



Negli stages di quest'anno - pensati per voi -

• I piloti neo brevettati e i piloti di primo livello I PIION NEVELLAN & I PIION OF c'è ancora posto!

• I piloti con insegna d'argento Verranno avviati I PIIOTI COTI III SEGNICA U AIGENIU VEITAI III U AVVIAUI
all'attività Cross-country, alle tecniche del volo Veloce,
all'attività cross-con doll'incomo d'oro I "**trecentisti**" potranno aspirare ai buu km e apprendere le tecniche del volo lungo rotte e apprendere le tecniche e del volo di competizione • I"trecentisti" Potranno aspirare ai 500 Km

e del volo di competizione

A RIETI SI VOLA DI PIU' E MEGLIO! PIU YIUTIALE VUIALIVE III UI IA SELIII I IAI IA MEDIA

PIÙ Ore disponibili per giornata volativa media

Più ore disponibili per giornata volativa media

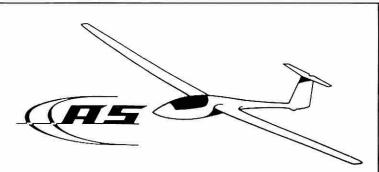
o cari tira di candizione meterealogica e di value

o cari tira di candizione • più giornate volative in una settimana Più vie di condizione metereologica e di volo ogni tipo di condizione metereologica e di volo

Per informazioni e prenotazioni chiamate 0746/202138

"air classic"

RAPPRESENTANTE ESCLUSIVA PER L'ITALIA DI:





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



FF W22 B

E

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

ΒE

Ε

versione motoaliante 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

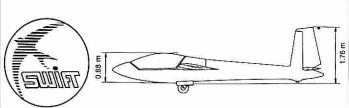
versione con motore di sostenimento salita 0,8 m/sec efficienza max 58



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



nuovo aliante 15 mt FAI CLASS efficienza max 48



SWIFT S1

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

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





RIMORCHI COBRA

ALEXANDER SCHLEICHER

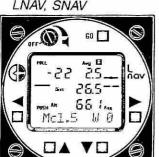
GMBH & C. - Segelflugzeugbau - D 6416 Poppenhausen-Wasserkuppe

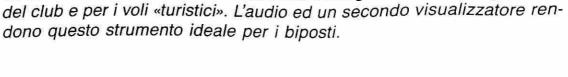
Strumenti di volo Cambridge una linea completa di prodotti

CAV II



LNAV. SNAV



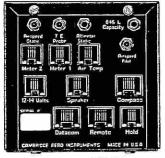


CAV II II variometro elettrico con audio integrato. Ideale per gli alianti

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.

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



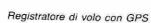
SNAV





Display GPS







Variometro in 57 et 80 mm

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 si 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



.....avevo in mente.....

Ero convinto che questa volta saremmo arrivati al "dunque" molto tranquillamente, ma sbagliavo ed eccomi in corto finale con il solito affanno che mi costringe al "tagliare corto".

Avevo in mente... di chiamare in causa (leggi tirare in ballo) la Federazione, per scuoterla dal torpore e dalla sudditanza alla Commissione di Specialità, dandosi da fare promuovendo iniziative nuove volte ad allargare o meglio ancora ricreare una "base" più consistente e determinata.

Avevo in mente... di chiedere alla CPS di abbandonare il burocratese degli asettici verbali, che vanno bene solo per l'AeCI, ma avviliscono chi li legge e nulla dicono dei bilanci economici.

Avevo in mente... di sollecitare opinioni riguardanti l'Aero Club Centrale perchè, dopo le molte pagine scritte e in gran parte pubblicate, tutto è caduto nel silenzio; certamente sono stati risolti tutti i problemi.

Avevo in mente... di scuotere dall'apatia gli amici del nostro piccolo mondo perchè i "vecchi" si rifacciano vivi e critici coinvolgendo i "giovani" perchè scendano in campo manifestando la loro disponibilità.

Avevo in mente... di brontolare perchè nessuno ha scritto una riga sulle competizioni di Rieti ed anche questo è un cattivo segnale.

Avevo in mente... altri argomenti ma il tempo manca e poi... adesso c'è il Briefing e tutto sarà ampiamente illustrato, discusso, programmato e deciso... dovremo solo battere le mani!

E dopo l'amaro calice ecco un dolce – perchè avevamo quarant'anni di meno – ricordo. Forza e coraggio, traetene spunto per scrivere dei tempi andati, lo spazio c'è.

In becco all'aquila.

Renzo Scavino





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

VINTAGE CLUB

Vincenzo Pedrielli

I.G.C. & E.G.U. Smilian Cibic

CORRISPONDENTI

USA: Sergio Colacevich FRANCIA Giancarlo Bresciani

REDAZIONI ESTERNE

VOLO A VELA c/o SCAVINO Via Partigiani, 30 - 22100 COMO Tel. 031/266636 - Fax 031/303209 VOLO A VELA c/o PEDROLI Via Soave, 6 CH 6830 CHIASSO (Svizzera)

STAMPA

Arti Grafiche Camagni - Como DIRETTORE RESPONSABILE

Lorenzo Scavino



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. 238 SETTEMBRE/OTTOBRE 1996

ISSN-0393-1242

SOMMARIO

5avevo in mente.....

7 PLINIO ROVESTI E VOLO A VELA

8 anniversari 31° RADUNO ALIANTISTI

9 manifestazioni LA FIERA INTERNAZIONALE DI VALBREMBO 17 acrobazia in aliante 3° CAMPIONATO ITALIANO CLASSE CLUB

1° TROFEO LIBERO "PROVINCIA DI SONDRIO"

LA VALUTAZIONE DEI VOLI ACROBATICI

24 meteorologia ANALISI E PREVISIONI METEO TRAMITE I NUOVI MEDIA

PER CHI VUOL SAPERNE DI PIÙ

27 considerazioni VOGLIAMO PENSARE AGLI ALIANTI ULTRALEGGERI?

29 *vintage club* 2° RADUNO INTERNAZIONALE ALIANTI D'EPOCA 33 *dai campi di volo* BOLOGNA - SPESSA - VALBREMBO - CALCINATE

TRENTO/LISIE KATY - TROFEO RUDY BENINI

39 anniversari I PRIMI CINQUANT'ANNI DELL'A.V.M.

41 la commissione VERBALE RIUNIONE DEL 14 SETTEMBRE

42 considerazioni SCUSATE, QUALCUNO HA VISTO LA WORLD-CLASS?

43 rassegna stampa ABBIAMO LETTO PER VOI

45 recensioni

47 in memoriam ENZO GROSSO

MARTIN EGIDIO

49 vip club WORLD RECORDS NOT ONLY FOR THE OPEN CLASS?

VINON TO CALVI, OR BETTER

55 ultimissime LA TABELLA DEI PRIMATI AL 10.07.96

GRAVE INCIDENTE A PARMA

57 voloavelainformazioni

IN COPERTINA: una bella immagine di una situazione confusa, molto attuale! (foto di Antonio Caraffini)

ABBONAMENTI PER I SEI NUMERI DEL 1997:

1 - SOSTENITORE L. 500,000 x VC

L. 500.000 x VOLO A VELA + AUFRUFF + MEDAGLIA + SOARING 1997

2 - PARTECIPAZIONE L. 200.000 x VOLO A VELA + AUFRUFF + MEDAGLIA

3 - PRESENZA L. 90.000 x VOLO A VELA

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.





PLINIO ROVESTI E VOLO A VELA

Una sera dello scorso agosto, a Rieti, alcuni amici si sono ritrovati al ristorante "Calice d'Oro" per festeggiare l'ottantacinquesimo compleanno di Plinio Rovesti che cinquant'anni fà diede vita a queste pagine.

Assieme a Lui, ambiti ospiti, erano anche la moglie, Signora Rosetta ed il figlio Franco.

La cena è stata offerta - per iniziativa del Presidente Giorgio Nidoli - dal Centro Studi del Volo a Vela Alpino (che da trentasei anni assolve l'onere di editare Volo a Vela). Sono intervenuti Giorgio Orsi, Ettore Muzi, Willi Marchetti col figlio Emanuele, Roberto e Pupa Manzoni, Klaus ed Ursula Keim, Walter e Franca Vergani ed alcuni altri amici.

Giorgio Nidoli ha consegnato a Plinio una scultura lignea, rappresentante un gabbiano in volo, ed a nome di tutti i volovelisti ha letto una breve dedica in cui si riassume l'immenso debito di riconoscenza che tutta la stirpe volovelistica ha verso chi a saputo indicare e svelare le immense ricchezze contenute nel cielo,

insegnando a leggerlo con sempre maggiore sicurezza, consentendo quei meravigliosi voli che oggi, e maggiormente domani, riempiranno le nostre cronache.

Ed il nostro mondo volovelistico - caro Plinio - t'abbraccia con lo spirito e formula gli auguri più belli per i tuoi

ottantacinque anni!

E con lo stesso spirito t'abbraccia la tua "creatura" che hai messo al mondo cinquant'anni fà.

E con lei ci sono quelli che la rianimarono nel lontano passato, con lei c'è un mondo di amici carichi di entusiasmo, con lei c'è il riserbo di chi la sostiene, con lei c'è il ricordo di quelli che sono....andati avanti. Forza Plinio! Ancora una volta lasciamoci prendere dall'emozione e - per tutti noi e per lei - fissiamo il prossimo appuntamento per il **2001** e sempre in quel di Rieti!

WALTER VERGANI



Il 7 e l'8 settembre 1996 si è svolto all'aeroporto di Cameri (Novara) il trentunesimo Raduno Nazionale degli Aliantisti Militari da Sbarco ed Assalto.

Provenienti da ogni parte d'Italia sono giunti numerosissimi i piloti che durante il secondo conflitto mondiale fecero parte del Primo Nucleo Addestramento di Volo Senza Motore, comandato dall'allora Tenente Colonnello Pilota Adolfo Contoli.

Quest'anno il Raduno ha asuunto un particolare significato per il fatto che proprio a Cameri si costituì questo Reparto, come ricorda il cippo marmoreo collocato a fianco del pennone nel piazzale principale dell'aeroporto.

I vecchi aliantisti militari, attualmente in congedo, vennero cameratescamente ricevuti dall'attuale comandante dell'aeroporto di Cameri e dal prestigioso 53° Stormo, Colonnello pilota Fabrizio Draghi, unitamente al Capo dell'Ufficio Comando, Colonnello pilota Marcello Ciolli.

La mattina di domenica 8 settembre, è stato tenuto un briefing nel corso del quale venne proiettato un filmato illustrante la storia dell'aeroporto e dei reparti che in esso sono transitari

Cameri è attualmente dotato di velivoli F-104-ASA, ed i convenuti hanno avuto la possibilità di assistere ad entusiasmanti dimostrazioni di volo.

La S. Messa al Campo ha concluso la visita all'aeroporto, e successivamente i radunisti si sono recati nella zona logistica di Veveri, alla periferia di Novara, dove è stato consumato il pranzo ufficiale.

A conclusione del lieto convivio il Professor Tommaso Donato, infaticabile organizzatore del Raduno, ha tenuto un vibrante discorso, che ha commosso ed entusiasmato i vecchi volovelisti convenuti alla manifestazione, conclusasi al grido dei fatidici... Gheregheghez - Ghez!



P.R. LA SBARCO E ASSALTO



Il prototipo dell'M.100 progettato dai fratelli Morelli

La Fiera Internazionale di Valbrembo

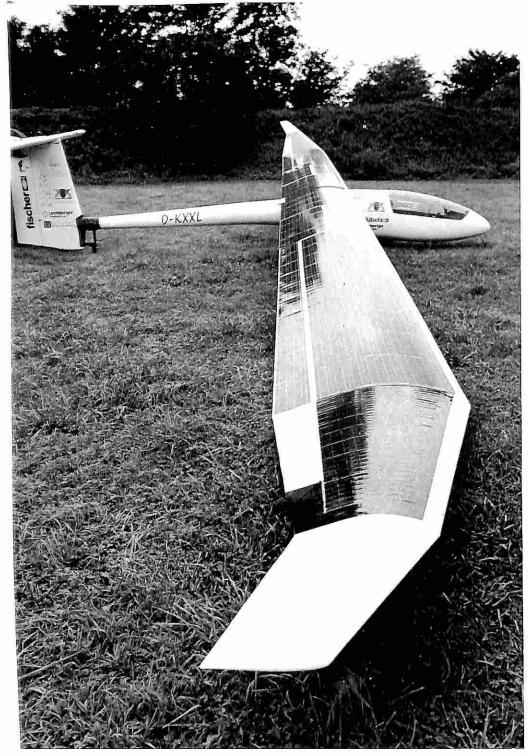
L'appuntamento biennale con la Fiera Internazionale dell'Aliante che si tiene sull'aeroporto di Valbrembo è tradizionalmente frequentato da chi sta cercando di vendere o comprare un aliante usato, e da chi vuole vedere da vicino le ultime novità. L'edizione di quest'anno, pur climaticamente poco fortunata, rimarrà memorabile per la presenza del prototipo "Icaré 2". Si tratta effettivamente di un altro mondo: l'aliante in questione infatti è un classe libera monoposto a decollo autonomo... con motore elettrico, batterie per la salita e la straordinaria capacità di sostenersi in volo livellato con la sola potenza generata dalle celle solari di cui è quasi completamente rivestito!

Realizzato con una spesa superiore ai 2 milioni di Marchi, ha vinto il concorso di Ulm indetto per verificare lo sviluppo dei velivoli ad energia solare. Non si tratta certo di un mezzo che appaga l'occhio, né che colpisce per la fantasia di concezione: piuttosto bruttino, è aerodinamicamente simile ai moderni alianti di classe libera (25 m di apertura alare), appesantito da un grosso timone che si prolunga sotto la fusoliera, sul quale è montato un leggero e potente motore elettrico azionante un'elica spingente. Questa configurazione permette di portare in volo ben 20,7 metri quadrati di celle solari, indispensabili per generare i

circa 2,6 hp necessari per fornire la spinta di sostentamento. Il motore è poco più grande di una bottiglia d'acqua e giunge ad erogare 25 hp, scaricando in pochi minuti la riserva di energia delle 384 batterie al NiCd.

Possiamo anche non essercene resi subito conto, ma abbiamo certamente avuto modo di toccare ed ammirare una pietra miliare nella storia del volo.

Con interesse i volovelisti hanno potuto osservare il decollo del nuovo aliante DG 800 B, che con il motore a due tempi "Solo" esibisce una rampa di salita impressionante: ben 4,6 m/s. L'esuberante potenza e l'accelerazione che ne deriva permettono una corsa di rullaggio



La "benzina" dell'Icarè 2

brevissima. Tutti i nuovi modelli di alianti hanno comunque attratto i piloti, diventiamo tutti un po' bambini quando possiamo sfiorare il levigato profilo dell'ala di un ASH 26, ASW 27, Ventus 2C, LS 8 o sederci nel confortevole abitacolo del DG 303.

Rappresentante unico di una tendenza opposta, il Tempest ha pure attratto.

Qualche sorrisetto ironico per questo aliante ultraleggero ed economico costruito in tubi e tela, ala controventata e abitacolo chiuso per un'efficienza reale non superiore a 22, ma è l'unica strada percorribile per tentare di non farci rubare le nuove leve da altre forme del nostro stesso sport: il volo veleggiato si può anche fare con il delta o il parapendio,

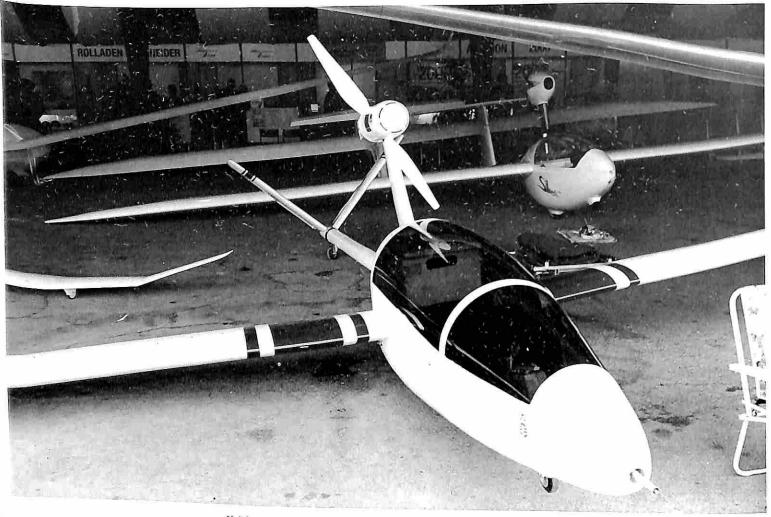
costa molto meno, e il volo con l'aliante morirà se non ci sarà un adeguato ricambio generazionale. Il Tempest è un vero aliante, un po' retrò nella configurazione, che si pilota con comandi aerodinamici e può portare il volo a vela ovunque e per tutti. Walter Vergani l'ha provato e ne è entusiasta (vedi Volare di settembre '96) "è il piacere di volare per



Il Silent in versione self-launching con motore fisso



ASH 26E: 18 metri con motore in fusoliera



Il Monerai I-AMIS reduce dalle prove con il motore elettrico

volare, in sicurezza per la capacità della macchina di posarsi in piccoli spazi; può consentire un volo a vela di poche pretese ma di bassissimo costo; facili e poco costose le riparazioni, grandi risparmi nelle infrastrutture". L'importatore ci ha mostrato come sia possibile trasformarlo in un aliante ultraleggero a decollo autonomo. Un piccolo motore a due tempi montato su una pinna dorsale non retraibile consente una grande libertà ed indipendenza, ma secondo noi penalizza troppo le capacità di veleggiamento del piccolo aliante. Ci piacerebbe vedere dei gruppi di giovani appassionati decollare al traino di un trike (deltaplano a motore) da un prato qualsiasi, dandosi assistenza reciproca. Stimolati dallo spirito di gruppo, accumulerebbero molte più ore di volo e si avvicinerebbero al vero

volo a vela, spendendo poco. La presenza del motore toglie al Tempest la sua identità di veleggiatore, trasformandolo in un ultraleggero monoposto di scarse prestazioni.

Anche strumenti e accessori sono rappresentati alla Fiera, gli stand più visitati essendo probabilmente quelli di Peschges (Giorgio Marchisio era l'instancabile dimostratore dei più fantascientifici cruscotti a cristalli liquidi che abbiamo mai visto), e della Filser (pure con i computer con GPS incorporato, ma anche con un interessante GPS-Logger dal costo contenuto, 2 milioni, che ha ottenuto l'approvazione della FAI-IGC per l'uso in aliante, è pendente l'omologazione per motoalianti). E poi c'era lo spazio della nostra rivista con la mostra fotografica di ricordi degli ultimi cin-

quant'anni di volo a vela in Italia. Tutti ci avete visitato e ve ne siamo molto grati.

Il pubblico di semplici curiosi e appassionati di aviazione è stato invece un po' scoraggiato dal maltempo, e solo approfittando dei brevi momenti senza pioggia abbiamo potuto ammirare le evoluzioni acrobatiche del sempre bravo Marangoni col suo rosso biplano Pitts, di Filippini con il glorioso Blanik, e dello Jantar Acro, una macchina davvero polivalente riunendo le doti di uno standard da 15 metri (40 di efficienza) con la capacità acrobatica quasi illimitata e una velocità di rollio straordinaria per un aliante.

Negli hangar di Valbrembo abbiamo avuto la rara occasione di osservare gli alianti della collezione storica del Poli-



Lo spartano Tempest, qui nella brutta versione motorizzata



M.300, esemplare unico di classe Standard



50 anni di volo a vela nel nostro archivio

tecnico di Torino. Oggi sono conservati nelle soffitte del Politecnico, sempre nell'attesa di essere restituiti alla dignità di macchine volanti. Di questi, l' M 100 era il prototipo che vinse il concorso indetto dall'AeCI per la scelta di un aliante di classe Standard di produzione nazionale. Dopo varie modifiche cominciò la produzione in serie, prima a Tren-

to presso l'Aeromere e poi a Sarnico presso l'Avionautica Rio, con la denominazione di M 100 S. Originale biposto a posti scalati, più stretto di un affiancato e più corto di un biposto in tandem, l' M 200 fu costruito in Francia dalla Carman con il nome di *Foehn*. Meno fortunato l' M 300 che non giunse mai alla produzione in serie, probabilmente con-

dannato da varie scassature nelle gare. Il CVT 4 Strale, sviluppo del precedente CVT 2 Veltro del 1954 (non presente alla mostra), fu un gioiello d'avanguardia con la sua ala a flusso laminare, posizione sdraiata del pilota, impennaggi a T e carrello retrattile. Oggi Piero Morelli è ancora attivissimo, occupando tra l'altro la carica di Presidente della Commissio-





Unitamente alla medaglia del volovelista un esclusivo portachiavi

Pieno successo del volovelista scultore Elio Locatelli che ha esposto a Valbrembo le sue opere d'impronta volovelistica.

In particolare il portachiavi d'argento è piaciuto alle signore che l'hanno acquistato per il loro «Comandante» del cuore.

Il portachiavi, come la medaglia, possono essere coniati in oro!

Ulteriori informazioni possono essere richieste direttamente all'Autore, il volovelista Elio Locatelli, via Passo Rolle 25

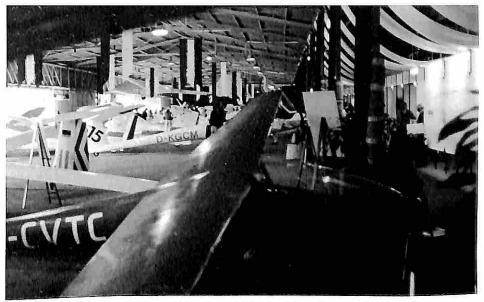
20134 Milano - Telefono 02-2140270



Posizione sdraiata e profilo laminare per il CVT4 Strale

ne per lo sviluppo tecnico dell'aliante presso l'OSTIV, l'organizzazione scientifica per il volo a vela affiliata alla FAI. Il mercato dell'usato è, come tanti altri settori dell'economia, in una fase fisiologica di compressione: i pochi alianti da sogno trovano sempre un acquirente disposto a pagare per avere il meglio (Discus, LS 6, LS 4, Nimbus 3 o 4D, ASH 25), così come quelli più modesti se messi in vendita ad un prezzo molto invitante. Difficile invece trovare un nuovo padrone per macchine di buona reputazione (Cirrus, ASW 15, ASW 20, LS 3, Nimbus 2, Libelle) se il prezzo richiesto non è di richiamo.





Tutte le foto sono di Umberto Bertoli





La Rivista dei Volovelisti Italiani fondata da Plinio Rovesti nel 1946

VOLO

1946 - 1996 cinquant'anni con A

VELA

DAI una mano alla tua rivista!!

FAI un'inserzione pubblicitaria

SAI quanta simpatia acquisti!!!

N10 (O		
1 pagina	2.700.000	540,000
1/2 pagina	1.600.000	320,000
1/3 di pagina	1.200.000	240.000
1/4 di pagina	1,000,000	200,000
A COLORI		
l pagina al vivo	5.000.000	1.000,000
doppia pagina	9,000,000	1.800,000
centrale		

CONTATTATECI VIA FAX AL NR. 031 303209

ACROBAZIA IN ALIANTE:

- 3° Campionato Italiano classe "Club"
- 1° Trofeo "Libero Integrale" provincia di Sondrio

a cura di Franco Cortesi



Scambio di congratulazioni fra istruttore, Rino Rinaldi, e allievo Renato Antonioli per la splendida vittoria

L'Aero Club di Sondrio, ultimo nato ma efficientissimo sodalizio di volo alpino, nei giorni di venerdi 22 e sabato 23 Agosto '96 ha organizzato impeccabilmente sull'aviosuperficie di Caiolo (SO) il "3° Campionato Italiano classe CLUB" d'Acrobazia in Aliante, mentre domenica 24 ha tenuto a battesimo il "1° Trofeo di "LIBERO INTEGRALE" Provincia di Sondrio, gara-show di Volo Artistico con Alianti veramente innovativa e spettacolare.

