendere gli effetti dei terreni sabbiosi, le esperienze di sea-breeze e di lake-breeze, delle strade di cumuli spesso frequenti, del volo tra i temporali. Particolare esperienza è stata fatta sull'impiego del GPS per valutare gli scostamenti dalla rotta lungo le strade di cumuli e i limiti di convenienza di questi scostamenti.

La situazione di venti da Sud ha effettivamente comportato spesso l'incontro di situazioni di sea-breeze.

Interessanti anche certe situazioni di fronti di brezza dovuti a momentanei impulsi di massa d'aria da Nord più secca e più fresca.

4 – I risultati

Nella classe standard sia Ricky che io abbiamo avuto la possibilità di vincere. Pur in presenza di un eccellente rendimento per prova del francese Henry fino alla penultima prova, il successo poteva essere appannaggio del sottoscritto se alla prima prova non avessi ecceduto in confidenza e se anche per colpa della presenza incredibile di moscerini verdi sulle ali – non avessi sbagliato il finale atterrando a 5 Km dal campo.

Ma il successo poteva essere anche più netto per Ricky se nell'ultima prova, dopo avere letteralmente "seminato tutti gli avversari, ed avere accumulato un vantaggio di circa 25 Km. (a 65 Km. di media = 23 minuti) non avesse dovuto fare i conti "tutto solo" con un terribile lato finale con vento contro e cielo blu. Dopo questa esperienza possiamo veramente affermare che, specialmente in Finlandia sia praticamente impossibile non volare in gruppo in termiche blu. La stessa sorte, per corretta informazione, è toccata alla copia francese meglio classificata fino a quel momento e che io ricordo abbiamo lasciato andare avanti senza seguirli dopo l'ultimo pilone. Interessante e confortevole per noi notare che nell'unica vera prova di velocità (116 Km/h di media) siamo terminati al 1° e 2° posto io e Ricky con Fernani niente male al 10 posto.

In classe 15 metri, Thomas Gostner ha dominato dalla prima prova soprattutto nelle gare di distanza traendo un enorme vantaggio (500 punti sul secondo) dal risultato irregolare dei suoi inseguitori.

Purtroppo, prima una penalizzazione per eccesso di quota (50 punti), poi due prove non completate nel finale lo hanno regalato al 5° posto.

5 – L'atterrabilità.

L'atterrabilità è risultata essere assai migliore del previsto pur con la presenza di molti boschi e laghi. I campi coltivati sono molto ben visibili anche da lontano, i terreni in genere non riservano particolari sorprese. Unico inconveniente il rischio di impantarsi nei terreni soffici. In ogni caso atterrabilità assai migliori della Svezia centrale per chi ci è stato.

6 – Attrezzature suggerite.

Per via dei terreni pesanti sarebbe bene munirsi di aiuto di recupero "fuori-strada".

Il telefono GSM è essenziale per pilota e squadra e la copertura è pressochè totale.

Il GPS a bordo è altrettanto essenziale. Indispensabile è anche portarsi "patelette" di scorta e un treno ruota aliante completo di scorta perchè l'atterraggio in terreni sabbiosi può danneggiare questi organi.

Uno scafandro per le zanzare sarebbe anche raccomandabile ma credo non sia pratico. Comunque quello delle zanzare è veramente un problema serio.

7 - La logistica.

A Laakasalo, località a 5 Km dall'aeroporto, c'è un Motel già tutto pronto per noi quando arriveremo l'anno prossimo. Ci siamo trovati benissimo anche perchè coi proprietari siamo entrati in un rapporto di simpatia e vorranno accontentarci per ogni eventuale esigenza.

L'organizzazione diretta dall'amico Tapio Savolajnen è stata "umana" come poche volte è capitato di trovare. L'anno prossimo sono certo sarà migliore anche il servizio meteo e ci saranno più trainer. I decolli in vero richiedevano un pò troppo tempo. Molto efficiente il controllo foto e le classifiche.

8 - Itinerario di viaggio.

Per il viaggio di andata e di ritorno è senz'altro preferibile prendere il traghetto da Lubecca diretto a Helsinki. È apparentemente

caro ma alla fine il viaggio complessivamente costa meno ed è meno faticoso.

Conclusioni.

La squadra italiana è stata accolta con molta simpatia e per me è stata una particolare emozione ritornare dopo 20 anni sugli stessi luoghi e riincontrare qualche vecchio amico.

Gli avversari conosciuti, assente tuttavia il campione del mondo Kuitinen, sono sembrati temibili ma superabili. L'anno prossimo dovremo fare i conti con grandi squadre come quella polacca e quella tedesca e campioni come Davis e tanti altri. Tuttavia questo è un confronto nel quale ci dovremmo misurare con la convinzione di fare un risultato. Dipenderà molto dal ritrovare il migliore affiatamento di squadra ed un buon stato di forma.

L. BRIGLIADORI

Gilberto Cervesato

AGENTE GENERALE D'ASSICURAZIONE

CONSULENZE ASSICURATIVE

RAMO AERONAUTICO

per piloti e aeromobili

- polizze assicurative infortuni per pilota e passeggeri
- polizze responsabilità civile per aeromobili di ogni tipo
- polizze danni/corpo aeromobili

tel. e fax 0362/558958
tel. abitazione 0362/558724

* * *

L'INFORMATORE TELEMATICO CAMBIA DIVISA!!

Non più un nostro computer, collocato a Calcinate, con un unico numero di telefono, ma un ampio spazio a disposizione del volo a vela, ospite (pmdd!) di un grande sistema informativo accessibile tramite vari numeri telefonici da varie città d'Italia.

Il costo del collegamento sarà solo quello della telefonata al nodo più vicino (Torino, Milano, Genova, Udine, Trieste, Firenze, Perugia, Roma, Napoli, Bari, Catania), sarà disponibile anche l'accesso via Internet.

La nuova bacheca di VOLO A VELA verrà aggiornata con metodica frequenza e potrà accogliere anche i contributi dei singoli volovelisti.

Il tutto inserito in un sistema di comunicazione che già vede migliaia di utenti in rete quotidianamente.

A presto.

Campionato Italiano 1995 – Classe Standard

Classifica Generale Ufficiale dopo la prova n. 7 del 9 Luglio 1995

Pos. n. gara	Concorrente	Club/nazione	Aliante	punti	pr. n1 km: 355	pr. n2 km: 182	pr. n3 km: 340	pr. n4 km: 328	pr. n5 km: 227	pr. n6 km: 344	pr. n7 km: 394	
1	3A	Avanzini Luciano	ITA-A.V.A.I. Varese	LS 8 A	5603	6 715	4 371	6 839	18 823	1 883	5 972	1 1000
2	Y4	Meriziola Stefano	ITA-Ae.C.V.V. Mugello	ASW 24	5381	13 519	9 345	4 862	4 932	1 883	8 965	5 875
3	P	Hartmana Peter	AUS St. Johann	SZD 55	5372	4 891	2 387	1 1000	4 932	7 495	13 711	3 956
4	09	Schuster Georg	AUS St. Johann It.	ASW 24	5282	8 704	6 363	3 876	4 932	7 495	7 967	4 945
5	65	Pronzati Marco	ITA-A.V. Lariano	Discus	5058	8 704	1 421	7 837	4 932	3 879	16 491	10 794
6	A7	Secomadi Maurizio	ITA-A.V.A.I. Varese	Discus	5050	3 912	7 352	13 718	4 932	16 365	3 993	13 778
7	IX	Gavazzi Marco	ITA-A.V.A.I. Varese	Discus	4884	1 955	22 163	16 644	1 980	14 384	1 1000	15 758
8	AG	Gritti Angelo	ITA-A.V.A. Valbrembo	Discus	4835	2 916	16 179	11 759	4 932	9 494	12 754	8 801
9	24	Spreafico Gianni	ITA-A.V.A. Valbrembo	ASW 24	4828	8 704	11 293	5 861	13 843	4 854	10 884	19 389
10	Y3	Urbani Luca	ITA-A.M.I.	LS 4	4729	19 69	7 352	9 788	3 941	5 752	4 989	7 838
11	B6	Monti Roberto	ITA-A.V.A.I. Varese	SZD 55	4494	6 715	3 375	22 107	4 932	11 419	5 972	2 974
12	ZI	Hammerle Heinz	AUS SFG Dounbin	LS 7	4324	17 115	15 185	2 885	2 972	15 377	2 994	9 796
13	GG	Dalla Rosa Guido	ITA-Ae.C. Parma	DG 300	4170	13 519	11 293	12 727	13 843	11 419	14 677	17 692
14	L1	Rass Michael	AUS-Osterreich	LS 4	4077	17 115	5 367	8 800	4 932	11 419	15 652	11 792
15	I	Perrotti Nino	ITA-Ae.C. Aosta	ASW 24	3570	15 176	21 177	19 455	13 843	18 167	9 908	6 844
16	P1	Casanatti Alberto	ITA-A.M.I.	Discus	3558	12 620	15 179	18 562	13 843	17 171	11 794	19 389
17	BA	Manzoni Roberto	ITA-A.V.A.I. Varese	Discus	3505	8 704	10 343	10 777	19 793	20 0 20	106 12	782
18	TF	Anghileri Antonio	ITA-A.V.A. Valbrembo	ASW 24	3435	5 810	13 201	14 662	22 279	6 608	20 106	14 769
19	GB	Bozzetti Gianpaolo	ITA-Ae.C. Parma	Discus	3193	15 176	16 179	17 628	4 932	10 489	17 400	19 389
20	P7	Balestra Bernardo	ITA-Ae.C. Rieti	DG 300	2524	20 0 16	179 14	662	21 637	20 0 18	319 16	727
21	6	Borellini Giuseppe	ITA-A.V.A.I. Varese	ASW 24	2138	20 0 14	194 21	158	13 843	19 125	19 213	18 605
22	PR	Pozzi Giovanni	ITA-A.V. Lariano	Discus	1494	20 0 16	179 20	264	20 662	20 0 22	0 19	389

Coppa del Velino 1995

Classifica Generale Ufficiale dopo la prova n. 7 del 9 Luglio 1995

Pos. n. gara	Concorrente	Club/nazione	Aliante	punti	pr. n1 km: 289	pr. n2 km: 150	pr. n3 km: 254	pr. n4 km: 274	pr. n5 km: 142	pr. n6 km: 278	pr. n7 km: 315	
1	RJ	Paolillo Ugo	ITA-Ae.C. Rieti	Nimbus 2	4711	4 568	3 183	6 825	11000	1 173	3 888	3 974
2	C	Calà Stefano	ITA-Ae.C.V.V. Mugello	ASW 20	4341	1 711	2 188	2 883	7 551	6 13	1 1000	2 995
3	47	Colombo Davide	ITA-A.M.I.	Nimbus 2	4154	3 676	5 174	5 829	10 533	2 172	2 893	5 877
4	MP	Pinni Vittorio	ITA-Ae.C. Parma	DG 200	4060	2 699	1 189	1 892	5 631	5 20	10 529	1 1000
5	66	Kein Klaus/Orsi Giorgio	GER-Sindelfingen	ASH 25	3881	5 665	4 181	8 799	6 575	4 152	12 550	4 959
6	CF	Monti Lorenzo/Niada Michela	ITA-A.V.A.L. Varese	Janus A	3247	7 219	6 93	4 850	16 394	7 0 4	860 6	821
7	I	Romano Roberto	ITA-A.V.A. Valbrembo	DG 300	2815	7 219	10 57	10 743	3 691	7 0 14	466 7	639
8	EZ	Zanon Ettore	ITA-Ae.C. Prealpi Venete	LS 6	2499	16 74	15 55	3 870	2 695	3 169	9 636	9 0
9	N	Dal Grande Giuseppe	ITA-Ae.C. Prealpi Venete	DG 300	2055	14 77	10 57	9 750	12 510	7 0 7	661 9	0
10	CC	Pavesi Ugo	ITA-A.V.A.L. Varese	ASW 20	1988	9 215	9 74	18 237	13 431	7 0 15	454 8	577
11	DF	De Franceschi Angelo	ITA-Ae.C. Prealpi Venete	Ventus 17.6m	1959	12 160	18 52	12 611	10 533	7 0 11	603 9	0
12	VF	Bellorio Renato	ITA-Ae.C. Prealpi Venete	Ventus 17.6m	1855	12 160	19 27	14 520	18 359	7 0 5	789 9	0
13	I	Vitale Marco	ITA-A.V.A.L. Varese	LS 6	1752	19 0 15	55 7	811	15 399	7 0 13	487 9	0
14	CB	Dalla Vecchia Attilio	ITA-Ae.C. Prealpi Venete	LS 6	1568	16 74	7 89	11 732	4 673	7 0 17	0 9	0
15	7	Baffi Paolo	ITA-Ae.C. Prealpi Venete	DG 300	1451	14 77	10 57	17 242	14 414	7 0 7	661 9	0
16	H	Grazioli Paolo	ITA-Ae.C. Prealpi Venete	DG 400 17m	1450	18 72	17 53	19 0	8 543	7 0 6	782 9	0
17	IHH	Allegrini Lorenzo	ITA-Ae.C. Prealpi Venete	DG 200 17m	1330	11 163	8 79	13 545	8 543	7 0 17	0 9	0
18	K	Rampin Franco	ITA-Ae.C. Prealpi Venete	Pik 20 D	1259	10 173	13 56	15 454	17 386	7 0 16	190 9	0
19	BB	Baffigo Riccardo	ITA-Ae.C. Viterbo	DG 800	623	6 292	13 56	16 275	19 0 7	0 17	0 9	0
20	HB	Cosimi Giuseppe	ITA-Ae.C. Rieti	DG 400	0	19 0 20	0 19	0 19	0 7	0 17	0 9	0

European Champions Cup

St. Auban 17th - 24th June 1995

Official Scores after 8 days - Worst scores are dropped and shown in square brackets

Glider	Pilot	17th	18th	19th	20th	21st	22nd	23rd	24th	Total
HL	Uli Schwenk	962	986	900	[766]	0	981	994	1000	5823
EW	Eric Napoleon	985	960	1000	842	0	988	949	[782]	5724
VV	Tilo Holighaus	1000	951	[810]	846	0	1000	898	952	5647
VS	Stephano Ghiorzo	896	860	931	946	0	985	1000	[307]	5618
Y	Giorgio Galetto	915	937	935	941	0	921	925	[307]	5574
EI	Bruno Liege	945	[887]	915	890	0	891	958	938	5537
EB	Jean Denis Barrois	936	1000	842	[734]	0	909	976	781	5444
WO	Wolfgang Janowich	855	[152]	987	882	0	880	769	932	5305
GT	Thomas Gostner	833	843	847	937	0	924	905	[267]	5289
T5	Simon Leutenegger	968	818	766	728	0	831	832	[267]	5113
PJ	Paul Janssens	825	717	837	1000	0	839	[619]	809	5027
ET	Karl Rabeder	878	[152]	859	790	0	779	902	815	5023
XT	Ronald Termaat	773	848	[463]	773	0	769	812	917	4892
941	Alistair Kay	794	639	[482]	806	0	849	796	902	4786
WG	Fridolin Hauser	966	[657]	760	827	0	721	767	708	4749
CC	Makoto Ichikawa	702	508	[437]	756	0	916	685	968	4535
Z	Patrick Stouffs	792	726	437	822	0	698	788	[307]	4263
A	Erik Borgmann	668	717	427	776	0	[219]	828	798	4214
ZX	Katrin Keim	843	[48]	463	769	0	717	764	0	3556
FK	Martyn Wells	554	152	458	[0]	0	770	797	799	3530
59	Brian Spreckley	815	889	759	696	0	176	[0]	0	3335

Nota: I punteggi racchiusi in parentesi quadra sono la prova di scarto.

Si è appena concluso a St. Auban (Francia) la European Champions Cup - gara internazionale al di fuori del calendario FAI c/o IGC che ha riunito presso il centro nazionale francese alcuni tra i migliori piloti da competizione in una sola classe (max. 15 m di apertura alare) senza handicap. Sullo stesso stile della Hitachi Cup si è cercato di ritrovare i valori

e l'atmosfera offuscata ormai da anni dall'eterna questione dei rocchi secondo la sofisticata filosofia del "follow my leader".

Nel prossimo numero seguiranno le soluzioni sperimentate e le possibili innovazioni.

STEFANO

L'INFORMATORE TELEMATICO CAMBIA DIVISA!!

Non più un nostro computer, collocato a Calcinate, con un unico numero di telefono, ma un ampio spazio a disposizione del volo a vela, ospite (pmdd!) di un grande sistema informativo accessibile tramite vari numeri telefonici da varie città d'Italia.

Il costo del collegamento sarà solo quello della telefonata al nodo più vicino (Torino, Milano, Genova, Udine, Trieste, Firenze, Perugia, Roma, Napoli, Bari, Catania), sarà disponibile anche l'accesso via Internet.

La nuova bacheca di VOLO A VELA verrà aggiornata con metodica frequenza e potrà accogliere anche i contributi dei singoli volovelisti.

Il tutto inserito in un sistema di comunicazione che già vede migliaia di utenti in rete quotidianamente.

A presto.

Iniziati i voli di collaudo del trainatore polacco "Gniady"

Un'idea di qualche anno fa si sta concretizzando: sono iniziati i voli di collaudo dello "GNIADY" GM.1 del quale ne avevamo parlato a pagina 365 del n. 209 di VOLO a VELA, del dicembre 1991.

Si tratta di un monoplano ad ala bassa e con carrello fisso che rappresenta un valido assemblamento di diverse parti riguardanti altri aerei e precisamente:

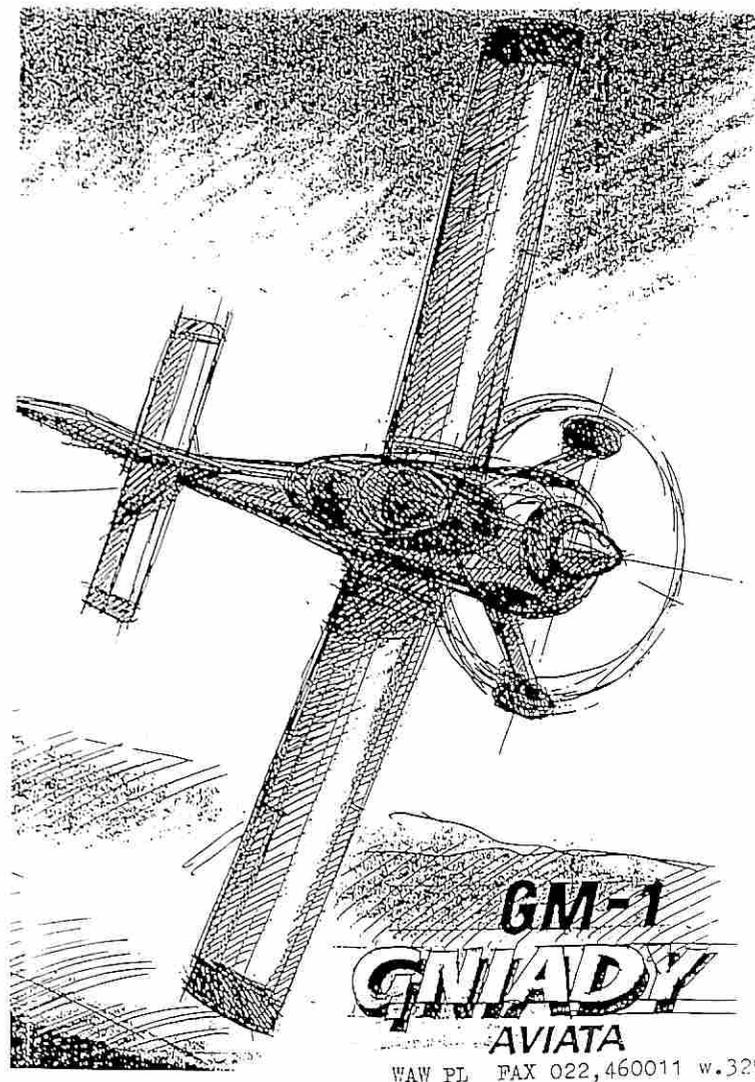
- le ali ed i timoni sono quelli dell'aereo PZL 10 "Koliber" (leggi Morane Saulnier costruito su licenza);
- il motore - un radiale A1-14RA turbocompresso da 260CV con alicea passo variabile - e la sua carenatura sono gli stessi montati sul Wilga.

L'unica parte nuova è costituita dalla fusoliera dotata di due grandi marmitte silenziatrici che riducono il rumore ad un basso valore di decibel, sicuramente sotto le più restrittive norme vigenti in Europa. La cabina di pilotaggio, monoposto, è confortevole, con il sedile regolabile e con un'ampia visibilità a 360 gradi.

È prevista la versione idro e la versione con sci.

Il primo volo è stato fatto il 26 aprile scorso ed i voli successivi hanno confermato le caratteristiche di volo previste dal progetto.

Il costruttore prevede che anche il prezzo di vendita risulterà molto interessante!



