

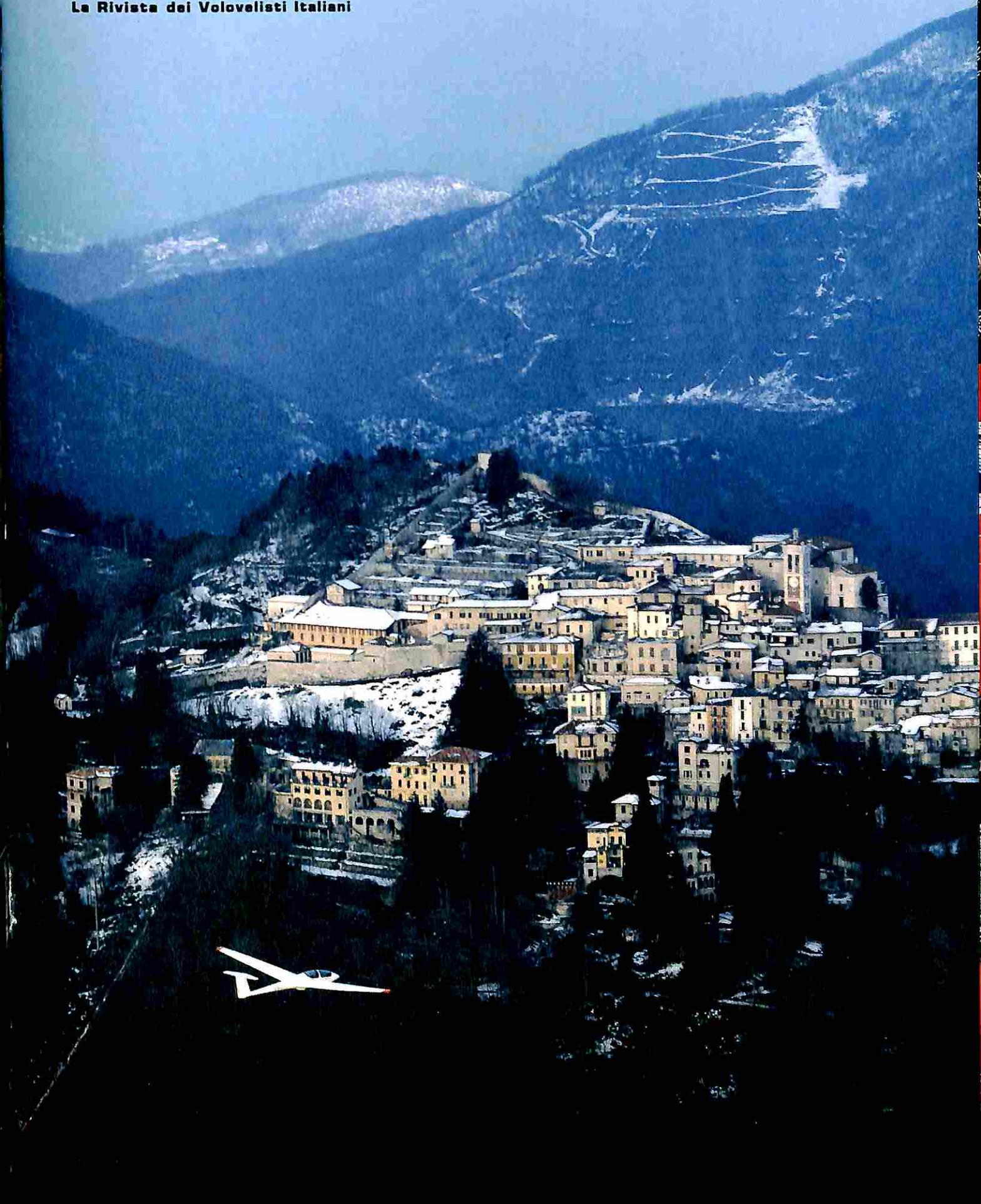
**VOLO
A
VELA**



GEN. - FEB. 1998

N. 246

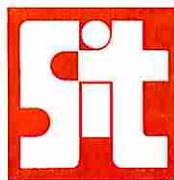
La Rivista dei Volovelisti Italiani





AERoclub VOELVELISTICO LARIANO
ALZATE BRIANZA - COMO
Tel. / Fax +39 (0) 31. 619250 - Freq. VHF 123.50
- Scuola per conseguimento licenza di volo a vela
- Scuola per conseguimento insegne FAI
- Stages primaverili per piloti stranieri

**SE CERCHI LA SPAZZOLA GIUSTA
E' UNA SPAZZOLA SIT**

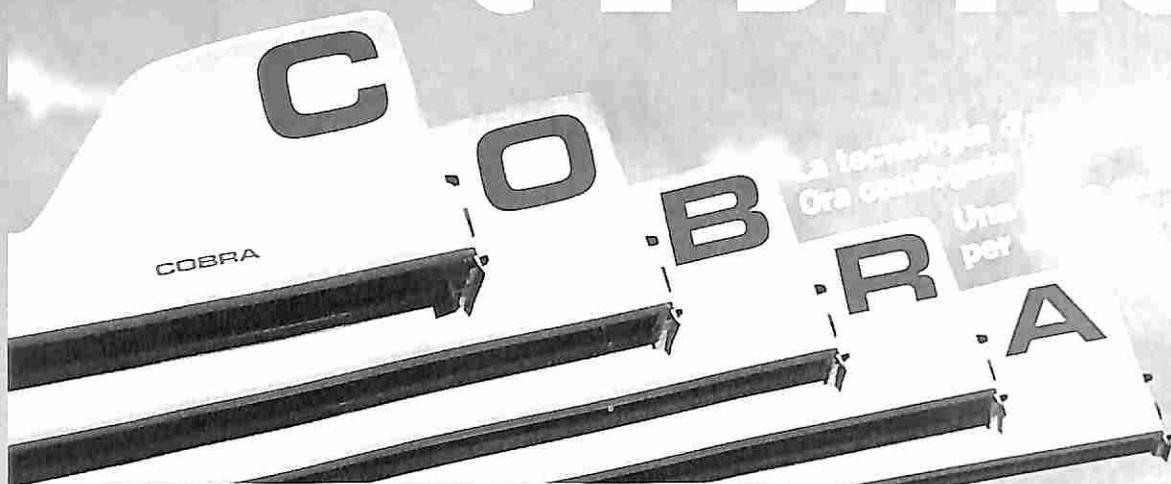


SOCIETA' ITALIANA TECNOSPAZZOLE

LA SCELTA DEFINITIVA

TEL. 051/571201 - FAX. 051/574319

C'È DI PIÙ... ?



La tecnologia d'era
Ora con il nuovo
Una per



"NETTA-MOSCHERINI" MOTORIZZATO

- veloce:** - 1 minuto per pulizia semiali
- affidabile:** - fino a 140 Km/h
- di basso consumo:** - oltre 100 pulizie (6,5 A/h batt.)



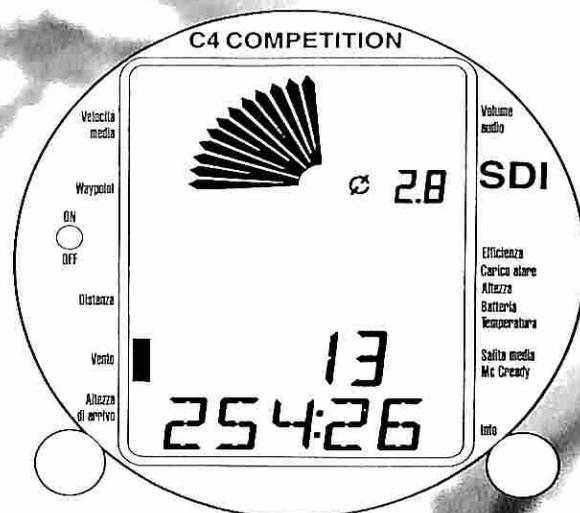
AEROGRAF 2000

la più sicura documentazione di volo

- barografo:** - 6.000/12.000 m
- 150 ore di registrazione
- macchina fotografica:** - alimentazione da pannello solare
- indicazione orario/data
- sensore motore:** - kit per motoalianti di serie

SDI C4 COMPETITION

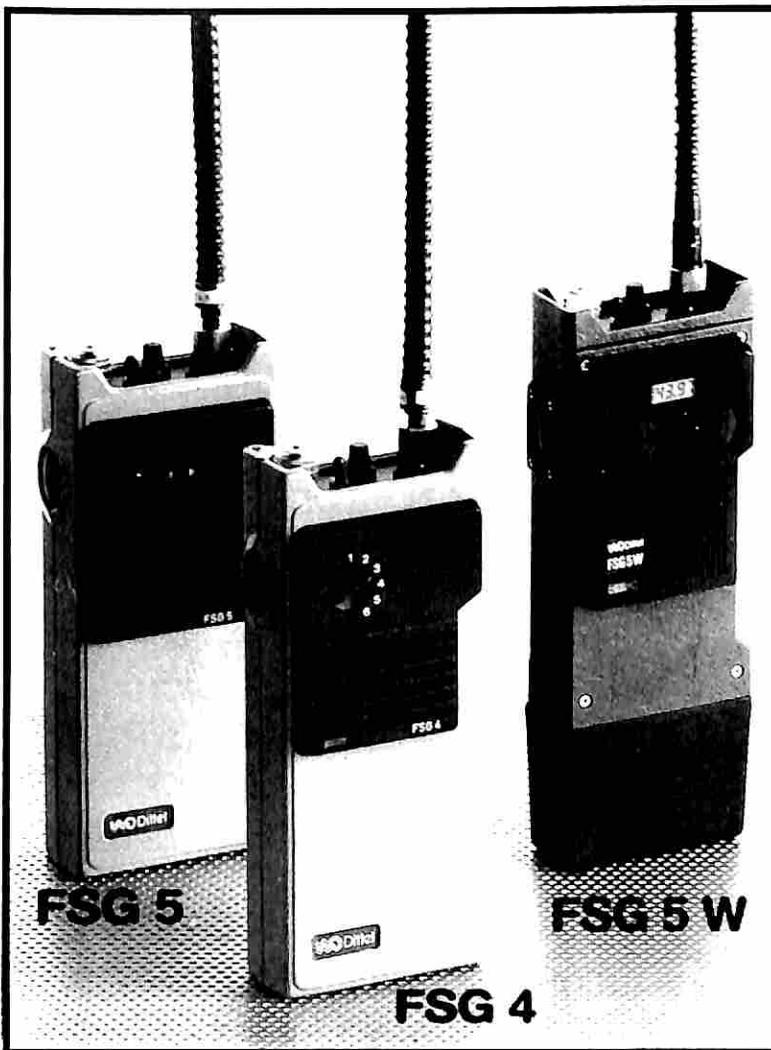
Variometri per il volo a vela



Il più semplice e completo sistema di navigazione e registrazione



ALIMAN S.r.l.
Via Isonzo - Aeroporto
I-22040 Alzate Brianza (CO)
Tel/Fax (031) 619400 - Cell. (0347) 2212784
e-mail: aliman@tin.it



AVIATION COMMUNICATION SYSTEMS

ALEXANDER SCHLEICHER

I PERCHÈ DI UN SUCCESSO MONDIALE...