Il 3° Campionato Italiano classe "CLUB" d'Acrobazia in Aliante.

Pur svolgendosi in agosto, periodo in cui molti piloti sportivi abbandonano la "cloche" per altri svaghi, a questo Campionato si sono iscritti ben 13 piloti di categoria nazionale.

Fra questi, addirittura 5 rientrano nel gruppo dei neo promossi '96 nella gara di "Promozione" svoltasi a Torre Alfina in marzo e, a dimostrazione che queste "nuove leve" sono veramente preparate e temibili, il vincitore del titolo italiano e' proprio una di loro!

Si tratta di Renato Antonioli, pilota valtellinese allievo della nuovissima scuola di volo a vela acro organizzata proprio a Caiolo dall'istruttore acrobatico modenese Rino Rinaldi che, in molti dei suoi fine settimana, ha iniziato a promuovere, dall'inverno scorso, il "volo artistico con alianti" (cosi' a rigore dovrebbe essere chiamata, anche in Italia, lo sport acrobatico senza motore) in questa meravigliosa zona delle Alpi Centrali.

Antonioli, fin dal suo esordio '96 alla "Promozione" classificandosi secondo, aveva dimostrato uno spiccato talento naturale e grandi doti di concentrazione in gara, queste gia ampiamente dimostrate con il suo passato sportivo sugli sci, ottimo discesista in "libera" nel periodo della "Valanga Azzurra".

Nella gara "clou" dell'annata, Antonioli ha mandato in visibilio il pubblico di casa, gli amici piloti e specialmente il suo istruttore Rinaldi, volando alla perfezione col mitico *Blanik* L.13A con

marche D-5026, messo generosamente a disposizione della novella scuola acrobatica e anche della squadra dell'AeC. di Sondrio dal suo magnanimo proprietario Peter Koradi, appassionato pilota di volo a vela e grande estimatore del classico aliante metallico prodotto dalla famosa casa ceca LET.

Durante queste gare abbiamo appreso un interessante avvenimento tecnico-sportivo.

La scuola e la squadra di volo acrobatico creata da Rino Rinaldi a Sondrio-Caiolo e' in attesa di ricevere in questi giorni, avendolo da tempo ordinato direttamente alla LET, un rarissimo esemplare di *Blanik* L13A ("A" sta a indicare l'ultima versione rinforzata, totalmente acrobatica anche in biposto del famoso e diffusissimo *Blanik* L13) che fa parte della serie "Gold", riavviata con componenti nuove originali per la produzione di soli 5 alianti speciali, dalla LET nella fabbrica di Kunovice, che nel '96 ha voluto festeggiare cosi' il quarantennale del volo di collaudo del suo primo aliante tipo *Blanik*, prodotto da allora in oltre 3000 esemplari, diffusi e apprezzati in tutto il mondo.

Quale miglior occasione, vista la ricorrenza, per questo arzillo e mai domo "vecchietto" per prendersi il lusso, pilotato da Renato Antonioli, di vincere il Campionato Italiano CLUB '96, conquistando al contempo anche il primo posto di squadra con i piloti acrobati dell'Ae.C. di Sondrio preparati e allenati da Rinaldi, anche lui convinto estimatore dei *Blanik*!!

Vista la coincidenza con la ricorrenza di questo classico purosangue dell'aria, a parere di molti istruttori ancora insuperato per la didattica nel volo basico e acrobatico, voglio ricordare che la parola "Blanik" nell'antica tradizione ceca era il nome di un mitico cavaliere medioevale che, scendeva dal cielo, veniva sulla terra per drizzare i torti subiti dalla gente umile e faceva giustizia.

EccoVi in dettaglio la Classifica Finale del 3° Campionato Italiano classe CLUB.

pos.	concorrente	Club	aliante	liante imp. con.		totale	handicap	
1	A : 1: D	A C CO	D/ // 12A	1215	2026	2251	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	
1	Antonioli Renato	Ae.C. SO	<i>Blanik</i> L13A	1315	2036	3351		
2	Filippini Pietro	Ae.C. VT	Twin III° acro	1282	2032	3314	0,913	
3	Ambrogetti Leonardo	Ae.C. VT	CC .	1379	1929	3308		
4	Somvi Simon	Ae.C. BZ	"	1200	1994	3194		
5	Ciceri Massimo	A.V. Lariano	A.S. K 21	1314	1879	3193		
6	Rinaldi Rino	Ae.C. SO	Blanik L13A	1111	2018	3129		
7	Proia Stefano	Ae.C. RI	Twin III° acro	1057	2056	3113		
8	Patara Massimo	Ae.C. RI	"	1267	1837	3104		
9	Russo Vittorio	Ae.C. VT	ш	1108	1845	2953		
10	Scaramuzzi Sergio	Ae.C. SO	Blanik L13A	1011	1914	2935		
11	Moltoni Danilo	Ae.C. SO	· ·	1019	1881	2900		
12	Brasaola Claudio	Ae.C. TO	A.S. K 21	1020	1705	2725		
13	Clerici Adriano	A.V. Lariano	A.S. K 21	1040	1190	2230		

A rigore di matematica, il maggior punteggio totale nelle due prove e' stato raggiunto, se fosse calcolato in assenza di un coefficiente moltiplicativo d'handicap (definito per questo Campionato pari a 0,913), dal fondatore italiano della disciplina: il pilota istruttore di categoria internazionale Pietro Filippini di Viterbo, che in tal caso avrebbe ottenuto il primo posto con 3629 punti.

Infatti, il nuovo regolamento sportivo, approvato e adottato da quest'anno, a dire il vero non senza animate discussioni fra piloti e giudici, prevede per la Classe "CLUB", alla quale sono ammessi tutti i piloti di categoria nazionale e che "si vola" con alianti non illimitati cioe' di categoria "Club", quali i biposti scuola, che i piloti di categoria internazionale vengano penalizzati moltiplicando i loro punti per un coefficiente inferiore all'unita'.

Tale coefficiente d'handicap viene calcolato dividendo il punteggio raggiunto nel Campionato Club dell'anno precedente dal pilota non di "rosa nazionale" classificatosi piu' a ridosso degli "internazionali" per il punteggio del vincitore quando anch'esso di livello internazionale (nel '95 l'"internazionale" vincitore della classe CLUB fu Carlo Mariani che, purtroppo, quest'anno ha dovuto dichiarare forfait per i suoi impegni di pilota di linea).

Al Vostro Corrispondente, cultore anche lui della nuova disciplina sportiva per il Volo a Vela italiano, preme qui affermare di non essere mai stato molto convinto dell'introduzione di questo algoritmo penalizzante, per il rischio di veder decadere l'importanza della classe CLUB, che nell'acrobazia in aliante dovrebbe essere la vera e propria gara *open*, nella quale le nuove leve dovrebbero potersi confrontare a pari punteggio (visto che gli alianti sono tassativamente gli stessi limitati per tutti) coi campioni per saggiare il loro livello di preparazione e viceversa.

Visto poi l'elevatissimo livello di preparazione messo in luce in questa gara proprio dalle "nuove leve", che si dimostra dal fatto che fra il primo e l'ottavo classificato c'e' una differenza percentuale di punteggio del 7,3%, mi e' sembrata perlomeno poco dosata l'introduzione nel regolamento di questo pesante handicap.

Infatti "fior di piloti" con caratura anche internazionale, in questa gara hanno dovuto accontentarsi di classifiche non certo esaltanti, solo per aver manifestato qualche indecisione veniale nel "volare" un Imposto Conosciuto, che, per le caratteristiche di volo degli alianti CLUB, era veramente difficile. Inoltre, dopo questa prima esperienza dell'assegnazione dei titolo CLUB con l'handicap, potrebbe verificarsi il grave rischio che, fin dalle prossime gare, molti piloti internazionali decidano di snobbare, declassando la CLUB che, almeno negli intendimenti iniziali dei normatori, avrebbe per anni dovuto essere la classe piu' importante di questo sport perche' alla portata di tutti.

Altro discorso andrebbe fatto sui criteri di valutazione e, in particolare, sul livello di preparazione dei giudici, che, onestamente, nel gestire la strettissima classifica di questa importante gara nazionale si sono dimostrati in diverse occasioni piuttosto contraddittori nei giudizi.

Cio' puo' dipendere, a mio parere, anche dal poco "allenamento" che coloro di essi, che non possono ancora andare a "giudicare" all'estero, possono necessariamente accumulare nel corso dell'anno agonistico italiano, il quale, finora, ha potuto contare solo su 2-3 gare, mentre il livello agonistico medio dei piloti e' pero' al contempo cresciuto notevolmente.

Questi ed altri problemi che riguardano la "confezione" delle classifiche dei concorrenti ed anche l'impiego di originali metodi matematici per il controllo della bonta' (intesa come capacita' a giudicare) dei giudici li potrete approfondire in uno specifico articolo, che esce nello stesso numero della rivista, redatto dall'esperta di informatica che ha compilato finora tutte le classifiche delle gare svoltesi in Italia (Europei compresi).

Ad ogni buon conto l'acrobazia in aliante italiana e' sicuramente in notevolissima crescita sia come standard di preparazione che come quantita' di praticanti e gli appunti critici appena introdotti ne dimostrano se mai la grande vitalita' e la veloce progressione tecnica.

Abbiamo pero' bisogno di far crescere fin d'ora le occasioni di gara nel corso dell'anno agonistico, che, peraltro, per questa affascinante disciplina non necessitano nemmeno della stagione estiva per svolgersi con regolarita', ma soltanto dell'assenza di precipitazioni.

Al riguardo va segnalato con piacere il grosso riscontro di pubbico e di interesse manifestato dalla popolazione locale per le gare organizzate in modo eccellente dall'Ae.C. di Sondrio. Nulla e' stato lasciato al caso ne' nell'organizzazione preliminare, che nella publicizzazione dell'evento e nella gestione sul campo delle gare, informazione del pubblico compresa.

Interessante, specialmente per il futuro promozionale di questa disciplina, e' stato l'invenzione e l'organizzazione del Trofeo di "LIBERO INTEGRALE" Provincia di Sondrio, che per le sue valenze spettacolari e per i suoi innovativi criteri di valutazione ha aperto una nuova strada per richiamare l'attenzione sul volo a vela in genere e acrobatico in particolare.

Il 1° Trofeo di "LIBERO INTEGRALE" Provincia di Sondrio.

Domenica 24 agosto alla presenza di un folto e interessato pubblico, ottimamente sistemato in apposita tribuna e reso edotto degli aspetti tecnici e agonistici della disiplina mediante uno specifico servizio di speaker, l'Ae.C. Sondrio ha dato il via alla prima gara italiana (ma anche europea) di quello che e' veramente giusto chiamare: *Volo Artistico con l'Aliante*.

Il "Trofeo", sponsorizzato con lungimiranza e sportivita' dalla Provincia di Sondrio, e' stato studiato dagli organizzatori e dai tecnici dell'acrobazia proprio per ridurre al minimo i tecnicismi di gara, privilegiando per contro al massimo la spettacolarita' delle esibizioni, da svolgersi sempre nel massimo rispetto della sicurezza, al fine di coinvolgere emotivamente e culturalmente il pubblico anche profano degli sport aeronautici.

A tal fine il Regolamento di gara per il LIBERO INTEGRA-LE non impone ai piloti iscritti nessun programma prestabilito, non richiede nemmeno la sua presentazione preliminare alla giuria e, infine, le figure ammesse non devono necessariamente essere quelle codificate nel catalogo GAF, ma, al contrario, possono essere ideate, liberamente concatenate o improvvisate "secondo un tema personale" dal pilota concorrente

Inoltre, ogni pilota, prima del decollo, durante la fase di traino aereo e subito dopo l'atterraggio e' invitato ad avvalersi per la propria presentazione, quella dell'aliante e del tema proposto di un proprio Speaker, che si rivolge, mediante l'impianto di amplificazione, direttamente al pubblico presente e alla Giuria.

Durante il volo artistico il pilota' e' invitato ad avvalersi di un accompagnamento musicale di sua scelta, messo in funzione dal proprio Speaker ed anche di un impianto fumogeno applicato all'aliante.

Il volo acrobatico, o meglio artistico, cosi' impostato, e' quindi valutato dal punto di vista tecnico, coreografico e spettacolare da due giurie, i cui punteggi sono cumulati e cioe': una Giuria Ufficiale FAI e una Giuria Popolare, quest'ultima composta da persone scelte, prima della gara, fra il pubblico presente

I parametri cui fanno riferimento i giudizi (con voti da 0 a 10) delle due Giurie sono i seguenti:

– tecnica acrobatica delle figure volate	K =	60
(votato solo dalla Giuria FAI)	~ -	

fantasia e versatilita' del programma K = 20
 (votato da entrambe le Giurie)

armonia di volo e tenuta del quadro K = 20
 (votato da entrambe le Giurie)

sicurezza d'esecuzione e d'atterraggio K = 20
 (votato da entrambe le Giurie)

 presentazione, coreografia e spettacolarita'K = 20 (votato da entrambe le Giurie)

Il limite superiore di sgancio e' di 1200 m., quello inferiore e' stato fissato in questa prima gara a 400 m. in quanto essa era aperta a tutti i piloti purche' autorizzati dai rispettivi istruttori acrobatici.

Alianti ammessi: tutti quelli in regola con la documentazione, purche' di categoria "Acrobatica".

Alla gara hanno potuto partecipare anche i piloti non ancora "promossi" in categoria nazionale i quali si sono potuti esibire con programmi che, pur basati per ragioni di sicurezza, su figure semplici e sicure quali la vite, il looping, la sfogata, il tonneau a botte ecc., sono risultate se ben concatenate di notevole impatto spettacolare.

In particolare, del fresco vivaio acrobatico locale "tirato su" in fretta da Rinaldi a Caiolo si sono esibiti nella loro prima gara i valtellinesi Diego Scari' di Sondrio e il giovanissimo Dario Da Zanche di Bormio, cioe' compaesano dell'Antonioli, volovelista neo brevettato e ancora in via di conseguimento dell'abilitazione acrobatica.

La classifica di questa interessante e innovativa gara, anch'essa

inserita nel calendario nazionale e valida per dare punteggio nella relativa graduatoria, ha visto, almeno per questa volta, emergere l'esperienza e il mestiere dei piloti piu' smaliziati e gia' adusi a partecipare coi loro show a manifestazioni aeronautiche nazionali.

Primo con pieno merito e' quindi risultato Pietro Filippini su Grob Twin III° *Acro*, secondo ai comandi del suo agile, simpatico e ormai raro SZD30 "*Pirat*" in legno e tela l'istruttore di casa Rino Rinaldi che, mai esausto, e' anche riuscito a fare lo speaker per gli altri concorrenti, terzo con identico punteggio, sempre su Twin III° *Acro* il simpatico ed esperto pilota bolzanino Simon Somvi, quarto si e' confermato pilota di alto rango Renato Antonioli su LET *Blanik* L13A.

Eccovi in dettaglio classifica del 1º Trofeo di "LIBERO INTE-GRALE" Provincia di Sondrio.

pos.	concorrente	club	aliante	punti
1 Filippini Pietro		Ae.C. VT	Twin III° acro	10750
2	Rinaldi Rino	Ae.C. SO	SZD30 "Pirat"	10480
3	Somvi Simon	Ae.C. BZ	Twin III° acro	10480
4	Antonioli Renato	Ae.C. SO	Blanik L13A	10130
5	Brasaola Claudio	Ae.C. TO	A.S. K 21	10100
6	Ambrogetti Leonardo	Ae.C. VT	Twin III° acro	10030
7	Russo Vittorio	Ae.C. VT	"	9820
8	Scaramuzzi Sergio	Ae.C. SO	Blanik L13A	9780
9	Moltoni Danilo	Ae.C. SO	"	9620
10	Proia Stefano	Ae.C. RI	Twin III° acro	9580
11	Reiner Klaus	Ae.C. BZ	,,	9210
12	Scari' Diego	Ae.C. SO	Blanik L13A	8950
13	Da Zanche Dario	Ae.C. SO	"	8830

A margine dell'evento sportivo va, a mio parere, richiamato il grande ritorno d'immagine avuto sia dall'Ae. C. di Sondrio, che ha avuto il merito di impostare l'organizzazione della manifestazione con criteri scientifici e innovativi, sia dal Volo a Vela in genere, cioe' non solo acrobatico, che ha richiamato grande affluenza di pubblico e in particolare l'interesse di molti e qualificati mass media, finora sempre sordi al nostro sport.

Al riguardo, vanno citati vari ottimi servizi, per la spettacolarita' e bellezza delle immagini e chiarezza espositiva delle interviste sul Volo a Vela, realizzati sia dalla troupe di "Italia 1" per due puntate del programma per i giovani "Planet", sia dal tele-

giornale di "RAI 3" e da "Tele+2" che si sono avvalse per le trasmissioni su reti nazionali di eccezionali riprese e dei servizi effettuati da terra e da bordo, in volo durante la gara, da "Tele Sondrio News", con la speciale strumentazione e l'appassionato impegno professionale del pilota d'aliante Bruno Piasini, titolare della citata stazione televisiva locale.

L'impiego di due micro-telecamere fisse a bordo dell'aliante, una interna rivolta verso il pilota e l'altra esterna "in caccia" sulla fusoliera, dotate anche di trasmissione in diretta a terra su monitor, hanno consentito di fornire una nuova dimensione agli appassionati e ai neofiti della disciplina.

Rino Rinaldi

ALI MISTERIOSE

Teichfuss e Pavullo: oggi si vola a vela

La valutazione dei voli acrobatici (dal campionato italiano classe CLUB di Caiolo)

Maria Grazia Vescogni

L'aviosuperficie di Caiolo è stata l'accogliente ospite del Campionato italiano classe CLUB di acrobazia in aliante. In una cornice di monti invidiabile, all'interno di un "cubo" delineato quasi appositamente da due campanili, grazie all'assistenza dei soci dell'areoclub, tredici piloti, con un ottimo livello di preparazione, hanno affrontato le due gare previste: un imposto conosciuto composto di 10 figure, più valutazione del quadro e dell'armonia, e un libero (con K massimo = 170) in cui, come da regolamento,

sono state valutate quadro, armonia e versatilità.

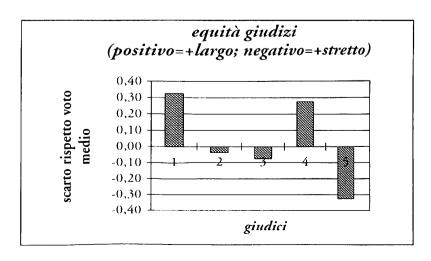
Come ormai di consueto, mi sono interessata del calcolo delle classifiche. Sul mio vecchio, ma sempre affidabile, "trasportabile" ho impostato, in ambiente EXCELL, il metodo di calcolo previsto dalle normative CIVA e ho costruito dei grafici di valutazione dei risultati ottenuti.

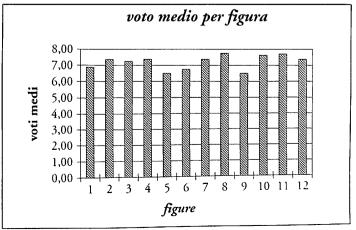
Riporto di seguito la scheda relativa al pilota che in questo campionato si è meritato il primo posto

CAIOLO 22-23-24 AGOSTO 1996 imposto conosciuto

III CAMPIONATO ITALIANO CLUB PILOTA: ANTONIOLI

К	FIGURE	Giudice 1	Giudice 2	Giudice 3	Giudice 4	Giudice 5	
7	1	7,50	6,50	6,50	7,50	6,50	abbrivio
26	2	7,50	7,50	7,50	7.50	7,00	tonneau controrotante
16	3	7,50	7,00	7,50	8,00	6,50	1/2 8 cubano
19	4	8,00	8.00	7,50	7,00	6,50	tonneau 4 tempi
20	5	7,00	6,50	5,00	7,00	6,50	tonneau virata
3	6	7,00	7,00	5,50	7,50	7,00	virata 90°
11	7	7,50	7,00	7,50	7,50	7,00	looping 45°
17	8	8,50	7,50	8,00	7,50	7,00	fieseler
19	9	6,50	6,50	7.00	5,00	7,50	rovesciamento
10	10	8,00	7,50	7,00	8,00	7,00	looping
20	11	7,50	7,50	8,00	7,50	7,50	quadro
15	12	7,50	7,50	7,50	7,00	7,00	armonia
	penalità	0,00					
	punteggi	1373,50	1321,00	1313,50	1311,00	1269,50	
pu	punteggio 1315,17 handicap 1,00 punteggio con 1315,17 handicap		1315,17				





Molti mi hanno chiesto come avviene il calcolo del punteggio e come sono stati costruiti i grafici: ho pertanto deciso di scrivere queste righe a spiegazione dei risultati ottenuti, sperando di fare cosa gradita ad alcuni, di fornire informazioni utili ad altri e di non tediare troppo i rimanenti.

COME SI E' SVOLTA LA GARA

Ciascun volo dei piloti è stato valutato da 5 giudici, i quali avevano la possibilità di assegnare un punteggio per figura varabile da 0 a 10 con passo 0,5. I voti espressi dal giudice venivano direttamente, durante lo sviluppo del volo, annotati su una scheda dagli aiutogiudici. Dopo ciascun volo il capogiudice, controllate le schede e variate eventuali situazioni critiche o non ben definite ①, mi ha fatto arrivare, grazie alla collaborazione di una solerte fanciulla, le schede firmate.

" Se una figura è valutata zero da più della metà dei giudici allora anche i voti diversi da zero diventano zeri, in caso contrario gli zeri vengono sostituiti dal voto più basso attribuito; se un giudice non ha valutato una figura allora viene attribuito il voto medio.

METODO DI CALCOLO PUNTEGGIO

Nell'ufficio assegnatomi dall'areoclub e sotto il controllo attento di una collaboratrice, i dati sono stati da me immessi nelle tabelle EXCELL riportanti il modello matematico che avevo precedentemente preparato.

La normativa CIVA prevede vari metodi di calcolo del punteggio che vengono applicati a secondo del contesto; in questo caso essendo il numero dei giudici 5 e il numero dei piloti 13 il metodo utilizzato è quello denominato del MINIMO e del MASSIMO.

Il punteggio viene calcolato moltiplicando ciascun voto per il K (coefficiente di difficoltà) relativo e sommando i risultati così ottenuti; si ottengono in questo modo 5 valori ciascuno dei quali corrisponde a un giudice: dopo aver escluso il valore minimo e quello massimo, il punteggio acquisito si ottiene facendo la media aritmetica tra i tre rimanenti.

$$\left(\sum_{i=1}^{S} \left(\sum_{i=1}^{\text{ningure}} \left(v_{i,i} * k_{i,i}\right)\right) - \min \sum_{i=1}^{S} \left(\sum_{i=1}^{\text{ningure}} v_{i,i} * k_{i,i}\right) - \max \sum_{i=1}^{S} \left(\sum_{i=1}^{S} v_{i,i} * k_{i,i}\right)\right) / 3$$

j:giudici i:figure

v_":vc

v,:voto assegnato

k,:coefficiente di difficoltà

I piloti appartenenti alla squadra nazionale sono poi stati penalizzati mediante un fattore moltiplicativo di 0,913 (handicap calcolato facendo il rapporto fra il punteggio

acquisito dal primo pilota non nazionale nella precedente classifica della classe CLUB svoltosi a Udine e quello ottenuto dal primo nazionale).

* * * * *

PRIMO GRAFICO (equità giudici)

Nelle gare internazionali si è spesso notata una certa abilità dei giudici nel cercare di avvantaggiare o svantaggiare un pilota rispetto a un altro, cercando di limare il proprio voto in modo da non essere scartato e quindi aiutare o meno il pilota in esame. Nelle gare interne queste situazioni difficilmente si verificano; più volte, abbiamo discusso insieme della situazione e, da varie proposte scaturite, ho messo a punto il metodo che ora descrivo.