Ecco i dati tecnici del GM-1 "GNIADY":

misure:	- apertura alare	9,5	m
	- lunghezza	6,7	m
	- altezza	2,5	m
	- timone orizzontale	3,6	m
	- corda alare	1,3	m
	- distanza carrello ant. e post.	5,3	m
	- carreggiata carrello anteriore	2,5	m
	- lunghezza cabina pilotaggio	1,5	m
	- larghezza cabina pilotaggio	0,85	m
pesi:	- peso a vuoto	730	Kg
	- peso a carico massimo	4,4	Kg
	- carico alare	69,5	Kg/m ²
	- rapporto peso/potenza	4,4	kg.
parametri di volo:	- VNE	270	km/h
	- velocità max orizzontale	250	km/h
	- velocità minima con flap	80	km/h
	- velocità max salita (solo)	11/12	m/s
	- velocità salita economica	8,5/9	m/s
	- salita con aliante 350 kg	6,2	m/s
	- salita con aliante 550kg	5,0	m/s
	- corsa di decollo	70	m
	- corsa con ostacolo 15 m	100	m
	- spazio per atterrare	80	m

(a cura di S. Wielgus)

<p>VENDO NIMBUS 4M - 1992 Motore Rotax 60 CV - perfetto Strumentazione da gara Sedile riscaldato - carrello Prezzo 240.000 DM Tel/Fax 0049 9188 3770</p>	<p>VENDO LIBELLE ST. I. DLEA RIVERNICIATO EST. INT. 1994 Strumentario carrello ch 9: GPS Garmin 75 grafico Contattare: CILIBERTO TEL. 011 701125 GIUSTETTO TEL. 011 9800664</p>
<p>VENDO ASW 20 I. SFCL 1980 MAI INCIDENTATO STRUMENTATO Riverniciato 1993 - carrello C.N. valido fino 21/4/1997. Contattare: CARLO GRINZA Tel. 011/341121 Tel. 011/720734</p>	<p>VENDO DISCUS B TURBO D.KIFZ Strum. HUDIS. DITTEL FSG71. cellule solari Carrello Ghidotti ottimo stato Event. Aerograf+fototime ZULIANI TEL. 02/29004912 dopo le 20.30</p>
<p>CERCO CAPRONI CALIF A 21 S Tel. 0049/5405 60361 Fax 0049/541 52769</p>	<p>VENDO CAPRONI A2 15 MT 600 ORE TOT. Ottime condizioni Strumentaz. base radio, carrello aperto 12 mil. tratt. GALLO FRANCESCO TEL. 049/775268</p>
<p>VENDO DG 600 17 MT Immatric. tedesco Con winglets - STRUMENT; Carrello COBRA Tel. 0332/866093 Luca Monti Tel. 0330/262173 Zanichelli</p>	<p>MOTOALIANTE TAIFUN 17 MT. 1985 Motore LIMBACH 80 HP accessori Strumentazione doppia 120 ml. Ottimo stato A. COLOMBO TEL. 0746/202058</p>
<p>VENDO LIBELLE ST. 201.B Ottimo stato Strumentazione completa con LX1000 C.N. rinnovato per tre anni con carrello chiuso TEL. 0434/781070 o 0434/76031 uff.</p>	<p>VENDESI ASW 15 I.CILY - Zander 820 Ossigeno - Pannelli solari CN rinnovato aprile e Kasko '95 Gelcoat in perfetto stato - Carrello scoperto FABIO TEL. 0331/770258 DIEGO TEL. 031/270664</p>
<p>VENDO STRATOS 300-1991 D.MBJL Immatr.; VLM italiana/tedesca Eff 1:30 mot. Konig HP24 Elica tripala ripiegabile. Strumentato TEL. 041/5200260 sera FOSCOLO ALVISE</p>	<p>ALIANTE SHK 1 I. CIAU 1964 E. 1:38 Strumentazione base vario acustico 12 ml A. COLOMBO TEL. 0746/202058</p>

Agli inserzionisti: p.f. segnalateci quando l'inserzione non è più necessaria.



Federazione Italiana Volo a Vela

Verbale riunione del 24 giugno 1995 a Calcinate del Pesce

In relazione alla convocazione di cui alla lettera FIVV del 19/06/95 si è tenuta presso l'AVAI a Calcinate la riunione periferica dei rappresentanti di AeroClub ed Associazioni alla ore 18,3.

Sono presenti i Signori:

Luciano Avanzini	ACCVV
Gregorio Castiglioni	AcClub Biella
Stefano Comoni	AVAO
Stefano Comoni	AVA
Claudio Lenti	AeroVela Tortona
Roberto Manzoni	Coordinatore della riunione
Piero Pignetti	ASAP
Lorenzo Scavino	CSVVA
Lorenzo Scavino	Nello Valzania
Walter Vergani	AVAI.

Roberto Manzoni illustra le ragioni che hanno portato alla costituzione della FIVV e gli scopi di questa riunione periferica e Pignetti spiega lo scenario in cui si muove la FIVV e le prospettive di trasformazione dell'AcCl.

Dopo ampia e approfondita discussione Lorenzo Scavino lamenta una scarsa formalità nella gestione iniziale della FIVV, Castiglioni segnala le difficoltà di aggregazione da parte dei club dove il volo a motore è prevalente e Stefano Comoni suggerisce una maggiore rapidità e precisione nelle operazioni di mailing per promuovere le adesioni e l'informazione.

Si conclude la riunione con l'auspicio di poter organizzare in breve tempo la struttura della FIVV e completare le adesioni per poter procedere ad una revisione dello statuto ed ad una precisazione degli obiettivi della FIVV da presentare nell'ambito del Briefing di Bologna per una ratifica.

La riunione si chiude alle ore 21 circa.

Il Coordinatore (Roberto Manzoni)

* * *

- *occorrono volovelisti disponibili a lavorare per la Federazione,*
- *bisogna arrivare al Briefing di Bologna con una buona e nutrita lista di candidati,*
- *ogni centro di attività volovelistica deve nominare un "referente" per migliorare l'informazione,*
- *è opportuno che la FIVV rilasci ricevuta a fronte delle quote associative già versate.*

R. Scavino

Rieti, 10 luglio 1995

Ai Sigg. Rappresentanti delle
Associazioni Federate
Loro Sedi

Prot: n. 9

Nel quadro delle riunioni programmatiche della FIVV, verrà tenuto un incontro in Rieti il giorno

2 agosto 1995 alle ore 18.00

presso la sede dell'AeCCVV per discutere i seguenti argomenti:

- Proposta della FIVV in ordine alla trasformazione dell'Aero-club d'Italia

- Mansionario e organigramma funzioni operative

È importante la Tua presenza.

Cordiali saluti

A TUTTE LE ASSOCIAZIONI FEDERATE

LORO SEDI

URGENTE-IMPORTANTE

Oggetto: D.L. 226/95 - CANONI DEMANIALI

Si trasmette, in allegato, copia di estratto del D.L. 226/95 riguardante i canoni per i beni patrimoniali e demaniali dello Stato, con un richiamo manoscritto alla Legge 390/86.

L'AeroClub d'Italia, cui va ascritto il maggior merito per tanto, ha presentato un emendamento per la sanatoria dei canoni pregressi e provvederà a inoltrare al Ministero delle Finanze l'elenco degli Aero-club periferici per gli adempimenti di cui al comma 8 dell'art. 4 del citato D.L.

La FIVV intende farsi carico per l'inserimento nell'elenco suddetto delle Associazioni federate (NON AEROCLUB) che usufruiscono o prevedono di usufruire in futuro di beni demaniali dello Stato. Si invitano pertanto dette Associazioni di far pervenire all'indirizzo della FIVV il modulo allegato, curando che la denominazione del sodalizio corrisponda ESATTAMENTE alla

DENOMINAZIONE RILEVATA

DALL'ATTO COSTITUTIVO

E SUCCESSIVE EVENTUALI MODIFICHE

(è importante anche il rispetto delle punteggiature eventuali delle sigle)

Nel frattempo, è opportuno dare corso ai disposti del comma 7 dello stesso art. 4 (perizia giurata).

In tale attesa molti cordiali saluti.

FIVV - IL PRESIDENTE
(Piero Pignetti)

Rieti 10 luglio 1995

P.S.: Anche per gli Aeroclub che ci leggono in copia è opportuno l'invio all'Aeroclub d'Italia di una precisazione sull'ESATTA DENOMINAZIONE, ad evitare che documentazioni imprecise possano pregiudicare il buon esito dell'inserimento nell'elenco ministeriale.

Una federazione, perché?

Ne abbiamo parlato per mezzo secolo, sollevando sospetti e, talvolta, ricevendo accuse di scissionismo. Poi, finalmente, destando curiosità e interesse, l'abbiamo costituita a Bologna nel novembre 94. Potremmo dire "ricostituita", poiché già negli anni cinquanta fu concepita una Federazione Volo a Vela, che però morì in grembo ai fondatori.

Sono passati "solo" trent'anni dalle modifiche di Statuto che videro la nascita delle "Specialità" in seno all'Aeroclub d'Italia con il Volo a vela primogenito della famiglia.

La struttura unitaria dell'AeCI rimase però sostanzialmente patriarcale, sia al centro che in periferia, con il Volo a motore nella veste di capofamiglia (quasi sempre saggio) per ragioni storiche e in forza dei numeri. Ciò non ha impedito il sorgere di Aeroclub federati basati su specialità diverse dal Volo a motore:

basti pensare alla dozzina di Aeroclub volovelistici.

In trent'anni molta acqua è passata sotto i ponti e lo scenario di sport e turismo aeronautici è mutato considerevolmente. È nato il V.D.S., crescendo in modo travolgente; tutte le altre Specialità sono diventate maggiorenne e, considerandosi in grado di autogestirsi, richiedono una maggiore autonomia, in qualche caso, pretendono il distacco definitivo dall'Ente centrale.

Va poi sottolineato il disposto legislativo dell'anno 93 che impone la privatizzazione degli Enti di diritto pubblico con base elettiva: cioè proprio anche dell'Aeroclub d'Italia.

E qui sta proprio la prima risposta al quesito: la Federazione nasce come strumento per l'attuazione di un progetto di trasformazione dell'Ente che, oltre alla ineludibile privatizzazione, veda la modifica degli Statuti in funzione delle nuove realtà nel campo degli sport aeronautici. Si può dire che ciò comporterà una vera e propria "mutazione" dell'AeCI.

La scelta di operare per linee interne e giungere ad una forma confederativa che sostituisca, in gran parte, l'attuale struttura, deriva da considerazioni di necessità, di opportunità e di buon senso.

È conosciuto da tutti l'ordinamento legislativo nazionale che conferisce all'AeCI mansioni esclusive in relazione agli sport aeronautici, alla attività dell'aviazione minore, al Volo da diporto o sportivo, alle manifestazioni aeree, alla tenuta di certi registri aeronautici, ai disciplinari scuola ecc. ecc. e la funzione di Federazione Sportiva Nazionale del CONI esplicita in via unica per gli Sport aeronautici.

Né va dimenticata l'organizzazione internazionale che fa capo alla FAI che considera, tra l'altro, per ogni nazione associata, un unico interlocutore, rappresentante tutto l'arco degli "airports". Esperimenti di diaspora già tentati altrove hanno fruttato disagi, inconvenienti e perdite di immagine, per tornare poi a soluzioni di riaggregazione concordata.

Il buon senso prescrive poi di non ricorrere a rivoluzioni, da considerare affascinanti perdite di tempo, quando è possibile raggiungere risultati soddisfacenti attraverso un negoziato anche difficile, senza ricorrere a distruzione di ciò che già esiste e che può essere modificato in meglio.

Occorre quindi prospettare delle soluzioni, nelle quali gli organismi federativi di TUTTI gli sport aeronautici occupino il ruolo che loro compete in termini di rappresentanza, di autonomia e di responsabilità.

Va tenuto presente che, caso raro tra le Federazioni Sportive Nazionali, l'AeCI vede la presenza di un organismo, l'Aeroclub periferico, che svolge funzioni insostituibili di tipo cooperativistico, con personalità giuridica pur con forte componente volontaristica, dotato di notevole patrimonio e di prerogative uniche nel campo dell'associazionismo sportivo, quali i disciplinari per titoli riconosciuti dallo Stato.

Tale fenomeno non potrà essere ignorato nel contesto della trasformazione da attuare.

In ambito CONI, problemi analoghi per attività differenziate con problemi di difficile coabitazione nella stessa Federazione, sono stati affrontati e risolti con la creazione di "Federazioni Associate" gravitanti intorno alla Federazione originaria.

Vedi ad esempio la Fed. Tennis, con lo Squash, il Badmington, il Tamburello che sono state rese autonome, attraverso appositi Statuti, restando associate alla Federazione originaria, che li rappresenta presso il CONI. Così la Fed. Bocce con il Biliardo e così via.

Questa può essere una delle strade da percorrere con le varie Federazioni degli sport aeronautici associate alla Federazione AeCI, costituita dagli Aeroclub. Non è certo quanto di meglio si possano attendere le Specialità, ma non è neppure detto che una buona autonomia sancita dagli Statuti non possa raggiungere lo scopo ultimo.

Altra strada, già per altro ventilata, è quella di vedere anche gli Aeroclub periferici aggregati in Federazione (Aviazione Generale?) che concorra pariteticamente alla formazione della Confederazione Aeroclub d'Italia per tutti gli sport aeronautici.

Altre proposte potranno essere avanzate: non credo certo che la iniziativa esterna che fa capo ad un Disegno di Legge parlamentare piuttosto approssimativo e sbrigativo sia la soluzione di tutti i problemi. Basta analizzarla per scoprire quanti altri ne pone.

Ma non è luogo per discuterne.

Intanto si pone la necessità di attivare la nostra Federazione e approntarla ai compiti che la attendono, che non sono pochi.

Un vecchio adagio recita che "tra il dire e il fare ci corre la voglia di lavorare". C'è necessità di persone che si prendano in carico qualcuno di questi oneri, eventualmente attraverso apposite Commissioni, come previsto dallo statuto:

Organizzazione interna

Promozione delle adesioni

Rapporti con AeCI

Rapporti con altre Federaz. Sport Aeron. (una persona per ciascuna delle altre Federazioni)

Contatti internazionali - delegazioni

Programmazione sportiva-calendari, localizzazioni, impegni spesa

Regolamenti sportivi

Organizzazione gare - direzione e supporti

Gestione Commissari sportivi - formazione e aggiornamenti

Supervisione squadre nazionali

Accompagnatori trasferte estere

Istruttoria omologazione insegne e primati

Didattica - normative, aggiornamenti, coordinamento

Istruttori Volo a Vela - corsi e aggiornamenti

Rapporti con RAI e Civilavia

Sicurezza

Rapporti con AeCCVV

Promozione e propaganda

Informazione e assistenza alle Associazioni federate

Rapporti con la stampa

Rivista "VOLO A VELA"

Ciò, in linea di massima, può configurare la base di una gestione autonoma, insieme ad una delega amministrativa di sufficiente respiro, in un prossimo assetto degli sport aeronautici.

Ora occorrono gli uomini di buona volontà che si assumano gli impegni, per prepararsi al NUOVO, che non è lontano.

Potremo essere pronti per il prossimo "Briefing delle due torri"?

Credo si possa farcela.

PIERO PUGNETTI

Repetita iuvant. Scripta manent!

Lo so! Non è l'accoppiata classica... però... vediamo!
La prima frase, ad alcuni di noi, è stata resa familiare dal fondatore della nostra rivista, Plinio Rovesti, che soleva usarla durante i suoi briefing-lezione agli stages di Rieti.

Quando ci sorprendevo clamorosamente impreparati ci insegnava alleggerendo il nostro imbarazzo con un "Repetita iuvant"; una indulgente finzione che lo rendeva così soave.

Anche la seconda frase, più della prima, si addice al sullodato, che è stato generoso di testi e articoli destinati a rimanere importanti; grazie al nostro Rovesti, sempre attivo ed opportuno. Ma la mia aspirazione sarebbe che queste frasi, così appropriate se riferite al nostro grande Maestro, lo diventassero anche verso una proposta che ho presentato al mio club (Foligno) e che potrebbe rappresentare un punto di partenza per alleviare una sentita esigenza, non solo italiana, della "Sicurezza del Volo".

Infatti, in un campo ben preciso ed importante del nostro volo ci sono molte opinioni, più o meno convergenti, ma troppo vaghe e soprattutto non concretizzate ed a portata di mano al momento giusto; ed è a questo riguardo che voglio dire la mia.

Tutto nasce dal fatto che nel mio club è in atto un cambio generazionale molto salutare e promettente; non senza resistenze da parte dei "grandi manici, profondi esperti dei dintorni aeroportuali", le vecchie inconcludenti diatribe hanno ceduto il posto a silenziosi gruppi di lavoro che operano, le verità del volo vengono cercate sui libri, si tenta di ampliare la modesta visione del club locale, si prospettano sinergie, si pensa alle gare.

In questa atmosfera ho colto l'occasione per dedicare un modesto arco di tempo alla grande trascurata, la "Sicurezza del Volo", ricordando due mancati incidenti al traino accaduti qualche anno fa e che, senza alcun commento ed insegnamento, erano stati rimossi così come si rimuove il ricordo di un raffreddore.

Non per deprimere la categoria, ma per obiettività d'informazione debbo dire che, in ambedue i casi, a bordo dell'aliante c'era un istruttore facente le sue funzioni (non la stessa persona).

Nel primo caso, per uno scorretto uso del trim, l'aliante si impennava e metteva in assetto verticale il traino che, grazie alla rottura del cavo (molto usurato e senza dispositivi a frattura prestabilita), ad una sufficiente altezza sul terreno ed al pilota che riusciva a ritrovare la cloche sfuggitagli di mano, veniva riportato sotto controllo; forse un briefing con dimostrazione sull'uso del trim avrebbe evitato del tutto l'incidente, ma anche una maggiore prontezza nello sgancio avrebbe impedito che la situazione si aggravasse a tal punto.

Il secondo caso è inaudito! Il traino decollava con 20 Kts di vento a raffiche in coda; a circa 50 metri d'altezza stallava ed il trainatore si salvava grazie alla sua abilità ed alla prontezza con cui l'aliantista si sganciava; il trainatore abbandonava l'attività di traino.

Questo episodio solleva la questione delle conseguenze che può portare il degrado professionale di alcuni istruttori, ma non è questa la meta del mio scritto.

Fatti i commenti, mi impegnavo per una efficace opera di prevenzione, vero scopo della "Sicurezza del Volo".

Nel documentarmi al riguardo ho trovato un articolo scritto dal Com. Guido Bergomi in data che non sono riuscito a stabilire, ma sicuramente oltre dieci anni fa; il titolo è: "IL TRAINO AEREO: PERI-

COLI E RIMEDI". Si parla proprio del traino che viene costretto ad assumere un irreversibile assetto verticale (Aerotow upset), incidente che si risolve quasi sempre tragicamente.

Al riguardo l'autore dice: "La soluzione del problema sta nell'adottare, tutta una serie di accorgimenti, precauzioni e procedure adatte ad allontanare il pericolo..." etc.

La prima considerazione che fa riguarda la lunghezza del cavo; dice che non deve mai essere troppo corto (non inferiore a 40 metri), ma lascia libera la lunghezza massima anche se alla fine consiglia di non superare i 60 metri.

La seconda considerazione riguarda la resistenza del cavo e qui si riferisce al documento F.A.A. americano AC43.13-2A del 10 agosto 1978.; dopo aver elencato i vari carichi di rottura adeguati ai vari tipi di alianti, termina l'articolo promettendo di ritornare sull'argomento; io non sono in possesso degli scritti successivi.

Imitando il Bergomi ho voluto consultare alcuni testi stranieri sull'argomento ed ho iniziato proprio dalla F.A.A. americana, che nella versione del 1990 (FAR 91.17) dice:

NESSUN PILOTA PUÒ USARE UN AEREO PER TRAINARE UN ALIANTE SE NON CI SONO LE SEGUENTI CONDIZIONI

- 1) Egli ha un brevetto omissis
- 2) l'aereo ha il gancio ed il suo montaggio approvati dall'autorità competente;
- 3) il cavo ha una resistenza alla rottura non inferiore all'80% del peso massimo certificato dell'aliante trainato né superiore al doppio di questo peso, oppure, può avere una resistenza superiore al doppio di questo peso se al punto di attacco con l'aliante ha un attacco di sicurezza con una resistenza non inferiore all'80% del peso massimo certificato dell'aliante trainato né superiore al doppio di questo peso ed un altro attacco di sicurezza al punto di attacco con il traino con una resistenza maggiore, ma non più del 25%, di quella dell'altra estremità del cavo ma non superiore al doppio del peso massimo certificato dell'aliante trainato.
- 4) Prima di entrare in zona di controllo omissis
- 5) il pilota del traino e quello dell'aliante si sono accordati sul corso delle azioni che includono i segnali di decollo e sgancio, velocità e procedure d'emergenza per ogni pilota.
- 6) nessun pilota di aereo civile può sganciare intenzionalmente il cavo, dopo lo sgancio dell'aliante, in modo da mettere in pericolo la vita o i beni altrui.