DA OLTRE 65 ANNI, LA SCHLEICHER COSTRUISCE ALIANTI CHE FISSANO GLI STANDARD COMPETITIVI.

SONO OLTRE 8600 GLI ALIANTI DA NOI COSTRUITI, IN LEGNO E TELA COSÌ COME IN KEVLAR E CARBONIO, PASSANDO ATTRAVERSO LA VETRORESINA.

I NOSTRI PRODOTTI NON SOLO VINCONO LE MASSIME COMPETIZIONI INTERNAZIONALI, MA SEGNANO LE LORO EPOCHE: IL K6, L'ASW20, L'ASH25 SONO GLI ESEMPI DI UNA SCELTA COSTRUTTIVA VINCENTE.

NESSUNO TRA I NOSTRI CONCORRENTI PUÒ OFFRIRVI UNA LINEA DI PRODUZIONE PARAGONABILE ALLA NOSTRA: DAL BIPOSTO-SCUOLA PER ECCELLENZA, L'ASK21, AL DOMINATORE DELLA CLASSE LIBERA L'ASW22B, I MOTORIZZATI CON MOTORE MID-WEST, PER FINIRE CON IL RIVOLUZIONARIO ASW27.

LA CONFERMA DEL RICONOSCIMENTO TRIBUTATO DAL MERCATO AL NOSTRO SISTEMA COSTRUTTIVO È IL VALORE DEL VOSTRO USATO SCHLEICHER!

- ASK21:** BIPOSTO SCUOLA, SEMI-ACROBATICO, 17M., EFF. 35.
- ASK23B:** IL FRATELLINO DELL'ASK21, MONOPOSTO PER SCUOLA E CLASSE CLUB, 15 M., EFF. 34.
- ASW24B:** MONOPOSTO CLASSE STANDARD-FAI, WINGLETS, EFF44 (MISURATA DAI DLR) PESO MAX AL DECOLLO 500 KG.
- ASW22B/BL:** MONOPOSTO CLASSE LIBERA FAI, QUATTRO VOLTE CAMPIONE DEL MONDO, 25M., EFF 60, PESO MASSIMO AL DECOLLO 750 KG.
- ASH25:** BIPOSTO 25M., EFF 58, PESO MAX AL DECOLLO 750 KG.
- ASH25E:** COME SOPRA, MA CON DECOLLO AUTONOMO.
- ASH 26M:** MONOPOSTO 18M. A DECOLLO AUTONOMO, EFF OLTRE 50, DISPONIBILE ANCHE SENZA MOTORE.
- ASW27:** MONOPOSTO 15M.-FAI, EFF 48, PESO MAX AL DECOLLO 500 KG.

DISTRIBUTORE PER L'ITALIA

AIR CLASSIC srl Via Lucento 126-10149 TORINO - Tel.011.290453 fax 2161555

Glasfaser Italiana s.p.a.

ALIANTI	:	SCHEMPP HIRT SCHNEIDER GLASER DIRKS GROB	Discus, Ventus, Nimbus 4e 4D, Janus. Duo Discus anche Selfsustaining e Selflaunching LS 8 DG 800S, DG 800A e B Twin "Accro"
MOTOALIANTI	:	SUPER DIMONA	
STRUMENTI PNEUMATICI	:	WINTER E BOHLI	
VARIOMETRI ELETTRICI	:	ILEC SB7: vario + acustico ILEC SB8: vario + acustico + sollfahrt GPS-ASR: calcolatore di planata e interfaccia GPS	
GPS FLIGHT INFORMATION CENTER	:	<u>Filser Lx 5000</u> Calcolatore di planata con GPS integrato - Vario, Sollfahrt - Audio - Presentazione Grafica dei dati di Volo. Logger * * * Moving Map Database con circa 5000 Aeroporti, 600 Piloni e 100 Temi. Calcolo del vento: intensità e direzione.	
FLIGHT DOCUMENTATION SYSTEM	:	<u>Filser Lx 20</u> GPS Logger	
APPARATI RADIO	:	BECKER AR 4201 FILSER ATR 720	
BAROGRAFI	:	WINTER AEROGRAF 2000	
IMPIANTI OSSIGENO	:	Mountain High EDS 180 E EDS 380 a domanda, leggeri e poco ingombranti	
RIMORCHI	:	ANSCHAU "Komet" PIRAZZOLI/GLASFASER	
VARIE	:	dispositivo silenziatore per Stinson L5 "235" e per Robin DR 400 "180" R dispositivo di avvolgimento e taglio del cavo sistema Tost, per Robin Dr 400 "180" R e Stinson L5	

manutenzione e riparazione di tutti i tipi di aliante e motoaliante e vari modelli di velivoli a motore
ramp test radio e avionica - controllo al banco di strumenti pneumatici e giroscopici
calibrazione e certificazione barografi

da oltre 25 anni al servizio del volo a vela

24030 VALBREMBO (BG) - Via delle Ghiaie, 3 - Tel. 035/528011 - Fax 035/528310

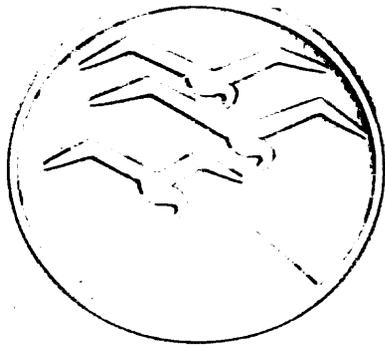


winter

Bordgeräte

GLASFASER ITALIANA spa

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



1998

.....siamo in marzo ma questo è il primo numero del nuovo anno quindi è opportuna qualche considerazione, magari tornando al vecchio discorso dell'artrosi cervicale e proprio, vincendo il dolore, cerchiamo di torcere il collo per quanto basta a vedere la coda di paglia; per prima ovviamente la nostra... anche se non riusciamo a vederla tutta. Ci sentiamo subito in dovere di scusarci per i ritardi ed il continuo rinvio di scritti da tempo pervenuti, per non parlare dei mancati solleciti riscontri e per la ferma intenzione di non trasformare questo notiziario in una moderna rivista piena di stampe colorate e malsagomate. Potremmo continuare a lungo se non fossimo attratti da tante altre code di paglia che il forzato torcicollo ci consente di intravedere: ecco la non collaborazione di tanti volovelisti che non si decidono a manifestare le loro idee sui tanti argomenti che meriterebbero più ampie considerazioni; ecco il silenzio assoluto da campi di volo sui quali ferve una grande attività locale e di ospiti, nazionali e stranieri; ed il silenzio di quelli che si ostina-

no a non manifestare le mille difficoltà che incontrano per volare o... tentare di volare. Ma cambiamo argomento o meglio... cambiamo coda... ecco quella della nostra federazione: manca un'opposizione più viva, più concreta, più ostinata e nel contempo più coinvolgente con tutte le altre federazioni trovando argomenti di comune interesse, utilizzando anche lo spazio messo a disposizione da VOLARE. È uno spazio importante, per la sua diffusione, ma è soprattutto uno spazio che mette in evidenza una grande assenza: quella della FEDERAZIONE ITALIANA VOLO A MOTORE, certamente la più importante, la più radicata nel tempo, la più legata e la più coinvolta nella vita di un ente che ha bisogno di sciogliersi, di alleggerirsi e rigenerarsi diventando una Confederazione - rappresentante di tutte le federazioni aeronautiche - degna di chiamarsi AERO CLUB D'ITALIA.

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

ARCHIVIO STORICO

Umberto Bertoli

VINTAGE CLUB

Vincenzo Pedrielli

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

Smilian Cibic

CORRISPONDENTI

USA: Sergio Colacevich
FRANCIA Giancarlo Bresciani
CANADA Paolo Mitococchio

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

VOLO A VELA



La rivista del volo a vela
italiano, edita a cura del
CENTRO STUDI
DEL VOLO A VELA ALPINO
con la collaborazione
di tutti i volovelisti

FONDATA DA PLINIO ROVESTI NEL 1946

N. 246 GENNAIO/FEBBRAIO 1998

ISSN-0393-1242

SOMMARIO

5	1998
7 <i>meteo</i>	"EL NIÑO"
18 <i>world class</i>	TURCHIA 1997
25 <i>briefing</i>	BRIEFING "DUE TORRI" '97
31 <i>campi di volo</i>	RIETI - TRENTO - BOLZANO MODENA - CALCINATE
36 <i>momenti</i>	"IL MODELLINO"
37 <i>prevenzione & sicurezza</i>	STORIA DI UN INCIDENTE IMPOSSIBILE NUOVE GARE ALLA RICERCA DELLA.....
39 <i>regolamenti</i>	C.I.D. 1998
41 <i>aerodinamica</i>	LA CONQUISTA DELL'ARIA
43 <i>in memoriam</i>	WALTER GALLI
44 <i>vip club</i>	AIRSPACE RESTRICTIONS
45 <i>programmi</i>	S.O.G.N.A. & C.U.P.A.
49 <i>volovelainformazioni</i>	
51 <i>ultimissime</i>	
<i>inserto verde:</i>	CAMPIONATO ITALIANO DI DISTANZA 1998

IN COPERTINA: Il Sacro Monte in una bella immagine scattata da don Adriano
(.....una via di fuga per un plafond sempre più basso.....)