Dopo aver definito "voto teorico corretto" acquisito dal pilota nella singola figura quello ottenuto come media fra i voti dei 5 giudici (non è possibile avere a disposizione valori storici in quanto la riuscita di una figura dipende dal pilota, dal mezzo, dalle condizioni atmosferiche, dalla sequenza in cui è inserita ecc...), è stata ottenuta la tabella degli scarti (differenza fra voto reale e voto teorico), qui non riportata per brevità, e quindi è stata calcolata, per ciascun giudice, la media degli scarti, per il cui calcolo non sono stati presi in considerazione il valore minimo e quello massimo.

Considerazioni:

- Il primo grafico rappresenta l'andamento di questi scarti e quindi una sua lettura ci dice che, più piccolo è lo scarto dallo zero, più "equa" è la valutazione del giudice. Considerando ad esempio la scheda sopra riportata si nota che i giudici 2 e 3 sono stati "equi", il giudice 1 ha sopravvalutato, il giudice 5 ha sottovalutato (ovviamente nel metodo di calcolo del punteggio questi due sono stati scartati).

- Ai piloti sono state consegnate tutte le schede riepilogative, quindi ciascun acrobata può verificare, controllando ad esempio voli diversi da lui eseguiti, se la valutazione data da ciascun giudice si ripete in un senso o in un altro.
- Dopo un attento controllo della scala riportata (mi ripropongo la prossima volta di fissare la scala), si può valutare la consistenza degli scarti relativi ai vari giudici e quindi evidenziare se esistono modeste o forti diversificazioni nei criteri di valutazione adottati.
- -Dal confronto poi tra le schede dei diversi piloti si può dedurre se esistono omogeneità o differenze nella "equità" applicata dallo stesso giudice ad acrobati diversi.

Spero, in questo modo, di non essermi attirata troppo le ire dei giudici e che il mio lavoro possa essere utile nell'ottenimento di una corretta e spassionata valutazione.

SECONDO GRAFICO (voto medio per figura)

Il secondo grafico rappresenta visivamente il voto medio acquisito dal pilota nelle varie figure.

Propongo alcune deduzioni.

1) Osservando i grafici relativi ai vari piloti, si nota "a colpo d'occhio" che lo standard medio dei piloti acrobati è medio

alto e che non esistono grosse differenze di preparazione tec-

- 2) Per ciascun pilota si può valutare se esiste una omogeneità nella resa sulle varie figure e quindi si può dare una stima della sicurezza acrobatica acquisita.
- 3) E' possibile evidenziare i "punti dolenti" legati al pilota o alla figura o al mezzo utilizzato.

Ad esempio nell'analisi degli zeri dell'imposto conosciuto (in questi grafici manca la barra relativa al voto), si nota che 4 su 6 sono stati assegnati nel tonneu a 4 tempi. Viene da domandarci se davvero è un errore del pilota o quanto hanno influenzato la percezione della corretta realizzazione della figura fattori quali la quota e il mezzo utilizzato (3 di questi piloti hanno utilizzato il BLANIK, mezzo notoriamente più lento nell'eseguire le figure)

4) Confrontando i vari grafici si può trovare una conferma della difficoltà teorica, pur nota, delle diverse figure, difficoltà che rimane indipendente dall'esperienza del pilota, dal mezzo utilizzato e dal contesto in cui è inserita.

Augurandomi che presto l'acrobazia in aliante possa partecipare, insieme alle più antiche discipline sportive, ai giochi olimpici, ringrazio per lo spazio e l'attenzione che mi sono stati concessi.



Il Blanik L13 A vincitore del campionato italiano classe CLUB

Analisi e previsioni meteorologiche tramite i nuovi media

Volare lontano, in aliante, si sa, è insieme una forma di competizione e di collaborazione con la meteorologia. Con conoscenze precise e approfondite, avremo maggiori possibilità di sfruttare l'energia che nasce dai fenomeni meteo e di «allontanarci dal nido».

In questo articolo non tratterò di come "leggere" le carte, ma dove trovarle.

Se un tempo le analisi e le previsioni erano di difficile reperibilità o perlomeno consultabili, facilmente, solo in aeroporti dotati di ufficio meteo, oggigiorno le fonti si possono considerare illimitate ...

Analizziamo le principali:

- Sintetiche, ma valide solo per un'idea superficiale del tempo, sono le previsioni che si trovano sui giornali (cartacei, radio e televisivi).
- Poco più approfondite sono quelle presenti a pagina 400 del *Televideo RAI*.
- Di notevole interesse sono le carte di analisi meteorologica dei principali enti nazionali (per l'Italia questo ruolo è svolto dal *Servizio Meteorologico A.M.*), trasmesse via etere in formato facsimile, consultabili da appositi e costosi (prezzi dai 3 ai 5 milioni più IVA) apparati o da computer il cui costo aumenta fino a quattro volte per l'antenna, il radioricevitore e la scheda di decodifica. Questi strumenti sono indispensabili su barche in navigazione d'altura.

Per informazione le principali stazioni emittenti e le relative frequenze di emissione sono:

Roma IMB	477.5 Khz	8146.6 Khz
Offenbach (Germania)	134.2 Khz	117.4 Khz
Quickborne (Germania	7881.8 Khz	13882.5 Khz
Parigi (Francia)	8185 Khz	
Braknell (Gran Bretagna)	8040 Khz	9203 Khz

(Fonte: Il vento e il tempo di Mario Giuliacci - Ed. Mursia)

Le stazioni italiane e tedesche trasmettono mappe di analisi al suolo con i campi barici osservati e previsti, mappe di analisi in quota (500 e 850 hPa) con validità da 12 a 144 ore, diagrammi aerologici di Milano, Udine, Roma, Brindisi, Trapani e Cagliari, mappa della posizione e intensità della corrente a getto osservata, mappa del tempo significativo e l'immagine Meteosat dell'area Nord Atlantica, Europea e Mediterranea. – Interessante, per la notevole diffusione di apparecchi telefax. ma non più attivo, era il servizio, fornito da Ismes Sp.a. di "fax on demanda" a pagamento tramite il quale era possibile ricevere carte meteo direttamente sul proprio fax.

– Ciò che dà la possibilità di ricevere le informazioni citate ad un costo già sufficientemente contenuto è la rete internet. Costo che promette di diminuire ancora con l'introduzione del Network Computer il cui prezzo dovrebbe essere di poco superiore al milione di lire e la cui facilità di utilizzo dovrebbe permettere una diffusione pari a quella di telefoni e televisori.

Cosa si può ottenere collegandosi in rete?

- 1) Carte di analisi e previsioni al suolo e in quota, immagini ed animazioni da satellite.
- ECMWF European Centre for Medium RangeWeather Forecasts.

Carte di previsioni a 2-6 giorni a livello del mare e a 500 hPa. (North Atlantic è l'area dall'Atlantico al Mediterraneo. Il formato GIF permette un'immediata visualizzazione).

www.ecmsf.int/charts.html

- CAD elettronico di Bari con diverse fonti di informazione.

http///sunba2.ba.infn.it./text/meteo_page.html

Carta di analisi al suolo - Isobare (mb) - Vento (nodi).

http://sunba2.ba.infn.t./images/wind_char1.gif per l'analisi odierna, sostituendo il valore 1 con un valore da 2 a 5 per la previsione nei giorni seguenti.

Carta analisi a 850 hPa - Isoterme (°C) - Umidità relativa (%) - Vento (m/s).

http:/sunba2.ba.infn.t.ncep/euro4.24hr.gif per le prossime 24 h, sostituendo il valore 24 48, 96, 120 e 144 per una più lunga previsione.

- Meteo France.

Elaborazioni statiche e animate di immagini da satellite www.meteo.fr

- 2) I METAR ei TAF
- Aggiornati ogni mezz'ora dai principali aeroporti (chi scrive si è limitato a ricevere quelli di Malpensa, Linate e Orio al Serio) e consultabili gratuitamente, previa registrazione dei propri dati, al sito www.avnet.co.uk.
- 3) Dai dell'Organizzazione Meteorologica Mondiale www.wmo.ch, della Agenzia Spaziale Europea www.soc.esa.de e di un gran numero di Osservatori, Centri di ricerca ed Università che si occupano di meteorologia e che non è qui possibile indicare tutti (es. Centro di Supercalcolo del Piemonte www.csp.it/meteo.html, Centro Ricerca, Sviluppo e Studi Superiori di Cagliari (CRS4)

www.crs4.it/~luigi/METEO/meteo.html. CINECA www.cineca.it).

Come si può vedere, da questa breve analisi, il sistema più dinamico e che offre il maggior numero di informazioni è la rete

internet: mancano, ahimè, i sondaggi aerologici, che tanto utili sono ai volovelisti per il pronostico dell'attività convettiva. In Italia, questi sono rilevati, solo in pochissime città. dal Servizio Meteorologico A.M., ma questo ente non è per il momento collegato alla "rete".

Tutti gli "indirizzi" citati nell'articolo sono attivabili dalla pagina internet di VOLO A VELA www.baskerville.it/flynet/esvva/prevmet.html senza che sia necessario trascriverli.

Altri indirizzi utili:

Akaflieg Graz

htp://htunix.tu-graz.ac.at/~akaflieg/welcome.html

Soaring Society of America

http://acro.harvard.edu/SSA/ssa_homepg.html

- Soaring in Australia

http://wraith.internode.com.au/soaring/index.htm

– Glinding in New Zeland

http://www.netlink.co.nz/-gliding/

- Vintage Sailplane Association

http:/:www.iac;net/~feguy/VSA/

*





La rivista dei volovelisti italiani Fondata da Plinio Rovesti nel 1946 Edita dal Centro Studi del Volo a Vela Alpino

Founded by Plinio Rovesti in 1946 Published by Alpine Soaring Research Center

con la collaborazione di tutti i volovelisti with contribution of all soaring pilots

Italian soaring magazine

Diretta da Lorenzo Scavino Redazione

ROCCO CARUSO

Edited by Lorenzo Scavino **Editorial Staff**

1946 - CINQUANT'ANNI - 1996

Indice Italiano

- Editoriali
- L'Informatore Sportivo
- Dai campi di volo Pederazione Italiana Volo a Vela
- Sicurezza Volo
- Meteorologia
- Aerotecnica

- Commissione AeCI per il Volo a Vela Diventare Pilota di aliante
- Galleria Fotografica
- Dizionario Volovelistico Multilingue
- Campi di Volo a Vela in Italia
- Previsioni Meteo su Internet
- E-mail di piloti di Volo a Vela
- Siti di Volo a Vela nel mondo

Il pallino giallo indica novità all'interno della rubrica E' consentita la riproduzione purché venga citata la fonte.

- Editorials
- Soaring Competitions
- Soaring Fields in Italy

- From soaring fields Italian Soaring Federation
- Forecast in Internet

- Flight Safety
- AeCI Soaring Commission
- To became a glider's pilot

English Summary

- Meteorology
- Picture-Gallery
- Soaring Pilots E-mail

- Aeronautics
- Multilingual Soaring Dictionary Soaring Sites in the World

At the moment there are not english texts in our pages! Reproduction permitted mentioning the source

> Webmaster Rocco Caruso

Hanno collaborato: Giancarlo Bresciani, Aldo Cernezzi, Carlo Faggioni, Roberto Manzoni, Luigi Villa

La presenza di VOLO A VELA in Internet è possibile grazie alle pagine di FLYnet presso il Centro Studi Baskerville

VOLO A VELA on Internet is provided by FLYnet published by Baskerville Research Center 31 Ottobre 1996

Per chi vuol saperne di più

Note tecniche

a cura di Plinio Rovesti

E.R. Bolzano (domanda) - La prego di volermi gentilmente spiegare cosè l'ala Rogallo

Risposta: Si tratta di un'ala a velatura flessibile ed a geometria a delta, detta appunto Rogallo dal nome del suo ideatore. Fin dal 1948, Francis Melvin Rogallo, tecnico di origine italiana operante negli Usa, aveva presentato insieme alla moglie, un primo progetto di aquilone umano, conseguendo la convalida del brevetto nel 1951.

A questo primo esemplare, Rogallo fece seguire, nel volgere di una quindicina d'anni, altri venti brevetti consimili, dotati di una originalità di concezione tale da attirare, nel frattempo, l'attenzione di quanti lavoravano nei vari settori della progettazione aeronautica (compresa la NASA, che affidò proprio a Rogallo lo studio di un dispositivo per il rientro nell'atmosfera delle navicelle "Gemini": progetto andato fallito, ma che comunque introdusse nelle ricerche aerospaziali il seme di un'idea nuova, i cui naturali sviluppi avrebbero in seguito condotto alla prodigiosa realizzazione dello "Space Shuttle"). Molti altri appassionati a questo tipo di ala a delta (oggi nota soprattutto con il nome di "deltaplano") si dedicarono poi al perfezionamento dell'aquilone umano. L'australiano Dave Kilbourne dec, ad esempio, il "trapezio", che divenité per l'ala Rogallo la "cloche" dei nostri alianti (anche se nel delraplano norresiste alcuncipo di comando mobile). Una volta monta ta, l'ala Rogallo rappresenta un complesso tatalmente rigido, del peso di 14 15 kg. Il pilota è appeso all'ala con una imbra... gatura molto simile a quella del paracadute, che prende il pilota in tre punti: due sulle spalle e uno sul bacino, poco sotto il barlcentro. Il pilora si appoggia saldamente al trapezio, che per l'ala Rogallo costituisce la barra di controllo. Il pilotaggio dell'ala a delta avviene per spostamento del corpo del pilota, cioè del baricentro, secondo la particolare tecnica del volo libero. La legge è una sola: il deltaplano segue il pilota, cioè ad ogni spostamento del suo corpo corrisponde un cambiamento di assetto dell'ala. Corpo in avanti: "picchiata"; corpo indietro: "cabrata"; corpo verso destra in avanti: "virata à destra"; corpo verso sinistra in avanti: "virata a sinistra". Esistono due geometrie base per ogni tipo di ala Rogallo: la generazione conica e la generazione cilindrica.

La generazione conica _ che attualmente è la più impiegatra – ha il profilo alare che, dal centro alle estremità, passa da una retta ad una curva iperbolica, con angolo di calettamento variabile da zero (al centro) a –2°, fino a –35° sui bordi. Nella generazione cilindrica, invece, il profilo alare rimane sempre una retta, fatto questo che costituisce il punto debole di questa generazione, giacché l'assenza di variazione di angolo di incidenza, compromette notevolmente la stabilità di rolio e quella longitudinale.

La generazione conica rappresenta pertanto il miglior compromesso tra semplicità di costruzione e minor costo, nonché facilità di pilotaggio. La velatura dei deltaplani è di tessuto sintetico, dello stesso tipo usato nella vela delle barche (Dacron da 1/0 g/m²): l'ala Rogallo vola con le medesime leggi degli alianti. Le formule sono identiche, cambiano soltanto i valori, soprattutto il coefficiente di portanza e l'angolo d'incidenza. Com'è facile capire, l'efficienza aerodinamica dei deltaplani è bassissima, essendo una funzione dell'allungamento alare. Infatti, la velocità minima di discesa non è mai inferiore a 2,5 m/sec, ad una velocità orizzontale che si aggira sui 30 km/h. R.P. Bologna (domanda) – Vuol dirmi per cortesia cos'è il "GRP"? Grazie.

Risposta – "GRP", termine di uso comune nel frasario volovelistico inglese (Glass Reinforced Plastic). Materiale composito usato nelle moderne costruzioni aeronautiche e particolarmente nel campo degli alianti veleggiatori di alte caratteristiche. Grazie all'impiego di tale materiale (dotato di notevole leggerezza, resistenza ed elasticità di struttura, e insieme caratterizzato dalla straordinaria levigatezza delle superfici esterne, nonché la fedele riproducibilità pratica delle sofisticate caratteristiche di progettazione: riproducibilità oggi facilmente etenibile grazie alle più moderne tecniche di stampaggio, entrate osmas in uso anche nell'industria delle costruzioni aeronautiche leggere. Questo materiale composito, in italiano prende il nome di "Vetroresina".

N.B. Milano (domanda) – La prego di volermi cortesemente spiegure cos'è il "Sollfahrtgeber".

Risposta – Si tratta di uno strumento di volo, di cui sono dotati imoderni alianti da competizione, consistente in uno variometro ed anemometro incorporati in un unico strumento di dimensioni normali. Il pilota, vola alla velocità ottima di crociera qundo le lancette dei due strumenti si sovrappongono. Ogni strumento viene fornito con scale e dispositivo d'asservimento predispsoti in base alla polare dell'aliante sul quale lo strumento stesso viene montato.

F.R. Torino (domanda) – Per favore cos'è il "Sandwich".

Risposta – Si tratta di una composizione costruttiva formata da uno strato esterno di vetroresina o di fibra di carbonio, da uno strato interno di balsa, o di polistirolo espanso, oppure di "tubus" (una specie di nido d'ape in plastica) e da un terzo strato esterno di vetroresina o di fibra di carbonio. uesta struttura, molto rigida e robusta, dello spessore di circa un centimetro, ha trovato largo impiego nella costruzione dei moderni alianti veleggiatori di alta performance. Essa costituisce infatti il fasciame delle fusoliere ed il robusto guscio portante delle ali.

Vogliamo pensare agli alianti ultraleggeri?

Quali sono i motivi per i quali una volta presa la Licenza molti volovelisti abbandonano l'attività volativa?

Secondo me sono tre e precisamente:

1° - la mancanza di tempo

2º - la mancanza di denaro

3° - il fatto che in molti Club esiste un'atmosfera tale che se uno non fa gare oppure i 500 chilometri viene considerato pressappoco un buono a nulla.

Questo ultimo motivo non è affatto da sottovalutare e mi perdoneranno i campioni e i piloti esperti che probabilmente storceranno il naso a sentire queste dichiarazioni.

Potrò anche sbagliare ma personalmente sono convinto di questo fatto.

E quali sono i motivi per i quali solo una piccola parte di deltaplanisti decidono di passare al volo a vela più classico?

Questa volta uno solo, anche se, nel sottofondo, sono presenti i precedenti tre

1° - la paura di dover avere a che fare con una normativa molto più complessa, impegnativa e soprattutto costellata di esami, documenti e altre amenità burocratiche ministeriali.

Come si può fare per rimuovere questi ostacoli e fare del volo a vela uno sport molto più accessibile ad un numero maggiore di partecipanti ?

Ci ho pensato a lungo ed **ero** arrivato a concludere con la soluzione che segue :

Innanzitutto bisogna trovare un aliante ultraleggero, ma che sia veramente tale, cioè che non pesi più dei previsti 90 chili tutto compreso e che costi veramente poco, diciamo nell'ordine dei 20 milioni o poco (pochissimo) più.

Naturalmente deve essere un mezzo sicuro, con un buon coefficiente di robustezza, facile da pilotare oltre che da montare, smontare e riparare e che sia trainabile da qualsiasi ultraleggero a motore.

Trovato questo aliante si prova a fondo in modo da stabilire l'esatto ammontare di addestramento che esso richiede per poter essere pilotato in sicurezza da un principiante pilota.

In un primo momento, considerato che sembra non vi siano ancora disponibili alianti ultraleggeri biposto per la scuola, bisognerà rivolgersi, per l'addestramento iniziale, ancora alle scuole classiche di volo a vela esistenti.

Questo, tutto sommato, non è neanche un fatto negativo in quanto si avrebbe la tranquillità di usufruire di strutture ed istruttori perfettamente affidabili.

Tutto sta a stabilire quanta parte del normale programma di addestramento relativo alla attuale Licenza di Pilota di Aliante sia necessaria per portare un allievo vergine al punto in cui possa transitare con sicurezza e decollare e volare sull'aliante ultraleggero senza pericolo.

Questo si può fare con un opportuno ridimensionamento del

numero delle missioni togliendone alcune non proprio indispensabili e/o una riduzione del tempo di volo di ogni singola missione.

Tutto questo lo pensavo prima che saltasse fuori l'aliante adat-

Ora, per lo meno come prospettiva, sembra che il tipo di aliante necessario ci sia! E' il TEMPEST.

Lungi da me qualsiasi intento di propagandare sotto qualsiasi forma un prodotto industriale!

Il fatto è che, per ora, non sembra ve ne siano disponibili altri. Vediamo allora nella pratica che cosa bisognerebbe fare per realizzare concretamente le idee sopra esposte.

Si tratta sempre di idee personali ma credo che mi possa cimentare in questo campo con diritto di un certo credito. Prendiamo un aspirante volovelista digiuno da qualsiasi esperienza aviatoria.

Una volta iscritto regolarmente ad una scuola esistente, fatta la visita, inizia sia l'addestramento teorico che i doppi comandi con l'istruttore e completa diciamo 20 missioni (16 da 16 minuti, 2 da 17 e 2 da 5 per un totale di 5 ore, vedi schemino a parte).

Alla fine di questo addestramento, sempre che l'istruttore lo ritenga idoneo, abbandona la scuola (nessuna legge vieta questo comportamento) e, o in un altro comparto della scuola stessa, oppure presso un altra scuola di ultraleggeri precedentemente contattata e che sia d'accordo, decolla e vola da solo per l'acquisizione dell 'attestato di Volo da Diporto o Sportivo, che è molto più semplice della Licenza di Pilota di Aliante, dopodichè potrà volare liberamente con alianti ultraleggeri senza escludere la possibilità di poter ritornare alla primitiva scuola per completare l'addestramento ed acquisire la Licenza vera e propria. È ovvio che tutto questo sarà da sperimentare e perfezionare, tuttavia le premesse ci sono tutte: l'aliante è stato provato dai massimi esperti del settore (Vergani, Zorzoli ed altri, vedi Volare di Settembre) ed i loro pareri sono, direi, decisamente favorevoli, con qualche piccolo perfezionamento da apportare agli esemplari di serie. La disponibilità di mercato è in via di definizione ma già a buon punto presso un noto costruttore di ultraleggeri ed i probabili esercenti assai numerosi sulla carta. Riassumo qui le principali caratteristiche del Tempest, su cui si basa questa dissertazione.

Apertura alare	m.	12,95
Superficie	mq.	13,93
Allungamento		12
Peso a vuoto (prototipo)		80
Efficienza dichiarata		25
Minima discesa	M/sec.	0,76
alla velocità di	Km/h	48
Velocità di stallo		42

La costruzione è del tipo tubi e tela, con il guscio di fusoliera in composito, trave di coda in tubo di alluminio, ruota principale e ruotino anteriore, comandi classici sui tre assi.

Per l'addestramento cui ho accennato prima ecco quello che potrebbe essere il programma:

Teoria: stralcio delle materie relative alla SCHEDA 1/A con qualche modifica riguardo al capitolo 1, REGOLAMENTA-ZIONE AERONAUTICA. Per quanto riguarda la SCHEDA 2/A stralcio dei PRINCIPI DEL VOLO, MEDICINA e PROCEDURE OPERATIVE con esclusione del volo di distanza. Il tutto ricavabile facilmente dal NUOVO MANUA-LE del VOLOVELISTA.

Pratica: missioni.....

I lauca. Illissioill			
00 familiarizz. (a terra)		13 lo stallo	(16')
0 operazioni prevolo		14 stalli varie config.	(16')
01 familiarizz. (in volo)	(16')	15 vite completa	(17')
02 effetti primari	(16')	16 vite incipiente	(17')
03 effetti secondari	(16')	19 circuito	(16')
04 volo trainato	(16')	20 circuito, consol.	(16')
05 volo rettilineo	(16')	21 atterr. precisione	(16')
06 variaz. velocità	(16')	22 sgancio emerg.	(05')
07 la virata	(16')	23 sgancio emerg.	(05')
09/10 virate	(16')	24 controllo	(16')
11/12 att. obliquo	(16')		
1.7			

I numeri sono quelli indicati nella SCHEDA 1/A sempre del Nuovo Manuale e, come si può notare sono state tolte le missioni 08-17-18 mentre le 09/10 e le 11/12 sono state accorpate.