Il punto 3) è rimasto lo stesso citato dal Bergomi, (la resistenza del cavo è stata regolamentata in questi anni) ma il punto 5) mi è sembrato quello ancora suscettibile di sviluppo in Italia.

Qui si nota che gli americani, potendo volare con l'aliante senza radio, devono conoscere una serie di segnali che per noi si riducono al battere le ali, ma rimane intatta, anche per noi, l'opportunità di accordarsi sul volo e soprattutto sulle emergenze, pratica mai usata nella mia ventennale attività. Fin qui l'esauriente metodo americano.

Gli altri testi consultati non impongono regole; concordano sul fatto che trainatori ed aliantisti non devono lasciarsi cogliere impreparati dall'insorgere di una emergenza, ma devono riconoscerla e reagire con

prontezza, sia per non aggravare la condizione propria o di ambedue sia per condurre a buon fine il proprio mezzo (colgo l'occasione per estendere il mio interesse anche alla condotta dell'alinate successivamente alle emergenze).

Per ottenere questi risultati si consiglia "una preparazione su due punti prima del decollo"

- 1) il trainatore e l'aliante devono accordarsi sul volo e le possibili emergenze;
- 2) l'aliante deve avere in mente un piano d'azione qualora venisse a trovarsi sganciato dal traino volontariamente, involontariamente o per la rottura del cavo. Seguono le soluzioni delle note emergenze e preziosi consigli in caso di forte vento.

Per il giorno 5 feb. 95 l'Aero club del Mugello ha avuto la felice idea di invitare i piloti dei vari club ad una conferenza sulla "Sicurezza del Volo"; il presidente, platealmente e con una umiltà che gli fa onore, ha dichiarato che il suo club non era molto esperto nel volo a vela per cui aveva invitato il Com. Guido Bergomi, un'autorità nel campo dell'istruzione, ad indicare ed illustrarci i punti più insidiosi di questo sport.

Tra le manovre che richiedono una maggiore attenzione il Bergomi ha particolarmente evidenziato la solita questione del traino e quella del vento forte in prossimità del suolo (un argomento quasi del tutto trascurato da tesi e riviste, eppure così importante; perché non svilupparlo?)

Un ultimo ed importante accenno alla questione del traino viene dalla rivista americana SOARING che nel numero di dicembre 1994 fa sapere che la SOARING SAFETY FOUNDATION (fondazione per la sicurezza del volo a vela) di HOBBS (Nuovo Messico) ha deciso di presentare, al prossimo meeting internazionale della OSTIV (Organizzazione scientifica e tecnica internazionale del volo a vela), il suggerimento di aggiungere una "E" in calce ai controlli predecollo, significando, con tale lettera, la dicitura "EMERGENCY PLAN" (piano di emergenza; ovvero che il pilota deve tenere in mente "al di sopra di tutto" le procedure di emergenza durante il traino.

Ecco la buona abitudine da acquisire e a tal fine è dedicato il mio scritto. A questo punto, constatata una tale convergenza di pareri di così varia provenienza, ho pensato di condensare le procedure ed i consigli più significativi in un check-list/memorandum la cui funzione è appunto, quella di mettere in testa ai piloti, "appena prima del decollo", le situazioni che loro potrebbero trovarsi ad affrontare e come dovrebbero risolverle.

Ho così costruito due check-list, uno per il trainatore e l'altro per l'aliante, da tenere nei rispettivi mezzi.

La prima facciata di questi check-list è uguale ed è titolata:
ACCORDI PREVOLO TRAINATORE/ALIANTE

ed è la parte nuova e più importante; sintetizza i punti del volo sui quali i piloti devono obbligatoriamente accordarsi prima del volo. Per evitare intoppi in una serie di traini presso lo stesso club, questi accordi si ritengono presi anche leggendoli separatamente o conoscendoli bene (il che non vuol dire sorvolarli), mentre il prenderli incontrandosi diventa una norma di sicurezza quando ci si trova ad operare con piloti di altri club o stranieri (si potrà farne copie in inglese).

La seconda facciata del check-list dell'aliante contiene:

- 1) **CONSIGLI SULLA CONDOTTA DELL'ALIANTE SGANCIATO A BASSA QUOTA**, ovvero una panoramica di soluzioni da adottare se ci si viene a trovare sganciati dal traino (volontariamente, involontariamente o per rottura del cavo) ad altezze mode-

ste, soluzioni necessarie anche per la Pianificazione d'emergenza.

- 2) **CONTROLLI PREDECOLLO** e l'invito ad eseguirli con la dovuta attenzione.
- 3) **PIANIFICAZIONE D'EMERGENZA** da elaborare immediatamente prima del decollo, quindi dopo i controlli predecollo: oltre alla ripetizione sintetica delle emergenze del traino, l'aliante programma il corso delle azioni in caso di sgancio; questa "pianificazione" è la seconda novità di questo lavoro.
- 4) **CONTROLLI DOPO LO SGANCIO / PER L'ATTERRAGGIO**
Ho trovato molto logica questa formula usata da un ex campione nazionale australiano.

Nel dire che il check-list è unico per tutti gli alianti, ne considero esaurita la descrizione e passo a quella del traino che, come già detto, ha una facciata uguale a quella dell'aliante, quella con gli accordi.

Nell'altra facciata non mi sono interessato del destino del traino in balia delle sue emergenze in quanto ogni tipo di aereo ha la sua liturgia; ci si trovano invece i controlli predecollo generici per un aereo ad elica e carrello fissi; questa parte può essere personalizzata per ogni tipo di traino: come esempio ho voluto rappresentarci alcuni limiti del traino CESSNA 305-C (ex L-19) ed aggiungere alcuni controlli peculiari del trainatore.

Concludo la descrizione dei check-list pensando che dovrebbero essere stampati con caratteri adeguati su un formato ridotto e con una diversa e leggera tinta di fondo che permetta di distinguerli; penso che averne uno personale, da consultare e da portare in volo sempre insieme alla carta geo sia utile per quegli alianti che volano saltuariamente o presso altri club; per voli specifici di quota, di distanza, di gara etc. dovrà essere integrato.

A questo punto credo sia mio dovere mettere alla prova questa procedura così antica ma anche così nuova; tralascio la parte "accordi" che non offre particolari difficoltà e esamino la seconda parte, cioè la "pianificazione d'emergenza".

Considero il decollo di un ASTIR da una pista erbosa di 1600 metri di lunghezza e 220 metri di altitudine, trainato da un CESSNA 305-C, con condizioni di $t=15^\circ$, QNH 1013, vento da ore 2 intensità 10 Kts (trascuriamo che tale vento al traverso supera il limite per l'atterraggio successivo dell'aereo, davvero penalizzato in questo punto), volo locale.

Eseguiti i controlli predecollo, il pilota elabora questa esauriente "pianificazione d'emergenza":

* Conosco le procedure per l'avaria di uno o ambedue i ganci del cavo; se il traino batte le ali, se assumo posizione pericolosa o perdo di vista il traino, se lo vedo in difficoltà, mi sgancio con rapidità. Se in pista il traino perde potenza e mi sgancia o mi sgancio, cercherò di arrestarmi quanto prima manovrando sul lato destro della pista e rilasciando il cavo se appeso; (fino a questo punto la programmazione per il traino, la successiva per l'aliante); per sgancio sotto i 50 metri mantengo 110 Km/h (100+1/2 del vento) riatterro in pista o in zona libera sulla destra (controvento); per evitare collisione o terreni pericolosi posso imbarcare abbassando l'ala; per sgancio sopra i 50 metri posso atterrare contropista, (10 Km/h in coda) viro a destra per un contropista diretto o con $90^\circ/270^\circ$; sopra i 200 metri faccio un circuito a destra regolare o stretto*.

A questo punto segnala il pronto al decollo poi mette la mano sinistra vicina allo sgancio.

Leggendo con molta calma questa programmazione (tranne il fra parentesi), ho impiegato 75 secondi che, sono sicuro, si possono

ridurre ad un minuto se ci si prepara prima, o quando si avrà l'abitudine a questa procedura: anche dal punto di vista mnemonico non mi sembra offrire difficoltà in quanto ha una sequenzialità molto logica: solo le condizioni di vento forte o la posizione geografica e/o orografica dell'aeroporto possono complicarne l'elaborazione, ma qui si potrà, inizialmente, chiedere aiuto agli istruttori o esperti.

Sono dell'opinione che questo minuto debba assolutamente essere speso e che il pilota che, metodicamente, saprà ben pianificare il suo decollo, troverà una intima soddisfazione per questo salto di qualità e per la consapevolezza di offrire a sé stesso e al club un elevato contributo di affidabilità, sicurezza ed economia.

A questo punto mi trovo nelle condizioni di un generale che, armato e predisposto il suo recalcitrante esercito per l'inizio della battaglia, viene colto da questo dubbio: al segnale d'inizio scenderanno in campo i suoi soldati?

Il dubbio è lecito in quanto in un precedente tentativo di far usare, nei voli più lunghi, il regolaggio dell'altimetro sul QNH, le truppe non si sono mosse.

Anche ora sono consapevole del fatto che non sarà facile passare dal decollo "spensierato" al decollo "pensato": le abitudini formate, sfortunatamente, sono difficili da cambiare, anche se occasionali spaventi ne dimostrino la necessità.

Ma i piloti devono rendersi conto che la comunità aeronautica è in rapido e costante sviluppo: procedure di pilotaggio e necessità cono-

scitive cambiano continuamente, nuove regole sostituiscono le vecchie, vengono scoperti nuovi fattori che migliorano la sicurezza. Questi sono i principali motivi per cui il pilota deve essere aggiornato e versatile.

Un uomo giovane può diventare un pilota vecchio nel giro di poche stagioni, può addirittura nascere vecchio se l'istruttore non lo esorta verso compiti sempre più impegnativi ma, come si dice, gli tarpa le ali.

Passione ed impegno sono i requisiti per riuscire e questo mio fervorino vorrebbe solleticarli.

D'altro canto il mio club conta giovani talenti, io sono un testardo capricorno e la mia speranza ètenace!

Ora, se nei riguardi del traino esistessero procedure più pratiche od intelligenti, se qualcuno avesse idee migliori o suggerimenti, sarebbe il caso di farli conoscere; dalla partecipazione di più pensanti potrebbe nascere un check-list nazionale, così come esiste per gli aerei.

E che dire se questo impegno lo assumesse l'Aero Club d'Italia?

L'invito è doveroso; formulare detti check-list con competenza tale da farli accettare alla comunità nazionale è un compito che solo questo ente, con il suo prestigio, capacità, mezzi e ufficialità può affrontare con successo.

Doveroso anche ricordargli che "Da qui all'eternità" è il titolo di un bel film ed un metodo di lavoro molto diffuso, ma poco apprezzato. Forse la mia speranza non è poi così..... tenace!



Accordi prevolo trainatore / aliantista

- 1) Il trainatore è il Comandante del treno di traino; sue sono le decisioni, responsabilità, sicurezza. Comunicarsi via radio le esigenze, le anomalie, salvo nelle situazioni che richiedono immediatezza. La rapidità di esecuzione dello sgancio, quando previsto, è essenziale per la riuscita dello sgancio stesso e delle manovre che seguono.
- 2) Stabilire l'adeguatezza del cavo, la velocità normale di traino, in turbolenza, minima del traino e massima dell'aliante, l'altezza di sgancio, il percorso verso la zona per un sicuro rientro in campo, la procedura di sgancio (normale tensione, certezza visiva, aliante a destra traino a sinistra o diversamente).
- 3) Se il traino batte le ali l'aliante deve sganciarsi immediatamente (il trainatore non usi questo segnale al solo scopo di far sganciare l'aliante, il quale deve poter scegliere quando sganciarsi, salvo accordi diversi).
- 4) Se l'aliante perde di vista il traino deve sganciarsi immediatamente.
- 5) Se l'aliante ritiene che il traino sia in difficoltà deve sganciarsi immediatamente.
- 6) Se si ha calo o perdita di potenza nella corsa di decollo il trainatore deve sganciare l'aliante, manovrare e liberare sulla parte sinistra della pista, l'aliante sulla destra arrestandosi quanto prima.
- 7) Se in decollo e veloci in pista si ha lo sgancio volontario o accidentale o la rottura del cavo, il trainatore deve continuare il decollo.
- 8) Se in volo si ha calo o perdita di potenza o difficoltà a superare un ostacolo il trainatore deve sganciare l'aliante.
- 9) Se c'è l'avaria del gancio dell'aliante il trainatore sgancia l'aliante sul campo.
- 10) Se c'è l'avaria di ambedue i ganci il trainatore imposta una lenta discesa con largo circuito e alto finale, l'aliante assume la posizione bassa (sotto la scia), frena per non sorpassare il traino, atterra per primo, aspetta l'atterraggio del traino prima di frenare.
Se il traino e l'aliante sono ambedue muniti di questo Check List, questi accordi si ritengono presi anche leggendoli separatamente (salvo opportune variazioni), altrimenti i piloti devono incontrarsi.

Aliante

Consigli sulla condotta dell'aliante sganciato a bassa quota

- 1) Con venti superiori a 20 Kts non eseguire virate di 180° al di sotto di 100 metri.
- 2) In prossimità del suolo mantenere la velocità adeguata è molto importante; virare con 45° di inclinazione finché possibile.
- 3) È sconsigliato atterrare con venti in coda o al traverso superiori a 20 Kts.
- 5) Sganciandosi sotto i 50 metri (o altezza più adeguata) atterrare avanti dritti, entro o fuori pista o lateralmente entro 90°, in zona libera e possibilmente controvento.
- 6) Sganciandosi sopra i 50 metri (o altezza più adeguata) atterrare contropista virando controvento, direttamente con o senza l'uso degli aerofreni, oppure con virata di 90°/270°.
- 7) Sopra i 200 metri è possibile fare un circuito normale o stretto per atterrare nella direzione di decollo.
- 8) Nella corsa di atterraggio, per evitare collisioni rovinose o terreni pericolosi o baratri, abbassare fino al suolo l'ala conveniente per provocare una imbardata.

Controlli predecollo

(da eseguirsi assolutamente senza fretta)

- COMANDI:** timone, elevatore, alettoni liberi a fondo corsa, si muovono nel giusto senso.
- BALLAST;** corretto per pesi entro i limiti.
- CINTURE:** allacciate e strette.
- STRUMENTI:** altimetro regolato, altri strumenti funzionanti, avvio barografo.
- FLAPS:** liberi e simmetrici a fondo corsa, poi posizione di decollo.
- TRIM:** corsa libera poi posizione di decollo.
- TETTUCCIO:** bloccato e resistente a pressione verso l'alto.
- AEROFRENI:** liberi e simmetrici a fondo corsa. Poi bloccati.

Pianificazione di emergenza

(dopo i controlli predecollo)

Sintesi delle emergenze del traino.

Per un eventuale atterraggio contropista stabilire l'altezza minima, il senso della virata e la velocità.

In decollo chiamare l'attraversamento dell'altezza.

Dopo il segnale all'aiutante portare la mano sinistra vicina al pomello di sgancio.

CONTROLLI	Dopo lo sgancio	Per l'atterraggio (da eseguire dopo la chiamata di prenotazione o equivalente).
FLAPS	adeguati	per l'atterraggio
CARRELLO	retrato e bloccato	esteso e bloccato
VELOCITÀ	adeguata	di avvicinamento + correz. vento
TRIM	per tali velocità	

Trainatore

Controlli predecollo

(generici per velivoli ad elica e carrello fissi)
motore a 1300 giri quando fermi a terra

- BENZINA** serbatoio: non cambiarlo prima del decollo, poi il più pieno;
pompa elettrica inserita;
miscela ricca;
aria fredda al carburatore;
- ELETTRICO** batteria e generatore inseriti;
magneti su BOTH
- COMANDI** flaps per decollo;
trim per decollo;
comandi sbloccati e liberi a fondo corsa;
- STRUMENTI** motore, elettrici, vuotometro: nei limiti;
di volo: regolati;
- SICUREZZA** porte, finestrini, tettucci: chiusi e bloccati;
cinghie ben strette e bloccate;
aliante regolare (aerofreni, ruotino, bandierine rosse);
percorso di decollo lateralmente sgombro; tenere la mano vicino alla leva di sgancio in decollo e ogni qualvolta l'altezza sul terreno è inferiore a 200 metri.

Velivolo Cessna 305-C (ex L19)

Massimo Peso dell'Aliante al Traino: 600 Kg.

Velocità di traino con Flaps 0° Normale 70 MPH
Minima 65 MPH

Massimo vento al traverso Decollo 28 Km/h
Atterraggio 15 Km/h

* * * * *

Ovviamente tutto questo non vuol essere un Vangelo. Commenti, critiche e suggerimenti troveranno sempre spazio su VOLO A VELA. L'importante è che non cada nell'indifferenza, a scapito della Prevenzione e della Sicurezza.

La Redazione



GPS e competizione

di ERIC THELLIER

Si deve ancora scrivere sul GPS, anche se tanto inchiostro è già colato su questo argomento? Forse nei limiti dove i rapporti tra il GPS ed il volo a vela sono stati sino ad ora poco trattati, la qualche dozzina di piloti a tutt'oggi equipaggiati si sono generalmente impraticabili in maniera piuttosto intuitiva sulle possibilità di questo nuovo (e favoloso) mezzo di navigazione.

perché equipaggiarsi di un GPS ?

E' chiaro, per alleggerirsi dell' onere della navigazione in volo, Quale stupefacente facilitazione conoscere in ogni istante la rotta da seguire e la distanza restante per raggiungere:

- il prossimo punto di virata
- l'aeroporto di destinazione
- o tutti gli altri punti identificati, quali, per esempio, un campo conosciuto, un aeroporto alternativo...
- od ancora una zona ascendente privilegiata: un'area ondulatoria, una centrale nucleare, un pendio "alimentato", ecc...

I detrattori obietteranno, è vero, il volo perde una parte del suo fascino, la navigazione è una componente di base delle funzioni del pilota, e chi abbandona questa nobile compito, non è più un pilota al 100%.

Altri nostalgici argomenteranno che gli organizzatori di gare hanno autorizzato il GPS dopo il 1993, i concorrenti non sono più ormai arbitri delle loro sole qualità di volovelisti, e non più nell'insieme delle loro facoltà di piloti.

Tutto questo è perfettamente esatto, ed è un diritto dispiacersi di questo recente passo dove la carta e il doppio decimetro (io da

parte mia preferivo il metro da sarto) avevano nell'abitacolo il loro posto a bordo.

Ma è un errore opporsi al progresso, è un errore andare all'incontrario della formidabile evoluzione tecnologica che ha permesso la messa in orbita della costellazione dei satelliti GPS, così come la messa a punto della miniaturizzazione dei ricevitori?

Queste domande non senza dubbi risuonano davanti ai nostri hangar, con il tono di conversazioni appassionate, di cui le risposte si perdono nel baccano assordante delle guide delle pesanti porte, la sera tardi, dopo una bella giornata di lunghi voli...

Io mi guarderei bene, da parte mia, di portarvi delle risposte a questi interrogativi, per non rischiare di influenzare le vostre opinioni personali su questi temi altamente polemici.

Osserviamo tuttavia, ed è importante ricordarlo, che esiste un mezzo moderno che è il GPS, che come ogni sistema sofisticato, è suscettibile di guasti o interruzioni:

- guasti, prove in corso, o derivate dalle informazioni di un satellite, provocanti un errore di indicazione dei ricevitori;
- guasti, esaurimento della fonte di alimentazione, o errore di programmazione del ricevitore, provocanti ancora, perdita di informazione o dati sbagliati...

Questi rischi implicano per l'utilizzatore:

- Il controllo permanente della coerenza delle informazioni, che chiamiamo test di verosimilità, e queste verifiche non sono possibili se l'utilizzatore non possiede un minimo di formazione e di sapersi arrangiare nell'arte del navigare;
- La possibilità di ritornare a dei mezzi tradizionali di navigazione, vale a dire, nel caso del volo a vela la navigazione cartografica a punto stimato.

Rogne per chi non rispetterà le precauzioni indicate qui sopra, e si renderà vulnerabile alla minima défaillance del sistema.

quale modello di GPS scegliere ?

La diversità dei materiali presenti sul mercato può rendere perplesso l'acquirente potenziale.

Non troverete qui dei consigli miranti a favorire la scelta verso uno o l'altro dei modelli proposti (non finisce di passare mese che viene annunciata l'uscita di un nuovo modello), ma piuttosto alcune indicazioni relative a dei punti da verificarsi al momento dell'acquisto dello strumento.

Certi computer di bordo per alianti comprendono una unità di ricezione GPS, facente parte integrante nell'insieme Computer/GPS.

E' il caso del Peschges VP6, dello Zander 820 D, e del Filser LX 4000.