ABBONAMENTI:

- | | |
|--------------------|--|
| 1 - SOSTENITORE | L. 600.000: 1998 + Aufruff + Soaring '98 + targa + sciarpa vv seta |
| 2 - PARTECIPAZIONE | L. 200.000: 1998 + Aufruff + cravatta vv seta |
| oppure | L. 500.000: 1998 + 1999 + Aufruff + targa + sciarpa e cravatta vv seta |
| 3 - PRESENZA | L. 90.000: 1998 |
| oppure | L. 200.000: 1998 + 1999 + Aufruff + sciarpa vv seta |

N.B. Per l'iscrizione annuale alla Federazione Volo a Vela Aggiungere L. 10.000

REDAZIONE e AMMINISTRAZIONE: Aeroporto "Paolo Contri" - 21100 Varese, Calcinate del Pesce - Cod. Fisc. e Partita IVA 00581360120
Autorizzazione Tribunale di Milano n° 4269 del 20 marzo 1957 - Bimestrale, spedizione in abbonamento postale, art. 2 Comma 20/B
Legge 662/96, Filiale di Varese. Le opinioni espresse negli articoli impegnano unicamente la responsabilità dei rispettivi
Autori. - È consentita la riproduzione, purchè venga citata la fonte. Telefono 0332.310073, Fax 0332.310023

STAMPA: Arti Grafiche Camagni - Como. DIRETTORE RESPONSABILE: Lorenzo Scavino

“El Niño”: parliamone ancora

di Plinio Rovesti

Dopo circa dodici anni dalla pubblicazione dei primi due articoli apparsi a suo tempo su *Volo a Vela*, eccoci di nuovo a parlare del “Niño” dalle colonne di questa stessa Rivista. Pare doveroso riprendere un argomento di così viva attualità, anche se, dopo tutto il gran parlare che se n'è fatto, non si è progrediti di molto nella comprensione delle cause che determinano o favoriscono l'instaurarsi del Niño e tanto meno si è giunti a un concorde giudizio riguardo le sue possibili ripercussioni climatiche su scala planetaria.

Come giustamente osservava nel suo bell'articolo Cesare Rasini (la cui memoria è sempre viva nei nostri cuori), l'enorme area dell'Oceano Pacifico è pressoché totalmente sprovvista di quella rete di stazioni meteorologiche che ricopre invece i continenti; e, d'altra parte, i pur sofisticati satelliti meteorologici di cui disponiamo non sono in grado di fornire tutte le informazioni che sarebbero necessarie per poter correlare le particolarità climatiche di una così vasta area con il resto del globo terrestre.

Un dato sembra comunque emergere in modo inquietante: ossia il fatto che in questi ultimi anni le manifestazioni meteorologiche anomale connesse con El Niño appaiono più rilevanti rispetto ai decenni precedenti. Non si riesce bene a capire se ciò possa essere in relazione con la rapidità (e talora con le distorsioni) dei mezzi di informazione, o con la spasmodica ricerca di un qualche responsabile delle variazioni climatiche a cui stiamo assistendo, o ancora (e personalmente preferisco dar credito a quest'ultima ipotesi) con una più profonda coscienza scientifica dell'interconnessione esistente fra gli eventi meteorologici variamente distribuiti nel nostro pianeta.

Quest'ultima ipotesi è certamente la più seria, ma purtroppo non è esente da insidie di vario genere. Mi riferisco soprat-

tutto al rischio di sopravvalutare l'eccezionalità del fenomeno “Niño”, facendo passare in secondo piano altri fattori di grande rilevanza, la cui comparsa non è molto lontana nel tempo. Cercherò di approfondire più oltre la questione. Qui vorrei soltanto sottolineare il fatto che, in realtà, El Niño (magari sotto altre denominazioni, o addirittura “sine nomine”) esisteva già nei secoli scorsi - secoli tutto sommato “normali” - mentre fattori come l'incremento dell'effetto serra prodotto dall'uomo, così come la sconosciuta e sistematica opera di deforestazione condotta in ogni continente, sono fatti di grande importanza, intervenuti in epoca relativamente recente, e pertanto suscettibili di essere posti in prima linea fra i possibili agenti responsabili degli squilibri atmosferici che ci hanno colpito in questi ultimi decenni (del resto c'è concordanza assoluta su questo punto).

Dobbiamo inoltre aggiungere che molte anomalie climatiche possono dipendere anche da fattori astronomici. Secondo alcuni astrofisici, come lo jugoslavo Milankovitch, dette anomalie sarebbero in stretta relazione con le temporanee variazioni della radiazione solare. E non basta: anche l'attività vulcanica, proiettando nell'atmosfera enormi quantità di polveri e ceneri, fino ad interessare talora per vari anni la stessa stratosfera, può provocare una certa diminuzione della radiazione solare sulla Terra.

Tutto ciò, e altro ancora (si pensi allo scioglimento dei ghiacciai a tutte le latitudini), potrebbe aver incrementato i già notevoli fenomeni connessi con El Niño, la cui influenza sull'andamento climatico a livello planetario andrebbe dunque un po' ridimensionata. Personalmente sarei pertanto più cauto nel fare del povero “Bambinello” il principale capro espiatorio del cielo meteorologico che da vari anni sta disorientando un pò tutti gli studiosi.

Ad ogni modo, poiché l'imputato di oggi è proprio lui, questo Bambino terribile, parliamone ancora una volta, partendo ancora una volta da una rapida disamina delle sue caratteristiche.

In effetti, l'efficace descrizione data da Rasini nel suo articolo sarebbe già sufficiente a chiarire i punti fondamentali del fenomeno. Ma una riesposizione più schematica, corredata da qualche illustrazione, potrà forse essere di qualche utilità. D'altra parte, il mio successivo articolo del Luglio 1986 si incentrava soprattutto su alcuni punti specifici, collaterali al discorso sul Niño - che ritenevo sufficientemente trattato dal Cesare - e pertanto, a distanza di parecchi anni, mi pare opportuno ritornare sull'argomento come se ne parlasse per la prima volta. Anche perché, nel frattempo, ho avuto modo di approfondire alcuni aspetti del problema, grazie soprattutto a contatti diretti che ho potuto stabilire poco più di un decennio fa con il SENAMHI (Servicio Nacional de Meteorología e Hidrología) del Perù, che ringrazio da queste pagine nella persona del Dott. Alfonso García Peña, da cui ho appreso alcuni dati particolarmente interessanti, soprattutto in merito alle manifestazioni del Niño non solo nel '900, ma anche nel secolo scorso.

1.1. Caratteristiche generali

Sappiamo ormai che il fenomeno conosciuto sotto la denominazione di “El Niño” (“Il Bambino”, e per la precisione, il Bambino Gesù, a causa della sua ricorsività prevalente nel periodo attorno a Natale) può essere considerato come una risposta dell'Oceano Pacifico ad anomalie di carattere atmosferico che interessano una vastissima area compresa fra le coste dell'Alto Cile - Perù - Ecuador e quelle dell'Australia (con un'ampia propaggine che si allarga fino all'Indonesia). Tali anomalie consistono essenzial-

mente in una variazione della situazione barica normale e nei conseguenti contraccolpi che i venti spiranti sulla superficie del Pacifico stesso subiscono nella loro intensità e direzione. Guardando le cose dal punto di vista oceanografico si può anche dire che El Niño è un fenomeno a grande scala che, in concomitanza con la suddetta variazione eolico-barica, è caratterizzato da un altrettanto anomalo cambiamento nella temperatura delle acque marine di superficie in una lunga fascia del Pacifico, compresa fra le latitudini dell'Ecuador e del Perù e fra le longitudini delle coste peruviane e i 180 di longitudine W. La durata del fenomeno è di almeno quattro mesi consecutivi e nel corso di questo periodo la temperatura delle acque di superficie (che mediamente, nei mesi attorno a Dicembre, è di 23 - 24° C) subisce una curiosa inversione di tendenza: da relativamente fredde che sono abitualmente, esse si riscaldano in modo anomalo, progressivamente da Ovest verso Est, fino a raggiungere un incremento massimo (di 4 e anche 5° C) in prossimità delle coste sudamericane. Ciò determina un aumento dell'evaporazione, favorendo la formazione di vasti corpi nuvolosi apportatori di forti e persistenti precipitazioni. Detti sistemi nuvolosi interessano dunque una vasta area dell'Oceano Pacifico prospiciente le coste di Ecuador-Perù-Cile Settentrionale, ed estendentesi verso Ovest, includendo l'arcipelago delle Galapagos e talora anche (più a Sud) l'isola di Pasqua. E mentre le piogge torrenziali si accaniscono su Ecuador, Perù, Cile in un periodo dell'anno solitamente siccitoso, all'altro capo del Pacifico, sulle regioni dell'Australia, dell'Indonesia e di altre terre circonvicine, solitamente sferzate dalle piogge e dai venti, ecco comparire i segni di una siccità altrettanto anomala. La distribuzione della piovosità fra i due estremi Est e Ovest del Pacifico equatoriale si è dunque invertita. Eppure, nonostante la vastità del fenomeno, solo le popolazioni del Sud Ame-

rica hanno saputo dare un nome - suggestivo quanto temuto - a questo apparente capriccio della natura, apportatore di sconvolgimenti in ogni settore dell'attività umana: dalla pesca all'agricoltura, al turismo, così come al più fragile ambito di un'edilizia per lo più primitiva, pronta ad essere spazzata via dall'impetosa violenza delle prime alluvioni.

1.2 Periodicità del fenomeno

El Niño ha fra le sue caratteristiche quella di ripresentarsi con una qualche regolarità nel corso degli anni.

In questi ultimi decenni le conseguenze del Niño sono state particolarmente avvertite nella sua comparsa del 1982-83 e in quella recentissima di fine 1997 inizio 1998.