Il totale del tempo di volo assomma così a 5 ore, che può essere considerato il minimo, rispetto alle 7 del programma per il volo a vela standard (anche per chi proviene dai deltaplani). Gradirei che gli esperti istruttori e direttori di scuole esprimessero il loro parere su tutto quanto sviluppato in questa chiacchierata, con viva preghiera di lasciare a casa i pregiudizi e considerare il tutto come un tentativo molto volonteroso di ampliare la partecipazione di più numerosi appassionati del volo non competitivo ma semplicemente di svago e far diventare il volo a vela a tutti i livelli non dico uno sport di massa ma quasi. Grazie.

GUIDO BERGOMI

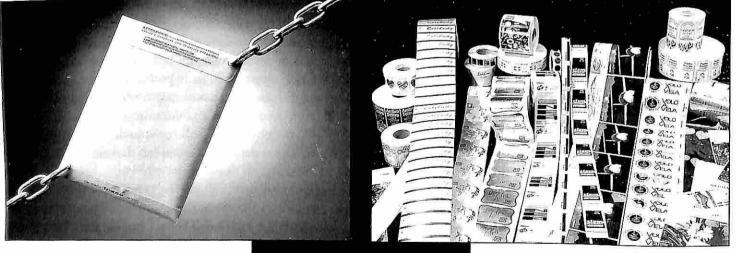
Caro Guido,

voglio proprio sperare che il tuo grido d'allarme non cada nel vuoto e molti siano gli interventi per poter tracciare una linea "politica" che porti al rinnovo dei sopiti entusiasmi del tempo andato.

RENZO SCAVINO







LEGGERE RESISTENTI ECONOMICHE IMPERMEABILIZZATE

sales

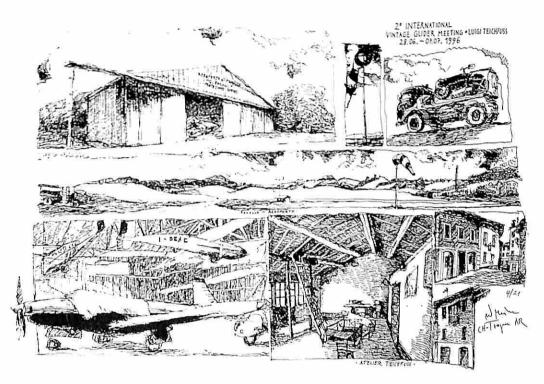
STAMPA A CALDO STAMPA IN QUADRICROMIA MATERIALI E ADESIVI SPECIALI NUMERAZIONE E CODICI A BARRE

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



2° Raduno Internazionale Alianti d'Epoca Luigi Teichfuss





Un originale disegno al tratto eseguito da Werner Meier durante la manifestazione di Pavullo.

Per la seconda volta in due anni il cielo di Pavullo ha visto sfilare vecchie macchine costruite piu' o meno nella stessa epoca in cui Luigi Teichfuss costruiva e faceva volare le proprie.

Macchine progettate da persone famose che forse Lui stesso aveva conosciuto in quei tempi e che comunque, come Lui, avevano dato un grande impulso allo sviluppo del Volo a Vela in Europa e nel mondo. Nomi come Hans Jacob, progettista del Kranich, dell' Olympia Meise, del Weihe, per citare tre importanti presenze al 2º Raduno Internazionale Alianti d'Epoca in memoria di Luigi Teichfuss dello scorso Luglio. Jacob Spalinger, famoso disegnatore di veleggiatori noti come lo Spalinger S18 e successiva modifica S19, anche presenti alla manifestazione, per finire con un altro personaggio molto noto come Rudolf Kaiser, creatore del conosciutissimo Ka 6. Quest' ultimo, con la sua struttura in legno e tela, puo' essere considerato il limite tra moderno e "Vintage".

Ma vediamo ora un po' piu' da vicino queste " Vecchie Signore" che hanno sfilato nel cielo di Pavullo dal 29 Giugno al 7 Luglio scorso e che effettivamente ci hanno rituffato nei gloriosi "Anni Trenta" a Pavullo quando Luigi Teichfuss dirigeva la prima scuola di volo a vela in Italia.



Il Kranich II B, GBA 964, di C. Wills.

Il Kranich e' stato progettato da Hans Jacob nel 1935 come aliante biposto per l'addestramento di nuovi piloti. Di Kranich ne furono costruiti oltre 400 esemplari solo in Germania.

A parte alcuni Kranich conservati nei musei, ci sono oggi quattro macchine in ordine di volo e precisamente: il BGA 964 di Chris Wills in Inghilterra, uno in Brasile, uno in Olanda e uno in Germania. Il BGA 964 fu costruito in Svezia nel 1943 per le Forze Aeree Svedesi che, nel 1946, bandirono tutti gli aerei costruiti in legno e tela. E così' tutti i Kranich che avevano in dotazione furono venduti. Il BGA964 fu comprato dal Civil Service Club Inglese per l'addestramento dei neo piloti a Farmborough. Da qui passo' alla Norden Aviation Society e successivamente acquistato per 30 Sterline da un certo Paul Williams, che infine, nel 1985 l'ha venduto a Chris Wills che lo possiede tuttora. Chris Wills con il suo Kranich ha partecipato a tanti raduni internazionli compreso il ralley di Zbraslavice nella Repubblica Ceca nel 1994 e l'IVSM95 ad Elmira negli Stati Uniti nel 1995.



Lo Spalinger S18, HB-411 di Willy Schwarzenbach.

Lo Spalinger S18 fu progettato e realizzato come prototipo da Jacob Spalinger nel 1935. L'HB-411 e' stato costruito da tre amici appassionati di volo a vela nel 1943 ed ha volato fino al 1946, dopodiche' e' stato ritirato in un garage a Losanna e dimenticato fino a quando non e' stato acquistato da Willy Schwarzenbach nel 1954. A rimetterlo in ordine di volo ci sono voluti circa quattro anni. Nel 1958 ha fatto finalmente il suo primo volo a Losanna. Nel 1º Raduno di L. Teichfus, a Pavullo nel 1994 ha volato per 4 ore e 55 minuti, ad una altezza di 3950 mt. sul Monte Cimone.



L' Olympia Meise D-1420 di J. Ziller



Lo Spalinger S19, HB-225 di Philip Hans Rothenbueler.

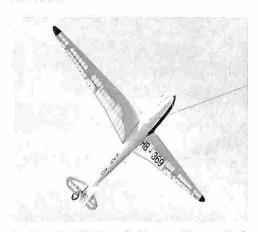
E' una versione migliorata dello Spalinger S18 dove e' stata aumentata l'apertura alare e sono stati aggiunti i montanti. Anche la fusoliera e' stata abbellita assumendo una forma piu' tondeggiante. Nel 1938 ha stabilito il record di durata di oltre 28 ore e nel 1939 si e' classificato primo nelle gare nazionali in Svizzera. Molto originale il sistema di trasporto usato da Philip Rothenbueler: invece del solito carrello trainato da un' auto, un vecchio pullman funge da hangar, da carrello e non ultimo da camper per il proprietario e famiglia.

L'Olympia Meise fu progettata da Hans Jacob nel 1938 e partecipo' insieme all'AL3 e al Pellicano ai Giochi Olimpici nel Febbraio del 1939 a Sezze.

Di Olympia Meise ne furono costruite oltre 2000 in tutto il mondo con nomi diversi. In Francia con il nome Nord

2000, in Gran Bretagna come EON Olympia ed in Cecoslovacchia ribatezzata Zlin-25 Sohay.

L'Olympia Meise D-1420 e' stata costruita da un artigiano cecoslovacco nel 1955 ed e' stata acquistata da Joerg Ziller nel 1980.



Lo Spyr 5, HB-369 di Hugo e Werner Roth.

Quinto ed ultimo della serie degli "Spyr", l'HB-369, progettato dallo Svizzero August Hug, e' stato costruito in una piccola fabbrica vicino a Zurigo nel 1942 ed ha fatto il primo volo all'inizio del 1943

Dimenticato e abbandonato per tanti anni in un "pollaio" vicino a Basilea, l'HB-369 e' stato scoperto nel 1977 da Werner Roth che l'ha acquistato in condizioni disastrose e, con la passione di un vero appassionato di Vintage, l'ha riportato al suo stato originale. Il tutto e' costato all'incirca 2500 ore di paziente lavoro insieme al fratello Hugo. Sacrificio ben pagato in quanto lo Spyr 5 di Hugo e Werner Roth ha partecipato dall'inizio degli anni '80 a numerosi raduni internazionali in tutta Europa.

Il Club Aereo Pavullo, con la seconda edizione del Raduno Internazionale Alianti d'Epoca L. Teichfuss, si è qualificato a livello europeo come l'unico club aereo in Italia in grado di portare avanti attività di volo con alianti d'epoca, nello spirito di preservare e promuovere il patrimonio storico sul volo a vela legato alla città di Pavullo con la figura di L. Teichfuss

Il DFS Weihe 50, D-7080 di W. Tschorn.

Altro capolavoro del grande Maestro Hans Jakob. Diventato presto molto popolare, il Weihe e' stato costruito in Germania, Svezia, Francia, Spagna e Yugoslavia in oltre 350 esemplari. A suo favore vari Record tra cui il Record mondiale d'altezza nel 1959 con 9665 mt. Il Weihe 50 di Werner Tschorn e' stato costruito nel 1955 in Germania negli stabilimenti della Focke-Wulf, acquistato da W. Tchorn nel 1973 in condizioni non proprio eccezionali e riportato in ordine di volo dopo 730 ore di lavoro. Ha ripreso a volare nel 1974. Al meeting di Pavullo ha effettuato un volo di 5 ore e 15 minuti, il piu' lungo durante tutta la manifestazione.



Il Ka 6CR, progettato da Rudolf Kaiser e costruito dalla ditta Schleicher a Poppenhausen, e' al limite di cio' che si definisce Vintage, ma lo "Stradivari" di Uwe Morgenstern, costruito nel 1959, entra senza dubbio nella categoria Vintage per il tipo di costruzione in legno e tela e soprattutto per la perfezione del suo stato di mantenimento. Questo aliante, per la prima volta a Pavullo, ha piu' volte volato in onda raggiungendo quote tra i 3000 e 5000 metri.

L'Uribel C., I-RORI di Carlo Zorzoli.

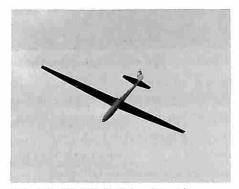
Fra i vari veleggiatori di progettazione Tedesca, eccone finalmente uno completamente Italiano, l'Uribel C, progettato da l'Ing. Edgardo Ciani e costruito presso la Sezione Sperimentale Volo Vela di Milano agli inizi degli anni 60. Costruzione in legno e tela come prescritto dalle regole Vintage, fusoliera rotonda, timoni a farfalla e profilo E257 al 17% della corda. Di Uribel, nelle versioni A, B e C, ne sono stati costruiti una quindicina. Nel 1963 l'Uribel si piazzava quarto ai mondiali di volo a vela con Leonardo Brigliadori. Anche l'I-RORI di Carlo Zorzoli ha partecipato ad entrambi i raduni di Pavullo, oltre ad avere rappresentato l'Italia in numerose manifestazioni internazionali di alianti d'epoca in Europa.



Il verricello impiegato dal Club Aereo Pavullo per il traino degli alianti



Il Ka 6CR D-1551 di U. Morgenstern.



Il Ka 6B, HB625 di Richard Sneider.

Un'altra versione della serie Ka 6 prodotta dalla Schleicher nel 1956 per la classe standard dei 15 mt.

Di Ka 6, nelle varie versioni, dal 1954 al 1968 ne furono costruiti oltre 1400 di cui la maggior parte esportati in tutto il mondo. Un aliante di grande successo che ha registrato un gran numero di vittorie. L'HB-625 dello svizzero Richard Sneider, ha partecipato per la prima volta al raduno di Pavullo effettuando diversi voli di oltre 4 ore.

L'L-Spatz 55, D-6160 di V. Flori. Un altro partecipante italiano anche se con un aliante di progettazione Tedesca, l'L-Spatz 55, versione migliorata dello Spatz, disegnato e prodotto da Egon Scheibe nel 1952. Tipica di Scheibe la fusoliera in tubi d'acciaio ricoperta in tela. L'L-Spatz55 e' stato prodotto in vari paesi con diversi nomi come: "Passero" in Italia, "Fauconnet" in Francia. Il D-6160 e' stato acquistato in Germania da Vincenzo Flori detto Tide circa un anno fa in perfette condizioni. E' un ottimo aliante da allenamento e volendo da gara, che ha fatto la sua prima comparsa in Italia al 2º Raduno Internazionale Luigi Teichfuss.



Frederic Fischer, grande appassionato di alianti d'epoca

volare praticamente ogni giorno. A completare la manifestazione, durante gli ultimi tre giorni, un gruppo di



Alcuni modelli Vintage in scale presenti al raduno provenienti da varie parti d'Italia

Questi sono stati i veri protagonisti del 2° Raduno Internazionale di Alianti d'Epoca in commemorazione di Luigi Teichfuss, ammirati in volo o analizzati a terra da un pubblico intervenuto da varie parti d'Europa e curioso di conoscere un po'di storia del volo a vela.

Le condizioni atmosferiche, cosi' inclementi durante la manifestazione del Giugno 94, sono state decisamente favorevoli in questa seconda edizione, cosi' da permettere a tutti i partecipanti di Aeromodellisti, provenienti da varie parti d'Italia, hanno esibito e fatto volare, alla stessa stregua dei loro fratelli maggiori, riproduzioni in scala di Alianti d'Epoca, alcuni addirittura costruiti dai trittici di Luigi Teichfuss. Si sono finalmente potuti ammirare in scala 1/5 il Turbine, il Balilla, l'Orione, il Cicogna, l'unico motoaliante costruito da L.Teichfuss, l'Allievo Pavullo ed infine il Borea, uno degli ultimi capolavori di Teichfuss riprodotto fedelmente in scala 1/4 da Sergio

Mantovani di Trento.

Il Borea, con i suoi oltre 5 metri di apertura alare, ha preso il volo trainato da un altro modello a motore, effettuando cosi' a posteriori quel tanto sospirato collaudo che il compianto Adriano Mantelli, pilota collaudatore di Teichfuss, non aveva mai potuto effettuare a causa dell'incalzare della seconda Guerra Mondiale, Queste riproduzioni in scala hanno rappresentato una vera testimonianza dell'operato di Luigi Teichfuss non essendo alcuna delle sue realizzazioni sopravissuta alla guerra. Oltre alle riproduzioni in scala di Teichfuss hanno partecipato alla manifestazione anche altri modelli Vintage come il Pellicano, progettato dal Politecnico di Milano, l'Allievo Cantu' del Bonomi, il



Il Turbine e l'Allievo Pavullo di L. Teichfuss.

CAT-20, versione italiana del Hutter 17, lo Sperber Junior, progettato da Hans Jacob su misura per Hanna Reich, e poi il Minimoa, il Grunau Baby, l'Air Cadet, l'ASK18, il Lunak, lo Zoegling, il FOKA etc, etc.

Una manifestazione del tutto unica nel suo genere, dove l'amore per il volo a vela storico ha riunito piloti di alianti e aeromodellisti in un luogo che aveva visto nascere il volo veleggiato tanti anni fa, sotto la guida esperta di Luigi Teichfuss.

BOLOGNA A Molinella si vola in santa pace

Sono passati ormai sei anni da quando l'Aero Club "G. Bortolotti" ha trasferito il Volo a Vela sull'Aviosuperficie di Molinella. Risale infatti al 1980 la firma della convenzione tra il sodalizio bolognese e la Cooperativa agricola "G. Massarenti" per realizzare una pista atterrabile, con relative infrastrutture. Prima ancora che cominciassero i lavori erano presenti gli aeromodellisti, ma dopo l'inaugurazione ufficiale (1982) arrivarono i parà, collaborando alacremente alla costruzione di un hangar di metri 20x14. Fu poi la volta degli aliantisti, che trovarono stabile dimora sul nuovo campo nel 1990, mentre sorgeva un altro grande hangar di metri 20x20.

Ebbe così termine la vita randagia che essi erano stati costretti a sopportare in seguito al divieto di svolgere attività sull'aeroporto di Borgo Panigale, impegnato dal crescente traffico. Si erano recati a Pavullo, dal 1972 al 1976, poi a Modena-Marzaglia, con sede operativa a Reggio Emilia. Ciò aveva significato disagi, spese, lunghe trasferte per strada, perdita di tempo e di ore volate. Tornata in casa propria, la Sezione Volo a Vela riscontrava un grave deficit nella propria efficienza, che aveva toccato il massimo storico verso il 1970.

Su questa Rivista facemmo già la presentazione dell'Aviosuperficie molinellese; ora vorremmo tornare sull'argomento e mettere in evidenza le migliorie eseguite negli ultimi tempi. L'area complessiva assegnata all'Aero Club misura Ha 48 ed è alta in media metri 8 sul livello del mare; mediante opportuni riporti di sabbia, completati da livellamento e semina di essenze per prato stabile, è stata resa uniforme la superficie della pista erbosa, senza alterare le dimensioni (metri 1.400x30) e l'orientamento (03-21). Ulteriori opere hanno interessato la sistemazione delle strisce laterali di sicurezza, l'asfaltatura del piazzale, la segnaletica e la viabilità interna; per cui, grazie anche alla più confacente tessitura del terreno in cui è stata ridotta la frazione argillosa, si ottengono un rapido smaltimento delle acque piovane e la costante agibilità della pista.

La frequenza da scegliere per atterrare sull'Aviosuperficie o sorvolarla è di mHz 126.90 (solo nei giorni pre-festivi e festivi). Il telefono, 051/88.234.07 oppure 051/40.33.99, numero al quale risponde l'Aero Club a Bologna. I fabbricati sono provvisti di regolari impianti elettrici ed idrici e davanti al complesso edilizio si trova la pompa per il rifornimento di benzina Avio. Il servizio antincendio è svolto da un automezzo omologato e il personale addetto al medesimo ha superato la prescritta visita medica del Comando VVF di Roma, nonché il

corso di addestramento presso tale Ente. Non manca poi un ristorante dove si possono gustare i buoni piatti della cucina locale

Per i Soci sono disponibili 1 Twin Asstir II G 103, 1 Bergfalke IV, 1 SF 27 H, 1 Schleicher Ka 8 ed un motoaliante AU-SF 25 B. In seno All'Aero Club, le responsabilità del Volo a Vela spettano a Giuseppe Verna (Presidente), Enzo Mela (Direttore della Scuola e Consigliere di Specialità) e Gianni Campagna (Istruttore).

Circa le vie d'accesso e le distanze dai centri abitati, basta consultare la carta qui riprodotta. Circa le condizioni di veleggiamento, si ha a che fare con ascendenze di tipo termico, abbastanza frequenti ed intense nel periodo marzo-ottobre, che consentono facili guadagni di quota fino alla base dei cumuli (5.000-6.000 ft). Manca del tutto il cosidetto "appoggio orografico" né si può fare assegnamento su fenomeni dinamici o ondulatori. Durante il tardo autunno e l'inverno la visibilità non è delle migliori, salvo nei giorni in cui spirano venti di tramontana o di libeccio. Insomma, il cielo tipico della bassa padana; forse un po' monotono, ma sicuro e senza sorprese anche per i novizi. I quali, presentandosi all'avvicinamento per 03, non incontrano il minimo ostacolo. Chi poi si fosse allontanato e non riuscisse a tornare, potrebbe approfittare di tanti vicini campi alternativi: Ferrara Aeroporto, Ferrara Aviosuperficie (Aguscello), Ozzano Aviosuperficie, nonché le piste VDS di Fiorentina-Medicina, Granarolo ed Imola.

Comunque, ogni dubbio sul tempo che fa o che farà diventa superabile con l'aiuto della Base meteorologica gestita dalla Regione Emilia-Romagna nel territorio dello stesso Comune di Molinella. Detta base è provvista di strumenti e apparecchi ultramoderni, ivi compreso un potente radar idoneo a localizzare le cellule temporalesche anche assai distanti. I suoi cortesi tecnici sono sempre pronti a fornire tutte le notizie utili a formulare correttamente il programma della giornata volovelistica, come già è avvenuto in occasione delle Gare di Campionato nazionale classe Standard a Reggio Emilia ed a Parma-Vigatto.

Se amate il volo tranquillo, fuori dal CTR, senza limitazioni di orario, senza notifiche, riporti obbligati o litigi con gli enti di controllo, provate a Molinella. E` una vastissima ed amena base alla quale l'Aero Club Bologna guarda con interesse come centro di tutte le discipline sportive e come riserva futura per la Scuola basica di Volo a Motore. Difatti essa ospita il Bolo-



Terminata una lunga ed onorata carriera come aliante, lo Spatz L 55 I-BOLV è risorto come ultraleggero, con motore KFM da CV 30. Pilotando questo apparecchio l'ing. Marcello Cristiani, autore della geniale modifica, ha collezionato centinaia di ore di volo sulla pianura emiliana e sulle colline a sud di Molinella.

gna Parà Club, che fa addestramento e gare con un Cessna 206, ricorrendo al Pilatus od al Cessna Soloy nelle occasioni più importanti. Comprende altresì una pista in mac-adam di metri 100 utilizzata dagli aeromodellisti per i loro quotidiani esperimenti e per organizzare tutti gli anni due classiche manifestazioni: il Meeting internazionale e il Raduno degli Oldtimers.

Non solo. Tra un decollo ed un atterraggio, tra un lancio ed un radiocomando ci si può occupare anche di ecologia, perché l'Aviosuperficie è attigua ad estese zone umide, dove prosperano la flora e la fauna spontance. Capita spesso di vedere in volo l'Airone rosso, l'Airone cenerino, il Falco di palude, la Garzetta, l'Oca selvatica, il Cavaliere d'Italia, lo Svasso, il Germano reale, la Folaga; ma riesce difficile classificare tanti individui. Se ne vanno per i fatti loro, su rotte e circuiti misteriosi, evitando i soliti giri campo. E' gente che conosce molto bene le tecniche di pilotaggio e di navigazione.

SPESSA (PV):

si torna a fare volo a vela alla "Speziana"

Dopo la significativa esperienza volovelistica presso l'Aviosuperficie "Speziana" dell'A.V.M. si è creata in seno all'Aeroclub di Lodi la Sezione Volo a Vela con base alla Speziana.

L'Aviosuperficie in questione si trova nel Comune di Spessa (PV) a circa 20 chilometri da Pavia in direzione sud-est e rientra nel contesto dell'Azienda Agricola Speziana dei Elli Corbellini. Ha una pista in erba di 600 metri con ingressi a zero da entrambi i lati ed è orientata per 100°/280°.

Annessi alla pista vi sono gli hangars per il ricovero dei mezzi, il servizio carburante con benzina Super e Avgas 100LL (Avio), la scuola di volo V.D.S. (sempre dell'Aeroclub di Lodi), diversi locali (riscaldati) per il ritrovo ed un eventuale alloggio (4 letti), servizi igienici.

Abbiamo dunque creato con un trainatore (Morane 180 CV) un piccolo gruppo di piloti volovelisti (8/9 per ora). Al traino l'ottimo prof. Pierangelo Pietra. Cerchiamo quindi nuovi

piloti che si aggiungano a questa iniziativa: alla Speziana è possibile agganciare sugli Appennni dell'Oltrepo pavese, a Stradella (10 km dal campo), al Passo del Penice (1.500 metri circa a 30 km) per poi mantenersi in quota sulla dorsale appenninica che offre diversi spunti da valorizzare.

L'invito a venire a volare sul nostro campo è aperto a tutti i piloti italiani e non, ma anche ai semplici passeggeri, in quanto stiamo organizzandoci per avere un biposto con cui effettuare dei voli propagandistici, di turismo e, perché no, di battesimo. Vi aspettiamo presso l'Aviosuperficie Speziana, ricordandovi le coordinate geografiche N 45°07'49" E 09°21'33' a frequenza radio 130.000 mhz, e i nostri numeri di telefono 0382/79.029-72.95.13.