Per contro, numerosi utilizzatori preferiscono avere il GPS come strumento indipendente, perché desiderano poterlo estrarre dall'aliante ed a vista utilizzarlo per altri fini, e chi possiede già un computer "classico" e non intende cambiarlo, è dell'idea di tenere due apparecchi indipendenti, o forse anche per altre ragioni.

Quali sono allora i punti da considerare?

Se le prestazioni dei materiali proposti sono abbastanza simili, quali dettagli possono farne la differenza:

- l'apparecchio desiderato è dotato o no di un database (banca dei dati: aeroporti e radiofari), quindi potrebbe del resto bene entrare nel quadro di una utilizzazione volovelistica?
- è dotato di tasti mono o multi funzione; questi tasti sono di un uso agevole?
- come si presenta la leggibilità dei caratteri?
- i waypoints possono essere indicati con nomi di 4, 5 o 6 caratteri?
- nel menu dei waypoint possono essere inserite annotazioni complementari (altitudine, frequenza, ecc...) quanti caratteri sono disponibili per farlo?

- quanti waypoints possono essere memorizzati?
- l'apparecchio può colloquiare con un computer (restituzione di percorsi, inserimento e modifica della base dei dati)?
- come si può inserire il GPS sul vostro cruscotto: cercate un display di fronte (Garmin 100), disopra (Garmin 55 e 95, Magellan 5000A), od integrato nella strumentazione standard di diametro 57 mm (Becker 4701)?
- l'antenna può essere portatile?
- l'apparecchio è predisposto con un cavo di alimentazione al collegamento con la linea elettrica di bordo, e con un attacco accendisigari per uso in automobile?
- il carica batteria è predisposto per 220 Volts/50 Hz?
- le istruzioni fornite sono chiare, dettagliate, e in lingua italiana?
- di quale servizio si può disporre in caso di difficoltà?

Bene inteso, non vi sognate di trovare l'apparecchio dotato di tutte le qualità, ed al costo più basso. E' una questione di compromessi. Ma è importante che la vostra scelta sia esercitata con tutte le conoscenze del caso.

impraticamento con il vostro nuovo giochino

Lontana da me l'idea di sostituirmi all'indispensabile manuale d'uso del vostro apparecchio.

Per contro, un piccolo consiglio per prendere la mano sul nuovo apparecchio: procedete in tre fasi, in tre giorni:

- primo giorno, abituarsi ai tasti ed alle scritte ed all'uso dell'apparecchio in coordinate geografiche (a questo proposito, il nostro paese, la Francia, è ripartita da una parte all'altra del meridiano di Greenwich, una causa frequente di errore di impostazione dei dati è l'ommissione del cambio del senso di longitudine: "E" Est da "W" Ovest).
- Dopo questo primo giorno, sarete già edotti delle prestazioni e della precisione dell'apparecchio, e constaterete che camminando a piedi il vostro GPS in mano, vi indicherà la vostra rotta e la vostra velocità di pedone!...
- secondo giorno: familiarizzazione con l'impostazione e l'esercitazione dei waypoint, funzione "go to" e "auto store".
- terzo giorno: impostazione ed esercitazione sulle rotte, e sui circuiti memorizzati.

Se non cercherete di bruciare le tappe, questi tre giorni di allenamento dovrebbero fare di voi degli utilizzatori esperti di GPS.

"il test di verosimilità" (controllo permanente sulla coerenza delle informazioni)

Le cause di errore sono numerose, in particolare a livello di introduzione dati nel GPS, ma sarà una sorpresa che nessuno degli "sfondoni" viene mai fuori dalla base dei dati.

Il fattore umano è fondamentale nell'utilizzazione del GPS: affaticamento, stress, fretta, acutezza visiva mediocre, le dita che scivolano sui tasti, ma anche l'ambiente sfavorevole, quale la turbolenza, scarsa luminosità, deconcentrazione, cattiva accessibilità del GPS. Tutte cause che potrebbero generare l'errore, che, se pur minime vanno totalmente a falsare il risultato ricercato.

Evitare quindi di tralasciare di eseguire "il test di verosimilità" al momento dell'inserimento delle coordinate di un punto, od al momento dell'utilizzazione dei dati dall'apparecchio.

Verosimilità delle coordinate di un punto memorizzato nel GPS: se ricordate che le latitudini (sempre una lettera, N o S, e due cifre) sono comprese tra 00° e 90° Nord o Sud, dall'equatore verso i poli. Per esempio la Francia si estende grossomodo da 43° N (St. Giron, Porquerolles, Cap Corse) a 51° N (Dunkerque). Anche se Luchon, Puivert e La Llagonne, sono un po' più a Sud, vogliate quindi perdonarmi...

Le longitudini (una lettera, W o E, e tre cifre) sono comprese tra 000° e 180° Ovest od Est dal meridiano di Greenwich, quindi i confini in Francia sono evidentemente Le Havre/Argentan/La Flèche/Loudun/Chalais/La Réole/Nogaro/Tarbes-Ossun. Note che l'isola di Ouessant è vicina ai 005° W. ed Haguenau ai 008° E.

Se un punto sarà definito solo con delle coordinate in gradi e minuti, ciò implicherà un cerchio di incertezza del raggio nell'ordine di un chilometro.

Esempio: N46°43' E002°31' (Non cercatelo, è il centro geometrico della Francia continentale, verso St. Amand-Montrond).

Se voi conoscete una posizione vicina al secondo, il raggio di incertezza passa a 5 metri. In certi GPS si devono introdurre le coordinate in secondi centesimali (Garmin 95), ma è inutile poichè senza relazione con la precisione del sistema, attualmente

nell'ordine delle centinaia di metri per gli utilizzatori civili.

Ecco un esempio, un punto di virata è fissato: N 48°51' 29,2" E002°18' 11,1".

Verosimilità delle rotte calcolate con il GPS (con la lunga esperienza che avete accumulato con la navigazione a stima, sapete apprezzare e giudicare una rotta con un errore inferiore ai 15°). Infine verosimilità delle distanze, sapendo che un grado di latitudine equivale a 111,111 km, che questo grado è diviso in 60 minuti di un Miglio Nautico ciascuno, quindi un intervallo di 10 minuti sulla vostra carta "misura" 18,5 km. Attenzione, che questo non è vero con i gradi ed i minuti di longitudine (salvo all'equatore), poichè le dimensioni decrescono avvicinandosi ai poli.

Infine, verosimilità delle coordinate di un punto del data base chiamato per esempio per sua appellazione OACI: non confondere LFBL (Limoges) con LEBL (Barcelone), o LFQO con LFQQ. Dunque verificare la realtà delle coordinate proposte per il punto richiesto.

il GPS in competizione

Al momento degli ultimi campionati di Francia di volo a vela, classi standard e 15 metri, a Moulins nell'agosto 1993, una rapida inchiesta fatta fra i concorrenti a permesso di raccogliere le informazioni seguenti, da cui si delineano alcune tendenze statistiche (su 61 partecipanti, 60 ci hanno fatto la cortesia di rispondere a questo questionario):

- su 60 piloti, 43 utilizzavano un GPS a bordo del loro aliante (72%);
- per 26 di loro, è stata la prima gara con l'impiego del GPS;
- 10 l'avevano utilizzato prima di allora in una sola gara;
- 3 per due gare;
- 4 in tre gare.

Nei tipi di materiali impiegati, si è constatata una larga predominanza di materiale Garmin, dieci calcolatori erano del tipo con GPS integrato:

- 5 Zander 820 D
- 4 Peschges VP6/GPS
- 1 Filser LX 4000

Gli altri apparecchi erano del tipo seguente:

- 18 Garmin 55 (di cui 5 con data base), e questo indica il buon rapporto qualità/prezzo di questo apparecchio

- 14 Garmin 100
- 1 Sony Pixis

Tre Garmin 55 e due Garmin 100 erano collegati al computer di bordo, di cui l'inchiesta non ne ha rilevato il tipo.

Commenti dei concorrenti:

E' stato domandato ai concorrenti d'attribuire un punteggio da 0 a 5 circa la soddisfazione ricavata dall'impiego del GPS.

Punteggio attribuito 0 1 2 3 4 5
Numero delle risposte 0 1 0 2 6 34

Il GPS è quindi plebiscitario per la collettività dei concorrenti. Una analisi delle risposte permette di constatare che gli appunti più sfavorevoli sono attribuiti dagli utilizzatori del VP6, strumento differentemente apprezzato, i cui punteggi sono: 1, 3, 3, e 5. Questo strumento soffre di difficoltà manifeste di messa a punto, del resto largamente commentate in una corrispondenza di uno dei concorrenti che ha avuto delle profonde delusioni con questo computer/GPS. I restanti si augurano che le future versioni possano portare delle sostanziali modifiche.

Al contrario, lo Zander 820 D soddisfa all'unanimità, poichè tutti i suoi utilizzatori gli hanno dato punteggio 5.

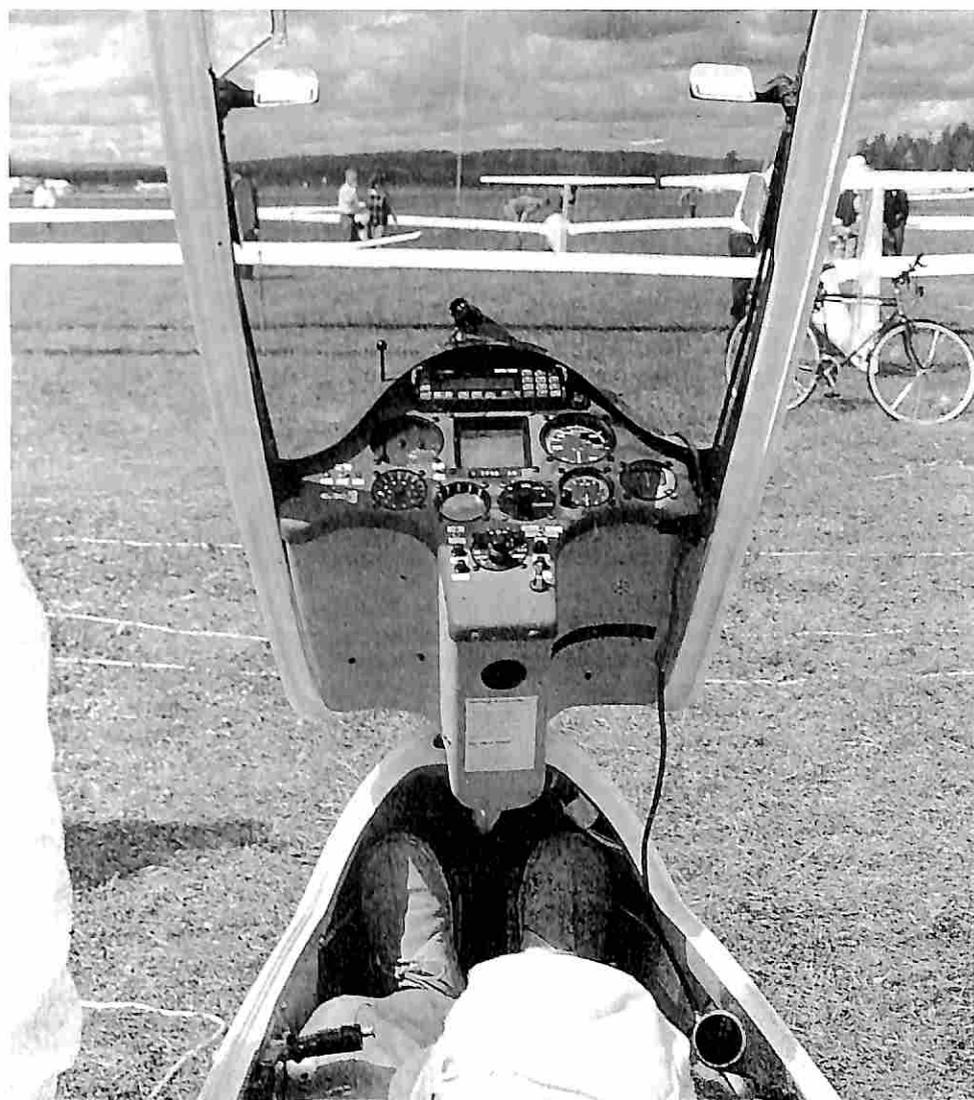
I Garmin, che siano 55 o 100, non hanno avuto un voto inferiore a 4, e lo stesso Sony Pixis, strumento di bassa gamma è stato votato 5 dal suo utilizzatore...

Infine è stato proposto ai concorrenti di esprimersi sui problemi incontrati e di indicare i loro commenti: "è geniale, favoloso, formidabile, super, sublime, molto buono, perfetto..." ed anche "è l'avvenire"...

Fra le riserve, qualche osservazione relativa alla complessità di utilizzazione, legata alla ricchezza delle possibilità del GPS, generalmente da parte di piloti alla prima utilizzazione in gara, gli altri avevano acquisito durante precedenti gare l'allenamento richiesto per una utilizzazione ottimale. Le modalità di impiego sono talvolta dette "complesse" ed è un "problema" confessare che "è difficile da assimilare". E' vero che gli anziani non sempre comprendono l'infatuazione suscitata da un apparecchio su cui si deve perdere tanto tempo.

Diverse riserve sulla difficoltà di trovare un posto dove collocare lo strumento sul cruscotto, e questo porta sovente a delle installazioni sommarie, forzatamente non sicure. Anche delle interferenze radio sono state notate.

Qualche nostalgico, si è lamentato che l'adozione in competizione porta a giudicare dei piloti meno completi, poichè la navigazione



non costituisce più un elemento di selezione, ammettendo loro malgrado che tutto ciò è una concessione al progresso. Insistendo che il GPS deve restare per un pilota solo un aiuto alla navigazione tradizionale. Nonostante tutto, un pilota di performance, non utilizzatore, ha relegato il GPS al rango di un "gadget".

Delle osservazioni relative alla sicurezza in volo, lamentavano che il concorrente passa troppo tempo a testa bassa sul suo strumento. Ma la contropartita è la diminuzione del tempo passato sulle carte di navigazione.

Degli utilizzatori di GPS "indipendenti" attendono con ansia il poterlo interfacciare con il loro computer di bordo, al fine di ridurre le manipolazioni sugli strumenti.

Qualche lamentela sull'inevitabile corsa agli armamenti, che ne potrebbe escludere l'uso ai civili, e nessuno potrebbe opporsi.

Delusione degli utilizzatori di computer assemblati GPS, che facevano notare che "l'aggancio" del GPS porta alla perdita

dell'uso del computer, o deploravano l'assenza di un allarme che segnali al momento la perdita delle informazioni di posizione.

Infine, l'avvenire è affrontato con la speranza della soppressione del controllo foto in competizione, a vantaggio di una registrazione delle posizioni GPS, da cui il controllo sarà agevolato e rapido per l'organizzazione, accompagnato da un guadagno di tempo nella pubblicazione dei risultati.

Da parte dei piloti non utilizzatori, piccola parte di detrattori formali, il rimprovero quasi generale è il prezzo elevato delle apparecchiature; malamente celato, la maggior parte di questi piloti "apprezzerebbe" di averne uno, e non esclude una possibilità di acquisto, a breve termine dove "le tariffe venissero abbassate".

Persino un rappresentante della commissione sportiva "pur avendo votato contro" vorrebbe utilizzarne uno durante le gare, ma "chi doveva prestarglielo non lo ha più!" (sic).

una scatola magica ?

Il GPS gli assomiglia stranamente. Pertanto conviene attirare l'attenzione dell'utilizzatore su alcuni rischi o limiti nell'utilizzazione di questa nuova Lampada di Aladino.

Il pilota non deve dimenticare la dipendenza indotta dall'utilizzazione del GPS, necessita quindi utilizzarlo altro che come mezzo secondario di navigazione.

Dipendenza dalla rosa dei satelliti, quindi la precisione può essere degradata, quindi le informazioni potrebbero essere erronee, e i militari americani potrebbero in ogni momento decidere di sospendere le emissioni (*).

Dipendenza dal ricevitore di bordo, suscettibile di guasti allo stesso titolo anche se trattati di un apparecchio sofisticato.

L'utilizzatore dovrebbe ricordarsi che delle differenze di qualche centinaio di metri possono esistere, per delle ragioni arbitrarie di scelte geodesiche, tra le coordinate geogra-

fiche pubblicate (per esempio dalla SIA) e quelle del GPS. (Vedere l'articolo di Francois Airault. Aviasport n. 475 del dicembre 93).

Sappiate che delle informazioni relative ai periodi di prove, manutenzione o inattività della rosa satellitare possono essere diffuse da un sistema di NOTAMS/GPS, queste informazioni sono per esempio disponibili in Inghilterra, per telefax al (19) 44 336 400 599.

Infine, un augurio legittimo sarà di vedere organizzare delle sessioni di formazione per l'utilizzo del GPS.

Non potremmo sollecitare i nostri organismi di tutela allo scopo di vedere questa formazione diffusa tra i centri nazionali e federati?

Non potremmo sperare di vedere organizzare dei week end di iniziazione al GPS da parte dei comitati regionali? Non sarebbe per loro una ottima occasione per giustificare la loro esistenza?

A causa di tutto ciò, l'ora non è ancora venuta di gettare le vostre vecchie buone carte geografiche, che credetemi, vi faranno ancora un lungo servizio.

(*) Nel dicembre 1993, le forze armate USA hanno accettato che il sistema sia ormai co-gestito con il Ministero dei Trasporti americano. Se la parte essenziale del finanziamento resta ancora a carico dei militari, ecco rassicurati i milioni di utilizzatori civili. (ndrl).

Da **VOL A VOILE Magazine n. 58** mars/avril 1994.

tradotto da Giancarlo Bresciani

* * *

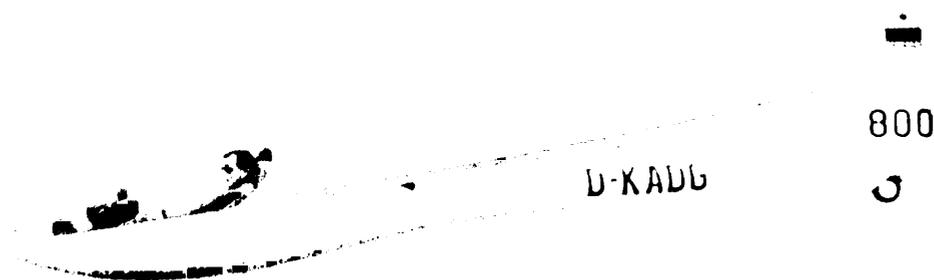
Grazie a VOL a VOILE ed a Giancarlo Bresciani.

Quando avremo il piacere di un articolo sul GPS a firma di un volovelista italiano?

RS

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.

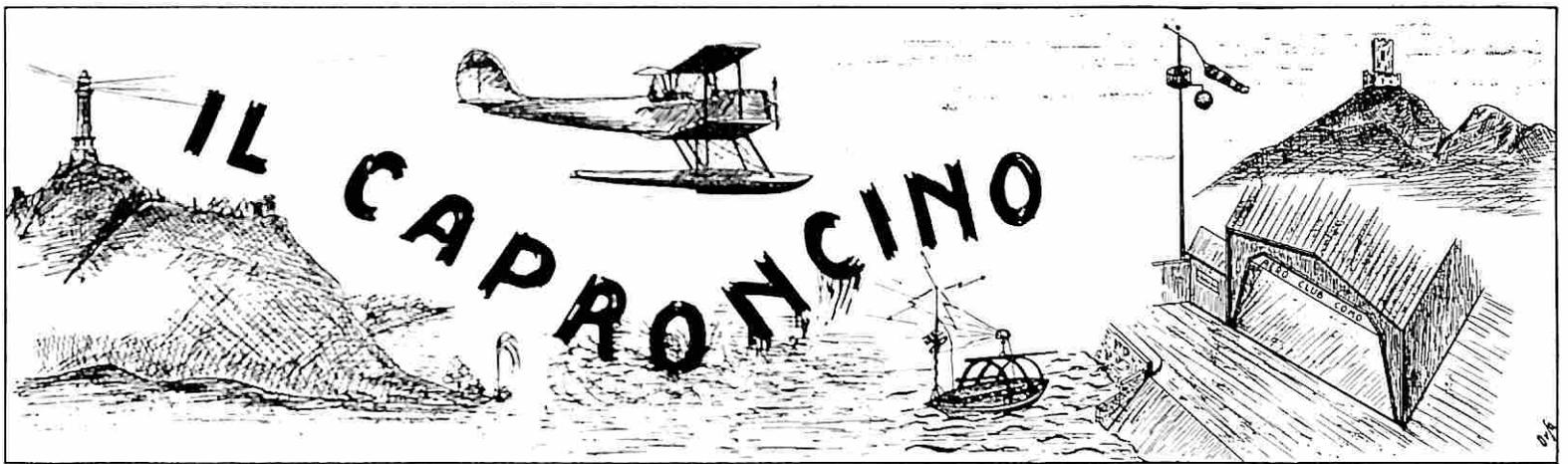
DG-500 M: versione a decollo autonomo del DG-500, con motore retrattile.