Benché le statistiche vadano sempre prese "con le molle", si può dire, con un certo margine di elasticità, che il fenomeno tende a ripresentarsi ogni 4 - 5 anni, seppure con intensità e caratteristiche che possono variare notevolmente di volta in volta. In deroga alle statistiche dobbiamo anche registrare un certo andamento irregolare nella sua ricorsività. In particolare si possono riscontrare due eventi relativamente distanti fra loro (anche 7-8 anni), mentre talora l'intervallo che separa la nuova ricomparsa è piuttosto breve (2 - 3 anni, e anche meno).

Studi compiuti dai ricercatori del Servizio Meteorologico Peruviano hanno permesso di individuare gli anni in cui El Niño si è presentato nel periodo compreso fra inizio secolo e metà degli anni '80, sulla base delle anomale precipitazioni registrate lungo le coste del Perù e dell'Ecuador, nonché sulle isole Galapagos. Tali anni risultano essere i seguenti (sono sottolineati quelli caratterizzati da precipitazioni di maggiore rilievo sulle Galapagos):

1918, 1925, 1926, 1929, 1932, 1939, 1940, 1941, 1943, 1951, 1953, 1956, 1957, 1965, 1969, 1972, 1973, 1976, 1982, 1983.

Attualmente, grazie alla possibilità di rilevare costantemente la temperatura della superficie marina, tramite le sofisticate apparecchiature strumentali dei satelliti meteorologici, è possibile fare un monitoraggio più completo di quello che si ricava dalla sola analisi delle precipitazioni anomale. Non dobbiamo infatti dimenticare che El Niño, con il suo duplice aspetto meteorologico ed oceanografico, può essere responsabile di una piovosità anomala lungo le coste occidentali del Sud America, ma che, anche in assenza di forti precipitazioni, può essere in grado, con il solo innalzamento della temperatura superficiale marina, di innescare altri tipi di anomalie meteorologiche, come ad esempio i cicloni in Australia-Polinesia, nonché fenomeni omologhi lungo le coste occidentali del Nord America, alle latitudini della California e del Messico. Vedremo inoltre più avanti, che la possibilità di rilevare con precisione la mappa delle temperature oceaniche di superficie, oltre ad evidenziare l'aumento delle temperature stesse durante la comparsa del Niño ha anche permesso di registrare un'altrettanto anomala diminuzione di dette temperature lungo le medesime fasce oceaniche in periodi cosiddetti "normali" (ossia caratterizzati da situazione eolico-barica normale). Vedremo altresì che questo fenomeno, a prevalente componente oceanografica, per le sue caratteristiche opposte a quelle del Niño, è stato battezzato dai meteorologici come "La Niña". Ma di ciò tratteremo più avanti. Ora riprendiamo il nostro discorso, concludendo l'argomento riguardante la ricorrenza ciclica del Niño. Ancora il Servizio Meteorologico del Perù riferisce di interessanti studi condotti dal ricercatore Victor Eguiguren (1894), al fine di stabilire gli anni di ricorrenza del Niño nel secolo scorso. Tale ricerca si fonda sulla raccolta di dati ricavati da fonti testimoniali le più disparate (da quelle scritte a quelle della memoria popolare) e anch'essa assume, come criterio di valutazione, l'entità delle preci-

pitazioni verificatesi questa volta, nella zona Nord della costa Peruviana, solitamente siccitosa. Ecco, in sequenza, la serie che ne è risultata: 1791, 1804, 1814, 1817, 1819, 1821, 1824, 1828, 1837, 1844, 1845, 1864, 1871, 1877, 1878, 1884, 1891.

Tutto ciò fa ben capire come El Niño non sia propriamente un fenomeno di questi ultimi anni, anche se solo ora se ne parla in tutto il mondo. Si può anzi presumere che si tratti di un fenomeno la cui ricorrenza doveva già verificarsi fin da tempi piuttosto lontani, almeno a giudicare dallo stretto collegamento che esso ha con un particolare fenomeno meteorologico (che ora esamineremo), le cui caratteristiche di ricorsività non si può pensare che siano instaurate solo in questi ultimi decenni.

2.1. El Niño e la Southern Oscillation: l'ENSO

Fin dal 1960, Jacob Bjerknes mise in relazione El Niño con quella che i meteorologi indicavano come "Oscillazione Australe" (Southern Oscillation: SO). Detto fenomeno consiste in una oscillazione periodica nella distribuzione della pressione atmosferica lungo la vasta fascia di Oceano che si estende fra l'area circostante l'isola di Tahiti, caratterizzata normalmente da alta pressione (in quanto interessata dalla propaggine occidentale dall'Anticiclone del Pacifico - centrato più ad Est) e le regioni del Sud-Ovest del Pacifico (Australia e Indonesia), regolate solitamente da aree di bassa pressione (Fig.1).

Siffatta oscillazione barica presenta una inversione di valori la cui periodicità coincide perfettamente con quella del Niño. Non solo: si è anche notato che quando l'aumento della temperatura delle acque marine di superficie (nella lingua di Oceano che giunge fino alle coste peruviane) è lieve, cioè non raggiunge quei valori che innescano El Niño vero e proprio, allora anche il fenomeno dell'Oscillazione Australe è di lieve entità. Quando invece El Niño si presenta in

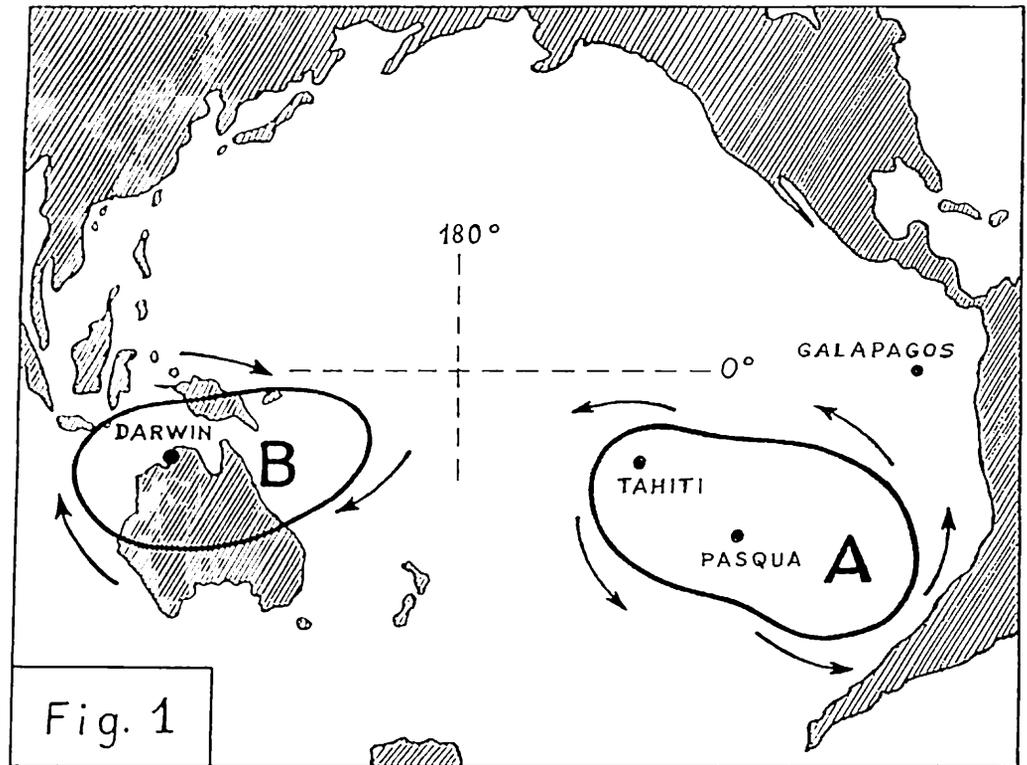


Fig. 1

tutta la sua virulenza, allora l'Oscillazione Australe si manifesta con un concomitante, forte capovolgimento dei normali valori barici sulle due aree sopra menzionate (Fig. 2). Da tutto ciò si desume ragionevolmente che vi debba essere una stretta relazione fra El Niño e l'Oscillazione Australe. Diciamo di più: il singolare rapporto di "proporzionalità

diretta" riscontrato in relazione all'entità dei due fenomeni in esame, ci autorizza senz'altro a considerarli entrambi come le due facce di un medesimo accadimento idro-meteorologico (ma non dimentichiamo che il fenomeno marino è conseguenza di quello meteorologico, e non viceversa).