A presto con i primi voli...

EUGENIO CORBELLINI

VALBREMBO:

"BANDIT SIX O'CLOCK HIGH!"

(Banditi! ore "6" più alti)

7 Aprile '96

Pasqua, finalmente riesco a volare con l'aliante.

Ormai lavoro a Roma e non ho più tanto tempo per dedicarmi al volo a vela, era da luglio 95 che non staccavo le ruote da terra con un mezzo volante senza motore.

Un volo di ripresa sul TWIN ACRO e poi via con lo JANUS B che stranamente non aveva ancora trovato un cliente.

La giornata è buona, sgancio all'Ubione a 700 m., qualche spirale a 1000 m. e lasciamo per la Val d'Imagna dove troviamo un 2 metri che ci porta a 1500.

La Val Sassina è tutta un cumulo e quindi via! Si parte, tanto il costone deve tirare per forza e più in là conosco uno spigolo di quelli che "tirano anche di notte".

Ed infatti, costonando, arriviamo ancora a 1500 in un bel 3 metri.

Appena sopra la cresta cedo i comandi alla mia giovane copilota e guardando verso l'alto noto un grande volatile con uno più piccolo in coda.

È un'aquila che sta insegnando l'arte del volo al suo piccolo e sono nella termica prima della nostra a base cumulo che stimo sui 2200/2300 metri.

Intanto che saliamo non li perdo d'occhio e trovo che sia uno spettacolo affascinante ma nello stesso tempo ricordo dell'Angelo Gritti che fu attaccato e di altri episodi che hanno visto per protagonisti gli alianti e le aquile.

Ad un certo punto, l'esemplare adulto lascia il piccolo in termica (noi siamo a circa 1800 metri) e imposta una traettoria strana quasi come se stesse andando via.

Ma nò, non se ne va, sta solo facendo una manovra che tra un attimo (ci scommetto) la posizionerà a nostre ore "6" più alta. La seguo con lo sguardo, girando la testa verso la coda per non perderla e intanto penso che ogni buon pilota da caccia avrebbe fatto quella manovra prima di attaccare e dentro di me mi complimento con lei per la dimostrazione di abilità che mi sta fornendo.

So che sta per attaccare, lascio che la Serena continui la spirale per poter meglio controllare la situazione; dopo tutto è come se stessimo effettuando una virata difensiva in attesa della prossima mossa.

Eccola!! chiude le remiganti, racchiude le ali e si tuffa all'interno della nostra virata puntando esattamente al punto futuro della nostra spirale.

Prendo i comandi, interrompo la spirale per rompere la sua geometria di intercettazione, flap negativi a meno 7, "0" G e lo JANUS accelera come un "Tornado".

Con la testa ancora girata vedo l'aquila correggere la traettoria (questa non se l'aspettava) e avvicinarsi come un proiettile, ma ormai siamo a 200 km/h e noto che a quella velocità noi siamo più efficenti.

Si avvicina ancora, ma sta perdendo più quota di noi, ormai è circa 30/40 metri in coda e penso "forza richiama, ormai non ci puoi più prendere" e poi anche noi stiamo finendo la quota disponibile per la manovra di scampo.

Una grande richiamata, le ali che si aprono e la vedo virare di 180° verso la Termica dove aveva parcheggiato il piccolo.

Il "Dog Flight" è finito. Richiamo dolcemente e vado verso la fine della valle per rifare quota.

Lascio i comandi alla Serena, e intanto che saliamo il pensiero corre a tutti quei momenti in cui, durante i combattimenti simulati, sentivo, in cuffia, qualcuno urlare in frequenza: "BANDIT SIX O' CLOCK HIGH" e l'adrenalina cominciava a scorrere.....a fiumi.

ALBERTO CASAMATTI

PREVENIRE E MEGLIO CHE CURARE!

VOLOVELISTA, ATTENTO!

Dopo ogni rimontaggio, controlla scrupolosamente il tuo aliante IN OGNI SUA PARTE!!!

CALCINATE: Coppa delle Alpi - Gara di distanza - A.V.A.L.

30 Marzo - 21 Aprile: giornate fumanti, condizioni superbe, 40.000 chilometri volati.

In questi giorni tutti sparano due temi bomba da 300, 500, 800 chilometri o comunque il massimo e poi basta, nessuno vola più perché tanto le giornate anche se molto buone non consentono più quei risultati strastosferici.

Alcuni, i soliti dieci o venti che possono vanno a fare le solite gare, dove per la duecentesima volta, fanno il solito tema che conoscono a memoria nel minor tempo possibile.

Gli altri quelli che restano, la maggioranza, volano poco; si dà la colpa al tempo piovoso, ma è una gran balla; volano poco perché consapevoli di non poter fare certi "numeri" non "buttano via i bollini".

Così si istituzionalizza come unica legittima la mentalità dei corsaioli, in cui tutto si riduce alla performance; sia essa il massimo chilometraggio sul solito percorso o il minor tempo sul solito tema. Il tutto implica grande ripetitività e poca creatività.

Ma lo spirito del volo a vela non è solo questo e non si ferma qui; è soprattutto ricerca, esplorazione, pionierismo, analisi dei fenomeni, creatività, avventura e perché no anche poesia e turi-

Ma soprattutto è il vincere la sfida con se stessi di aver tratto il massimo possibile di energia da quella giornata.

Allora se ci crediamo in questi valori non basta enunciarli, dobbiamo incentivarli e fare in modo che emergano e si impongano.

Come?

In una serie di incontri tra i soliti ignoti abbiamo studiato un paio di formule di gara che si muovono in questa direzione. Una è assolutamente innovativa, ma si rivolge solo a piloti già esperti e quindi abbiamo deciso di illustrarla in un prossimo futuro; l'altra è di una semplicità assoluta, facile e alla portata di tutti.

Pertanto abbiamo deciso di presentarla immediatamente così che possa vedere la luce già nella stagione '97.

REGOLAMENTO

PERIODO:

1° marzo - 30 settembre.

PUNTEGGIO: la somma delle 9 (nove) migliori prove da

effettuarsi esclusivamente nei giorni di saba-

to, domenica e festivi.

Sono ammesse non più di due prove al mese. Valgono le prove CID se effettuate nei gior-

ni sopra indicati.

A/R più pagata se completata.

PARTENZA:

decollo da Calcinate. Punto di partenza a scelta nel raggio di 15 chilometri dall'aero-

BIPOSTI:

il punteggio viene attribuito solo al pilota più

esperto.

COMMISSARI: tutti i commissari FAI più tutti i concorrenti stessi. Per tutte le altre norme, vale il

regolamento CID.

Brevi considerazioni sul regolamento.

Il periodo è scontato: infatti l'unico volabile con continuità. Il punto di partenza nel raggio di 15 chilometri da Calcinate ha lo scopo di non favorire i motoalianti soprattutto nel periodo estivo.

Consentire lo svolgimento delle prove solo nei giorni di sabato, domenica e festivi ha lo scopo di parificare le opportunità di tutti i piloti, tenendo conto che il 75% circa di essi può volare soltanto in quei giorni.

Le nove prove con un massimo di due (le migliori) al mese hano l'obiettivo di far volare tanto in condizioni meteo diverse, anche povere; probabilmente tempi brevi in giornate non facili determineranno il vincitore.

Tutti i piloti sono commissari per portare un clima di fiducia, per semplificare e deregolamentare.

Per quest'anno abbiamo deciso di pagare maggiormente l'Andata/Ritorno così da premiare lo spirito di ricerca ed esplorazione di luoghi più lontani.

Appuntamento a tutti al 1º marzo.

I-LARY e C.

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



Nella foto da sinistra: Giorgio Pedrotti, Flavio Ferrari, Mauro Lunelli, Luigi Lauro, Emilio Lauro, Aldo Dorigatti ed accosciato Stani Wielgus.

TRENTO - Lisie Katy: Polonia + Wielgus = Emozioni

In dieci anni consecutivi di stages a Rieti è nata con Stani una calda e affettuosa amicizia, e anche lo scorso Nartale, come consuetudine, telefono a Varsavia per fargli gli auguri (... è un po' come conversare col Papa) e chiedo, sperando caldamente nel suo aiuto (non in quello del Papa), le coordinate per organizzare una settimana di volo in Polonia con gli amici più fedeli.

Trovo subito terreno fertile... e con la competenza di Stani in poco tempo mi ritrovo con programma, prezzi e località prescelta: Lisie Katy, un piccolo aeroporto nel nord della Polonia lungo la Vistola, 100 km a sud di Danzica.

Guardo carte geografiche, mi documento su come arrivare fin lassù, propongo l'idea a sei amici e decidiamo per la prima settimana di giugno. Scambi epistolari tedesco-polacco, ci sono alianti disponibili per tutti, sono 1.500 chilometri di strada, e quindi i nostri alianti li lasciamo nei tubi a Trento.

Ma lassù è tutto piatto o quasi, i nomi sulle carte sono scritti solo di consonanti e quindi chissà come ci capiremo con i piloti in volo. Per fortuna Stani si offre di fare una settimana di vacanza (volo e caccia) assieme a noi. Tiro un sospiro di sollievo e comunico agli amici che non serve il corso accelerato di polacco. Per non perderci in volo e finire in "siberia" è però prudente usare il GPS e quindi acquisti sfrenati dei modelli più recenti e maneggevoli (vedi Garmin 89 e 90).

Finalmente si parte carichi di speranze, nutrite dai racconti di Stani, e di mille carabattole che chissà... forse non si sa mai possano servire. Il sottoscritto, maniaco del ramo accessorio, riempie il gilet-multitasche di otto quintali di cose inutili. Il viaggio di andata ha picchi di entusiasmo finché l'autostrada germanica ci assiste ma poi la nostra media subisce il tracollo negli ultimi 400 chilometri in Polonia. Arriviamo verso le 19 accolti dal rassicurante Stani che ci assiste nella fase di alloggio. Lingue parlate dallo staff polacco: inglese parole 10, tedesco 11. Dopo cena (lassù è giorno fino alle 10) andiamo a passeggiare in campo visto che dista solo 50 metri dai nostri alloggi. Un'enorme distesa erbosa di forma quasi circolare circondata da alberi, grande il doppio dell'aeroporto di Rieti. Mentre camminiamo lepri scappano in tutte le direzioni. Nei giorni successivi vedremo caprioli e cicogne su tutti i comignoli e in termica (i caprioli solo in terra naturalmente).

Primo giorno di volo: vento forte, non esiste manica a vento né direzione di pista. La "biga" è dotata di grandi teli bianchi e piccola manichetta portatile che vengono disposti in una ristretta zona di atterraggio e mutevole in continuazione in base alla direzione del vento. E' praticamente un aeroporto circolare con pista variabile. Esperienza utilissima per tutto il periodo con obbligo di atterraggio di precisione. Test di pilotaggio

per tutti: atterraggi perfetti in un francobollo. Gli istruttori polacchi rimangono soddisfatti e ci affidano gli alianti Jantar 2B (20m flappati con efficienza 50) e Jantar standard (15m con efficienza 35). Ognuno predispone le regolazioni e personalizza l'interno (carteggio, ristorante, bar, wc, ecc.).

Ogni giorno al mattino breve brifing (in polacco con traduzione di Stani) e assegnazione tempi per voli di distanza. Preparativi frenetici per inserire le coordinate nei GPS. Partenze verso le ore 11. Si vola su una distesa di campi coltivati e per noi "montanari" capire da dove staccano le termiche secche è un problema. In compenso per i rientri non occorre tener conto di alcun ostacolo. Purtroppo non ci sono mai condizioni ottimali perché, ironia della sorte, l'ondata di caldo torrido dei primi di giugno ce la becchiamo tutta ed i tanto agognati cumuli non si fanno nemmeno vedere da lontano.

Molte emozioni ugualmente: rottura della coppa dell'olio

durante una visita al bunker di Hitler (un giorno di pioggia), un fuori campo dell'amico Flavio che per ritrovare coraggio il giorno dopo vola con Stani e durante un'acrobazia perde la capottina e atterra con aliante spider; rientri a bassissima quota, termicate con le cicogne, perdite di orientamento per i "senza-gps" e frenetici tornei di ping-pong.

Gli ultimi giorni veniamo allietati dalla presenza di Iolanda Wielgus ed il giorno della partenza lasciamo gli amici polacchi dopo una serata organizzata per noi con falò e grigliata notturna.

Forse voli eccezionali non ne abbiamo fatti ma un'esperienza in pianura, in altro aereoporto, in altra nazione e con alianti meno sofisticati ci ha fatto capire quando si vola con passione ed in buona compagnia è sempre fantastico.

Grazie Stani e arrivederci a presto.

GIORGIO PEDROTTI

* * * * *

TROFEO RUDY BENINI

Giorgio Paris si aggiudica il Trofeo con un volo di 746 km.

Si è recentemente conclusa l'edizione 1996 del Trofeo Rudy Benini, gara di volo a vela a livello internazionale organizzata dal CUS Trento in collaborazione con il Museo Caproni.

La gara si è svolta da inizio marzo a fine settembre e consisteva nel premiare i piloti che riuscivano a percorrere le maggiori distanze con punti di virata, di arrivo o di partenza sull'aeroporto di Trento.

La prima edizione si svolse nel 1971 ad opera del gruppo volovelistico di Trento poco dopo la scomparsa di Rudy Benini, appassionato pilota e progettista dell'attuale struttura dell'aeroporto. Già allora i primi 5 classificati superarono i 500 km.

L'edizione 1996 è stata finalmente vinta da un valido pilota del CUS Trento: Giorgio Paris si aggiudica il Trofeo con un volo di 746 km (Trento-Obervellach-Zernez-Lienz-Trento) effettuato il 9/6/96 totalizzando 691 punti. Al secondo posto G. Galetto (AeC Bolzano) e terzo Ferruccio Garbari (CUS Trento). Globalmente sono stati volati 8167 km, con percorrenze medie di circa 500 km. Il CUS Trento ha già riproposto nel calendario internazionale l'edizione 1997 con l'augurio che i vincitori delle varie edizioni rinnovino la sfida e diano ulteriore prestigio alla competizione.

Rodolfo Benini

Nato a Trento nel 1929, Rodolfo nella prima gioventù si dedica all'aeromodellismo. Dopo il normale corso di studi si laurea in Ingegneria civile al Politecnico di Milano, presta servizio militare come ufficiale dell'Aeronautica - ruolo genio aeronautico. Consegue il brevetto di volo a motore nel 1962 e nel 1963 è Presidente dell'AeroClub di Trento.

Nel 1964, su richiesta dell'On. Giuseppe Veronesi (v. Presidente AeCI), presta consulenza al partito di maggioranza per collaborare con l'On. Corrado Gex alla stesura del progetto di legge "Gex". Nel 1965 ottiene la qualifica di istruttore di volo a vela. Frequenta in Francia un corso per Pilota di montagna, ottenendone la qualifica.

Nel 1967, dopo 5 anni di osservazione meteorologiche, rilievi statistici e misurazioni anemometriche dei venti dominanti, completa la progettazione dell'aeroporto di Mattarello la cui costruzione viene ultimata nel 1969. Dal 1969 al 1971 porta a termine una serie di studi e progetti per una rete di altiporti nella Provincia di Trento.

Al momento della scomparsa, avvenuta in giovane età per un incidente aereo, a conferma del valore e della stima di cui godeva, ricopriva le cariche di Presidente Associazione Industriali della Prov. di Trento, Vice Presidente Società Alpinisti Trentini, Presidente dell'Azienda Autonoma Turismo di Trento.



I primi 50 anni dell'AVM

Una bella serata è stata quella del 28 ottobre scorso nella quale si sono incontrate un'ottantina di persone che, dopo aver coscienziosamente partecipato all'Assemblea dei Soci sul campo di volo di Voghera, hanno festeggiato i 50 anni di esistenza dell'AVM, l'Aeroclub Volovelistico Milanese.

È stata una cena tra amici durante la quale, come di solito accade, si è parlato di volo a vela, ma non solo di questo.

Nella grande sala capeggiava un tabellone con le foto più significative di alcuni degli eventi che hanno caratterizzato la vita dell'AVM.

Come molti sapranno i 50 anni AVM sono quelli decorsi dal momento in cui alcuni giovani decisero di dare vita alla prima Associazione Volovelistica di Milano raccogliendo attorno a sé altri giovani con la stessa passione per il volo e con un obiettivo assolutamente da raggiungere: volare su un aliante libratore tutto da costruire. Un obiettivo nato a seguito dell'invito fatto ai lettori aspiranti volovelisti da parte della nascente rivista "Volo a Vela".

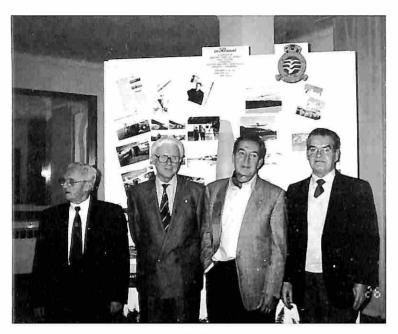
Sono stati i disegni costruttivi del famosissimo Zoegling,

apparsi sugli unici sei numeri usciti della citata rivista dal gennaio al giugno del 1946, che consentirono di iniziare, nell'ottobre dello stesso anno, a costruire il mezzo con cui avrebbero un giorno volato o meglio avrebbero cominciato ad arare il campo cercando di fare qualche salto e qualche "retta" che rappresentassero in qualche modo l'inizio del volo vero.

Ma di questo ne sta parlando, con simpatiche annotazioni, l'amico Bergomi su questa stessa rivista che degnamente ha raccolto l'eredità di quella fondata da Plinio Rovesti e che è arrivata anch'essa al suo cinquantenario.

Lo spirito pionieristico di allora, in una certa misura, si è ricreato nell'AVM attuale, infatti, chi per ragioni di varia natura (problemi famigliari o di lavoro) non ha potuto seguire da vicino l'evolversi degli eventi riguardanti l'Associazione, si è ritrovato a distanza di tempo con una realtà che da un lato sembra modesta, se raffrontata a quella di un tempo, ma che alla luce delle disavventure subite, soprattutto la dolosa distruzione di quasi tutta la flotta, ha invece del miracoloso.

Nella breve allocuzione dell'attuale Presidente Giorgio Frai-



Ecco quattro Soci Fondatori dell'AVM: Luigi Villa, Guido Bergomi, Bruno e Giulio Biasci

lich, sono stati nominati i sette fondatori dell'AVM di cui quattro presenti alla manifestazione. Degno di nota il fatto che due di questi (Enrico Bergomi e Luigi Villa) sono tuttora "volanti" e impegnati in serie attività volovelistiche. Di quanto il Presidente Frailich ha esposto a ospiti e Soci, prima della cena sociale, riportiamo qui di seguito uno stralcio significativo riguardante le vicissitudini dell'AVM e la fede per l'avvenire:

"Non posso lasciare la voce trasferimenti senza qualche doverosa delucidazione, per i nostri graditi ospiti e per i nostri più recenti affiliati: il frequente cambio di residenza sa un po' di zingarata, di instabilità emotiva o, peggio, di cacciata a furor di popolo. Il Sindaco ed i notabili locali si tranquillizzino. Siamo venuti via da Linate W. perchè intralciavamo il crescente traffico locale (Civilavia ed Alitalia), siamo venuti via da Bresso perchè arrivò l'Aeroclub Milano, a sua volta espulso da Linate per la costruzione della pista; siamo venuti via da Orio perchè i militari avevano bisogno della base, siamo venuti via da Novi Ligure perchè i militari non davano ricetto alle nostre macchine, siamo venuti via da Alzate in seguito alla spaccatura dell'Ente in A.V.M. ed A.V.L. per motivi di correttezza amministrativa e mancato rinnovo del contratto di locazione; siamo venuti via da Missaglia perchè ci hanno incendiato l'hangar con dentro la flotta; siamo venuti via da Spessa perchè abbiamo scoperto l'ospitalità del comprensorio aeroportuale di Voghera, che rappresenta per noi la Terra promessa.

Agli Enti di gestione aeroportuale, alle autorità presenti che rappresentano il Territorio, ai nostri Fondatori ed a noi stessi, promettiamo solennemente in questa sede di continuare il cammino intrappreso 50 anni or sono, con lo spirito di sempre, con l'onestà professionale e con l'ala della mente tesa più all'ideale sportivo che non all'interesse terreno. Perchè l'A.V.M. è e rimarrà il club dei Soci, non quello di uno stretto entourage di potenti o di ricchi, con la vocazione primaria di formare piloti sportivi".

A chi scrive è rimasto il rammarico per aver saputo che anche il vecchio Zoegling 416, quello da noi costruito pezzo per pezzo e che era al vertice di tutte le nostre aspirazioni di allora, è andato distrutto assieme ai più recenti e aerodinamici fratelli. È rimasta però anche la gioia di vedere che, di quanto messo assieme allora in persone e materiali, è rimasto un nocciolo vitale che sta riprendendosi e che costituisce certo la premessa per grandi sviluppi futuri.

BRUNO BIASCI

10 novembre 1996



Commissione per il Volo a Vela

Verbale riunione del 14 settembre 1996

La CPS Volo a Vela si è riunita a seguito di formale convocazione a Milano, presso la Corium il giorno 14 settembre 1996 ore 10 con il seguente ODG:

- 1) Piano rinnovo flotta
- 2) Attività sportiva 1996
- 3) Federazione di Volo a Vela
- 4) AeClub Centrale di Volo a Vela
- 5) Briefing di Bologna
- 6) Normative
- 7) Varie eventuali

Sono presenti i Signori:

Roberto Manzoni - Presidente Smilian Cibic - Membro Michele Fergnani - Membro Pierangelo Pietra - Membro

Piero Pugnetti Consigliere Federale - invitato Walter Vergani Presidente FIVV - invitato

e per quanto di competenza Roberto Monti, Direttore Tecnico Nazionale.

1) Piano rinnovo flotta

Si raccomanda un tempestivo passaggio di proprietà dei mezzi assegnati agli AeClub al termine dei pagamenti pattuti.

Si sollecita l'acquisto dei verricelli da assegnare ai Club. Si ribadiscono le pressanti necessità di acquisizioni di alianti monoposto e biposto sollecitate ripetutamente dai Club federali e la disponibilità dei pezzi di ricambio per gli L. 19 già consegnati.

2) Attività sportiva 1996

Si constata il regolare svolgimento delle gare in italia ed i brillanti risultati dei nostri piloti all'estero (in particolare Leonardo Brigliadori 2° agli Europei e Stefano Ghiorzo 2° ai Premondiali).

In relazione alla partecipazione a due gare in Germania, in preparazione dei Campionati Europei del prossimo anno, del pilota juniores Grinza (che ha ottenuto risultati lusinghieri) si richiede la concessione di un contributo speciale all'AeC Torino per un parziale rimborso delle spese sostenute.

3) Federazione di Volo a Vela

Walter Vergani riferisce sull'attività svolta e preannuncia una prossima assemblea prima dell'inizio del Briefing di Bologna.

4) AeClub Centrale Volo a Vela

Il Presidente Pugnetti riferisce sull'attività svolta e sulla migliorata situazione economica del Club. Si discute a lungo l'impostazione dei programmi futuri dell'AeCCVV e si concorda che questi si debbano basare sulla qualificazione sportiva di un nuovo Direttore che li realizzi dopo averli proposti. Si invita quindi il Presidente Pugnetti a presentare alla prossima assemblea lo schema emerso anche se il suo mandato sarà scaduto.

Si sollecita inoltre all'AeCI il rimpiazzo degli alianti perduti.