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



Un motivo di più

Quando la sofferenza si smaterializza, conducendoci alle cose buone, lo scrivere o il dire col cuore, seppur facile, può sembrare retorica.

Per noi non è così.

Nello!

Un motivo di più ti sprona, ti sorregge, nella nostra vita di uomini e di piloti - il Tuo esempio.

Librandoci lassù, in quel azzurro amico e intinto, dove si capisce tutta la forza d'essere noi uomini immensamente piccoli se privi di anima e di bontà. Ti ritroveremo.

Vedrai, non sarà difficile rincontrarci, poiché qualcosa di Te, « la Tua presenza », è nell'aria e nel cielo che Tu penetra in tutti i sensi.

E' questo un motivo di più per continuare l'opera Tua, che con coraggio e sacrificio quasi missionario innoverà il nostro Aero Club.

Continuare il Tuo lavoro interrotto vuol dire poter volare per venire a incontrarti ogni tanto nelle mattine di primavera o nei tramonti d'autunno.

La Tua morte, ancora, è un motivo di più a spronarci nel bene del vivere civile, poiché, padre e marito esemplare, ci insegnasti come si possa continuare, una volta discesi dalle montagne candide di neve e dal cielo, ad essere semplici, sensibili e forti, onesti e felici sulla terra.

Ti ricordiamo e Ti ricorderemo sempre così: eternamente in movimento, nel nostro hangar o sullo scivolo, a vegliare sui vecchi e fedeli aeroplani, come se per Te fossero dei balocchi necessari al Tuo animo semplice di bambino.

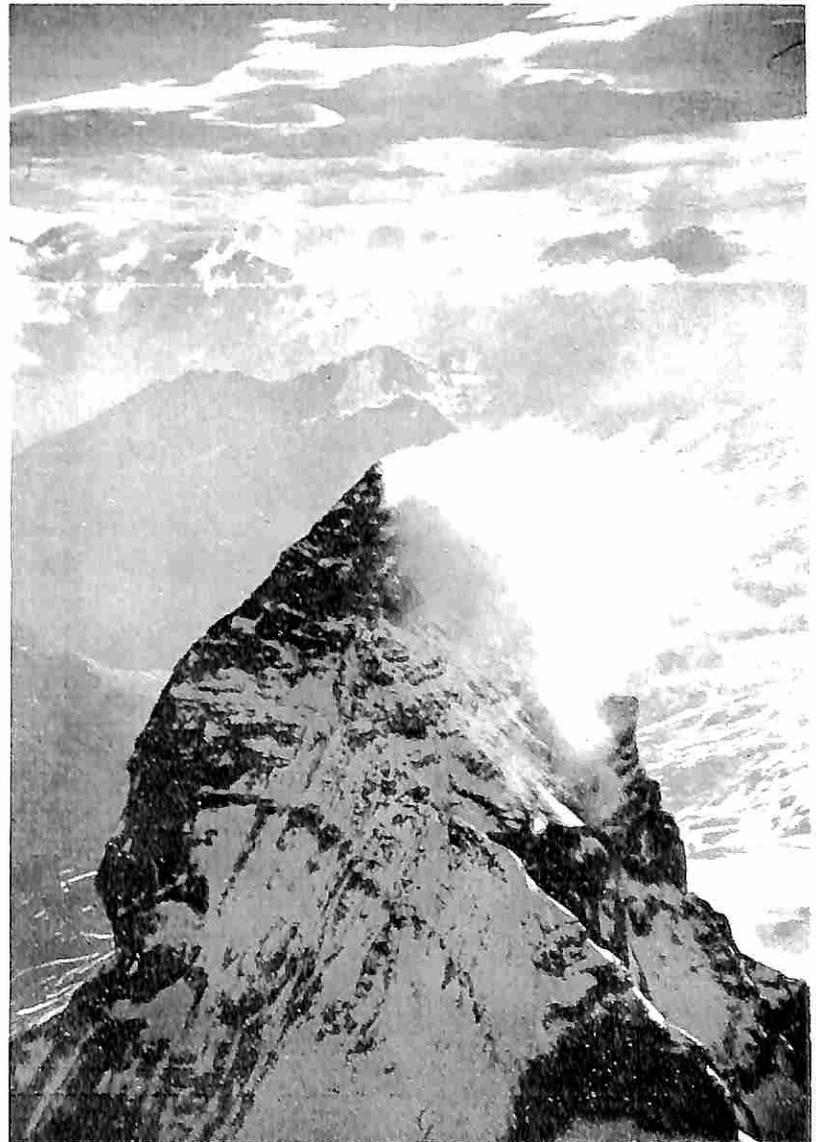
Nello!

Pur sapendo che eri schivo di ogni pubblicità, e Tu ce lo perdonerai, abbiamo dato il Tuo nome a una borsa di pilotaggio, perché si possano innestare nuovi virgulti alla Tua opera, quasi a cedere fidejussoria della Tua credibilità a giovani ansiosi delle Tue stesse conquiste, per tramandare anche in loro la Tua sapienza.

Ti preghiamo Nello, che Tu, ai prescelti, sia ancora più vicino che a noi nel sorreggerli, nel guidarli, nel farne dei piloti e degli uomini sicuri, tranquilli e forti.

Così abbiamo pensato che Tu potrai ancora essere il Maestro.

Il Cervino



Il nostro amico e collaboratore Giulio Galimberti ha dato in questa foto, anche a chi non ha potuto ammirare da vicino, una superba impressione di due cose assieme: la maestà del gigante e l'immensità del volo.



COSTANTINO NEDIALKOV

Addio ad un grande pilota e ad un caro compagno.

Tornavo da Roma con la mia autovettura quando, all'uscita del casello autostradale di Castelmadama, sono stato affiancato da un'altra vettura. Al finestrino il Dott. Stefano Fuda, amico e volovelista anche lui che ha lo studio dentistico a pochi metri di distanza dalla mia abitazione in Castelmadama il suo volto era grave "Giovanni, accosta perchè ti debbo parlare".

Non riesco ad immaginare di cosa potesse trattarsi. Forse intendeva invitarmi a volare insieme a Rieti con l'aliante, oppure a Giulianello dove sosta il suo ultraleggero. Ma allora, perchè quell'espressione e quel tono?

Ho accostato e siamo scesi dalle rispettive vetture. Lui mi si è fatto accanto e ancora una volta ho dovuto rilevare come il suo volto fosse serio, teso.

"Ti debbo dare una brutta notizia" ha esordito. Subito ho provato una stretta al cuore, presagendo quello che sarebbe seguito. Stava per rinnovarsi un dolore già troppo spesso provato negli ultimi anni.

"Si tratta del Volo a Vela?" Ho chiesto "E' morto qualcuno?"

L'espressione del volto di Stefano è divenuta tristissima.

"Costantino. Costantino Nedialkov".

È stato come se qualcuno mi avesse colpito con un pugno allo stomaco. Ero annichilito al dolore e al tempo stesso sorpreso, sbalordito.

Se avessi tentato di fare un nome, forse avrei pensato ad altri, magari altrettanto bravi, ma non della sua specie.

Costantino Nedialkov non era un pilota sprezzante del pericolo. Non si lasciava mai guidare dall'istinto e dall'impulso, ma dall'esperienza e dal ragionamento.

Un uomo come lui, un pilota come lui, non poteva essere morto in volo!

Lo avevo conosciuto dieci anni prima e, a soli ventisette anni, appariva già un uomo maturo.

Alle spalle aveva un passato trascorso in Bulgaria, un passato che lo aveva maturato in fretta e che lo aveva portato a rifugiarsi in Italia con la propria famiglia per sfuggire al regime comunista.

Ma la sua cultura era italiana, e italiana era divenuta ormai la sua nazionalità.

Per noi tutti non era Konstantin Nedialkov, ma soltanto Costantino.

Studente di ingegneria aeronautica, alle naturali doti di pilota accomunava le conoscenze scientifiche.

Il suo volare era ragionato e con lui si imparava, non soltanto quale dovesse essere il nostro comportamento in volo, ma anche e soprattutto il perchè. Ogni mossa era come quella degli scacchi, nulla era lasciato al caso. Ogni scelta era dettata dall'esperienza, ma soprattutto dall'analisi della situazione studiata davanti al METEOSAT ed alle carte nell'Ufficio METEO prima di involarsi.

La situazione del vento in quota, la situazione al Terminillo, le previsioni per la giornata, l'analisi della micrometeorologia in definitiva.

Fu lui ad ottenere che il grande Guido Antonio Ferrari, specialista del volo in onda, mettesse a nostra disposizione le sue esperienze in una eccezionale serie di conferenze.

E furono lui e il suo inseparabile amico Dino Di Vecchio, entrambi divenuti nazionali, a dare vita al gruppo sportivo "Faraoni" di Guidonia, dal quale uscirono campioncini come Ametta, Cox, Meriziola e Sette che seguirono le loro orme e quelle di Pram-

Piero

SERENO LARGHI

Succede. Succede anche l'imprevedibile prevedibile. Succede oggi, succede domani, è successo e continuerà a succedere. Quando arrivava, al mercoledì sera, ci trovava intenti a stendere fantasiosi programmi più o meno realizzabili, ai quali non veniva mai meno la sua disponibilità a partecipare.

Poi incappavano in una foto "d'epoca" e la discussione si spostava su una miriade di ricordi.

È difficile parlarne a "terzi" perchè sorge il dubbio che non possano "capire", così come è difficile parlarne tra di noi perchè ci capiamo anche in silenzio.

Siamo in debito di un meticoloso lavoro di traduzione non portato a termine.

È andato avanti, lasciamone una modesta traccia per i futuri "addetti" che tra un poco d'anni, forse, ne incapperanno.

Ciao Sereno,

gli amici del novanta

ROSARIO BROCCOLETTI

Frequentatore assiduo dell'aeroporto e molto appassionato, nell'ultimo anno aveva effettuato molti traini con Robin, Stinson e L. 19.

Persona carica di umanità era sempre pronto ad ogni chiamata e si adoperava sempre in ogni evenienza, soprattutto facilitando il rapporto tra il Centro di Volo a Vela e il Comune di Rieti.

Lascia moglie e due figlie di età tra i sedici e diciotto anni.

Con il Comune di Rieti verrà istituito, in ricordo di Broccoletti, un Trofeo in occasione di una delle prossime gare.

Curriculum:

- reatino, 49 anni, vicecomandante Vigili Urbani di Rieti
- pilota di aliante dal giugno 1988
- pilota privato dal dicembre 1989
- abilitazione al traino dall'agosto 1992
- un centinaio di ore di aliante
- circa 200 ore di volo amatore.

straller e di Servilio

Ma un pò tutti noi, brevettati negli anni '80, abbiamo avuto il privilegio di poter attingere a piene mani dalla loro esperienza, approfittando della loro generosa disponibilità.

Costantino era un ragazzo garbato, intelligente, tranquillo che sapeva insegnare e correggere conservando sempre il sorriso sulle labbra.

Per qualche tempo fu con noi anche per concludere le giornate di volo davanti ad un piatto di spaghetti e ad un boccale di birra.

Poi l'attività volovelistica ai più alti livelli lo chiamò sempre più spesso a Rieti, ed averlo con noi finì per diventare un raro privilegio.

Per tutti i motivi esposti non avrei mai potuto immaginare che Costantino potesse esserci strappato dalla morte a causa di un incidente di volo.

Eppure la innata bravura, la sua esperienza, la sua saggezza non gli sono bastate.

Non importa quali saranno le risultanze dell'inchiesta dell'incidente di volo. Anche se personalmente non accetterò mai un eventuale "accertamento" di una qualche sua responsabilità, conoscendo il suo coraggio ma anche e soprattutto la sua serietà di pilota, resta il fatto.

Costantino è morto in una collisione in volo e non sarà più tra noi. Non avremo più modo di apprezzare la sua bonomia, i suoi suggerimenti pacati, le sue osservazioni intelligenti ma fatte sempre in modo da non ferire la suscettibilità dell'interlocutore.

Per tutti noi volovelisti si tratta di una perdita di portata incalcolabile. Per noi che gli eravamo amici si è aperto un vuoto incalcolabile.

Egli è andato a raggiungere la schiera dei tanti, troppi compagni perduti e che oggi aleggiavano in un azzurro più alto e più vasto. I nostri traineristi Proietti e Dinacci, caduti volando a motore, Alessandro Ferrarese caduto nel compimento del suo dovere col suo F104, il Comandante Bondini, il giovane Penetta e, più recentemente, Faina, Saputo e Patrizi.

I nostri occhi sono asciutti, resi aridi per le troppe lacrime versate in questi anni.

Ma la ferita nel nostro cuore è divenuta più profonda e sanguina.

GIOVANNI SIRO

Ha saputo realizzare le sue aspirazioni e l'incarico che nel consenso generale da ultimo gli è stato affidato presso l'Aeroclub Centrale di Volo a Vela, ha rappresentato un prestigioso punto di arrivo.

Di sicuro Costantino avrebbe saputo bene interpretare con la capacità organizzativa, la serietà, la competenza e l'entusiasmo di cui ha dato prova, le ambiziose finalità del Centro Nazionale.

La sua scrivania posta accanto a quella di Muzi rappresenta il segno evidente di una continuità ideale nell'affidamento e nella assunzione delle responsabilità conseguenti al compito assegnatogli.

Possa essere loro di conforto, nell'immenso dolore, sapere con certezza che a Costantino è stata concessa una vita breve ma intensa e la morte lo ha colto proprio mentre svolgeva quella attività, che con autentica passione ha posto al centro della sua vita.

E sforziamoci di cogliere in questo un segno di privilegio.



GIANNI LENDARO

Gianni Lendaro era la mia vedetta personale oltre l'Appennino, gli telefonavo da Genova: "Pronto Gianni Lendaro di Sale?" e di risposta: "Presente" e via subito a ridere come ragazzi con le stupidaggini di sempre e che sempre ci divertivano.

Un cenno a Laura, ai figli e al "GIALLONE" il suo nuovo capannoncino che io avevo ribattezzato così perchè dipinto di un giallo solare.

Guardare una nuvola, un bel cumulo bianco o una bella lenticolare senza ricordare il mio amico Gianni e i nostri scherzi sarà difficile.

D'inverno qualche volo in motoalante e in primavera ci si allenava a Novi per quella settimana a Rieti: la nostra gioia del volo, di vacanza da eterni ragazzi.

La tragedia come sempre non ho dato preavviso: una risposta radio mancata, il cuore che trema in gola, nella schiena il brivido della paura.

Non si può esprimere in parole lo strazio di quelle ore, di quei giorni.

Abbiamo cercato di essere "uomini" anche per aiutare Laura, la moglie. Ci siamo stretti vicini in quattro Andrea, Roberto, Sandro e io.

Abbiamo pianto di nascosto l'uno dall'altro a "La trota" dove tre sere prima avevamo cenato insieme a Gianni.

Gli avevo pagato una cena la sera prima; gliela dovevo perchè mi aveva riparato la macchina per telefono; come aveva già fatto altre volte. Era un mago dei motori.

Non so se tornerò a volare, noi tutti non lo sappiamo ora; ma mi piacerebbe poter pensare che ora lui vola davvero come è il sogno di tutti noi piloti.

Costantino lo conoscevamo da poco: ma già da subito avevamo capito tutti che era un gentiluomo.

Ci resta nel cuore il sorriso di Gianni, dolce e furbo insieme, accattivante e comunicativo.

La nostra illusione di eterni ragazzi è volata via con Gianni e Costantino.

PIERO RINALDI, ANDREA GIANNELLI
SANDRO CANEVARO, ROBERTO PONZANO

La vera aerodinamica degli uccelli

di G. BAUDINO

A dire il vero, già gli scienziati di fine ottocento (Magnan, Weyhman, Mouillard, Katzmayr) cominciarono a insospettirsi; qualcosa non convinceva nel comportamento di pesci e uccelli, che sembrava si divertissero a prendere sistematicamente in giro l'intelligenza degli uomini.

Era impensabile che il loro Costruttore non conoscesse le ferree leggi della fisica.

Com'era mai possibile che enormi cetacei riuscissero a muoversi con estrema agilità, facendo guizzi da clown, in un elemento così denso come l'acqua, mentre tutti sapevano quanta energia dovesse sprecare un povero ometto per nuotare decentemente?

E di quale strepitosa potenza dovevano essere forniti i delfini per rincorrere i veloci piroscafi, sopravanzarli, fare divertenti piroette, ritornare indietro, e poi superare di nuovo i colossi del mare tra la meraviglia dei passeggeri?

E come poteva spiegarsi il fatto che anatre, falchi e rondini riuscissero a superare di molto i cento km. orari?

E perchè i pellicani, dotati di un'apertura alare non indifferente, volavano a trenta centimetri di altezza, sull'acqua assolutamente calma del fiume Nilo, senza agitarne minimamente la superficie col loro battito d'ali?

Fu solo verso gli anni trenta che si pensò di eseguire dei calcoli precisi, scomodando le leggi della dinamica dei fluidi; e la meraviglia lasciò il posto allo sgomento. Risultò infatti che, secondo queste leggi, né i pesci potevano nuotare né gli uccelli volare. Ma queste creature, evidentemente, non lo sapevano e continuavano imperterrite nel loro errore.

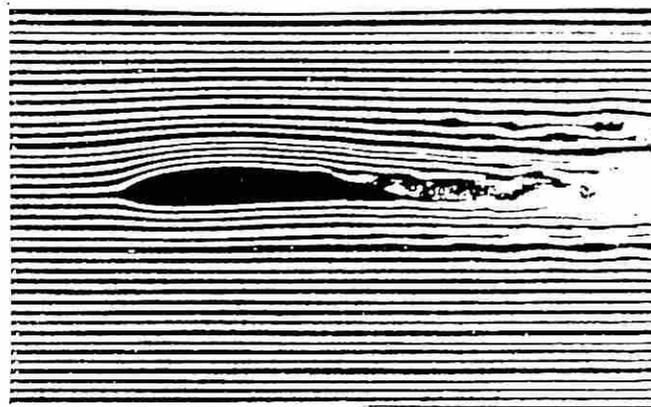
Un pescecane di oltre tre metri può raggiungere la velocità di un sottomarino con una potenza di nemmeno 2 cavalli, mentre ne sarebbero necessari almeno quaranta.

L'aerodinamico tedesco Max Kramer (quello che realizzò la bomba teleguidata che affondò la corazzata italiana Vittorio Veneto alla fine della seconda guerra mondiale) mentre navigava verso l'America, dopo la conclusione del conflitto, fece delle strabilianti scoperte sui delfini, applicando ad essi la formula della resistenza di Froude (costruzioni navali). Egli trovò che questo prodigioso animale dovrebbe sviluppare una potenza di oltre 4 cavalli, mentre ne ha a disposizione soltanto 0,12 cioè quaranta volte di meno. (v. «Sapere» n. 677 - Mag. '66).

E che dire mai degli uccelli?

Per le loro spericolate acrobazie basta una forza ottanta volte inferiore a quella che sarebbe loro necessaria secondo le collaudate leggi del volo. Come si spiega tutto questo? Vediamolo un po'.

Sappiamo che la resistenza è dovuta alla formazione della scia, che si genera per il distacco dello strato limite della superficie del corpo in movimento.



a)



b)

Distacco dello strato limite e formazione della scia su un profilo alare.

a) in acqua: bassa velocità, angolo d'incidenza nullo;

b) in aria: velocità 500 Km/h, angolo d'incidenza 20°.

Se noi potessimo avvolgere tutti i corpi col proprio strato limite, come un panino di burro con la carta oleata, la resistenza scomparirebbe quasi del tutto e si ridurrebbe soltanto alla viscosità del fluido.

Nei delfini e in tutti gli altri grossi mammiferi marini privi di squame (orche, balene ecc.) la enorme riduzione della resistenza viene ottenuta con un originale rivestimento, studiato a lungo e dettagliatamente sempre da Max Kramer. Sopra la vera pelle vi è una sottilissima pellicola, spessa mezzo millimetro, liscia e flessibile, che poggia sopra una miriade di colonnine annegate in un particolare liquido piuttosto denso.

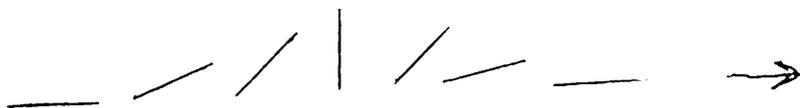
Questa speciale struttura permette al delfino di modellarsi sulla pressione dell'acqua in ogni punto ed in ogni istante, mantenendo sempre laminare lo strato limite su tutta la superficie del corpo.

Ma come hanno risolto il problema gli uccelli?

Con un sistema tanto ingegnoso quanto spettacolarmente semplice.

Le ali ed il corpo degli uccelli sono ricoperti di penne, fisse da una parte e libere di muoversi all'estremità, disposte in file ordinate e sfalsate come le squame dei pesci, che hanno, guardacaso, la stessa funzione!