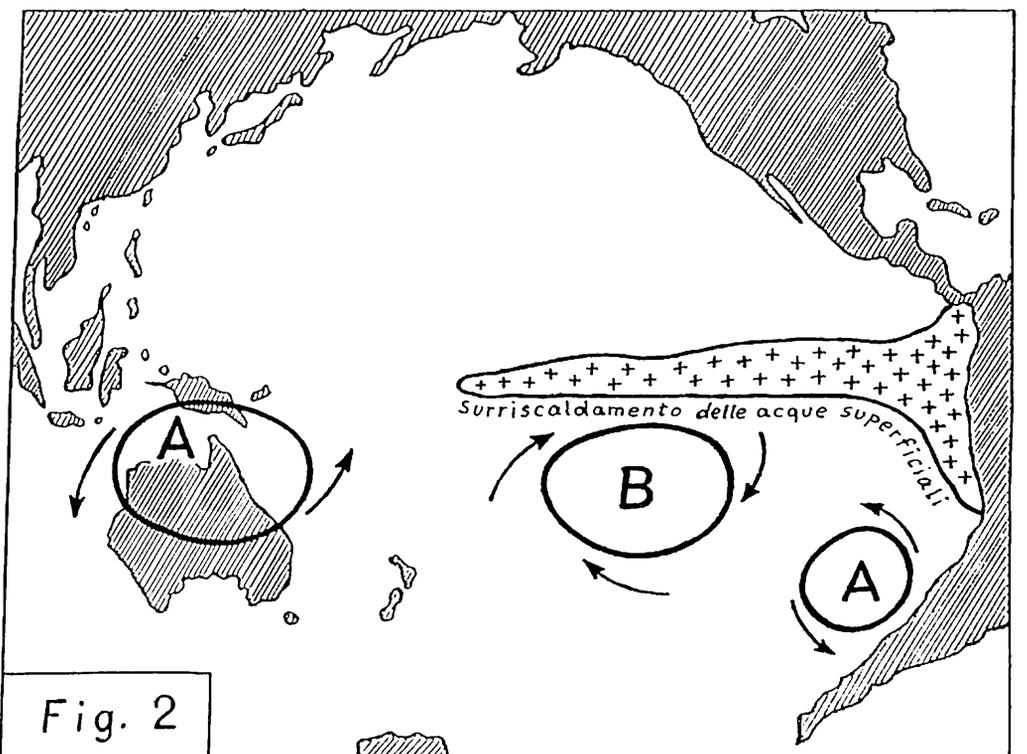
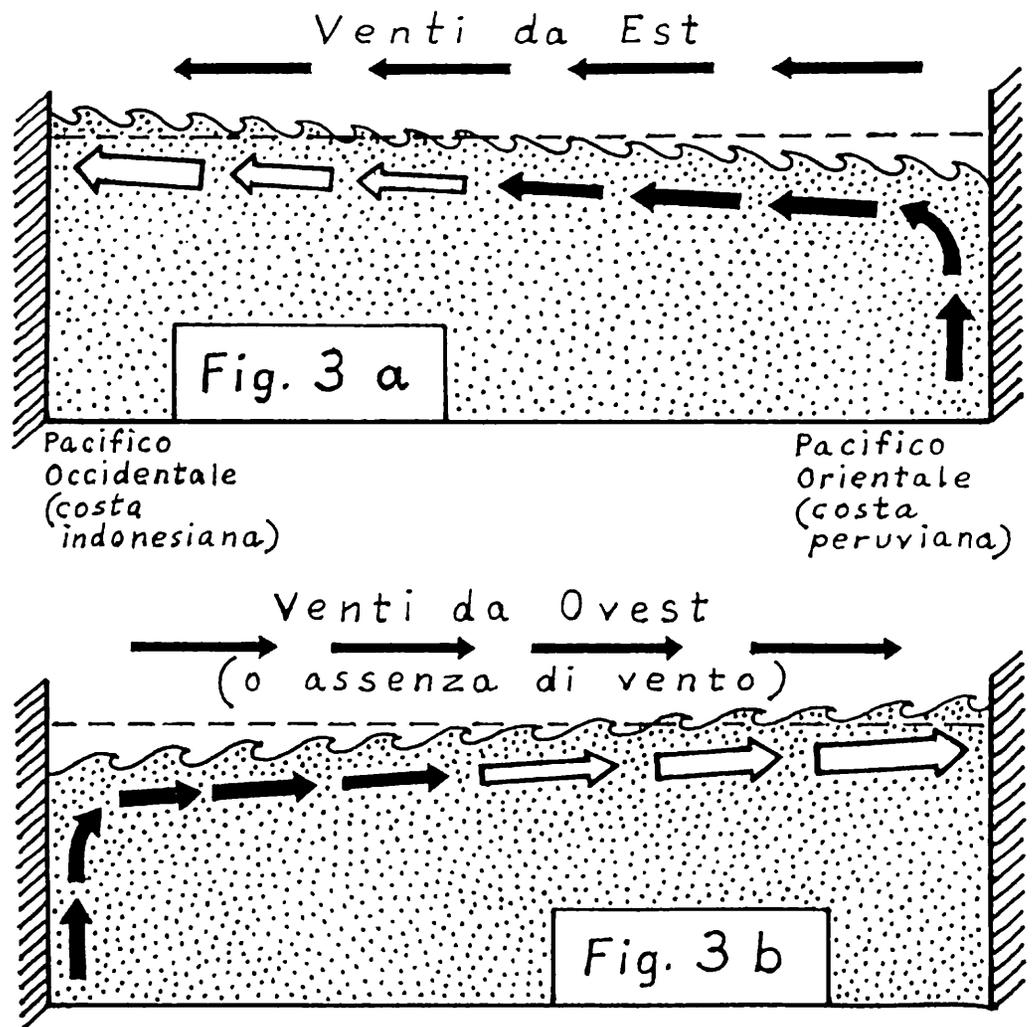


Fig. 2

Può essere utile ricordare che i dati della pressione atmosferica messi a confronto per studiare l'Oscillazione Australe sono rilevati solitamente dalla stazione di Darwin (Australia) per l'Ovest Pacifico e da quella di Tahiti per il Pacifico medio-orientale. In particolare poi dobbiamo aggiungere che la differenza fra i valori della pressione su Tahiti e quelli su Darwin ci fornisce il cosiddetto "indice" dell'Oscillazione Australe: positivo nei periodi considerati normali, negativo in quelli anomali, caratterizzati da pressione atmosferica più bassa su Tahiti che non su Darwin.

Il regime delle alte e delle basse pressioni, così come si configura nel fenomeno dell'Oscillazione Australe, governa con capricciosa periodicità (perfettamente sovrapponibile a quella del Niño), l'andamento dei venti alisei nella fascia subequatoriale dell'Oceano Pacifico. In sostanza tale oscillazione può incrementare il regolare flusso dei venti nei periodi "normali", così come può indebolirli, fino a farli praticamente scomparire o addirittura invertire, nei periodi anomali (El Niño). A questo cambiamento nell'intensità e nella direzione dei venti, fa seguito un corrispondente cambiamento di intensità e di direzione nelle correnti oceaniche di superficie lungo l'immensa fascia del Pacifico Equatoriale e Subequatoriale interessata dall'intero sistema dell'Oscillazione Australe (cioè - com'è facile capire - è dovuto all'azione di trascinamento esercitata dai venti stessi sullo strato superficiale delle masse marine).

Questi, in sintesi, i fenomeni che legano indissolubilmente El Niño con l'Oscillazione Australe; tanto che in tempi relativamente recenti - come già è stato detto nel citato articolo di Rasini e nel mio, di qualche mese posteriore - la combinazione della "Southern Oscillation" (SO) con l'insieme di quelle manifestazioni che vanno sotto il nome di "El Niño" (EN), ha suggerito agli studiosi, che nel frattempo avevano approfondito ulteriormente il problema, la nuova



denominazione di ENSO ("El Niño Southern Oscillation"): una sigla sintetica, che ha il pregio di riunire in se le caratteristiche di un fenomeno complesso, considerato nella sua globalità. Sta di fatto, però, che in questi ultimi anni il vecchio nome di El Niño è tornato a farla da padrone; forse per il fatto che i mass-media privilegiano l'uso di termini esotici, capaci di colpire la fantasia popolare, o anche per il solo desiderio di semplificare quanto più possibile il linguaggio scientifico a livello divulgativo.

2.2 Caratteristiche della situazione oceanica ed atmosferica in condizioni normali e anomale.

Allorché il sistema "normale" della circolazione atmosferica si stabilizza o si intensifica ulteriormente (sotto l'influsso della Oscillazione Australe, il cui "indice" - in questi casi - è sempre positivo, con valori più o meno grandi), i venti Ali-

sei fluiscono da Est verso Ovest, ossia dalle coste del Perù-Ecuador verso l'Australia. E questo spostamento di masse d'aria a diretto contatto con la superficie marina determina una conseguente circolazione nei vari strati della massa oceanica. In particolare si osserva che una estesa fascia di acque di superficie vengono convogliate da Est verso Ovest, mentre un corrispondente flusso di compensazione (proprio davanti alle coste sudamericane) risale dagli strati più profondi e freddi verso la superficie, a sostituire le masse d'acqua allontanatesi dalle coste e trascinate verso Ovest (Fig. 3a). Si determina così l'affioramento di plancton e di altre sostanze nutritive di grande importanza per la fauna marina, che rende particolarmente pescose le acque di quella grande striscia oceanica che si muove dalle coste del Perù e dell'Equador in direzione dell'Australia. Lungo tale striscia la tem-

peratura delle acque di superficie risulta più fredda nel primo segmento del suo tragitto (dalle coste del Perù-Ecuador in direzione delle Galapagos, di Tahiti, e avanti ancora per un considerevole tratto), proprio a causa della sua provenienza dai bassi fondali marini, prossimi alle coste sudamericane. Man mano che ci si avvicina all'Australia, invece, lo strato superficiale delle acque diviene più caldo, mentre il livello del mare tende ad innalzarsi, a causa del fenomeno di "ammassamento" delle acque sotto l'energica azione dei venti.

Questa situazione è abbastanza stabile e può durare vari anni. In simili circostanze, le acque del Pacifico prospicienti le coste dell'Australia e della vasta area circostante, essendo più calde in superficie, evaporano più in fretta, producendo quella tipica nuvolosità che, sospinta dai venti verso la terraferma, e per lo scontro di masse d'aria diverse fra loro, è apportatrice di lunghi periodi di pioggia su dette regioni (Fig. 4a).

Fin qui El Niño...dorme. Ma ecco che, dopo un periodo di tempo non determinabile, e per ragioni ancora scon-

osciute (almeno nelle loro cause più lontane), i venti Alisei si indeboliscono, giungendo anche a scomparire del tutto nei casi più anomali; le acque marine, accumulate nell'Ovest Pacifico, iniziano un percorso di ritorno verso Est. Simultaneamente cessa l'affioramento di acque fredde lungo le coste di Perù ed Ecuador, mentre le Correnti Equatoriali del Nord e del Sud si indeboliscono notevolmente (quest'ultima giungendo anche a cessare o addirittura a cambiare verso). Tutto ciò, naturalmente, determina variazioni di segno opposto nelle sottostanti controcorrenti oceaniche, ossia negli strati marini più profondi.

Si determina dunque un insieme di fenomeni oceanici e meteorologici inversi rispetto a quelli che caratterizzano la situazione normale (Fig. 3b). E il nuovo quadro anomalo può durare da un minimo di 4 mesi fino a un massimo che può superare l'anno.