5) Briefing di Bologna

Si definisce la data (23 e 24 Novembre) ed il seguente programma:

- Riunione CPS Volo a Vela ore 10 sabato
- Consiglio Federazione (Vergani) ore 11 sabato
- Assemblea Federazione (Vergani) ore 14 sabato
- Previsioni Meteo per i volovelisti (Fattorusso) ore 15 saba-
- Filosofia delle Competizioni (De Orleans) ore 16
- Aggiornamento sulle nuove normative per l'attività sportiva (gnss incluso) ore 17 (Relatori Cibic/Villa/Monti)
- Riunione nazionale dei rappresentanti del Volo a Vela (Manzoni e Marchetti) ore 18
- Riunione della Squadra Nazionale (Monti) ore 9 Domenica
- Riunione Plenaria con partecipazione del Presidente Testa (Pugnetti) ore 10 Domenica
- Premiazione CID ore 12,30 (Manzoni) Domenica
- Colazione ore 13 Domenica
- Assemblea AeCCVV (Pugnetti) ore 14 Domenica

6) Normative

Si discutono ed approvano le linee guida dei regolamenti per le gare del 1997. Le principali modifiche sono l'istituzione della nuova classe Club, dell'inserimento del GSSN (CID incluso) e dell'istituzione di una nuova classe nel CID (World Class e Ultraleggeri).

Si raccomanda inoltre l'impiego della Tabella CID anche per l'omologazione delle insegne FAI.

7) Calendario sportivo '97

- Trofeo dell'Esordiente/Coppa Nino Dell'Orto Alzate Brianza 1,2,3/3-7,8,9/3
- Trofeo Città di Torino aprile
- Coppa Città di Ferrara 16-17-18 maggio e 23-24-25

maggio

- Campionato Italiano st. e 15M Parma (31/5-8/6)
- Coppa del Velino e Campionato Italiano Club Rieti 19-27 luglio
- CIM e Campionato Italiano Classe Libera Rieti 2-12 agosto
- Coppa Città di Rieti, Campionato Italiano Promozione e Rieti Open Class Cup 15-24/8

8) Attività sportiva 1997 Squadra Nazionale

Si propone di iscrivere le nostre squadre nei campionati internazionali come segue:

- Campionati Mondiali FAI (Francia): 3 piloti in Classe Standard, 3 piloti in Classe 15M
- Campionati Europei Juniores: 2 piloti
- Campionati Europei Femminili: 1 pilota
- Campionati pre Europei a Lezno in Polonia: 2 piloti
- Word Games Campionato Mondiale Word Class in Turchia: 4 piloti

9) Bilancio Preventivo 1997

Si ratificano formalmente le proposte inviate nel periodo feriale dal Presidente Manzoni e si coglie l'occasione per raccomandare la tempestiva acquisizione dei 5 PW5 World Class richiesti che serviranno per selezionare ed allenare i piloti da inviare ai primi World Games.

Riteniamo possibile la richiesta dell'AeCI al CONI di un contributo straordinario per i primi World Games, e non crediamo che l'Italia possa mancare questo importante appuntamento.

10) Commissione sportiva centrale

Si prende atto delle dimissioni, per impegni professionali, del membro del Volo a Vela nella Commissione Sportiva Centrale Ing. Girardi. La CPS Volo a Vela lo ringrazia per l'impegno dimostrato, propone per la sostituzione la seguente terna: Smilian Cibic, Roberto Monti e Michele Fergnani.

La riunione si chiude alle ore 19 circa.

Il Presidente della Commissione ROBERTO MANZONI

* * * * *

considerazioni

Scusate, qualcuno ha visto la World-Class?

Eccomi di nuovo sulle pagine della nostra rivista non per raccontare di qualche fatto particolare, bensì per esporre un quesito. Sono molti (si fà per dire) i giovani del nostro Club che mi chiedono notizie sulla World-Class e - vuoi per i capelli bianchi vuoi per certe mie frequentazioni volovelistiche - secondo loro altolocate, dovrei essere in grado di dare loro risposte esaurienti. Bè non sò in verita proprio un bel niente. Loro (i giovani) si sono accorti subito che il nostro è un ambiente di arzilli vecchietti e che l'immobilismo regna sovrano, quindi quando hanno sentito parlare di aliante olimpico o World-Class si sono sentiti scossi dal vento del nuovo e poichè il nuovo è sempre rivoluzionario si sono sentiti coinvolti in questa pseudo rivoluzione.

Ora a distanza di più di un anno dall'ultima e definitiva conferma della FAI sulla nscita dell'apposita classe qualcuno sa dirmi qualcosa in materia? Ci stiamo attrezzando? Chi e come sarà scelto per rappresentare l'Italia all'estero? L'Ae.C.d'Italia e od

il Centro Nazionale hanno preso in considerazione la World-Class? Basterà comprare a titolo personale un PW% per poter partecipare alle gare internazionali? Spero che se qualcuno risponderà non tiri ancora in ballo il Velino o peggio il Silent. Il primo ok vola bene ma proprio quando non doveva a preso la paga ed è arrivato tardi. Il secondo è un ultraleggero e come tale per legge bandito dagli aeroporti, con una complicazione ulteriore delle cose se si volessero praticare tutti e due i generi di volo a vela (il classico con traino aereo ed alianti certificati e quello ultraleggero con traino di Motodelta od ULM. La Commissione tecnica a suo tempo allertata cosa ha deciso? Siamo in attesa di lumi.

FELIPE ARC EN CIEL

P.S. Sotto sotto sento che sta montando un'altra rivoluzione..... sì proprio lui, l'aliantino ultraleggero, ma questa è un'altra storia e ne scriverò più avanti.

Abbiamo letto per voi:

TV: IL BUON ESEMPIO VIENE DALLA FRANCIA

"Pégase" è il titolo del programma televisivo trasmesso in Francia ogni mercoledì in prima serata, dalle 20.00 alle 21.00, su TV 5 (via cavo), interamente dedicato al volo sportivo, all'aviazione generale. Dopo la sigla, realizzata con immagini computerizzate che ricordano le prime planate di Lilienthal fino a quelle più recenti dello Space Shuttle, seguono splendidi servizi su alianti, volo a vela, manifestazioni sportive, esposizioni internazionali, aeroporti, velivoli speciali, ultraleggeri, prove in volo. Per 60 minuti i redattori di "Pégase" riescono a tener inchiodato il 20% degli spettatori davanti al teleschermo, con immagini altamente spettacolari ed affascinanti. "Perchè una simile trasmissione televisiva non è possibile anche da noi?", si chiede Jürgen Werner, caporedattore della rivista tedesca "Flieger Magazin", rubandoci in tal modo le parole di bocca!

IL BELLO ED IL BRUTTO TEMPO

Il tempo e le previsioni, con informazioni su: forza e direzione dei venti al suolo, a 1500 ed a 2000 metri di quota, copertura, sviluppo, basi e tipologia delle nubi, temperature, zero termico, ora d'inizio, sviluppo e fine delle termiche, quota delle inversioni termiche, previsioni per il giorno successivo. Una notte ho sognato di pescare una stazione radio o televisiva italiana, una qualsiasi, che trasmetteva appunto tali informazioni meteo, preziosissime per noi poveri volovelisti. Ma è rimasto un sogno. In Germania invece è diventato realtà. La SDR (Süddeutscher Rundfunk, emittente radiofonica pubblica regionale, che copre la zona della Germania meridionale), dal 16 marzo scorso trasmette il meteo con informazioni specifiche per il volo a

vela. Ogni giorno, alle ore 7.00. Ma c'è di più: la stessa emittente, tramite la rivista dell'aero club regionale, invita i piloti a farle pervenire suggerimenti e richieste per migliorare il servizio.

Analoga è l'iniziativa della TV pubblica austriaca: da anni ormai, a pag. 259 di televideo, dedica tre videate alle specifiche condizioni meteo di rilievo per il volo sportivo, comprese le indicazioni, dati e previsioni per il volo a vela in distanza. Per quanto concerne la nostra situazione nazionale, no comment. Preferisco andare a dormire. Forse faccio un altro bel sogno!

VENTUS 2cM: "multitalent"

Il Ventus, nella sua doppia configurazione di aliante puro e con motore di sostentamento (2cT), ultima creazione di Klaus Holighaus, è in produzione da meno di un anno e già raccoglie successi a man bassa. Ora laserie si arricchisce del modello a decollo autonomo, il Ventus 2cM. La prova in volo effettuata dalla rivista "Flieger Magazin" mette in luce caratteristiche entusiasmanti di questo 18 metri, con motore Solo 2489, bicilindrico di 489 cc raffreddato ad acqua, 40 PS. Sale a 1000 metri con una media di 3 m/s a 95 km/h e con 42 litri di miscela garantisce 350 km di volo livellato a 130 km/h, oppure una distanza doppia con la tecnica di volo a "dente di sega". Il motore, sempre affidabile e facile da controllare, è comunque smontabile: un'ora di lavoro per trasformarlo in aliante "puro", con apertura alare riducibile per partecipare alle gare della classe 15 metri, sempre facile da controllare, stabile in termica e dalle prestazioni superlative, garantisce la rivista tedesca.

SILENZIOSO E FORTE CO-ME UN LEONE: DG 800B

Le prove in volo e prestazioni di alianti

motorizzati tengono sempre banco sulle riviste tedesche. Non fa eccezione "AEROKURIER", presentando i risultati della prova del DG 300B con la nuova motorizzazione, il Solo 2625 che sostituisce il precedente MidWest (come si ricorderà, la decisione della MidWest di rinunciare alla produzione di motori Wankel per motoalianti mise in ginocchio la Glaser-Dirks, che dopo la sua recente rifondazione si approvvigiona ora presso la ditta Solo di Sindelfinger. Quest'ultima fornisce quindi i motori per il Ventus 2cM e per il DG 300B). Il giornalista Gerhard Marzinzik, preciso e competente, mette in rilievo due caratteristiche del DG 800B: la forte motorizzazione e la straordinaria silenziosità. i 55 CV ricavati dai 625 cc permettono di staccare il ruotino dopo soli 123 m di corsa su pista erbosa, per salire quind i a 1000 metri in 4 minuti e 30 secondi. Anche sopra i 1500 metri di quota l'aliante continua ad arrampicarsi con quasi 3 m/s, valori d'indubbia eccezione. Altrettanto straordinaria la silenziosità del Solo 2625: grazie all'incapsulamento ed all'elica che non supera i 2100 giri, il DG rispetta ampiamente tutte le limitazioni ed anche quelle più rigide che probabilmente entreranno prossimamente in vigore in Germania. La TBO è di 400 ore: non poco per un aliante il cui motore viene utilizzato solo per alcuni minuti ogni volo e, nell'uso privato, accumulabili in decenni di attività. Che poi il prezzo del nostro 18 metri raggiunga i 150.000 marchi più IVA, per noi sono quisquilie irrilevanti! Ma per farsi perdonare, la DG-Flugzeugbau ha introdotto varie forme di finanziamento, una rateale e due forme d'affitto, sulla falsariga di quanto già avviene nel settore automobilistico.

...PERDE LA CINGHIA...

Mentre la Schleicher annuncia la vendita del 100, esemplare del ASH 26E (la produzione ha preso il via nel '94), la Wolf-Hirth comunica di aver messo a punto un nuovo tipo di trasmissione per alianti motorizzati. Sparisce la cinghia, sostituita da una trasmissione cardanica di nuova concezione. L'elica inizia a girare quando l'albero motore raggiunge i 3.000 giri. Attualmente sono in corso le prove con uno Janus C.

PRESTAZIONI DA LIBERA, COSTI DA SECONDA MA-NO: LAK 12 "LIETUVA"

Incredibile ma vero! Con soli 45.000 marchi potete portarvi a casa un aliante nuovo, con i suoi 20 metri d'apertura alare, efficienza sui 50, flappato. Il miracolo proviene dalla Lituania, dove la Sportine Aviacija costruisce il LAK 12 "Lietuva". Ma c'è un rovescio della medaglia: in Italia non è omologato. Se la cosa interessa, l'importatore austriaco Günther Weinhart, con la sua ditta di riparazioni aeronautiche in Amstetten (Austria), ne cura l'importazione ed immatricolazione negli stati dell'UE.

UN TRAINO DA QUATTRO SOLDI!

Non in senso traslato, ma in senso strettamente monetario. A Unterwössen, piccolo, lindo e prestigioso aeroporto alpino nella Baviera meridionale a ridosso del confine austriaco, procede la serie di traini sperimentali con motoalianti, tipo Dimona. Motorfalke. I test stanno fornendo risultati più che lusinghieri. Le ultime prove hanno messo alla prova il Samburo, (motoaliante rumeno, molto simile al tedesco Falke) equipaggiato con il noto motore Rotax 912. Con un Ka 8 al traino, la salita a 1000 metri ha richiesto 8 minuti! Dopo altri 3 minuti il motoaliante trainatore era già al suolo. Unterwössen sta diventando la capitale

internazionale delle prove di traino alianti con motoalianti ed il Samburo verrà probabilmente omologato per il traino alianti fino a 600 Kg.

VOLARE SENZA ENTUSIA- SMO: IL PW 5

Raccoglie modesti consensi, in Germania, il PW-5 "Smyk", il noto monoposto polacco low cost, vincitore (contestato) del concorso internazionale per un aliante "per tutti". La patria delle super-orchidee dai prezzi megagalattici guarda con sufficienza dall"alto in basso il "triciclo per i primi passi in aria". La qualificata rivista "Aerokurier", pur sforzandosi di darsi un atteggiamento di distaccata neutralità, tradisce scetticismo verso il PW 5 "dalla linea eccentrica, solido ma con rifiniture sotto la media, gelcoat decisamente rugoso e prestazioni a livello di un vecchio K6; garantisce comunque una buona dose di divertimento a basso costo e la possibilità di partecipare a gare nella sua nuova classe". Magra la produzione: fino alla primavera '96 erano stati realizzati solo 50 dei 73 esemplari previsti, per raggiungere i 112 entro la fine dell'anno. In Germania, ove il PW 5 non è ancora omologato, ne sono stati ordinati 4.

NUOVO RECORD

Klaus Ohlmann, con il nuovo Nimbus 3D, ha stabilito il nuovo record mondiale di andata/ritorno in biposto. COn 1416 km, tra Sarres (Francia meridionale), l'aeroporto di Gleinach/Ferlach (Austria) e ritorno, ha superato di quasi 150 km il record precedente (1261 km) detenuto da Morris W. Walker, che per 7 anni ha retto agli assalti internazionali. Ora si attende l'omologazione ufficiale della FAI a Parigi.

TUTTI ASSIEME, APPAS-SIONATAMENTE!

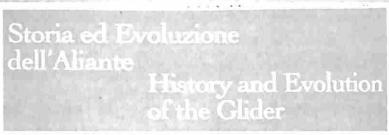
Ve l'immaginate un aeroporto con traffico di linea, jumbo, turboprop, jet, ed

alianti, tutti assieme? Impossibile?! Ebbene, questo è proprio quanto accaduto, lo scorso 10 agosto, su due dei tre grandi aeroporti di Berlino. Per festeggiare il 100esimo anniversario della scomparsa del loro concittadino Otto Lilienthal. un gruppo di volovelisti berlinesi, compiendo un vero e proprio miracolo burocratico, ha organizzato una festa di commemorazione, nel corso della quale quattro alianti (un Nimbus, 4DM, un Discus T, un Ventus T ed un ASW 20), decollando dallo storico aeroporto di Tempelhof (quello del famoso ponte aereo del primo dopoguerra), sorvolando in formazione la metropoli tedesca, si sono alla fine presentati sul cielo dell'aeroporto internazionale di Tegel, atterrandovi con tanto di autorizzazione della torre e senza alcuna interruzione del regolare traffico di linea e commerciale! Il tutto grazie alla disponibilità e collaborazione delle varie autorità aeronautiche, per dimostrare in tal modo che "Berlino è davvero una città aperta". Tradotto in italiano, sarebbe come se un gruppo di alianti venisse autorizzato a svolgere attività volovelistica sulla Malpensa, Fiumicino o Linate!

IL SASSOLINO NELLA SCARPA

Nulla da ridire sulla bravura e sui risultati sportivi dei volovelisti tedeschi ai premondiali di quest'estate a St. Auban, ma c'è qualcosa da obiettare sull'organizzazione o meglio sui criteri di sicurezza adottati dagli organizzatori. Questo a giudizio di "Adler". Il mensile dell'AeC del Baden-Württemberg, ricca regione della Germania meridionale, ricorda l'incidente mortale di Federico Blatter ed i numerosi, pesanti fuoricampo con rovinose scassate che hanno turbato i premondiali. In vista dei mondiali del '97 "c'è ancora qualcosa da ottimizzare", scrive "Adler" non senza una critica venatura di sarcasmo!

CELESTINO



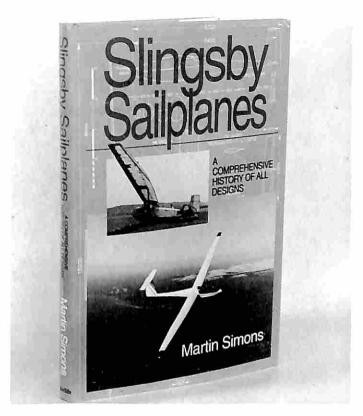


Libreria Editrice EGIDA Via Meldolesi, 9 - VICENZA

Guido Bergomi



Recensioni pag. 40 VOLO A VELA nº 236



Martin Simons ha finalmente pubblicato in inglese il suo libro sugli alianti Slingsby.

Sembra che sia stato concepito particolarmente per gli appassionati di alianti d'epoca e aeromodellisti.

Infatti ogni tipo di aliante è presentato con il suo trittico in formato A4, seguito dalla descrizione del velivolo, il suo sviluppo, costruzione, note tecniche e qualche dettaglio sulla sua storia di volo.

Il libro è composto di 256 pagine e alla fine di ogni sezione si ha una serie di fotografie su ogni particolare tipo di aliante. Lo stile di Martin Simons è di facile lettura ed essendo stato egli stesso pilota fin dal 1947, egli ha quell'esperienza nel settore che gli permette di esporre il testo in maniera molto chiara.

Il libro si occupa solamente di alianti dalla fondazione della Slingsby fino all'ultimo aliante prodotto, il Vega.

Attraverso la storia degli alianti si deduce la storia della compagnia; è un racconto di trionfi e fallimenti, che va di pari passo alla storia dell'industria motociclistica britannica.

In tutte le compagnie sembra che esista un momento cruciale che determina il successo o meno di queste.

Per quanto riguarda la Slingsby, questo momento è stato quando la compagnia non ha voluto introdurre le costruzioni in vetroresina.

Da allora le cose hanno cominciato a deteriorarsi e l'industria tedesca non ha mancato l'occasione di prendere il sopravvento. Il libro di Martin Simons, Slingsby Sailplanes può essere ordinato a:

Airlife Publishing Ltd., 101 Longden Road, Shrewsbury, Shropshire SY3 9EB - Tel. (0044) 1743 235651 - fax (0044) 1743 232944 al prezzo di £ 39,95 spese di spedizione escluse.

VINCENZO PEDRIELLI



Testi di: Alberto Grampa

Traduzioni in inglese: Roberta Fischer

Fotolito: Fotoincisione Varesina

Fotocomposizione, stampa e legatura: La Tipografica S.p.A.

© 1996 Macchione Editore Via Monti, 8 - 21022 Azzate (Varese) - Tel. 0332/890240 Via S. D'Acquisto, 2 - 21100 Varese - Telefax 0332/232387

* * *

Alberto Grampa, appassionato d'aviazione, nato e residente a Busto Arsizio, è l'autore dei libri: Busto Arsizio e la storia dell'aviazione; MAV E DINTORNI: Ottant'anni di aviazione tra Sesto Calende e Vergiate: la S.I.A.I., l'Agusta, l'Aero Club. Conoscere la storia e le immagini delle vicende aeronautiche che sin dalle origini si susseguono ininterrottamente in provincia di Varese coincide per molti aspetti con i più importanti contenuti della storia aviatoria d'Italia e del mondo intero.

È in questa rigogliosa terra, il cui paesaggio è caratterizzato da estese pianure e grandi laghi, che inventori ed ingegneri, piloti e specialisti, imprenditori e maestranze hanno dato corpo a quell'insieme di fantasie e progetti che hanno consentito agli uomini di volare.

Le pagine di Voglia di Volo con una avvincente carrellata di episodi e di immagini ci trasportano nell'ardimentoso mondo di pionieri quali Gianni Caproni, Giulio Macchi, Luigi Capé, Giovanni Agusta che mettendo a disposizione ingegno e risorse economiche, hanno consolidato la presenza aviatoria tra Varese, Sesto Calende, Vergiate, Vizzola Ticino, Malpensa e Cascina Costa, facendo così della provincia di Varese una terra di grandi e piccoli aeroporti sulle cui piste gli aerei rullano senza sosta.

Il legame tra industria e aviazione, immediato e decisivo, si è sviluppato anche nelle successive generazioni, arricchendosi di altri protagonisti che hanno dato all'Italia una indimenticabile stagione di primati e riconoscimenti internazionali.

È sufficiente citare alcuni nomi perchè nella mente si affollino ricordi entusiasmanti: Paolo Foresio, Alessandro Marchetti, Mario Castoldi, Ermanno Bazzocchi. E con loro piloti come Clemente Maggiora, Arturo Ferrarin, Carlo Del Prete, Umberto Maddalena, Mario De Bernardi, Francesco De Pinedo, Plinio Rovesti, Francesco Agello, Guido Carestiato, Ottorino Lancia. I quali volando da un continente all'altro, conquistando la Coppa Schneider e mille altri trofei, hanno fatto sorgere in ogni uomo libero un'invincibile voglia di volo.

Oggi la terra varesina continua a dare un grande contributo alla storia del volo e al futuro dell'industria aeronautica italiana con ditte quali l'Aermacchi, l'Agusta, la Siai ed un variegato indotto tra cui spicca la Secondo Mona. Ci sono uomini consapevoli del compito storico a cui sono stati chiamati: Fabrizio Foresio, Amedeo Caporaletti, Roberto Mona a cui si affianca uno stuolo di azionisti, tecnici, piloti e maestranze che guardano al terzo millennio con nuove consapevolezze imprenditoriali e tecnologiche.

PIETRO MACCHIONE

ENZO GROSSO

Ciao "Barone"

così l'abbiamo sempre salutato e così vogliamo salutarlo per l'ultima volta.

Come è difficile dire addio ad un amico! Se ne è andato velocemente, con dignità, come cra suo stile.

Avvicinatosi a Calcinate all'inizio degli anni '0, era rimasto tanto coinvolto da diventarne una presenza continua, avoassionato, i suoi amici erano volovelisti ed i volovelisti lo hanno salutato e lo ricorderanno sempre con l'affetto che si era meritato.

Amabile, raffinato, generoso, per noi era il "Barone", da quando in una gara a Rieti era atterrato a Norcia sul campo di un Barone; accettava lo scherzo con ironia "inglese".

Ci mancheranno il suo sorriso, le sue battute, le partite al bigliardo, il suo accento napoletano.

Ciao!

GLI AMICI DI CALCINATE



* * * * *

MARTIN EGIDIO

Anche se ti chiamavano tutti Franco, credendo fosse quello il tuo vero nome, a volte succede, mi sembra ancora di vederti arrivare in Campo con l'immancabile sigaretta accesa appena in fondo al lungo bocchino, sempre allegro salutavi tutti e poi mi dicevi: "Aldo, andiamo in volo?"; e quell'altra volta in aprile quando siamo andati in onda sul Gran Sasso, alla notifica di volo dicesti "Radio Rieti; qui alianti IVVX, pilota Martin Franco e super pilota..... e io che mi vergognavo un po', ma tu si sa eri fatto così.

Purtroppo quel 23 luglio non ci siamo incontrati perchè io ero già in volo con un biposto assieme ad un altro amico ed eravamo andati veleggiando oltre Sora.

Poi al ritorno su Poggio Bustone abbiamo visto l'I-NASO un po" più basso e io ho subito pensato a chi mai ci fosse sopra quel Cirrus dell'Aereo Club.

E tu quando hai visto l'ASH 25 più alto e sapendo che c'ero sopra io e non avendo la tua radio la 375, hai chiesto a Rieti radio se mi potevano contattare per dirmi che mi volevi parlare sulla 123.45.