Soltanto che le squame devono lavorare in un fluido, l'acqua, che ha una densità ottocento volte maggiore dell'aria e per questo sono sfruttate in una maniera così particolare. Le estremità delle penne sporgono, le une sulle altre, per alcuni centimetri, e tutte queste piccole superfici, autonomamente, oscillano con moto sinusoidale, seguendo il flusso dello strato limite, mantenendolo costantemente laminare, poichè ne accompagnano le ritmiche e piccolissime variazioni di pressione. Questo fatto provoca un fenomeno di estremo interesse.



Da notare, inoltre, che ogni penna è composta da centinaia di «barbe», una sorta di piccolissime penne, che accentuano ed esaltano ulteriormente il fenomeno, rendendolo perfetto.

Infatti una superficie curva, costituita da tante piccole superfici mobili, come il corpo e le ali di un uccello, elimina le azioni centrifughe (turbolenza) provocate dalle deviazioni della corrente fluida e mantiene quindi sempre laminare lo strato limite. Il fenomeno è analogo a quello che si verifica quando il vento che risale un pendio non è capace di seguire il cambiamento di profilo alla sommità. Il flusso principale si stacca dal suolo, creando un rotore sotto la superficie di separazione.

Sulle ali dell'uccello, invece, l'aria è costretta a seguire il cambiamento di profilo proprio in virtù delle pressioni e depressioni continue che nascono per effetto del ritmico movimento delle penne.

Pertanto una superficie DISCONTINUA, come quella degli uccelli, non equivale affatto, aerodinamicamente e ai fini della resistenza, ad una superficie CONTINUA delle stesse dimensioni, perchè ogni piuma si comporta in maniera autonoma rispetto al flusso dell'aria e tutte insieme, senza interferire l'una coll'altra, ma anzi in perfetto sincronismo, accompagnano lo scorrere del fluido. In pratica, come confermano i calcoli, è come se volasse una manciata di piume, anzi una piuma soltanto di media grandezza. Si può quindi enunciare il seguente *paradosso aerodinamico*: le dimensioni vere degli uccelli sono quelle delle loro penne.

Ma vediamo ora, con un esempio pratico, cosa ci dicono in proposito le formule dell'aerodinamica.

Consideriamo un'aquila con le seguenti caratteristiche (sistema MKS).

Apertura alare	m. 2
Corda media	m. 0.40
Superficie alare	mq. 0.80
Lunghezza	m. 1
Sezione max.	m. 0.20
Velocità	circa 70 km/h (19 m/sec)
Peso	kg. 5

La formula della resistenza è $R = C_{RC} S V^2$

con: $C = 0,03$ corpo affusolato
 $C = 0,125$ densità dell'aria
 $S =$ superficie alare
 $=$ superficie corpo $0,7 \times 1 \times 0,20 \times 3,14 =$
 $=$ mq. 0,80
 $=$ mq. 0,44
 $S =$ mq. 1,24

$$V^2 = 361 \text{ m/sec}$$

per cui $R = 0,03 \times 0,125 \times 1,24 \times 361 = 1,68 \text{ Kg.}$

Potenza necessaria per vincere questa resistenza:

$$P = \frac{R \times V}{75} = \frac{1,68 \times 19}{75} = 0,43 \text{ CV}$$

Cioè occorrerebbe all'aquila una potenza di circa mezzo CV.

Vediamo invece quanta potenza ha a disposizione. Sappiamo dai fisiologi che un atleta ben allenato del peso di 75 kg. può sviluppare al massimo 0,1 CV. Questa potenza massima producibile senza sottoporre a sforzi eccessivi nessun sistema dell'organismo, né il muscolare, né il circolatorio e nemmeno il respiratorio, è quella spesa da uno scalatore provetto per l'arrampicata di un'ora su di una ripida parete. Logicamente una persona non allenata non potrebbe fare altrettanto.

Gli specialisti ci dicono inoltre che il rapporto tra massa corporea e massa muscolare è pressochè uguale, nell'uomo come negli animali.

Questo significa che anche un'aquila verosimilmente sviluppa, per unità di peso, la stessa potenza di un atleta ben allenato; ciò corrisponde, con un peso di kg. 5 a 0.0066 CV. mentre, stando ai calcoli fatti prima, la potenza risulta di quasi mezzo CV, cioè almeno settanta volte superiore.

Ma adesso viene il bello, che conferma quanto detto a proposito delle VERE dimensioni degli uccelli.

Se nella formula della resistenza mettiamo la superficie

di una sola penna di medie dimensioni, che è di cm. 30x5 cioè $S = 150 \text{ cmq.}$, troviamo:

$$R = 0.03 \times 0.125 \times 0.015 \times 361 = 0.02 \text{ kg.}$$

La resistenza VERA risulta di soli 20 grammi, a cui corrisponde una potenza necessaria a vincerla di

$$P = \frac{R \times V}{75} = \frac{0.02 \times 19}{75} = 0.005 \text{ CV}$$

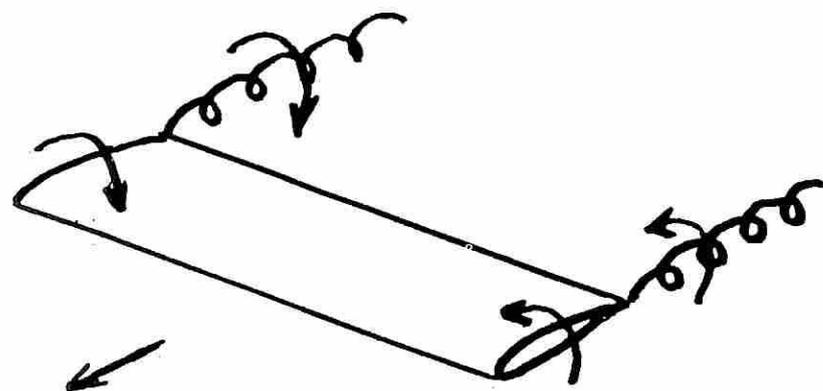
valore che è, sorprendentemente, dello stesso ordine di grandezza di quello trovato prima (0.006).

A questo punto ogni commento risulta superfluo, perchè è pienamente confermata la validità del paradosso aerodinamico enunciato più sopra.

Ma c'è dell'altro.

La resistenza indotta è un problema che anche gli uccelli debbono affrontare.

Come è noto le estremità delle ali sono dei punti singolari; qui infatti viene a mancare quel confine, costituito dal profilo, che separa la parte superiore dell'ala (estradosso) su cui regna una forte depressione, dalla parte inferiore (intradosso) caratterizzata da un'alta pressione.



Proprio nella zona di estremità la pressione che sta sotto tende a risalire per colmare la depressione che si trova sul dorso.

Il risultato è costituito dalle note scie di Kàrmàn che si staccano dalle estremità in riccioli e volute, per effetto del moto di traslazione orizzontale, che provocano un ulteriore aumento della resistenza.

Come hanno risolto il problema gli uccelli?

Le estremità alari sono costituite da cinque o sei piume, dette dagli ornitologi «remiganti primarie di estremità» senza sapere a cosa servono. Queste alette supplementari che costituiscono, chiuse e sovrapposte, la punta dell'ala, si possono aprire e orientare a piacimento, e con esse gli uccelli letteralmente catturano sul nascere i vortici di estremità, ottenendo allo stesso tempo un supplemento di spinta e un aumento di portanza, annullando di fatto la resistenza indotta.

Da notare inoltre un particolare ignoto ai più: gli uccelli sono dei BIPLANI, avendo le due ali indipendenti l'una dall'altra; una può essere tesa e l'altra assumere qualsiasi diversa posizione, in perfetta autonomia, assecondando immediatamente il pulsare del vento.

L'aerodinamica degli uccelli non è quella degli aeroplani, ma questo lo si sapeva già.

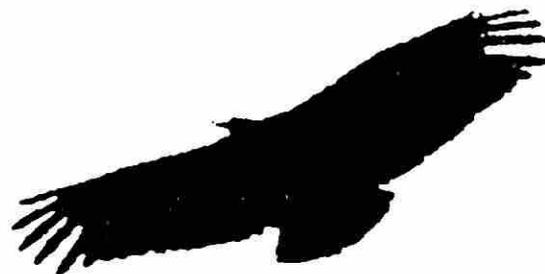


Foto da terra di un avvoltoio in volo ad ali tese

L'INFORMATORE TELEMATICO CAMBIA DIVISA!!

Non più un nostro computer, collocato a Calcinate, con un unico numero di telefono, ma un ampio spazio a disposizione del volo a vela, ospite (pmdd!) di un grande sistema informativo accessibile tramite vari numeri telefonici da varie città d'Italia.

Il costo del collegamento sarà solo quello della telefonata al nodo più vicino (Torino, Milano, Genova, Udine, Trieste, Firenze, Perugia, Roma, Napoli, Bari, Catania), sarà disponibile anche l'accesso via Internet.

La nuova bacheca di VOLO A VELA verrà aggiornata con metodica frequenza e potrà accogliere anche i contributi dei singoli volovelisti.

Il tutto inserito in un sistema di comunicazione che già vede migliaia di utenti in rete quotidianamente.

A presto.

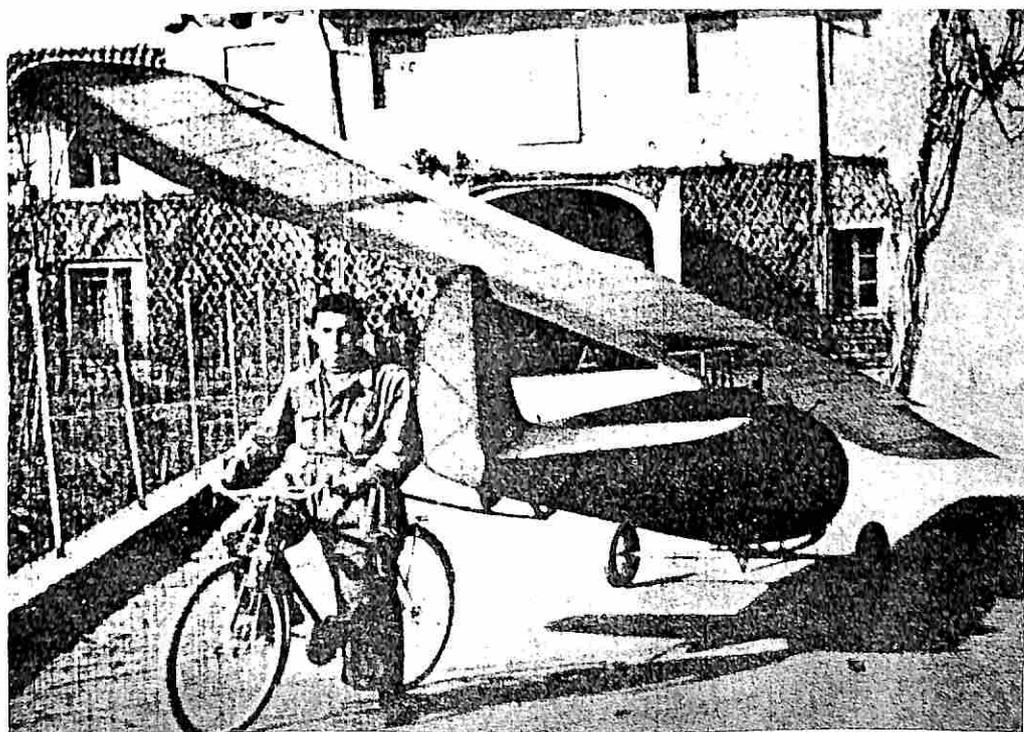


Il veleggiatore "PARMA"

Sono stati in tanti nella storia del volo a vela a cercare soluzioni semplici, funzionali e soprattutto economiche. Non occorre nemmeno fare tanta strada per trovare uno di questi esempi; è sufficiente sfogliare la storia del volo a vela italiano e prendere un nome a caso...: Adriano Mantelli. È proprio dalla sua voce* che ho sentito parlare per la prima volta del veleggiatore PARMA, un veleggiatore così leggero e maneggevole da poter essere trasportato da un semplice carrello trainato da una bicicletta. Era stato progettato e disegnato da lui subito dopo la fine della guerra, su richiesta insistente di Emilio Pastorelli, un giovane che allora prestava opera presso il cantiere Alaparma. Nelle ore di tempo libero, per lo più serali e nelle giornate di festa, Emilio Pastorelli procedeva sotto l'esperta supervisione di Adriano Mantelli alla realizzazione del veleggiatore PARMA, che per peso e dimensioni era poco più di un modello volante.



Emilio Pastorelli soddisfatto della sua costruzione.



Hai voluto la bicicletta??..... pedala!

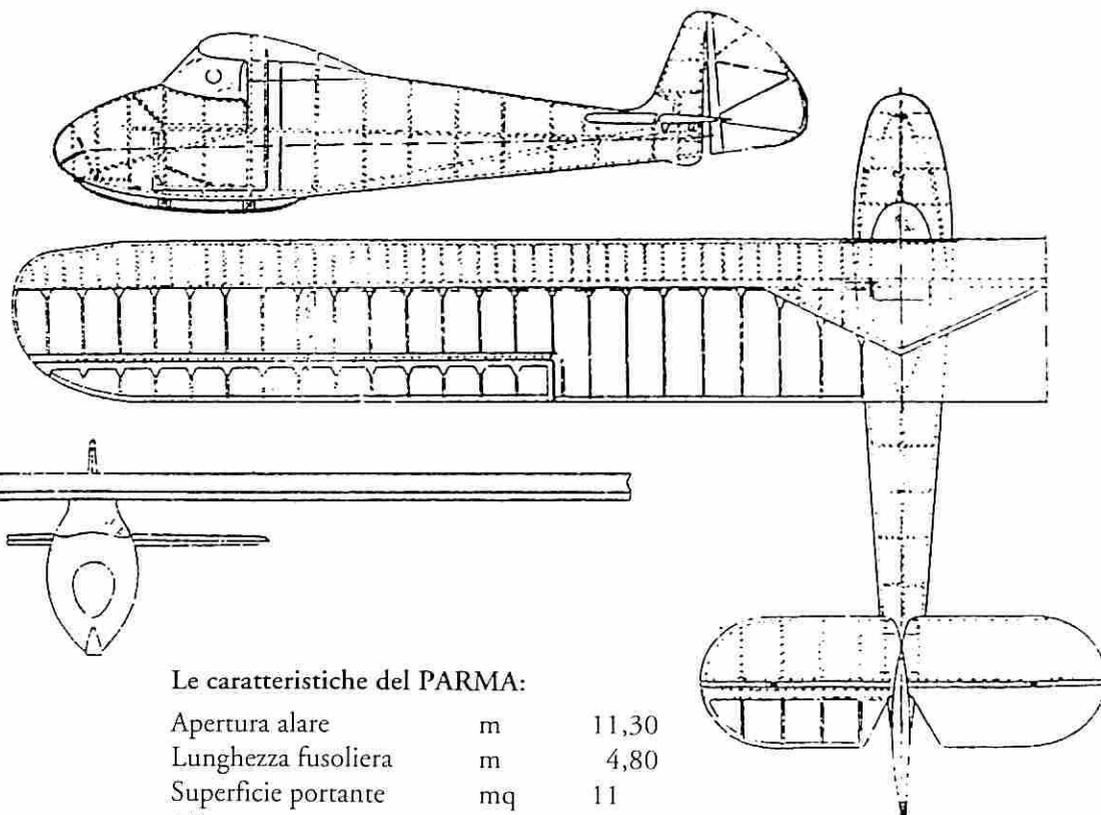
La costruzione del PARMA era coerente con i principi di semplicità, manovrabilità e, di conseguenza, affidabilità e sicurezza sempre presenti in tutte le realizzazioni di Adriano Mantelli. L'ala alta rettangolare, rastremata alle estremità, monolongherone con cassone anteriore resistente a torsione, era stata progettata in un unico pezzo evitando tutte le complicanze delle ali congiunte e riducendo così il peso della costruzione che, a lavoro ultimato, era di appena 65 kg. La fusoliera di forma gradevole aveva una sezione ovoidale nella parte anteriore, mentre assumeva una forma a spigolo, sia di sopra che di sotto, seguendo la falsa riga dell'allora famoso OLYMPIA MEISE, ed era rivestita in legno compensato. L'attacco dell'ala alla fusoliera era effettuato tramite tre normalissimi bulloni che venivano successivamente utilizzati nel trasporto per fissare l'ala parallelamente alla fusoliera mediante un ingegnoso castello a tubi. Il pattino era di tipo tradizionale con ammortizzatori in gomma. Il posto di pilotaggio era completamente chiuso e raccordato all'ala.

La prima prova di volo avvenne all'aeroporto di Parma Natale Palli, oggi ribattezzato Giuseppe Verdi, al traino di un'auto, mentre il vero e proprio collaudo venne effettuato dal Mantelli stesso al traino di un'altra delle sue geniali realizzazioni, l'AM9.

Qui Mantelli usava ricordare un particolare piuttosto curioso. I tecnici della PIPER avevano espresso seri dubbi sulla capacità dell'AM9 di poter trainare il PARMA, anche considerando il suo peso estremamente contenuto. Il dubbio derivava dal fatto che l'AM9 aveva un motore di soli 35 CV e quindi non avrebbe potuto assolutamente farcela. Ma forse i Signori della PIPER non conoscevano bene il Mantelli, che, dopo aver fatto provare il suo AM9 all'amico Giovanni Corradi, si è fatto poi trainare compiendo così con successo il primo volo del PARMA. Senz'altro l'impresa dell'AM9 fu di tutto rispetto, non soltanto per quei tempi, ma ancora a tutt'oggi.

L'AM9 successivamente trainò il CAT20 e anche l'ASIAGO con i suoi 13,7 metri di apertura alare ed un peso a vuoto di 120 kg. Il veleggiatore PARMA era adattissimo all'allenamento, maneggevole, di facile pilotaggio, stabile e riposante anche durante il traino. Grazie alle sue ridotte dimensioni era ottimo per lo sfruttamento di termiche di piccolissime dimensioni.

Il PARMA partecipò alla prima manifestazione postbellica a Torino nel giugno del 1947 e fu trainato in volo da Parma al campovolo dell'Aeritalia da un FL3 con motore da 60 CV con 2 persone a bordo. Qui si



Le caratteristiche del PARMA:

Apertura alare	m	11,30
Lunghezza fusoliera	m	4,80
Superficie portante	mq	11
Allungamento		10
Peso a vuoto	kg	65
Carico utile	kg	80
Peso totale	kg	145
Carico alare	kg/mq	15
Min. velocità di discesa	m/sec	0.9
Profilo alare G535 e M6 alle estremità		

esibì davanti ad un pubblico entusiasta di oltre 5000 persone insieme ad altri famosi alianti di quel tempo, come il CAT28, il VIZZOLA II, il CAT20, il CANGURO, il PAPERÒ e si fece notare per le sue doti di leggerezza e praticità e naturalmente per le acrobazie offerte da Adriano Mantelli e da Giacomo Conti.

Forse leggendo queste poche righe, alcuni dei piloti veterani potrebbero ricordare altri particolari sul veleggiatore PARMA o disporre di altro materiale storico e fotografico. In tal caso sarei veramente lieto di poter completare questa mia ricerca con il loro prezioso aiuto.

V. P.



Tre bulloni e.... l'ala è presto montata!

**Avevo incontrato Adriano mantelli il 20 Aprile ultimo scorso, non avrei mai immaginato che questa sarebbe stata la mia ultima visita.*

L'avevo incontrato a casa sua a Roma in via delle Milizie, oltre che per il piacere di incontrarlo, come facevo solitamente nei miei viaggi di lavoro a Roma, anche, ma soprattutto, per fargli leggere in anteprima l'articolo che avevo scritto su di lui e sul suo "Parma".

Se ne era molto compiaciuto e già pensava come fare per farne avere una copia ai familiari del compianto Pastorelli. Purtroppo questo è rimasto un suo desiderio che vorrei in qualche modo poter esaudire.

Il "club novanta" ha incominciato a intrattenere rapporti con il mondo della "scuola dell'obbligo", nell'intento di avvicinare due mondi che hanno certamente qualcosa in comune, oltre all'entusiasmo, e che vorremmo scoprire. Ecco cosa ne pensano e ne..... scrivono.

Coopiloti in un aliante

L'anno scorso, tra i vari laboratori che il corso B a tempo prolungato propone abitualmente, se ne è presentato uno diverso, un corso bello e nello stesso tempo impegnativo, che permetteva, una volta terminato, di evadere nel cielo azzurro, di volare, di poter pilotare un aliante.

Presa dall'entusiasmo di un'esperienza nuova e fantastica, io, come molti altri alunni delle classi I^a e II^a, mi sono iscritta a questo laboratorio.

Per tutto l'anno, come previsto, il Professor Antonio Ghelfi, che è anche l'insegnante di Educazione Fisica, ci ha insegnato la parte teorica che, seppure all'inizio entusiasmante, a lungo andare pesava un pò, non essendo molto facile.