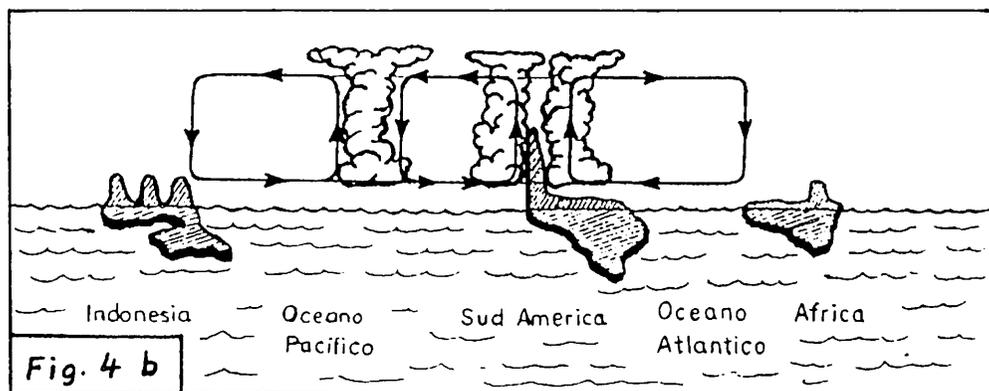
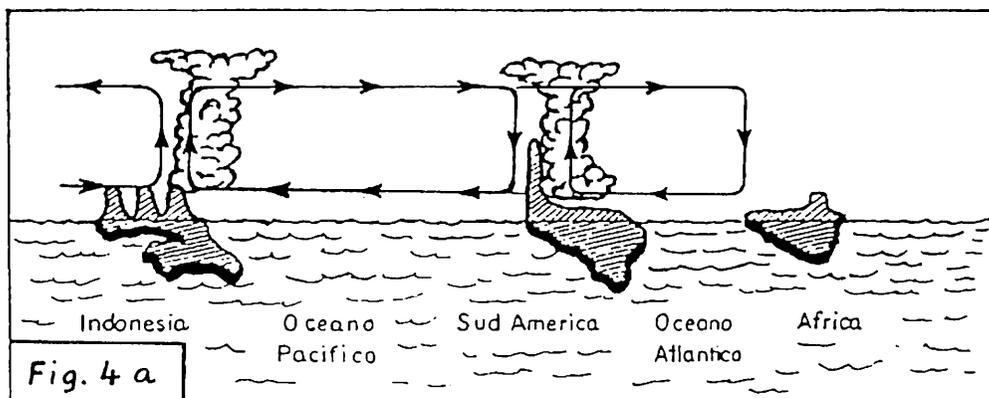
Ecco allora che nelle regioni dell'Australia e dell'Indonesia si instaurano condizioni di eccezionale siccità (in relazione al gruppo di mesi che incornicia il periodo di Natale). Parimenti, le acque super-

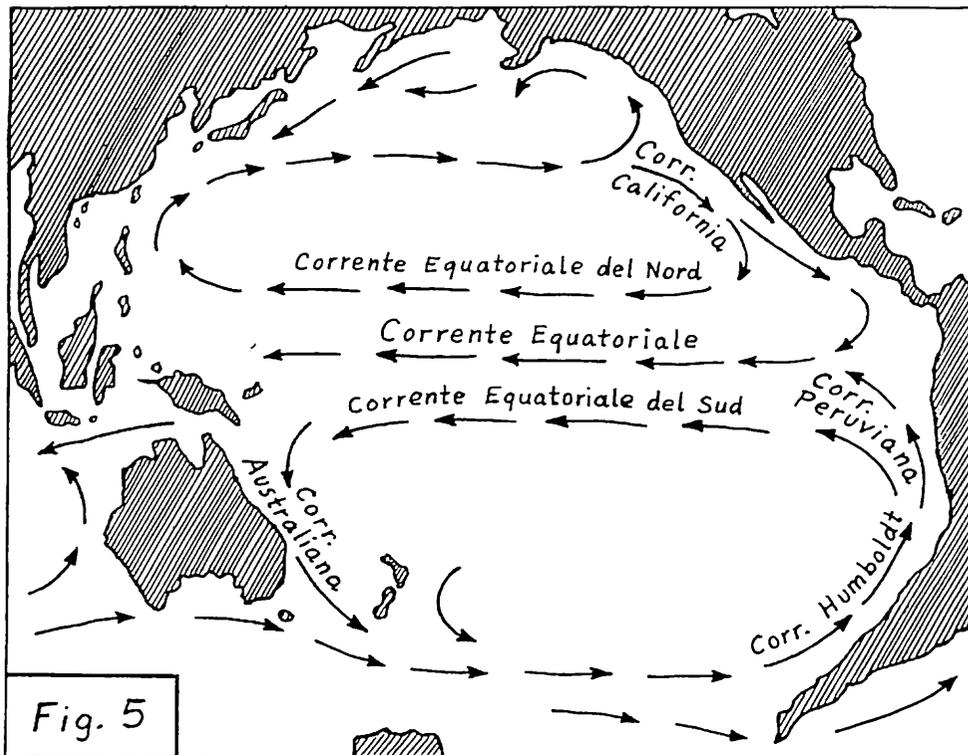
ficiali lungo la fascia subequatoriale del Pacifico orientale, da fredde che erano, si fanno sempre più calde a mano a mano che si avvicina alle coste sudamericane. La loro evaporazione aumenta (Fig. 4b). Si producono quelle imponenti formazioni nuvolose che saranno causa di piogge torrenziali e di alluvioni devastanti lungo le fasce costiere e le propaggini andine di Ecuador, Perù e Cile settentrionale.....È arrivato El Niño !

In simili circostanze l'indice dell'Oscillazione Australe diventa negativo: infatti, i valori della pressione atmosferica nell'area attorno a Tahiti sono inferiori rispetto a quelli rilevati in Australia (Darwin) e regioni circostanti. Quando si presenta questa anomalia, non solo le correnti marine equatoriali subiscono le variazioni di cui si è detto, ma anche la Corrente di Humboldt, la Corrente Peruviana e quella Californiana vanno incontro a cambiamenti nella loro abituale ubicazione e nella loro intensità (Fig. 5). Queste ultime correnti, infatti, si indeboliscono considerevolmente e subiscono uno spostamento verso Ovest. Inoltre, parallelamente alle coste dell'Ecuador (e della Bassa California), si formano frequentemente controcorrenti, caratterizzate da più debole intensità e da più elevata temperatura, le quali prendono il posto delle correnti principali, spostatesi ad Ovest.

3.1. La Niña.

Come si è accennato più sopra (1.2.), secondo molti studiosi El Niño avrebbe ora anche...una sorellina, non meno anomala e terribile: La Niña. Così l'ha battezzata il meteorologo americano T. Barnett, ispirato certamente non da animo blasfemo, ma piuttosto da una certa parentela - di segno opposto - con il fenomeno del Niño. E poiché, come sappiamo, l'opposto del Niño consiste nell'instaurarsi di un periodo di cosiddetta "normalità", La Niña non è altro che l'anomala accentuazione temporanea delle condizioni che caratterizzano tali periodi. Ricorrendo ad un paradosso,





potremmo definire La Niña come l'esasperazione della normalità.

Non possiedo al riguardo informazioni di prima mano, ma in breve si può dire che il fenomeno più appariscente riguarda un sensibile, ulteriore raffreddamento delle acque superficiali dell'Oceano Pacifico, alle latitudini dell'Equatore: proprio nella medesima fascia che, in presenza del Niño, registra le temperature più elevate. Si può anche ragionevolmente presumere che, durante La Niña, l'indice dell'Oscillazione Australe (certamente positivo), sia di entità maggiore rispetto ai valori medi normali. Così pure si può ipotizzare che detto anomalo raffreddamento delle acque marine superficiali, in quella angusta striscia di Pacifico, sia da porre in relazione non soltanto con l'assetto eolico-barico, ma anche con fattori attinenti all'intensità della radiazione solare, e con altre cause ancora, di difficile individuazione.

Lo scenario idro-meteorologico che ne risulta, sarebbe dunque in sostanza il seguente: sullo sfondo di condizioni relativamente lunghe di "normalità", El Niño e La Niña si avvicendebbero secondo una ciclicità piuttosto irregolare, in

un'alternanza di condizioni di segno opposto. E proprio questa alternanza sarebbe, secondo molti esperti di climatologia, la principale responsabile di molte delle anomalie climatiche verificatesi sull'intero pianeta, soprattutto negli ultimi decenni.

James O'Brien, meteorologo dell'Università della Florida, è giunto addirittura a sostenere che la temperatura media della Terra possa essere in diretta connessione con l'alternanza di questi due fenomeni anomali. In particolare El Niño sarebbe responsabile di stagioni calde e periodi di siccità, mentre La Niña sarebbe apportatrice di stagioni fredde e piovose.

I sostenitori di questa teoria, inoltre, ritengono che si sia data un'importanza eccessiva all'incremento dell'"effetto serra" e ad altri fattori causati dall'intervento dell'uomo sull'ambiente. Ma questi stessi studiosi - al pari di tutti gli altri - non sono poi in grado di dare spiegazioni esaurienti né sui meccanismi che regolano l'alternanza dei due fenomeni in questione, né sui più profondi nessi che legano questi ultimi con il vasto complesso delle anomalie climatiche da cui è affetto il nostro Pianeta.