Ma noi non abbiamo avuto nessun contatto, oppure distratti non abbiamo sentito perchè altrimenti qualcosa sarebbe potuto cambiare.

Erano le 17.00 circa e noi, dopo una salita al Coscerno e un'altra al Serano siamo tornati a Rieti atterrandovi alle



17.45 circa.

Alle 19.00 mi viene a cercare lo Specialista dicendomi che non rispondevi alle chiamate radio, alchè io conoscendo le tue abitudini che a quell'ora in genere eri già atterrato per avere il tempo di andare a fare il "colpo di vita" in piazza prima di tornare a Roma, preso il mio portatile e contattato Rieti Radio abbiamo chiesto ad un elicottero della Forestale alzatosi poco prima, di farci delle chiamate radio verso Leonessa.

Non ottenendo nessun contatto, l'elicottero atterrava verso le 19.30.

Ormai era chiaro che qualcosa di grave poteva essere successo, ma per poter effettuare un volo di ricerca vero e proprio, il Pilota della Forestale doveva essere autorizzato o dalla Prefettura o dal S.A.R. di Martina Franca.

Dopo circa un'ora passata al telefono, non riuscendo a contattare la Prefettura, Radio Rieti riesce a parlare con un ufficiale del S.A.R. di M.F. il quale dopo averci informato che stava dirottando verso Rieti un HH3F proveniente da Milano ci autorizzava ad effettuare questo volo.

Erano ormai le 20.30, le effemeridi erano scadute e ci restava solo una mezz'ora di luce.

Alle 20.45 circa, mentre stavamo perlustrando i Costoni verso Leonessa un Robin dell'Aero Club, alzatosi in volo poco dopo ci informava di aver trovato l'aliante ben in vista quasi sulla cima del Monte "la Pelosa" con il versante ovest che guarda verso Polino e il versante est verso Leonessa.

Qualche minuto e siamo atterrati a pochi metri dall'aliante che giaceva a 10 metri dalla fine del bosco, sul terreno duro, che niente poteva fare per addolcire l'urto; l'ala destra e la fusoliera spezzate in due mentre l'ala sinistra e il piano orizzontale erano ancora interi, ma il posto di pilotaggio dove tu giacevi era completamente distrutto.

L'urto doveva essere avvenuto tra l'ala destra e la parte anteriore e doveva essere stato fatale.

Ma io anche di fronte all'evidenza ti ho ostinatamente preso il polso per sentire se ci fosse ancora un battito, poi ho dovuto desistere in quanto dall'elicottero mi chiamavano perchè ormai il Sole era tramontato da più di mezz'ora e bisognava affrettarsi.

Vabbè caro Franco, ormai è andata così, si vede che era scritto che dopo una vita passata a volare sugli aerei di linea dovevi finire così, appena andato in pensione, sulla cima della montagna "la Pelosa" in quel di Rieti dalla tua nativa Padova.

Ormai ci rivedremo nell'aldilà per i nostri "colpi di vita" anche se dovrai portare un po' di pazienza perchè noi abbiamo ancora da fare parecchie cose in questo Mondo, e poi chissà se nel frattempo, lì dove sei Tu avranno inventato il Volo a Vela, così magari con un biposto ASH 25 che tu desideravi tanto provare, potremo volare ancora insieme.

I tuoi amici di Rieti

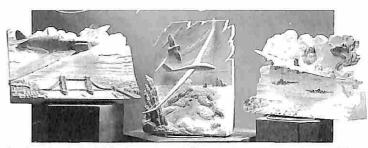
Grave incidente a Parma

Il 12 settembre scorso, a bordo di un Cesna 305C L19 dell'Aero Club di Parma, a seguito di incidente, le cui cause sono in corso di accertamento, sono deceduti Remo Cella e Gianni Polini. Entrambi volovelisti, l'uno da cinquant'anni l'altro da venticinque.

Remo Cella, allievo di Adriano Mantelli, fù uno dei fondatori, nel primissimo dopoguerra, del volo a vela sull'aeroporto di Parma, appassionato ed entusiasta artefice di tante performances, sempre pronto e disponibile ad un consiglio o ad un suggerimento per i più giovani.

Gianni Polini provetto trainatore, protagonista di stages a Foligno, generoso e simpatico amico ed entusiasta pilota di alianti.

SCULTURE SU TEMI AERONAUTICI



Pregiate riproduzioni, felice incontro tra fedelta storica e interpretazione artistica, per fermare nel tempo momenti di vita aeronautica. Resine ceramiche, metacrilato e acciaio lavorati con grande-cura e passione per trasmettere a chi osserva tutta la drammaticità, la poesia e la gioia del volo.



PER ORDINI E ACQUISTI RIVOLGERSI A

FRANCO MICHELE STUDIO Via Montevideo, 34 10134 Torino - Tel. (011) 318.12.75 Fax (011) 318.75.58

орриги

ADHARA DESIGN Via Sostegno, 65 bis, 25 10146 Torino Telefono e Fax 715,331

V. I. P. - International Gliding Club



Dr. Herbert Pirker is a member of the IGC sub-commission for world records. Obviously, he says, this task compelled him to think a lot about the sense and nonsense of the present world record system. The commission will meet again in October 1996, and a decision should be taken before the next IGC world meeting scheduled in Belgium for March 1997.

Dr. Pirker jotted down a few notes on the subject, and is willing to share his thoughts on the matter with the readers of Volo a Vela. Any comment will be appreciated

World records not only for the open class gliders?

At the last IGC-meeting in Paris proposals were made to introduce the following records:

- 1) Free FAl-Triangle World Records
- 2) Continental Records
- 3) World Records for the 15 m and Standard Class gliders.

All those proposals were rejected on two grounds, namely: the FAI would not be able to handle more than 250 to 350 record claims per year, and the delegates thought that there would be an inflation and devaluation of records.

Despite this, on Mr. R. Wood's initiative, IGC subsequently decided to establish a sub-commission to study the problem in greater

The following members were elected: Ross Macintyre (NZ), Roger Wood (Australia), Brian Spreckley (UK), Judy Lincoln (USA), Herbert Pirker (Austria).

Irrespective of what the sub-commission will decide, an analysis of the problem reveals that at the moment, there are 160 different world records, namely:

2 based on gender: general, female

5 based on classes: single seat and two-seat gliders, single seat and two-seat motor gliders, UL glider.

16 based on type of flight:

6 distance: goal -straight to a goal

out & return

triangle

free - straight

max. 3 turn points

out & return

8 speed: 100, 300, 500, 750, 1000, 1250, 1500, 2000 km FAI triangles

2 altitude: absolute and gain

This means:

 $2 \times 5 \times 16 = 160$ world records! Quite a number!!

If we want to add continental records to this, we would get,

because of the six continents - South America and North America would be considered separately - 960 continental records. I think that at this time, FAI is not able to ratify, store and publish all those records.

Additional world records for other classes can be considered, on the other hand.

If we want to add records for the following classes: 18 m, 15 m, Standard, Club and World Class, we would get the following number of records:

480 (2 by gender, by 15 class, them all by 16 types of flights).

This indicates that adding new records to the existing ones would create too many new records, which would probably cause real problems for the NACs (National Airsports Commissions), and the FAI to ratify them all.

Therefore, if we want to introduce new types of world records, we must revise the current system, which can be criticized, for instance in regard to the present 5 world record classes.

With the current system, the following gliders compete in the same group or record class:

- 1) single seaters: open, 18m, 15m, club and world class gliders.
- 2) two seaters: open class gliders with 26m, 25m 24m, 22m, 18 m etc. wingspan, and club class gliders
- 3) single-seat motorgliders: open, 18m, 15 m, standard
- 4) two-seat motorgliders: Open class (various wingspans)
- 5) UL gliders

The disadvantages involved in the above records are quite apparent: gliders that differ greatly as to performance are forced to compete with one another.

Another criterion should, therefore, be used. It could be glider performance.

Although the handicap factors established by the German Aero Club are more or less artificial and open to any criticism, we could use that for a "rough" comparison between glider and motorglider performance, noting beforehand that there are only minor differences between single seaters and two-seaters, while there is no difference between motorgliders and pure gliders.

Let's try to rank gliders and motorgliders considering only the best of each class based on performance, and indicating the handicap factor as well as the gap to the next lower factor:

Open class single-seat glider and motorglider: 128

Open two-seat glider and motorgliders: difference 2

difference 6

18 m gliders and motorgliders 120

15 m glider and motor gliders 108

-5 m guille und motor guille.

Standard class gliders and motorgliders

World class gliders

Ultralight gliders

difference 6

120
difference 6

108
difference 6

100

difference 8
difference ?

?

?

difference?

By using the performance of gliders and motorgliders as a criterion, we could define the following record groups:

(note that Op means "open class", S means "single seat", SM means "single seat motorglider" and DM means "two-seat motorglider").

Record group 1: open class, single-seat, two-seat and multiseat gliders and motorgliders: OpS, OpD, OpSM, OpDM

Record group 2: 18 m class, single-seat, two-seat and multi-seat gliders and motorgliders: 18mS, 18mD, 18mSM, 18 mDM.

Record group 3: 15 m - 1/2 m -

Record group 3: 15 m gliders and motorgliders: 15 mS, 15mD, 15mSM, 15DM

Record group 4: Standard class gliders and motorgliders: StdS, StSM, StdD, StdDM;

Record group 5: Club class gliders Record group 6: World class gliders Record group 7: Ultra light gliders

As no sure data are available as to the World class and the UL class, I believe we can put them together, at least for the moment.

Also, the Club class could be left out.

This means that the current 160 world records would be replaced by a nearly equal number of new records based on performance groups as described above.

192 world records would result, if the club class is retained.

The advantage of the proposed performance classes is that the achievement are mainly a result of pilotis skill, rather than aircraft performance.

More pilots would be able to join in for world record flying as they would have gliders that are competitive in their class.

And what about the types of flights?

The current types of world records are well known.

Yet, the use of GPS flight loggers makes it no longer necessary to predeclare the distance in the case of distance flights, as evidence of any departure point chosen during the flight, or any turn or finish point can be provided by the GPS after the flight.

So, the GPS loggers would enable us to select:

1) Goal flights for which the pilot would only have to predeclare the finish point (goal), and

2) Free flights, for which the finish point and the other turn points could be declared after flight.

This means that it would be possible to compete on goal flights as follows (a proposal!):

5 distance records (departure and turn points predeclared or postdeclared):

straight distance to a goal

out & return triangle

2 free flights (departure and turn points predeclared or postdeclared, the finish point postdeclared):

straight distance

free distance with max, of 3 turn points

About speed tasks:

· there are too many speed tasks which demand the same skill

* the 100 km task seems to have become too short for a speed record The present valid speed tasks are restricted to triangle tasks.

We could chose to have out & return speed flights too. The proposal is:

6 speed tasks (300, 1000, 1250 (300, 500, 750 for WC and UL) 3 triangle tasks: 300, 1000, 150 km (300, 500, 750 km for WC and UL).

The above would bring about the following solution:

2 Genders: general, female

6 Classes: Öpen, 18 m, 15m, standard, Club, World+UI. 13 Types:

3 goal distance records: straight

out & return

triangle

2 free distance records: straight

max. 3 turn points

6 speed records:

out & return triangle

(distances as indicated above)

for a total of 156 world records

As the current record classes favor open class pilots only, replacing them with performance classes would ensure better and fairer conditions for any pilot attempting to break a world record. In addition to that, by amending the rules for the distance and speed tasks slightly, the number of world records could remain nearly unchanged (even a little lower), and the much feared inflation of world records would not occur.

The above considerations have been put forward to open up discussions on a broader level. What set of world records would glider pilots prefer?

	_
٠.	clut
מויו	~ / 1 / /

Another story of the past: Jean Vuillemot's account about his flight from France to Corse. (Abridged English version of the original published by AeroRevue in 1974)

Vinon to Calvi, or better

Gen. Jean Vuillemot

- Papa-Charlie from Hotel-Lima, where are you?
- I am behind Montagne de I ure. 2 800 QNH, not bad here. Your position and altitude?
- Lam over Luberon, 4.800 QNH, nearly no sink. Plan to cross toward Les Alpilles...
- Oh, Vuillemot .. your heading is wrong, there are the Balearic islands there...

Cartry's metallic voice over his Papa-Charlie radio had certainly been heard in fifteen Departments at least. It was the umpteenth friendly joke I had heard on the subject since the wave flying season had begun. I had to stop my fellow soaring pilots from poking fun at me, I had to prove them that my dream could become true.

That dream had been disclosed to my family and friends, be them glider pilots, air force pilots, fighter pilots, even ground-bound friends all too many times. I must admit I had pestered them with my plans of completing the first crossing from France to Corse. To be honest, it was Ernst Ciernot Peter who had convinced me that such a flight was feasible.

"You see" he had told me in September "we are now ready for such an endeavor. Today's sailplanes performance levels permit it to be done. My German friends are quite familiar with Fayence, and many of them will be there during the coming winter. They will be even more numerous than usual. The first flight to Corse is about to be completed. I am sure it will be this year. What about making it together?"

I thought that would be great. It was a fair deal: Peter was first of all a good comrade, and he could help me with his huge soaring expertise, while I could take care of all administrative (read redtape) and safety problems, including retrieve. Too bad the lack of suitable medium-term weather forecasts enabling me to call him on time prevented such a dual flight from being accomplished, as I had to learn during the following months.

But I was determined, therefore, I went on, tiredlessly, with the preparations.

Everything started taking shape in early October. Like an ant I gathered all the needed information and items one after the other carefully, and relentlessly stocked them at my "operating base". That required a huge amount of patience. This is why I still cannot help smiling when I remember that the newsman on TV said "... brought by the wind of Provence, he ended up landing in Corse.." I sounded like I hade done it all by chance!

I shall spare you the details of this painstaking work, but let me give you an overall picture of it before I report about my flight. First of all, weather forecasts: I very closely studied the meteo by going through meteo files covering several years. I found the key

parameters (e.g. wind strength and direction at all levels on course, cloud cover and visibility, etc.) and passed the statistics on to Mr. Beauviche, the head of the meteorogical station of Aix-les-Milles. We constantly remained in touch, and he called me whenever he thought that a favorable situation was developing. I then blended his meteo-man approach with the soaring pilot "feel", which was graciously supplied by my friend B. Touzé in Fayence. In addition to that, I decided that I would have a go as often as I could, and soar along the flank of Luberon to obtain information about the situation in Fayence through the radio. It was my plan to set course to Fayence whenever the overall scenario looked promising. I considered that doing so would enable me to take a decision on the spot, with all pieces of information at hand.

Coping with the air traffic regulations was another problem. In this case, I knew I had to deal with professional civil air traffic controllers, whose answer is often "no" by default. Those whom I contacted were very kind, and said they would be very pleased to provide assistance - but how could they accept a flight plan (involving a GLIDER!) when they were not in the position to meet their end of the obligations, that is to assure flight safety for me? Their chief of operations, Mr. Weishaupt, was also mostly cooperative, and even stated "exceptional flight, exceptional measures" loud and clear, yet his second thought was that the Military could be of greater help as I was an officer of the Armée de l'Air (the French Air Force).... A military pilot flying a military glider, using military radar aids ... what about a military flight plan? Could that be the solution? Good idea, I thought, but could I really find a top officer willing to sign a military flight plan envisaging an "intrusion" in the airspace above the well-known flight level 195 (approx. 6000 meters AGL), where permanent radar tracking is required? I made some tests with a 23 cm aperture radar. They could detect me.. fine, that was solved. Eventually the flight plan was signed too: General Moutin, the Commander of the South-East Air Defence sector, a determined and sporting man, gave his go-ahead. I want to thank him again. Things started to go downhill: Xero-copies of the flight plan were transmitted to all concerned units, including the Navy, by Rhodia Radar, i.e. the station due to activate it (activation was to be made upon reception of a phone call from Fayence or Vinon or a radio call on 121.5, the emergency frequency).

As far as the Navy is concerned, let me point out that their attitude was exquisite: Ship Captain Mr. Vatelot told me that I could rely on the ships in the area at the time of my flight. He also gave me a an additional piece of advice: he strongly recommended that I carried a dinghy in the sailplane (which I did), given the difficulties of locating a small life-vest, even an orange one in rough sea.

The weather, the regulations, all the difficulties had been solved thanks to the help of many people, but a big problem was still

hanging: I had found no military sailplane. That obviously meant that the essential thing was missing.

To cut a long story short, and, believe me, that was the most difficult part of it, after quite a bit of toiling and persuading, I was eventually confronted with the following choice: "What do you like best: a Phoebus, a Calif or a Nimbus?" That very moment, I knew I had made it. I could simply pick the best one. I was to fly the Nimbus II N 3 F-UMPF.

Then, I still needed to equip my thoroughbred properly. The military maintenance center at Romorantin made most of the job, but some fixing was still necessary after I got possession of my ship and brought it to Provence. The specialists of the Flying School of Salon took care of that, and fine-tuned the oxygen, radio, altimeter and parachute systems to make sure they would operate flawlessly

December 12: Everything was ready at Vinon

I had not stayed idle in the meanwhile, but had kept honing my soaring skills. I soared as much as I could in preparation of my dream flight: I logged 290 gliding hours in 1974, mostly in the LS-1 and Cirrus, covered over 7500 km on cross-country flying, and took part in two competititions, one in Romorantin and one in Vinon. During the three months before my flight to Corse, I accomplished five 3000 m attitude gains and six 5000 m altitude gains. I also set my course to Fayence twice in an LS 1, my life vest with me, and twice failed and had to be flown back on tow, the weather not cooperating.

Thursday Dec. 18. I reached the Chief of Staff Office on foot, as I used to do since it was only a short ten minute walk from my home.

I am a dreamer. The day before I had flown a short mission from Orange in a Mirage III - a very interesting short air combat training routine in a small plot of blue sky - and I had stopped at the air force base meteo office to have a long, attentive look at the weather charts. The development of the meteo situation looked good, extremely good. For this reason, that morning, when leaving home, I could not refrain from telling my wife: "Do not worry if I am not back at home tonight .. the weather is tempting..." My daughter was then quick to add: "Mom, do not care, he'll never get to Corse." But there was a first hint of possible success in the air, there was a light wisp of Mistral at Aix. I had already noticed that leaves moving at Aix indicated the correct wind direction for wave formation downwind Luberon. When the wind was definitley a westerly, the air remained still at Aix, and there was no wave. A quick call to my meteo-man was soon made. Mr. Beauviche was very optimistic, all the parameters seemed to be all right. I dropped into the Chief of Staff Office to ask my boss, Colonel Prestat, another day off. Granted. I jumped in my car and hit the road toward Vinon.

The wind was very strong at Vinon. The people of the military section of ACT were on the field, and helped me to bring the Nimbus out of the hangar. Mr. and Mrs. Richard held my wingtips. I was quickly ready at the threshold of runway 28. I had worn very warm garments, as planned, donned my life vest duly connected to the dinghy on top of them, and the parachute. On the back of my head, I had the oxygen bottle and a simple headrest

carrying the fitting for the oxygen mask. The oxygen bottle was 2/3 full, and that was going to be enough. M. Stenger, the Club's tow plane pilot and mechanician was already towing a two-seater. When he came back, Richard pushed aside the SK-13 that was ahead of me on the flight line to let me go a good, and possibly needed, quarter of an hour earlier.

At 11 A.M., exactly as stated in my flight plan, I took off. From the very beginning I started struggling with the Nimbus II as at least a portion of its wing was constantly in turbulence. At 1500 m QHN I released tow overhead La Bastide des Jourdans. Landing gear and flaps up, the vario read a 3 m climb. I attained 4800 m in 28 minutes. As the lift started weakening, I decided to push on toward the Etang de la Bonde. That decision cost me 1000 m while covering 12 km into headwind. "The Nimbus has quite a good L/D, this is promising" I thought. In any case the move proved a good one, as I contacted the wave between La Bonde and Loumarin, and it brought me to 7000 m in 40 minutes.

During the climb, I talked a lot on the radio. First of all I unsuccessfully I tried to reach other sailplane pilots of Fayence: nobody answered on their frequency. My trustworthy friend Richard had also tried to contact Fayence on the phone, but with equally negative results. It was Thursday, Touze's rest day, and apparently, Fayence's too. That meant that an aid I had taken for granted had evaporated.

Another radio call: Rhodia Radar when passing flight level 195. Everything smooth: positive radar contact, no airliner to avoid. After a while I received another much appreciated call. It was from the French Aerobatic Team, La Patrouille de France, which was training in the area of Cadenet. In view of the turbulence I has experienced at the lower levels, I felt full of admiration for them. It was the new team solo, Flight Lieutenant Marchi, a glider pilot as well, who had tuned to 122.5 after noticing the favorable weather conditions; he wanted to wish me good luck. He also informed me that the cloud cover toward Corse was very thick.

So, forget about the weather data from Fayence: I headed toward the valley of Verdon (south of it there a firing range from where the French Army artilley fires its bullets up to flight level 250), and two good surprises came: for the first time in my life, and after dreaming about it for quite a bit, I could catch a glimpse of the snow-clad mountain tops of Corse: that corresponded to a visibility of nearly 300 km - was it a good omen? The Luberon provided very nice and smooth lift, in which I could progress quickly while still gaining height. The 70 km that separate Lourmarin from the bridge of Aiguines were covered gaining 300 meters. That was heaven!

I moved toward the barrages of Castellane in order to find the most northerly wave, and lost 700 m, then I let myself glide toward Fayence, looking for the landmarks about which Touzé and Gerbaud had told me, because there was no trace of any lenticular whatsoever, the only clouds being a layer of cirri that gave me no useful clues. No lift, still no lift: I was back down to 6300 m on the altimeter. I had to wait at least half an hour before I could find a weak +0.5 m/s south of Fayence. I got it and worked it with dedication. I knew that 6000 m would be enough to complete my task, but I definitely wanted 8000 m because I felt I could not afford wasting that chance. Also, 8000 m, i.e. magic flight level

270, had been indicated in my light plan, and that flight plan was a sort of contract I had entered with those who trusted me and myself.

I allowed the glider to be pushed back once again, and the vario went up to +1 m, and even +1 5. It was my opportunity: I fought. I wanted to remain in that climb up to 8000 m. The cold did not bother me, the happiness coming from my glider being in a well established wave approximately between Fayence and Cannes, and the increasing prospects of success kept me warm. Try to relax, was my subsequent thought. Stress and cold environment generally make me feel a quite national urge, but not an easy one to relieve in a glider, with winter clothes on, and so forth ... For that flight, baby napkins were the designed solution, and it proved sensible.

Climb continued for approx. 30 minutes. The time to decide was quickly approaching. The decision was made easier by the fact that I had attained the cirri base, and it was 14.00 hours already, that meant only three hours of daylight left.

I forced myself to wait until the target altitude of 8000m was reached, then decided to put the entire world on alert: "Rhodia Radar from Corail 16". (Corail 16 was my designated callsign). No reply, no reply at all on 121.5. There was enough to feel like hitting your head against a brickwall, but there were not brickwalls up there. I quickly changed my frequency to 122.1.

"Is there a military radio station that receives Corail 16?"
Answers poured in. The most readable one was from Orange
Airport. I had to explain them the situation:

"Orange Airport from Corail 116. I am on board a sailplane, at 8000 m overhead Cannes and about to set my course to Corse. Please quickly inform Rhodia Radar, the Navy base of Toulon and CCR Sud-Est that I am activating my flight plan. Also please give me the latest weather forecasts for Calvi, Aiaccio, Bastia and Solenzara." The controller in Orange was an efficient guy, and everything was promptly transmitted, meteo and all the rest. Then it was Fanny Control - Navy base of Toulon - that tuned to 122.1, and relayed Rhodia Radar indications to me.