Ma il peso delle nozioni teoriche si alleggeriva al pensiero del volo, di poter pilotare un aliante a soli tredici anni, di poter presentare con orgoglio il diploma e frequentare eventuali altri corsi di volo anche in seguito, una volta raggiunti i sedici anni.

Così, partendo dalla struttura di un aliante fino ad arrivare alle manovre di decollo e di atterraggio, alle regole per pilotare bene ed in sicurezza, l'anno di teoria è passato e dopo alcune prove da fermi sull'aliante, finalmente è arrivato il giorno del volo.

L'emozione è stata grande quando, elevatici in volo, scrupolato dall'alto, mentre il Professor Ghelfi faceva le manovre di sgancio dall'aereo di traino, gli alberi e le persone diventavano piccoli, il cielo azzurro intenso tutt'attorno a me e sotto il lago brillava ai raggi del sole estivo.

Ma la felicità ed anche la tensione hanno raggiunto il culmine, quando il Professore, che si trovava nel posto di pilotaggio davanti, ha lasciato i comandi e mi ha fatto pilotare, restando sempre pronto a correggermi eventuali errori.

Poi presi i comandi, mi ha mostrato uno stallo ed una virata stretta, manovre durante le quali ho chiuso gli occhi dalla paura e ho tirato la cloche facendomi sgridare dall'insegnante, una volta riavuti i comandi e, dopo aver fatto qualche virata e qualche altro giro in quello spazio ampissimo che è il cielo, ho posizionato l'aliante per atterraggio, manovra nella quale mi ha aiutato il Professore.

Sono scesa bianca bianca dall'aliante, ma ugualmente ansiosa di ripetere il volo, cercando di evitare, naturalmente, di muovere i comandi in momenti sbagliati o dando loro troppa forza dato che, di norma, dovrebbero essere invece usati con più delicatezza.

È stata comunque un'esperienza fantastica, che io ho vissuto in modo particolare e forse originale, provando in poco tempo sensazioni diverse, quali curiosità, leggerezza, felici-

tà, tensione e sì anche un pò di paura, di normalissima paura.

Questa esperienza indimenticabile è stata resa possibile dall'insegnamento e dalla disponibilità del Professor Ghelfi e del club di Volo a Vela di Calcinate del Pesce e dalla Preside che ha permesso questa attività, esperienza alla quale gli alunni hanno potuto prendere parte appena un anno fa, e forse chissà, altri alunni potranno partecipare in anni a venire.

DANIELA MARIA FRENDIA

Piloti a soli 13 anni

Tredici ragazzi della scuola media di Albizzate stanno per provare l'ebbrezza del volo. Volare è abbastanza complesso, ma se si ha come professore di educazione Fisica il pilota Antonio Ghelfi, tutto diventa semplice e divertente, ma soprattutto istruttivo.

Dopo un corso tecnico effettuato alla scuola media di Albizzate, con qualche tappa al volo a vela di Calcinate è arrivato il grande giorno.

Per qualcuno era la prima esperienza di volo, ma per tutti la preoccupazione era di sbagliare a pilotare un veicolo molto complesso quale si presentava a prima vista aliante. Tutti i sei mesi di teoria erano stati cancellati dall'emozione e la voglia di volare. Il primo a provare l'ebbrezza del volo sono stato io, e devo dire che pilotare un biposto ASK 21 non è difficilissimo, anzi la paura è svanita subito dopo il decollo, e ho anche fatto in tempo a godermi lo stupendo paesaggio sottostante.

Tutto è proceduto per il meglio e dopo lo sgancio ho messo in pratica i sei mesi di teoria.

Virate, controvirte, stalli e spirali, era così bello sentirsi liberi e senza niente che ti circonda.

Non è stato tutto così facile, infatti nei mesi di teoria tutti abbiamo dovuto lavorare sodo sui banchi di scuola, ma anche sul simulatore di volo nel computer.

Tra diagrammi polari, flussi aereodinamici, manovre di decollo e di atterraggio i sei mesi sono passati mettendoci in condizione di volare.

Questa bellissima esperienza è stata resa possibile grazie alla disponibilità all'esperienza, ma soprattutto alla pazienza del prof. A. Ghelfi, all'A.V.A.L. e anche alla nostra ex preside. Vorrei cogliere l'occasione per ringraziare l'A.V.A.L. di Calcinate e tutti quelli che hanno contribuito a realizzare il tutto. Grazie.

PAOLO RUZZA

F.A.I.

Concorso Fotografico Internazionale

La FAI bandisce un concorso fotografico per immagini originali di sport dell'aria, che potranno essere utilizzate per promuovere l'aviazione sportiva.

Ai primi tre classificati sarà devoluto un premio in denaro di 500, 200 e 100 Dollari USA; verranno assegnati anche 50 abbonamenti a Air Sports International, rivista della FAI, quali premi di consolazione.

Sono benvenute immagini originali in Bianco/Nero o a Colori di qualunque disciplina FAI, comprese Astronautica, Elicotteri, Ultraleggeri, Volo a vela, Aviazione Generale... Le immagini devono essere accompagnate dal modulo di partecipazione firmato e dalla dichiarazione che il partecipante è l'autore dell'immagine.

* * *

Il Consiglio della Federazione Aeronautica ha affidato all'AeroClub Turco l'organizzazione dei World Air Games. I Giochi si svolgeranno in un periodo di due settimane nel Settembre 1997 nei dintorni della capitale Ankara. Le discipline interessate sono mongolfiere, aerei a motore, alianti, paracadutismo, aeromodellismo, acrobazia e volo libero (cioè delta e parapendio). Le differenti commissioni di specialità FAI sono responsabili per l'indicazione dei programmi e delle condizioni di partecipazione. Per il volo a vela è probabile che la competizione sia riservata alla nuova World Class. La seduta del Consiglio si è svolta a Montreal su invito dell'OACI. Nel corso della riunione è stato anche ribadito l'impegno sulla lotta al doping secondo il modello olimpico.

Abbiamo letto per voi:

Volete sapere come vola il PW 5? Leggete l'articolo pubblicato su Vol à Voile di Aprile. Il pilota del test J.D. Barrois ha alcune perplessità esaminando l'aliante a terra soprattutto per la fragilità del rivestimento delle ali in sandwich, facilmente danneggiabile solo ad appoggiarvi un paracadute prima del decollo. Ogni altro commento è però molto lusinghiero: ottima la visibilità e le qualità di volo sono eccellenti. Il volo di prova si è svolto in condizioni estreme con rotori turbolenti e raffiche al suolo fino a 100 km/h; agganciata un'onda con il vario a 11m/s, è cominciato il ritorno a St. Auban con quota largamente sufficiente per provare il comportamento del "Piwi" in autorotazione e viti stabilizzate. Sano, omogeneo e molto vivace nella risposta ai comandi. Forse solo un po' scarso di piede, richiede comunque un minimo di formazione su un altro monoplano più adatto ai piloti esordienti. Un altro articolo analizza le manovre di rimessa dalla vite in alianti di diversa configurazione degli impennaggi.

George Lee è uno dei grandissimi del volo a vela. Tre volte campione del mondo in Classe Libera dal 1977 all'82 su ASW 17 e Nimbus 3, i suoi consigli per competere con successo sono condensati in un'intervista su **Sailplane and Gliding**. Soprattutto la buona forma fisica, un'adeguata idratazione e una squadra a terra affiatata ed affidabile sono importanti. Almeno quanto un aliante competitivo. Un bel volo con Justin Wills ad Omarama vi piacerebbe? Accontentiamoci del racconto del suo quinto giorno di gara ai mondiali '95. Ha il valore di un completo debriefing. Ogni frase è una decisione presa in volo, una riflessione dettata dall'osservazione e dall'esperienza. Il tema per la classe 15 m. era

un triangolo di 561,2 km che Wills ha completato in 5 ore e 45 min. vincendo la giornata e rimettendosi in gara per il titolo mondiale. Ci ha colpiti soprattutto la sua perfetta padronanza della meteorologia: capire cosa sta accadendo in una massa d'aria e sapersi andare a cercare il fenomeno più utile senza mai fallire sembra quasi soprannaturale.

Sempre la sicurezza del volo è l'argomento principale in Soaring; nel numero di Giugno sono approfonditi gli aspetti psicologici del "decision-making", cioè i processi mentali che portano a prendere una decisione. Un pilota deve continuamente osservare la situazione, scegliere tra tutte le opzioni possibili, agire in conseguenza e ancora osservare i risultati. L'errore purtroppo può risiedere in ciascuna fase del processo.

Da **Aero Revue** traiamo una notizia che ci può riguardare: alcuni esponenti dell'Ente Svizzero per il controllo del traffico aereo stanno facendo pressioni per l'obbligatorietà del trasponder sugli alianti. L'Ente afferma che ciò garantirebbe una maggiore libertà di movimento nello spazio aereo Svizzero.

* * *

Le ultime novità dalle case tedesche sono ampiamente illustrate su tutte le riviste straniere. Ventus 2 C/I nella versione 18 metri; ASW 27 il nuovo gioiello progettato da Gerhard Waibel come aliante da 15 metri puro, senza possibilità di conversione a 18 m o di applicazione del motore; ASH 26 per chi invece vuole un 18 m motorizzato, ma senza possibilità di competere nella 15 metri. A proposito, che succederà con il riordino delle classi FAI che vedrà probabilmente la scomparsa della classe 15 m nei prossimi dieci anni?

ALDO

V. I. P. - International Gliding Club



Vi piacciono le favole? Hans Nietlispach ne ha scritta una per Volo a Vela, che vi viene proposta qui di seguito. Certamente l'autore ha tratto qualche idea dalla propria enorme esperienza volovelistica, che cosa ne dite?

Il vecchio ed il flauto

HANS NIETLISPACH (Giugno 1995)

C'era una volta un vecchio che possedeva un flauto, ma si trattava di un flauto molto speciale, perchè guardando nei suoi fori si potevano vedere cose fantastiche.

Attraverso il foro collocato più vicino alla bocca si scorgeva un aeroporto al mattino presto, tanti e tanti anni fa, talmente tanti che sembrava che allora la mano di Dio avesse appena completato di creare il paesaggio. Alcuni giovani stavano tirando con grande allegria una fune lungo il campo ancora umido di rugiada. L'istruttore capo si avvicinò al ragazzo che sedeva ai comandi dello Zoegling, agganciò la fune e gli disse qualcosa, con tono calmo. Poi andò ad agitare la bandiera gialla sul lato opposto a quello del compagno che reggeva l'ala dell'aliante pronto per il decollo. L'istruttore continuava a tenere ben d'occhio la fune sino a che essa divenne completamente tesa.

Lo Zoegling si mosse, quindi si sollevò adagio ed adagio cominciò a guadagnare quota. Durante la salita l'allievo fissava la fune collegata al verricello che produceva un ronzio. L'aria fredda che gli veniva incontro lo faceva piangere e gli spingeva le lacrime indietro verso le orecchie. Ogni tanto anche la fune metallica sputava fuori un pò d'acqua. Richiamò, sganciò e volò dritto in avanti, facendo le boccacce al suo quarto istruttore, quello assai poco amato che stava manovrando il verricello, quindi atterrò lontano dal campo, dritto in una coltivazione di cavoli. Il volo però era durato più di trenta secondi, quando bastava per un'insegna A. L'allievo si asciugò le orecchie.

Nel secondo foro si potevano vedere una dozzina di volovelisti che stavano aspettando il primo lancio della giornata in un campo ad alta quota, stavano in quieta attesa seduti sull'erba vicino alla pista militare, intorno al trainatore. Quest'ultimo era persona degna di rispetto in quanto non solo era l'unico in grado di pilotare il Gipsy Moth da traino, ma era anche pilota militare e capitano della notissima compagnia di bandiera. I piloti mangiavano grosse fette di torta di mele posate su piatti di metallo e asservivano le nuvole sui picchi. Uno di loro chiese al trainatore se quelle nuvole avrebbero garantito qualche salita, ma il trainatore rispose che erano nuvole taccagne e che sarebbe stato necessario aspettare sino a che il vento non avesse cominciato a spirare nella valle per sfruttare

Do you like fairy tales? Hans Nietlispach wrote one for Volo a Vela, and you can read it hereafter. The author certainly draw from his huge soaring experience when writing it, do you agree?

The Old Man and The Flute

HANS NIETLISPACH (June 1995)

Once upon a time there was an old man who had a flute ... a very special flute. In the holes wonderful things could be seen.

In the lowest hole there was an airfield, early one morning, a long, long time ago. It was as if the hand of the Good Lord still laid upon the landscape. Cheerful youngsters were pulling a wire rope over the field, which was still wet with dew. The chief instructor approached the student in the pilot seat of the Zoegling, hooked him on, and spoke a few short, quiet words. Then he went to wave the yellow flag on the other side of the wing-man, and watched attentively as the line grew taut. The Zoegling moved, then lifted gently and slowly gained height. In the climb the student glanced along the wire towards the humming winch, the slipstream brought tears to his eyes, which trickled back to his ears. Now and again water squirted from the steel wire. He pushed over, released, and flew straight on, sticking his tongue out at the unloved fourth instructor there below at the winch, then landed far outside the field in a cabbage field. But the flight had lasted more than thirthy seconds, enough for an A pin. And the student dried his ears.

In the next hole a dozen sailplane pilots were waiting on a field high in the mountains for the day's first launch. They laid in the grass near the military runway, around the tow pilot. This was a person worth of respect. Not only he was the only man who could fly the Gipsy-Moth tow, he was also a military pilot and captain of the great national airline. The pilots were eating apple cakes from large tin plates, and squinting at the clouds over the peaks. One of them asked the tow pilot if those clouds would possibly have any lift. But he answered condescendingly that they clearly had nothing, one would have to wait until the valley winds set in and the ridges of the peaks behind them started to work. So they still waited for more than an hour until the windsock finally stood out towards the ridge and the biplane towed them towards the mountain, where they flew to and from until evening, revelling every moment.

In the third hole one could see a worldwide famous pyramid mountain, almost five thousand meter high. In a huge circle there laid peak after peak, covered with snow and ice. Glaciers

la dinamica offerta dai pendii. I piloti rimasero allora in attesa per più di un'ora, sino a che, finalmente, la manica a vento non si gonfiò e poi assunse una posizione quasi orizzontale in direzione dei pendii. Il biplano cominciò a trainarli verso la montagna lungo la quale essi, nei loro alianti, volarono avanti ed indietro sino a sera, gustando ogni istante.

Attraverso il terzo foro si scorgeva una montagna dalla forma a piramide ben nota in tutta il mondo ed alta circa 5000 metri. I picchi circostanti erano disposti uno dopo l'altro lungo un grande cerchio ed erano coperti di neve e ghiaccio. I ghiacciai si protendevano in basso lungo le valli e d'uno di essi quasi raggiungeva un villaggio solitario. La base delle nuvole era ancora più alta dei picchi quando un aliante, piccolo quasi quanto una zanzara, cominciò a termicare immerso nel fantastico panorama. Il pilota era partito molte ore prima dalla pianura ed era riuscito, con impegno e fatica, a salire sempre più in alto sino a dominare quello scenario immensamente bello. Rimase lì sino al tardo pomeriggio, stupendosi ad ogni istante e quindi tornò contento verso casa che distava più di un'ora dalla montagna.

Il foro successivo faceva vedere una cerimonia. Molta gente stava attorno ad un podio con i numeri "uno" "due" e "tre" dipinti sopra. Il podio era collocato davanti ad un aliante. Alcuni venivano chiamati a salire sui suoi gradini. Venne annunciato che uno tra quelli che salivano sul podio era il nuovo campione e al suo collo venne appesa una medaglia d'oro. Gli astanti applaudirono quando gli venne consegnata anche una corona di fiori. Il pilota sul gradino più alto manifestò la sua gioia con moderazione, in modo che quelli che gli stavano intorno non lo guardassero troppo, poi fece i suoi complimenti ai colleghi che erano saliti sugli scalini ai suoi fianchi. Infine consegnò la corona di fiori alla sua devota squadra e sparì tra la folla.

Nell'ultimo foro si poteva vedere un temporale. Il mattino presto un aliante veniva trainato basso sopra un lago e veniva agitato violentemente dalla turbolenza. Sulla superficie del lago lunghe strisce di spuma venivano strappate dall'acqua ed andavano ad infrangersi con forza sulle rocce. Il sistema di sgancio automatico era bloccato, e non sarebbe stato in ogni caso possibile rimanere al traino per molto tempo ancora. Una volta di più il traino venne spinto di lato ed il pilota dell'aliante dovette sganciare e lasciarsi sospingere verso le montagne. Là una violenta ascendenza lo catturò e lo fece salire di oltre mille metri in due minuti. Da quel punto in avanti il pilota poté godersi una dolce salita nella calma dell'onda, volare sopra lande lontane e rientrare a casa senza difficoltà.

Il vecchio accarezzò con nostalgia il legno lucido del flauto, lo posò al suo fianco e chiuse gli occhi pensieroso.

Arrivò un giovane pilota che si impossessò del flauto del vecchio addormentato e lo portò via con sé.

Che cosa pensate che il giovane fece con il flauto?

Lo prese in mano e ne cavò alcuni suoni acuti

protruded down the valleys near a lone village. The cloud base laid even higher than the mountains when, as tiny as a mosquito, a sailplane circled immersed in the overwhelming panorama. The pilot had launched many hours before in the lowlands, and has worked himself ever higher to this immensely beautiful place. He stayed there, marvelling, until late afternoon and then flew gently home, over an hour away.

In the next hole a ceremony was taking place. Many people were standing around a stair with numbers one, two and three on it in front of a sailplane. Some were called to climb up onto the steps. It was announced that one was the new champion, and a gold medal was hung around his neck. The crowd applauded and he was given a wreath of flowers. He rejoiced with a little restraint so that people would not have to look at him too much, and congratulated those who stood beside him on steps two and three. Then he gave the wreath to his trusty retrieve crew. Afterwards, he disappeared into the crowd.

In the last hole a storm was howling. Early in the morning a sailplane on tow flew low over a lake, tossed furiously in the turbulence. On the surface of the lake long plumes of spray were being torn from the water and driven hard against the rocks. Even though the automatic back-release was blocked, it would not be possible to hold on much longer. Again the tow was thrown sideways, and the sailplane pilot had to release and allow himself to be slung towards the mountain. There a violent upwind caught him and threw him a thousand metres higher in two minutes. Then the pilot was able to climb in the high calm wave, and he flew far and wide over distant lands, and then back home.

The old man lovely stroked the gleaming wood of his flute, laid it beside him, and thoughtfully closed his eyes.

But there came along a young pilot, who seized the flute of the sleeping old man, and stole it away.

And what do you think the young man did with the flute?

He took it and he squeezed some shrill sounds out of it

* * *

Notice to all foreign pilots in "Volo a Vela" complimentary mailing list:

Please let us know whether you would like to continue receiving our magazine by returning the enclosed form (use the envelope provided).

We shall be most happy to keep on sending "Volo a Vela" to you, if you wish, but help us to cut down costs if you are not interested.

Thanks and happy landings.

Traduzione italiana dall'originale inglese di RF.

Acrobazia '95

La società sportiva ACROVELA -Udine, costituita di recente dal fervido gruppo di piloti a vela di Udine, è stata delegata dall'Aero Club Friulano a organizzare e gestire il 3° Campionato Italiano di acrobazia in aliante. Lo spirito d'iniziativa di questi audaci e determinati giovani piloti sportivi non poteva avere miglior risultati.

Nella verde cornice dell'aeroporto di Campoformido, culla del mitico 1° Stormo Caccia del grande Rino Corso Fougier, papà di tutte le pattuglie acrobatiche italiane e di tanti assi del volo quali Mantelli, Alessandrini, Cenni ecc., nei giorni 6, 7, 8 e 9 luglio un cielo tanto glorioso ha accolto felicemente e amichevolmente le silenziose evoluzioni dei piloti acrobatici senza motore.

Qui di seguito riportiamo una sintesi delle gare e lo specchio delle classifiche nelle due classi.

Classe CLUB - programma conosciuto

1	Mariani C.	1634,2
2	Poli V.	1604,2
3	Filippini P.	1561,5
4	Ciceri	1497,2
5	Somvi S.	1490,0

Classe CLUB - programma libero

1	Filippini P.	2252,3
2	Mariani C.	2199,2
3	Poli v.	2142,7
4	Bisacchi	2103,3
5	Sartori	2084,7

Classe CLUB - classifica finale

1	Mariani C.	3833,4
2	Filippini P.	3813,8
3	Poli v.	3746,9
4	Sartori	3502,9
5	Ambrogetti	3455,2
6	Somvi S.	3455,2

Classe ASSOLUTA - prog. conosciuto

1	Filippini P.	1863,2
2	Mariani C.	1699,5

3	Romani M.	1668,0
4	Poli V.	1650,3

Classe ASSOLUTA - prog. libero

1	Filippini P.	2752,5
2	Mariani C.	2649,0
3	Poli V.	2647,3
4	Romani M.	1563,8

Classe ASSOLUTA - prog. sconosciuto

1	Filippini P.	1547,2
2	Romani M.	1492,7
3	Poli V.	1465,5
4	Mariani C.	1195,8

Classe "ASSOLUTA" classifica finale

1	Filippini P.	6162,9
2	Poli V.	5763,1
3	Mariani C.	5544,3
4	Romani M.	4724,5

Comunicati Aero Club d'Italia:

* Ho il piacere di comunicare che è stato raggiunto un primo risultato per la riduzione dei canoni demaniali a carico degli Aero Club federati.