4.1. A proposito dell'Influenza del Niño e della Niña sul clima dell'intero Pianeta.

Tutti sono concordi nel constatare come, in "concomitanza" con la comparsa del Niño (o della Niña), si verifichi una serie di fenomeni anomali su scala planetaria. Sappiamo che in questi ultimi decenni El Niño si è presentato con particolare intensità nel 1982-83 e nel 1997-98. Ebbene, come Rasini racconta nel suo articolo, nel 1983 l'arcipelago della Polinesia Francese è stato flagellato da ben sei cicloni che, "con una regolarità assoluta hanno spazzato tutta la regione, non risparmiando nessuno e portando delle distruzioni tali da farsi ricordare ancora per un pezzo". Così pure, verso la fine del 1997 si è registrata una eccezionale siccità nelle regioni dell'Asia Orientale (con sviluppo di devastanti incendi nelle foreste dell'Indonesia), mentre già nella prima decade di questo 1998 l'Australia è stata colpita da violenti cicloni negli stessi giorni in cui il Canada e buona parte degli Stati Uniti erano stretti nella morsa di temperature polari. Su scala planetaria, comunque, sembra essere la fascia tropicale quella più fortemente interessata da anomalie climatiche in concomitanza con la comparsa del Niño. Così, oltre ai fenomeni inconsueti direttamente collegati con l'Oscillazione Australe e con El Niño (lungo l'intera fascia subequatoriale del Pacifico), si sono registrate anche anomalie in India (con il mancato arrivo dei monsoni apportatori di piogge); in Etiopia e nell'Africa del Sud (con prolungati periodi di siccità); in vaste regioni del Brasile (pure con siccità e aridità): insomma, pare che ben poche siano le regioni tropicali che, in occasione del Niño, mantengono... i nervi saldi. E per un altro verso, pare comprovato che, in concomitanza con La Niña, si registri un aumento degli uragani tropicali dell'Atlantico e dei tornado negli Stati Uniti (ma non è escluso che ulteriori studi possano allungare anche quest'ultima lista!).

Sorge a questo punto una domanda legittima: le anomalie climatiche su scala planetaria, che si verificano in concomitanza con El Niño o con La Niña, sono da considerarsi come l'effetto più o meno diretto della loro comparsa? o piuttosto Niño e Niña, al pari degli altri eventi disastrosi, dislocati un pò ovunque nel mondo, debbono essere classificati a loro volta come un co-effetto di alte concause ancora non ben identificate?

Personalmente ritengo che l'ammonimento della filosofia empirista a non istituire facili nessi di causalità fra due o più fenomeni accomunati da una semplice relazione temporale, dovrebbe indurre tutti ad una maggiore cautela diagnostica e prognostica. Mi sia consentita una brevissima incursione nel campo della semeiotica medica.

Sappiamo che una svariata serie di "sintomi" possono ragionevolmente essere inquadrati in una "sindrome" influenzale, sostenuta da un unico "virus" di un certo tipo. I sintomi possono essere pochi, o molti; talora più o meno direttamente collegati fra di loro, altre volte assolutamente indipendenti l'uno dall'altro. Tutti, però, hanno una cosa in comune: l'agente patogeno. Tutti, cioè, sono conseguenza di quell'unico "virus", che agisce in modo nascosto, approfittando magari di un sistema immunitario debole, o comunque compromesso (lasciamo volutamente da parte le superinfezioni batteriche!).

Ebbene, qualcosa di simile potrebbe ipotizzarsi a proposito di due o più fenomeni climatici, la cui relazione nel tempo ci induce spesso ad istituire fra loro una erronea dipendenza diretta ed esclusiva, quasi li considerassimo come gli unici costituenti di un sistema "chiuso". In altre parole, El Niño (o La Niña) e i cicloni sull'Australia, o il freddo polare su vaste regioni del Nord America, o l'anomala siccità in India e Africa, e via dicendo, potrebbero essere l'equivalente meteorologico dei "sintomi" influenzali, variamente combinati in una "sindrome" planetaria, di cui ancora ci sono

sconosciute le cause più remote: il "virus" o i "virus" responsabili. Del resto non dobbiamo dimenticare che tutti (o quasi) i fenomeni anomali sopra ricordati ricorrono pressoché contemporaneamente, lungo l'intera fascia tropicale del globo terraqueo: fatto, questo, che potrebbe forse ricondurli tutti ad un medesimo complesso di agenti perturbanti, particolarmente influenti a quelle determinate latitudini. Ma anche questa - bisogna aggiungere - è soltanto ... una ipotesi! Diciamo allora che questo mio andare contro corrente, oltre che essere l'enunciazione di un'ipotesi niente affatto campata in aria, vuole porsi come atteggiamento provocatorio nei confronti di quei ricercatori che, febbrilmente impegnati nell'elaborazione di una plausibile tesi chiarificatrice, sembrano a volte concentrare troppo le loro indagini su problemi particolari, perdendo un pò di vista il quadro complessivo. Questi studiosi - della cui serietà e buona fede nessuno dubita - corrono il rischio di esaltare oltre misura la portata di talune "variabili" anomale, trascurando l'importanza di molte altre "costanti" (non meno anomale), nel cui seno avvengono i fenomeni da essi indagati. Mi riferisco in modo particolare ad alcune "costanti anomale", come ad esempio l'incremento preoccupante dell'effetto serra; la sistematica opera di deforestazione condotta un pò ovunque sulla Terra; lo scioglimento dei ghiacciai a tutte le latitudini: fenomeni, questi, riconducibili più o meno direttamente all'azione dell'uomo, e che, se associati ad altre cause naturali, come le variazioni della radiazione solare, la desertificazione di ampie regioni della Terra, la distribuzione (talora anomala) delle aree di alta e bassa pressione lungo l'intera fascia Sud e Nord-tropicale, possono veramente costituire un complesso di fattori che - tornando alla similitudine medica - si configurano come un vero e proprio "virus" o, quanto meno, come un elemento debilitante del già fragile sistema immunitario del nostro pianeta.

Forse la comunità scientifica potrebbe approntare meglio e in tempi brevi una valida chiave di interpretazione dei fenomeni climatici, se solo avesse a disposizione quella messe di dati e di informazioni che sarebbe necessaria per un'operazione così ardua e complessa. In mancanza di ciò, tuttavia, mi sembra auspicabile - da parte degli studiosi - un atteggiamento di maggiore umiltà e insieme di maggiore fermezza. Maggiore umiltà nell'accreditare tesi spesso opinabili; giacché, se è vero che la scienza "procede" per via di ipotesi, è anche vero che "progredisce" solo per via di verifiche (e nel campo della climatologia le verifiche richiedono periodi di osservazione piuttosto lunghi). Maggiore fermezza nel ribadire e nel far valere le acquisizioni a cui si è giunti con un ragionevole grado di certezza. E allora, se El Niño si manifestava già nel secolo scorso (e chissà da quanto tempo ancora prima!), perché demonizzarlo ora come il principale responsabile dei misfatti climatici dei nostri giorni? E perché, al contrario, abbassare il livello di attenzione su fatti assodati e gravissimi, come l'inquinamento atmosferico e idrico prodotto dall'uomo? Questo sì è un dato inconfutabile, di datazione certa, sui cui effetti è lecito formulare una serie di ipotesi inquietanti, in parte già verificate, e tali comunque da far mobilitare immediatamente il mondo intero, ad apprestare i rimedi del caso. E invece ci si limita a parlarne, parlarne, parlarne... ostentando una preoccupazione che appare tanto retorica quanto rassegnata. Già, rassegnata; perché gli scienziati sanno bene che dietro questi problemi si muovono interessi economici di proporzioni gigantesche, difficili da risolvere con la sola forza della verità e del buon senso. Forse è per questo El Niño è diventato un bersaglio così facile? In effetti, su di lui... non si può intervenire!

Ma, giunto al termine della mia chiacchierata, non voglio essere troppo cinico, né pessimista. Credo invece sia più

giusto concludere l'argomento con alcune osservazioni, che possono apparire fin troppo ovvie, e che proprio per questo -forse- contengono qualche fondamento di verità condivisibile da molti, se non proprio da tutti.

1) Pare innegabile che qualcosa stia cambiando nelle condizioni climatiche di questi ultimi decenni, anche se è troppo presto per precisare in quale direzione ciò stia accadendo.

2) È altrettanto sicuro che fenomeni di così ampia portata come El Niño (siano essi considerati come accadimenti primari o secondari), non possono non influire in qualche modo sulle condizioni climatiche di vaste regioni della Terra: soprattutto lungo le fasce tropicali del Pianeta, dove la loro azione si esplica con particolare veemenza.

3) Sembra invece azzardato sostenere una simile ipotesi a proposito di regioni situate a latitudini più lontane. Su di esse è più ragionevole ipotizzare una maggiore influenza da parte di tutti quei fattori anomali di cui si è parlato poco sopra ("effetto serra", ecc.).

4) Possiamo senz'altro inscrivere in quest'ultima categoria di regioni anche il bacino del Mediterraneo. E in quest'ambito l'Italia è abbastanza protetta da fenomeni di particolare violenza. Le solite Alpi agiscono un pò da baluardo contro le perturbazioni e le infiltrazioni provenienti dai quadranti del Nord; mentre il mare che circonda quasi tutta la Penisola esercita la solita duplice azione: equilibratrice delle temperature e regolatrice del tenore di umidità delle masse d'aria provenienti dai quadranti meridionali. Rimane - ma non è cosa nuova - l'incognita legata con taluni capricci del

regime barico e delle conseguente circolazione dei venti: fenomeno che spesso fa dell'Italia un teatro di scontro fra masse d'aria di caratteristiche assai diverse, con le conseguenze che tutti ben conosciamo.

Per quanto ci riguarda, insomma anche l'irregolarità di certi fenomeni è un fatto abbastanza...regolare. Certo, anche da noi qualcosa sta cambiando; ma la nostra cattiva memoria ci fa spesso dimenticare che anche in tempi piuttosto lontani abbiamo avuto estati torride e inverni glaciali e mezze stagioni non ben definite. Non è questa la sede ideale per approfondire l'argomento, ma i secoli passati ci hanno lasciato testimonianze scritte di lamentele uguali alle nostre. E allora? Allora concediamoci ancora un pò di tempo prima di emettere una sentenza definitiva.

A Alfa Victor

Sopravvivo e ti penso
 immerso in un giorno di purissimo istinto
 e ti vivo nei tremori di ricordi che esaltano gli azzurri più puri
 e ti sogno felice e leggero solitario nel cielo
 tra nubi maestose,
 tra i freschi pendii dei nostri memorabili luoghi
 lontani da voci stonate
 vicini e uniti da forti passioni
 scivolanti nel fruscio di fresche ali bianche
 libranti maestose e silenziose
 nel vento, nel sole, nel cuore
 di chi non dimentica un amore, una felicità che è stata
 e che ricama un sentimento che non muore.