During those talks I had gained an additional two hundred meters. I was then at 8200 QNH, and set my heading to 140. Off I went. Corse was there, a little too far away for my taste, but I could see the snow covered tops of its mountains very well. Tension was not too much, I knew that the truly final decision had to be taken only some ten minutes later, at the no-return point. Sink was -3 m at my speed (140 km/h without negative flaps). That was normal, I was in the descending part of the wave that had brought me to 8200 m.

Turning my head to the left as far as I could, I was still able to see the airport of Nice-Côte d'Azur. It was a reassuring sight. I had its radio frequency and there were enough sailplane pilots among its controllers to enable me to land there without too much of a scandal.

The altimeter continued to unwind, the varios were on a steady -3 m. Nearly 1000 m had been lost, and Nice airport was no longer

in view. I had to go. All the months spent in the preparations for this flight had to be worth something. In spite of some alto-stratus over the sea and over Corse, three airports out of four were reported to be landable. Once again, I repeated to myself that my safety factor was 250%. Slowly I stopped thinking about returning to the Continent. Corse was there, I could see it, my altitude was still a reassuring 7000 m. Radio contact with Fanny Control was loud and clear. The point of no-return was behind me.

My heart was pounding. The sound emitted by my Pirol 17 vario started changing from a constant deep bass to light bass, then to an acute. The three varios readings changed to a nice +1. The climb was certainly not exceptional, but it was there. I made a quick turn to head my glider nose into the wind, and the strangest thing occurred: I had a ground speed (or "sea speed", if you prefer) close to zero, faced a shore that was already unreachable for me, and was in a climb.

It was a nice intermission because some nervousness had got me since I had set my course to Corse. Some 200 to 300 meters more were gained. Confirmation came through the radio that the two airways my Nimbus had to cross were free .. Ok! No! There was a problem, a question needed to be answered: "Was I flying too quickly or too slowly?" But giving a reply was impossible. I made a quick 180° turn, pointed the nose toward the snowy mountains, no more time to waste.

I did not feel alone at all. Due to a peculiar coincidence, Ship Captain Vatelot (I mentioned him before) was flying a Navy aircraft from Ajaccio to Hyères. Fanny Control had asked him to tune to 122.1 so that he could feed me the latest weather information about Corse, which he did, adding "Good luck". Not only that, somebody else was keeping track of me in the most friendly way, although I learned about it only after landing. The younger Gerbaud, who was completing his mandatory draft with the French Armed Forces, was on duty in the Rhodia Radar control room that day. I was told he jumped from radar screen to radar screen checking my height and making calculations. At a certain point, he exclaimed: "He cannot miss it!..". The Chief of Staff Office had thus quite early learned that I was on my course, and General Moutin had been informed that I had left the Continent in very good conditions the very same moment I did it.

Fanny Control radioed me my position as transmitted to them by Rhodia Radar: 45 Nmi full South of Nice-Agel. That meant that I was definitely South of my established course: a 10° turn to the left was in order. Again, the Pirol "called to combat": climb, climb! Another 180° turn...I could not believe it: the vario was reading +3m right in the middle of what I thought was to be a quagnire. I started laughing, all alone, and climbed and climbed. Some hundred meters higher, I realized how silly I was. Mid-way between Cannes and Calvi I was literally stationary with respect to the ground (sea), the night was to fall in a couple of hours, and I was trying to gain some additional, totally useless altitude! For the third time, I set my course to Corse.

All of a sudden, the sink was there, a good one at first: -5, a better one, if you may say so, later: -8 and even -10. End of fiddling: negative flaps, 250 km/h on the airspeed indicator, I had to get out of the sink, and take advantage of the tailwind. That sink could

not last forever, it was not going to last. I pushed the control stick forward. The Nimbus proved very sensitive at my then-current speed.

I purposely avoided looking at the altimeter on the lower portion of the instrument panel that was reading meters, but the one reading feet installed on top of it could not be ignored, and it unwound three times faster than the other. Then, suddenly, the varios started reading more "human" values, and I slowed down to 180 km/h. The situation stabilized, and the Nimbus started flying in a very smooth -1 m sink. My indicated airspeed was 100 km/h then.

I think Gerbaud calculated that my true groundspeed on that stretch was about 300 km/h. That would not surprise me.

Oh, there were two ships beneath me, approx. 240°. I started fixing a reference point on my canopy, did not move my head, held my breath, and could note that my ground speed was very good, yet unusual for a glider. A further correction to 120° followed. Somehow unconsciously I was flying a dog pursuit curve to Calvi. By doing so I had lengthened my path, but took constant advantage of the tailwind. I remembered that wind rotation - wind from 330° at Fayence usually turned into wind from 270° over Corse - had already drawn my attention during flight planning.

Optimism crept in. Corse was approaching at full speed. My height was still 6000 meters ASL, and I could already see Monte Cinto, and the gulfs of St-Florence and Porto. Calvi, on the contrary was not in sight, it was hidden under an eight oktas cover starting just inland the shoreline. There was still the possibility of piercing through the cover in case of need: I had an electrical turn and bank indicator on my instrument panel, and I could use it to do so, if necessary.

Another wave lifted my wings, it was the third since I had left the Côte d'Azur. That was too much. I duly pointed my Nimbus nose to the Continent, and gained some hundred meters, the idea being just to mark the encounter on the barograph chart. I did not know at the time that my barograph, whose altitude limit was 8,000 m - I was fully aware of this - would stop operating above that altitude, and would resume "writing" only when altitude was below 4000 m. Too bad, an evidence of the most interesting flight section between Cannes and Corse was lost. It was the only unsatisfactory bit of an otherwise flawless experience.

At that point, success was guaranteed. For the fourth time, I set my heading to Calvi; again I turned 10° to the left. Fanny Control was informed that the goal could not be missed then. Everybody was jubilant at Rhodia Radar, which had remained in constant radio contact with me, and at the Chief of Staff office in Aix. Even the Mirages III of the 5th Squadron, that were accomplishing a radar maintenance mission got the news. A Mirage IV overflying Corse was sent to "track" me, a Fouga took off from Solenzara to be my chase plane. I spotted it down and ahead. I felt happy then, very very happy, and thanked God for the priviledge I had been granted.

I was still at 5800 m. Calvi was under a thick overcast. No problem, Bastia could be easily reached, while the sky was cloudy in Ajaccio as well. Heading 110°. A small climb, a small wave, past Mount Cito, not too strong, but quite clear. I ignored it because

no more than half an hour of daylight remained. The temptation to reach Italy via Elba which was then clearly visible, was rejected. Had I done that, I would have infringed the rules which prevented me from leaving the French airspace in a French military airplane with a French military flight plan, and I would have broken the confidence of those who trusted me, who signed my papers, who took responsibilities. I am not that kind of person. "Italy will be my next goal" I thought "when I can solve additional administrative problems".

At the same time, I started feeling cold, very cold. Solenzara Approach called me on 122.1. Their message was entincing, I had found my destination, a very appropriate one: I was going to end my flight on a military airfield and one entered as an alternate in my flight plan.

The descent to Solenzara, with Bastia in sight, was pure delight. I forgot about the vario and airspeed indicator. I glided very very happy, fully satisfied. I knew the area well as I had completed several firing campaigns at Zara. The weather was perfect on the eastern coast of Corse, visibility was excellent. Abeam Corte I could spot the lakes close to the firing range of Diane. Zara approach radar tracked me perfectly, and radioed my distance from the field. The Fouga intercepted me, but remained at a respectful distance from my long wings.

Approach informed me that there were no squadrons on the firing range, the Fouga with call sign Robot 18 and I were all alone on the pattern.

I was on base - 4000 m. Another jerk of the vario, another climb. It was too much, I did not want more.

" - QFU 36 .. QFE 1025 landing on taxiway"

No, I could not accept that. I disagreed vehemently because the width of the taxiway was less than the wingspan of my Nimbus, and I did not want to pick up any marker with the leading edge. Moreover, a 15 knot crosswind was blowing and, according to the manuals, my limit was 10 knots.

"- Ok for the runway, but the first 400 meters are unusable, so you'll have only 2200 meters..."

I concentrated on flying the pattern and landing, first because of the crosswind, then, but above all, because it is when you feel relaxed and euphoric that you make stupid mistakes. I checked my landing gear and the wing flap setting several times, then saw a small welcome party gathering on the side of the runway. I calibrated my landing in order to stop close to them. My wing did not even touch the tarmac, a friendly hand rushed to keep it high. I had made it. I had made it!

Colonel Darenne, the base Commander was there, with Lt. Col. Serie. My friend, Squadron Leader Brigetti, took the initiative: he poured Champagne on me. I swallowed a sip with difficulty, the photographers shot their pictures. The soaring pilots on the base were there too, clearly, they had been informed. They took care of the Nimbus. The Colonel helped me out of the cockpit because I could no longer feel my feet. I found myself in his warm office, a good cup of coffee was served. The telephone started ringing, the three lines were soon all busy... life can be beautiful.

La tabella dei primati di Volo a Vela al 10.7.96

MONOPOSTI

BIPOSTI

M	AS	CH	IILI

DISTANZA

LINEA RETTA
LINEA RETTA PREFISSATA
ANDATA E RITORNO
ANDATA E RITORNO LIBERA
TRIANGOLO
LIBERA SU 3 PUNTI

QUOTA

ASSOLUTA MUSICAL MARKET MARKET

VELOCITA' IN TRIANGOLO

	_	
di km	100	km/h
	300	*****
	500	in the second of
	750	
	1000	

MONDIALI	ITALIANI	MONDIALI	ITALIANI
	in Italia all'estero		in Italia all'estero
1 460 80 1 254,26 1 646,68 519 41*	510.60	1 383,00 1 383,00 1 261,36*	858,00
1 362,68 1 434,99	759 50 779,90 841,70	1 379,35	
14 938 12 894	10 525	13 489 11 680	8 550
195,30 169,50 170,06 158,41 145,33 133,24	131,88 158,25 102 84 134,39 87,02 136,79 119,59	177,26 170,90 163,03 161,33 157,25 143,46	120,59 153,03 99,79 143,93 85.77 129,48

FEMMINILI

DISTANZA

QUOTA

ASSOLUTAm	
GUADAGNATA	١,

VELOCITA' IN TRIANGOLO

di km	100	km/h
	300	************
	500	
	750	************
	1000.	

MONDIALI	ITALIANI	MONDIALI	ITALIANI
	in Italia all'estero		in Italia all'estero
949.70 951,43 1 127,68		864,86 864,86 673,50	593.00
847,27 877,90	501,70	760,40	· · ·
12 637 10 212	6 492 5 476	10 809 8 430	6 020
145,49 143,90 133,14 127,29	127,20	141,90 143,17 113,87 121,02	101,76 141,90 97,74

^{*.} Prestazioni superiori in attesa di omologazione

Alianti Monoposto, Distanza libera in andata e ritorno: 546,5 km (5 piloti) - 16 Ottobre '95 (in USA)

Alianti Biposto, Distanza libera in andata e ritorno: Alianti Biposto, Distanza prefissata in A / R .

" " 811 km (Hana Zejdova) - 15 Dicembre '95 (Australia) 999,78 km (Tom Knauff) - 24 Aprile 1996 (in USA)

738 km (Terry Delore e Michael Oakley) - 30 Ott. '95 (NZ) 1461 km (Klaus Ohlmann) - 9 Luglio 1996 (in Francia)

Ed ecco un diversivo per chiudere in allegria questo numero, ringraziando Charlye per l'offerta e confidando nella clemenza dei lettori giovani che troveranno difficoltà a capire la....finezza!

la terra non gira! o bestie!

Nei ricordi incancellabili della mia infanzia, costellati da numeri romani, da adunate oceaniche, da parate e divise (per intenderci quando c'era Lui), ci sono ancora vivide le immagini dei personaggi caratteristici che nelle città e nei paesi scandivano l'allora pacato scorrere della vita quotidiana.

Così vi erano personaggi come "Quel di gamber", venditore di gamberi di fiume, quello delle pere cotte, quello delle sfarinate (castagnaccio). "Quel di firuni", venditore di castagne infilate come una lunga treccia, oppure l'arrotino, lo spazzacamino, l'ombrellaio, lo stagnino, ecc.....

Insieme a costoro, che in fin dei conti esercitavano "un'onorata professione", vi erano tipi strani e strampalati come il mangiatore di fuoco, il fachiro, lo spezzacatene, l'imbonitore, l'indovino, il prestigiatore, il mago e, "dulcis in fundo", il Professor Paneroni.

Costui si elevava molto al di sopra della strana fauna appena accennata perchè il suo compito di "Scienzato" era volto a civilizzare l'inclita (e la guarnigione) portando disegni illustrativi e parlantina sciolta che, haimè, contrastavano non di poco con quel sprovveduto Scienzato che aveva affermato: "La terra gira", un certo Galileo Galilei!! Secondo l'eminente Prof. Paneroni, la terra è piatta e non gira affatto!! E' il sole che le fà la corte. Dopo un certo numero di imbecillità e scemenze varie,

VENDESI DG 300 FULL I.BLGB

1993, 140 ore, monoproprietario, mai incidentato, capottina verde, Becker A3201, LX1000, Carmin 55, Logger - Disponibile carrello Cobra 2 assi EMILIO AMATI, TEL. 0549-905275 uff.

ALIMONZA - carrelli traino alianti eseguiamo riparazioni, modifiche, coperture - preventivi gratuiti
TEL. 02 - 70126037

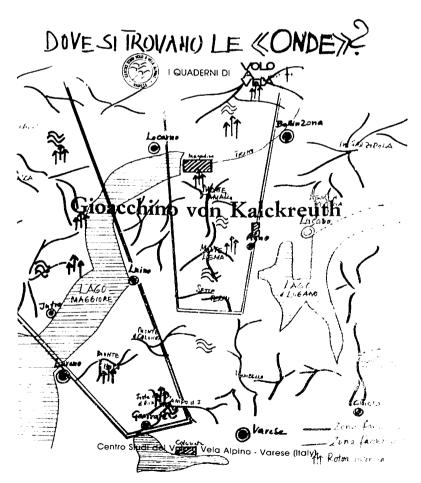
VENDO SZD RO PIRAT

n° costr. B 566 380 ore, sempre hangarato carrello 2 assi, paracadute MARIO BERNARDI TEL. 011- 3293288 l'esimio Professore finiva la sua concione tuonando "La terra non gira! O bestie!"

Passarono gli anni e la simpatica fauna di allora si è pian piano estinta (anche se qualche rigurgito lo troviamo nei "vu cumpra").

Credevo che i media con le loro armi, radio, televisione, giornali, ecc.... avessero debellato in gran parte l'ignoranza, insomma che i Proff. Paneroni non avessero più scampo ed invece, per la fortuna dell'Italico Sapere, un nuovo Paneroni, ha fatto finalmente luce sul fenomeno della PORTANZA, permettendoci di volare con fondata sicurezza per tutti gli anni a venire. La mia, per così dire, grande occasione di sapere tutto su questo grande fenomeno, l'ho avuta ad Ozzano Emilia durante il raduno del CAP, di cui mi onoro di far parte, da un tizio che fra la gente distribuiva il non allegato libello.

CHARLYE MASTERS



Richiedeteli alla Redazione Fax 031 303209

informazionivoloavelainformazionivoloavelainformazionivoloavelainformazionivoloavela

NIMBUS 2 I - NEVI 1978

1300 h, 300 voli, ali e piano orizz. rifatti SB 8 con ASR e Garmin 55, radio 720 ch paracadute, accessori, carrello chiuso A. COLOMBO tel. 0746/202058

NIMBUS 2 I - ADRT 1978

800 h, 200 voli, gelcoat nuovo, vario Cambridge + GPS Garmin 55, radio Dittel paracadute, accessori, carrello chiuso A. COLOMBO tel. 0746/202058

VARIOCOMPUTER LX-2000

Filser, revisionato Germania, netto e sollfahrt, polare programmabile CERVESATO Tel. 0362 / 558724

ASW 20 A I - LBOB

1981, 1200 h, perfetto in tutto, strum., ELT, computer-GPS, carrello chiuso 2 assi E. CHIESI TEL. 0336/507990, FAX 0521/775069

NIMBUS 3DT D - KGZT n. 99

motoaliante biposto, mai incidentato Rivolgersi a R. MANZONI uff. 02/48014317 - ab. 02/4985686

DG 500 M 22 m

motore Rotax 60 hp, S-NAV system 3.53 GPS Garmin 100, Transponder 350, carrello chiuso G.L. TRONCONI tel. 0332/241646 serali

LS3a I-DIAW

gelcoat nuovo, O2, Zander 840, carrello 2 assi, copertine alie fusoliera, sempre hangarato, ottime condizioni FABIO 0721/64128 FILIPPO 0336/514574

LIBELLE H-301 I - BROC

1968, rev. 1000 ore, CN rinnovato, gelcoat nuovo, carrello chiuso 2 assi riverniciato VERDERIO tel. 0336/670582 FAX 039/512057

CIRRUS STANDARD 1 - MACH

1975, ottimo stato, nessun incidente, strum completa, radio, CN valido Ott. 97 carrello, facilitazioni pagamento, Lit 36 mil. FRANCO tel. 06/8601639 0337/729130

DG 200 I - IBTS

1978, 580 ore, perfetto, unico proprietario, strum., radio, carrello chiuso, Lit. 50 milioni
E. TESSERA TEL. 011/9587527 dopo h 21

CIRRUS STANDARD

1975, 720 h, strum, licenza radio 720ch fino al 2000, CN e RC 4/97, paracadute, mod diruttori, carrello aperto, Lit 32 milioni MASSIMO 06/4131989, 0761/223107

DG 40 I - KBDG

1986, motore 100 ore, strum., carrello 1 asse, Lit. 90 mil. G. ROBBIANO TEL. 0143/75606 - 75759

L'accesso alla rubrica degli annunci è gratuito, vi chiediamo solo di avvertirci quando l'inserzione non è più necessaria. Dettate il vostro testo a Aldo Cernezzi, v.le Porta Vercellina 2 - 20123 Milano, tel. 02 - 48003325. I fax devono essere preceduti da un breve contatto.

informazionivoloavelainformazionivoloavelainformazionivoloavelainformazionivoloavela

CALIF A 21 - S I - IVCB

1980, ultima serie, matricola 251, perfetto 575 ore, carrello coperto, visibile presso Aeroporto Allegri (PD) Lit. 45.000.000

ANDREA BITOZZI TEL. 049/684315

DG 600 17 metri

immatricolato tedeco, winglets strumentato, carrello Cobra LUCA MONTI tel. 0332/227881 ZANICHELLI twl. 0330/262173

ASTIR CS JEANS

immatricolazione D - 2391, strumentato, carrello chiuso GLASFASER IT. TEL. 035/528011

SUPER DIMONA

motore Rotax 912, 1992, 128 ore quasi nuovo Tel. 02 / 5461602 - 0337/318856

ASW 20 3A-MAJ (Princ. di Monaco)

1979, 770h, radio Dittel, LX 1800 NAV, GPS data logger, carrello chiuso, Lit. 60.000.000 ALVARO de ORLEANS FAX 0033/92052246

VENTUS B 15 m I - PAMI

1981, completo di tutto, strumentato, carrello chiuso 2 assi,
MAURIZIO tel. 02 / 57602966

DG 600 M EVOLUTION

D-KLMC, 340h, 24h mot. carrello Cobra 2 assi, strum. e optional MARIO CATTANEO TEL. 06/50911729

DG 300 FULL I - DUEP

fine 1991, come nuovo, 200 ore, LX 1000 radio Becker, ballast in coda ecc.

PAOLA HARRASSER 02/33101897 sab-do

CIRRUS 18m I - CYAO

ottimo stato, radio Becker, computer L-NAV pallin-paletta, foderine, Lit. 35 milioni

RIVOLGERSI A PRAM

TEL. 085/28489 (fer.), 0746/202138 (sab. festivi)

VARIOCOMPUTER LX 2000

nuovo, 6 polari, planata, vento, statiche display alfanumerico, Lit. 1.500.000 DE MARCO TEL. 0432/740429

MOTOALIANTE GROB 109 A

1980, motore Limbach 80 hp, 1600 h, perfetto, strumentatissimo, visione e prova c/o Aerop. Lucca E. GIAMPIETRO 050/48348 0336/679607

DITTEL ATR 720

completa, kit velivolo o biga, più Palmare Dittel SFG 5, tot. Lit. 2.900.000 BRUNO FERRARI TEL. 0372/26061

L'accesso alla rubrica degli annunci è gratuito, vi chiediamo solo di avvertirci quando l'inserzione non è più necessaria. Dettate il vostro testo a Aldo Cernezzi, vile Porta Vercellina 2 - 20123 Milano, tel. 02 - 48003325. I fax devono essere preceduti da un breve contatto.

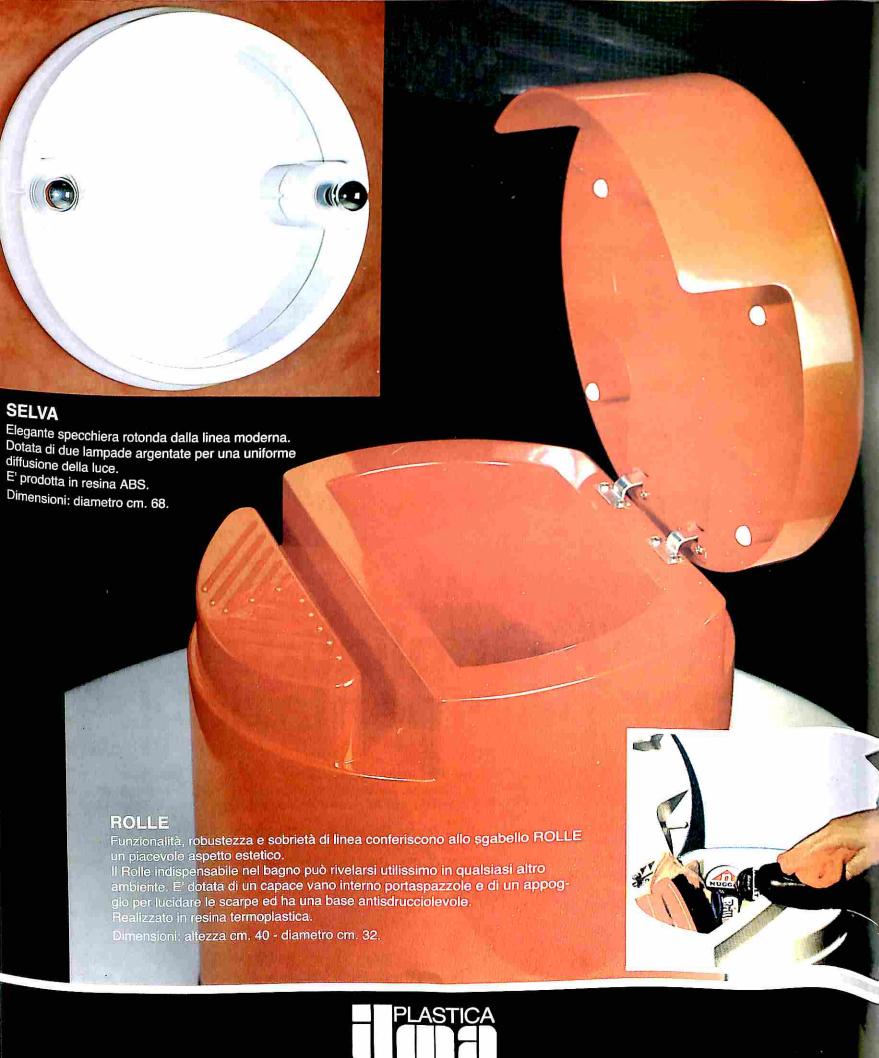


I grigliati Mazzucchelli in ABS e in Polipropilene, facilissimi da montare, hanno un disegno a canali aperti, per un'alta capacità drenante della superficie coperta. Le ottime caratteristiche meccaniche, fisiche ed elettriche consentono grande resistenza agli agenti chimici, atmosferici, alla temperatura 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.

Mazzucchelli



D A 21026 OLTBONA DI GAVIRATEMAR

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



Il nostro archivio periodici