E' stato infatti pubblicato sulla gazzetta ufficiale il Decreto Legge 10 giugno 1995, n.226, che ha sostituito ai commi 7 e 8 dell'art.4 che, per le associazioni sportive, il canone per l'utilizzo dei beni demaniali e patrimoniali non potrà essere superiore al 10% del valore di mercato, determinato da una perizia giurata redatta da un tecnico nominato dall'Ente assegnatario. [...]

* Si invia l'elenco aggiornato concernente la composizione del Consiglio Federale AeCI per il quadriennio 1994/1998:

presidente: Avv. Mario Testa
 vice presidente: Avv. Eugenio Vassallo
 ministero dei trasporti: Com.te Mauro Benvenuti
 ministero della difesa: Gen.B.A. Leonardo Tricarico
 presidenza del consiglio dei ministri: Avv. Daniela Salmini
 ministero dell'interno: Dr. Andrea De Martino
 ministero delle finanze: Dr. Giovanni Fabiano
 C.O.N.I.: Dr. Giuseppe Verna
 consigliere: Geom. Giordano Rossi
 consigliere: Avv. Angelo Pulvirenti
 consigliere: Ing. Piero Pugnetti
 consigliere: Dr. Flavio Vanetti
 consigliere: Dr. Giovanni Bisogni
 consigliere volo a motore: Sig. Pergiorgio Fattori
 consigliere volo a vela: Sig. Carlo Marchetti
 consigliere paracadutismo: Dr. Maurizio Calise
 consigliere aeromodellismo: Rag. Loris Kannevorff
 consigliere volo da diporto o sportivo: Dr. Mario Prezioso
 R.A.I.: Dr. Fredmano Spairani
 commissione sportiva centrale: Dr. Claudio Albera

* Alla Coppa del Mondo di volo a vela in montagna, che si svolgerà a Vinon (Francia), dal 18 al 29/7/1995, parteciperà una rappresentativa nazionale composta da:

Riccardo Briigliadori	pilota
Luca Urbani	pilota
Stefano Ghiorzo	pilota
Angelo Gritti	pilota
Corrado Costa	pilota
Luciano Avanzini	pilota
N.6 aiutanti	

* * *

Attenzione:

L'articolo REPETITA IUVANT della rubrica prevenzione e sicurezza è stato scritto da Gisberto Tinivelli di Foligno, con il quale ci scusiamo per non averlo indicato.

Importante riconoscimento al nostro Plinio Rovesti

Lo sapeva da tempo ma non ha voluto anticiparci la bella notizia!

Comprendiamo la sua riservatezza ma questa è la lettera che il CONI gli aveva indirizzato il 18 marzo scorso:

Egregio Signor Plinio Rovesti,

con vero piacere Le comunico il conferimento della Stella d'Oro al Merito Sportivo, in riconoscimento delle benemeritenze acquisite nella Sua attività dirigenziale.

L'onoreficenza vuole anche rappresentare un attestato di gratitudine da parte del C.O.N.I., con l'augurio di conseguire ulteriori traguardi e soddisfazioni nel Suo impegno a favore dello Sport.

Mi congratulo vivamente con Lei per il meritato riconoscimento e spero di poterLa incontrare alla Cerimonia di consegna, sul cui svolgimento Le verranno date successive informazioni.

L'occasione, intanto, mi è gradita per inviarLe i più cordiali saluti.

Roma, 18 marzo 1995

(Mario Pescante)

La consegna della Stella d'Oro è avvenuta il 5 luglio scorso nell'Auditorium del Palazzo della Confindustria in Roma ed abbiamo appreso la notizia dal giornale La Prealpina di Varese.

Eccoci qui a darne notizia al nostro mondo volovelistico rinnovando le più sentite felicitazioni per il meritato e significativo riconoscimento.

R.S.

W IL NOSTRO PLINIO!

Strumenti di volo Cambridge

una linea completa di prodotti

CAV II



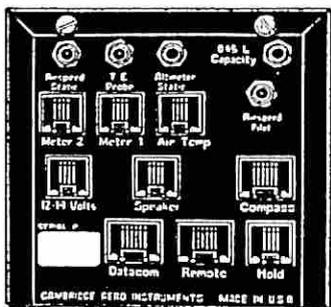
CAV II Il variometro elettrico con audio integrato. Ideale per gli alianti del club e per i voli «turistici». L'audio ed un secondo visualizzatore rendono questo strumento ideale per i biposti.

LNAV, SNAV



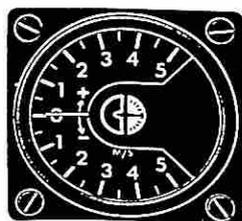
LNAV L'ultima evoluzione per colmare la distanza dai sistemi economici, derivato dalla collaudata tecnologia SNAV e MNAV, semplice da manovrare, con funzioni accessorie per la regolazione. Disponibili la versione biposti e il collegamento al GPS.

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.



SNAV

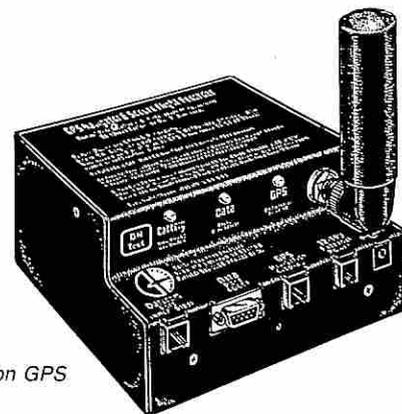
GPS Registratore di volo La nuova generazione della navigazione globale. CAMBRIDGE ha sviluppato la terza generazione di GPS sulla base della tecnologia Garmin e ha aggiunto la registrazione dei dati. Sarà la documentazione di volo del futuro per le gare e i voli di distanza. Lo standard NMEA 0183, utilizzando il sistema di elaborazione dati DOS, consente il collegamento con altri tipi di computers di bordo.



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

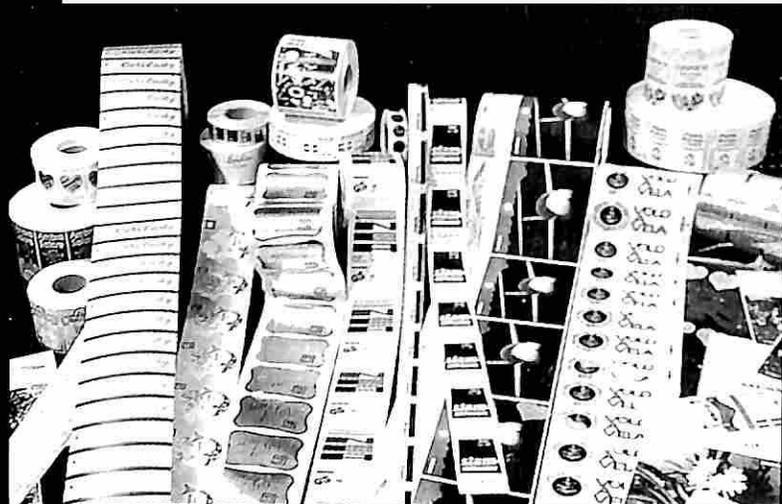
Tel. (0049-0)7031-871 521

Fax (0049-0)7031-877 128

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

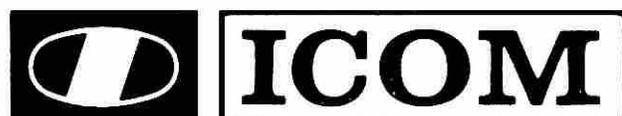
CONCESSIONARIO:

CAVI - CONNETTORI
ACCESSORI V.H.F.

Batterie

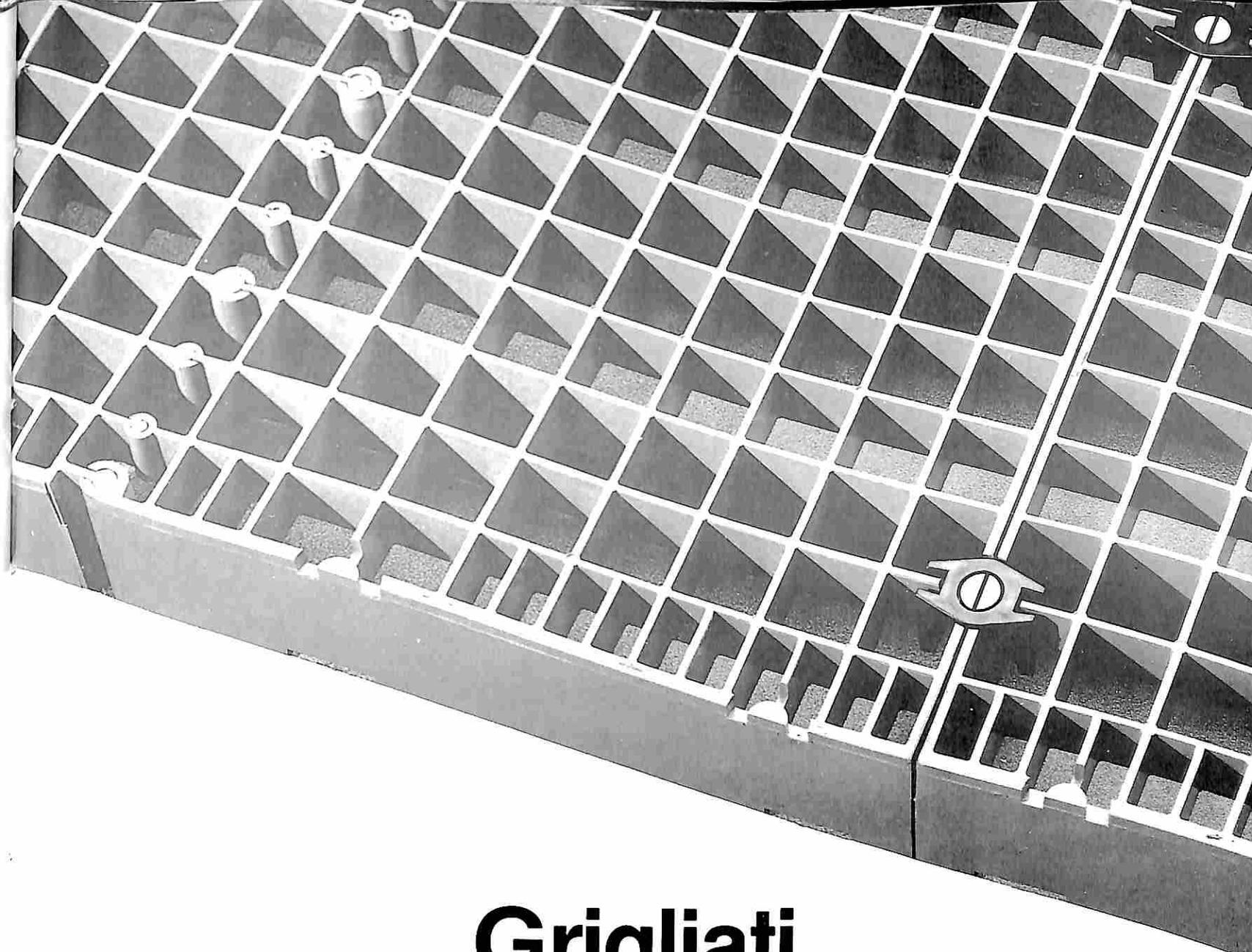


COMPONENTI ELETTRONICI



ICOM INCORPORATED

First in Communication



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.

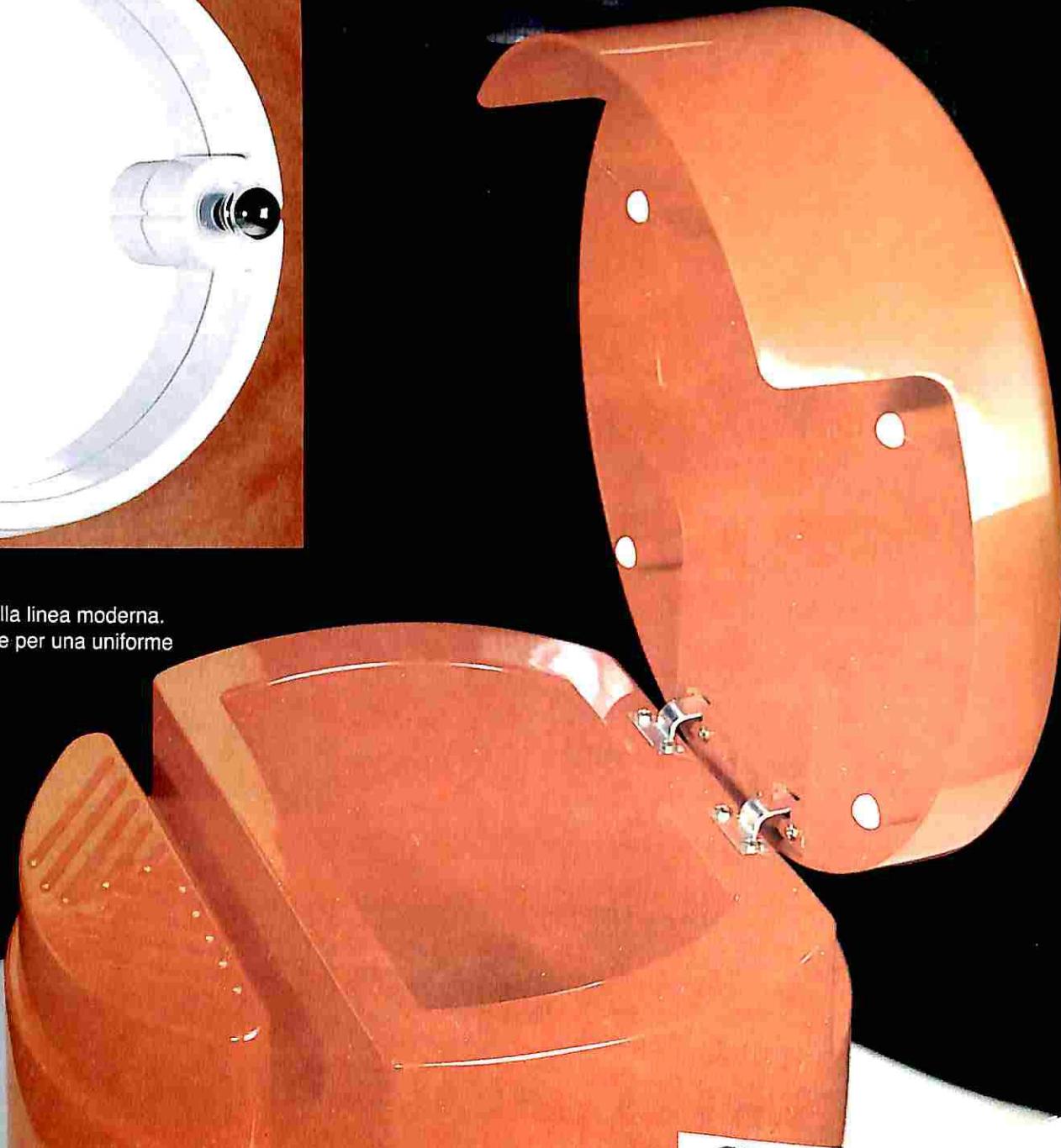
1849 **Mazzucchelli**

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



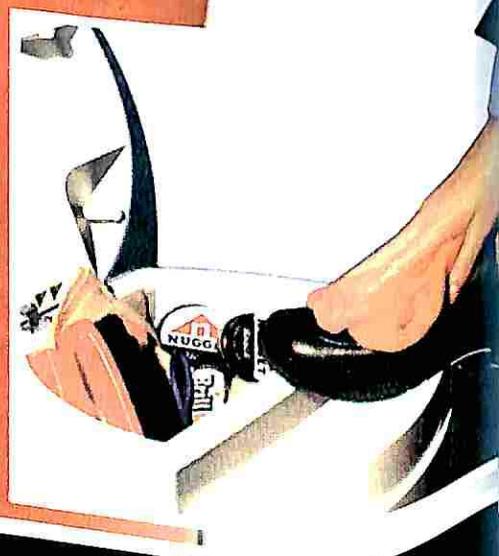
SELVA

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

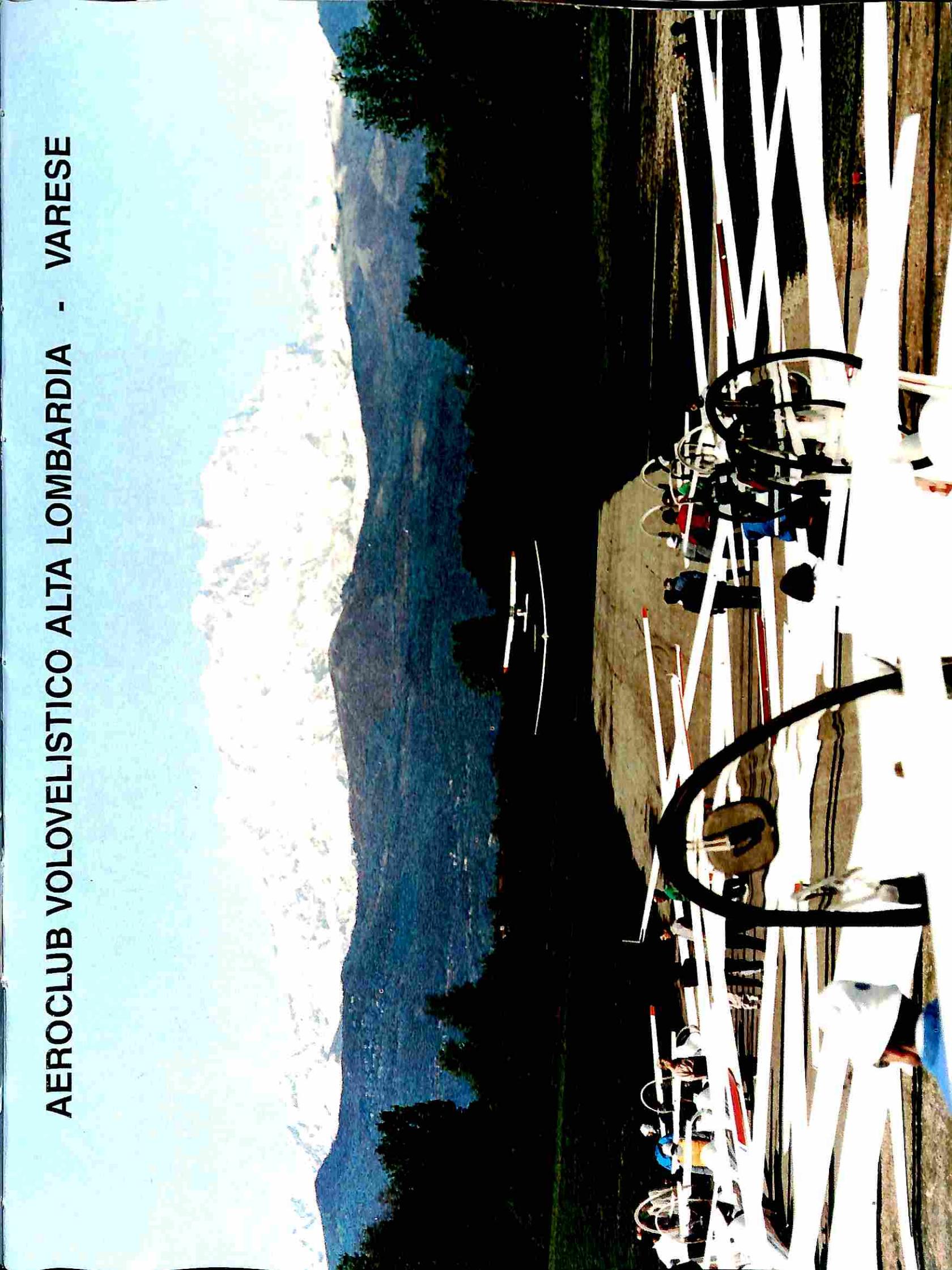
Funzionalità, robustezza e sobrietà di linea conferiscono allo sgabello ROLLE un piacevole aspetto estetico.
Il Rolle indispensabile nel bagno può rivelarsi utilissimo in qualsiasi altro ambiente. E' dotata di un capace vano interno portaspazzole e di un appoggio per lucidare le scarpe ed ha una base antisdrucchiolevole.
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

AERoclub VOLOELISTICO ALTA LOMBARDIA - VARESE



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.*