D-6730

dal n. 173 del dicembre 1985

“El Niño”

di Cesare Rasini

Ho colto l'occasione di queste lunghe vacanze natalizie per riordinare le molte carte e predisporre il materiale per il prossimo numero. Tra queste ecco «el Niño» di Cesare Rasini, l'indimenticabile mago della meteorologia organolettica!

Il lungo manoscritto mi è giunto dalla lontana Polinesia nella primavera dell'84 e doveva apparire nel numero di agosto/settembre dello stesso anno.

Circa il contenuto ed i suoi molti interrogativi, ho invitato il nostro Pinio Rovesti – che ben conosce il Cesare Rasini – a volerci illuminare, nel pro e nel contro, sui molti fenomeni che il Cesare chiama in causa, attribuendoli a questo famoso «el Niño».

«El Niño» il bambino! Dolce nome di sapore natalizio! Ancora più dolce qui nelle nostre regioni australi dove l'estate sta cominciando! Fiori, frutti e sapore di vacanze. E proprio del «Niño Gesù» si tratta; perchè è proprio nel periodo natalizio che nel Perù si verificano, di tanto in tanto, dei fenomeni meteorologici, e non, decisamente strani. Tanto strani e concomitanti che tutti insieme meritano la denominazione comune di «El Niño».

Il loro ricordo, il ricordo della loro esistenza, viene da sempre, come la tradizione, come le cose che fanno parte dell'uomo: non cominciarono e non finiranno, sono, e basta!

«El Niño»: In un paese, il Perù, lungo le coste del Pacifico dove non piove mai! ed è un deserto di sabbia solcato da rari ed impetuosi fiumi che scendono dalle Ande. A Lima, la capitale, le macchine sono vendute senza tergicristalli, semplicemente non servono! In questo paese ogni tanto a Natale: ogni quanto? tanti anni, tot anni, qualche anno, chi sa! Mai al dilà della «Memoria d'uomo».

Ed è improvviso non ci sono segni premonitori: è lui il segno!... Ecco! Ogni tanto a Natale; piove. Ma non pioviggina! piove a dirotto! Ci sono inondazioni, allagamenti: i fiumi lungo i quali sono costruite città e paesi, i fiumi che portano normalmente come il Nilo in Egitto la vita per l'agricoltura in queste valli che attraversano un enorme deserto di sabbia sterile, ingrossano e si portano in mare tutto: terra, raccolti, sementi e attrezzi.

Non è proprio una catastrofe: con l'acqua arriva tanto «limo» tronchi, foglie, terra buona, a sostituire quello già un po' sfruttato che c'era prima! Comunque l'evento è eccezionale, è notevole! Ma non basta! C'è dell'altro per svegliare la fantasia popolare!

Il Perù, e per Perù intendo la costa occidentale dell'America meridionale con prevalenza alla zona equatoriale.

Questa costa, dicevo, è una delle regioni più pescose del mondo! La corrente di Humbolt, fredda, è una vera miniera, si fa per dire, di pesce. Bene! quando piove, il pesce sparisce, o meglio diminuisce enormemente, e guarda caso le qualità pescate cambiano totalmente.

Che cosa c'entri la pioggia col pesce, la cosa non è chiara, comunque il fenomeno è lì evidente, sempre uguale, macroscopico, tanto da colpire la fantasia popolare, tanto da non poter essere ignorato, tanto da meritarsi il nome: «El Niño». El «Niño Gesù» che quest'anno è nato col piede sinistro! E questa serie di fenomeni natalizi, chiamati «El Niño» da un popolo di pescatori e agricoltori, che vivono ai tropici in un clima che tropicale non è, vedi corrente fredda di Humbolt, come il suo illustre titolare supera abbondantemente i confini regionali per trasformarsi in fenomeno mondiale. O meglio in una serie di fenomeni atmosferici che investono tutto il mondo. E «El Niño» 1982, un Niño un po' speciale, è cominciato a metà settembre, invece che a metà dicembre, con la sua violenza, o meglio con la violenza dei fenomeni che l'hanno seguito, è servito per dare l'allarme, o meglio a farsi notare.

Ora bisogna considerare che l'Oceano Pacifico, occupa una notevole fetta del nostro pianeta. Solo guardando un mappamondo, ci se ne rende conto.

E' veramente «un'altra faccia» totalmente differente. Diciamo che dal punto di vista «terra», proprio non ce n'è! E allora con tutta quell'acqua addio stazioni meteorologiche, addio carte del tempo, con tanti puntini, con tanti dati, per ricamarci isobare. Quindi un buco, un grande buco, un troppo grande buco meteorologico, che forse il fenomeno «El Niño» ci aiuterà a colmare o almeno a capire un poco.

Ora «El Niño» avviene ai margini di questo grande buco mentre contemporaneamente o quasi dall'altra parte, diciamo dalla parte opposta, cioè dove si trovano le Filippine, la Micronesia, la Malaysia, le Nuove Ebridi e l'Australia, che sono i luoghi più umidi del mondo, dove una giornata senza acquazzoni è veramente una cosa eccezionale, quasi impossibile, ecco che negli anni «Niño» pare con un certo anticipo, in queste regioni scoppia la siccità, e una siccità a regola d'arte, fiumi in secca, terra che si spacca, vegetazione che scompare, bestiame che muore e gente che ha fame.

Qui non ha nome! forse perchè gli Orientali sono più fatalisti, forse perchè ci sono troppe culture differenti con troppe lingue, forse perchè è un fenomeno negativo e che ha come risultato la fame, e in quelle regioni data la demografia che si ritrovano la fame non è più un fenomeno! Ce n'è un po' di più o ce n'è un po' di meno comunque sia anche se non ha un nome, anche se non ha un titolo, il capitolo esiste in tutta la sua evidenza. In un certo senso se guardiamo bene un nome o quasi ce l'ha pure anche se non è un nome popolare ma un nome altamente scientifico, per addetti ai lavori. Durante il fenomeno «El Niño» nel Pacifico occidentale si ha una notevole attenuazione, vedi quasi sparizione della «Cellula di Walker» o «indice della oscillazione australe» cioè alte pressioni con aria discendente fra isola di Pasqua e Isole Hawaii e basse pressioni con aria ascendente verso l'Australia settentrionale.

Questo grande rotore che viene tenuto sotto osservazione confrontando le pressioni medie di Darwin in Australia e di Tahiti è la causa prima degli Alisei, venti regolari che soffiano su tutta la zona equatoriale del Pacifico da Est.

Questi Alisei trascinerebbero anche una corrente superficiale dall'oceano sempre in zona equatoriale da Est a Ovest portando acqua calda verso le regioni del Pacifico ovest, le regioni come dicevamo più sopra che detengono il record dell'umidità e delle piogge. Però è vero, o potrebbe essere vero pure il contrario, e ci sono altrettanti scienziati che lo sostengono, e cioè che sia la corrente superficiale oceanica a trascinare l'aria calda equatoriale che si ammasserebbe a Ovest carica di umidità ecc. ecc. Certo, o quasi, è che l'aliseo costante verso Ovest produce nell'oceano delle specie di rotori idrici, che portano in superficie le acque profonde e fredde mantenendo con questo

mescolamento controllate le temperature superficiali dell'oceano. Dobbiamo a questo punto ricordare che una delle cause che sono considerate all'origine delle depressioni tropicali, che poi si trasformano in Ciclone o Tifoni o seconda delle località, è che la temperatura superficiale dell'oceano superi i 28°C.

Ora vediamo un poco che cosa succede negli anni del «Niño». Intanto la differenza di pressione tra Darwin e Tahiti tende ad annullarsi, quindi la famosa cellula di Walker tende a sparire, l'aliseo indebolisce la corrente orientale oceanica si inverte, i rotori subacquei spariscono, la temperatura superficiale oceanica sale verso Est, l'aria umida raggiunge le coste del Perù, piove: «El Niño»!

Oh intediamoci è tutta una serie di ipotesi che si ritengono verificate da una povertà impressionante di dati reali pressioni di due punti che sono a quasi un quarto della circonferenza della terra uno dall'altro.

Qui bisogna dire due parole sull'organizzazione del rilevamento dati nell'Oceano Pacifico. 1° Ci sono le isole anzi gli arcipelaghi che in media si trovano a circa 3-4000 chilometri l'uno dall'altro, quasi tutti gli arcipelaghi hanno almeno una stazione meteorologica assistita da qualcuno più o meno preparato munito di radio trasmittente, funzionante ad energie varie: gasolio, sole, olio di gomito, ecc. Molti di questi dati sono raccolti da navi in navigazione nelle vicinanze o quasi quando le condizioni atmosferiche o magnetiche non permettono alle trasmissioni delle stazioni di arrivare a destinazione. In mezzo a tutto questo ci sono le navi mercantili che seguono le loro rotte attraverso l'oceano. Ogni nave è impegnata (?) a raccogliere ogni giorno al momento del punto: temperatura, umidità, pressione atmosferica, temperatura superficiale dell'acqua, vento e corrente marina stimata. Ora il punto nave normalmente viene fatto a mezzogiorno, lascio a voi giudicare dell'importanza dei dati raccolti, se poi aggiungiamo che oggi sempre più navi sono munite del sistema di navigazione per satellite e che quando il cielo è coperto il punto sestante non si può fare, vedete la regolarità dei dati. In più sull'Oceano Pacifico circolano la maggior parte delle navi oceanografiche esistenti e anche loro fanno quello che possono.

Poi ci sono i satelliti meteorologici e non, stazionari e di passaggio, sempre più perfezionati, con quantità tali di dati che il confronto con i rilievi terrestri diviene assolutamente problematico.

Il tutto entra in ordinatori sempre meglio programmati che sfornano sempre più dati senza indici di attendibilità e questi dati vengono a loro volta rielaborati da altri ordinatori addetti ai programmi di studio particolari, il tutto resta comunque sempre coordinato dal «Padre eterno» che non ci ha mai rivelata la dose di casualità che concede allo svolgersi del «fenomeno climatico».

Detto questo torniamo al «Niño» che la scienza ufficiale ha classificato come «ENSO— (El Niño Southern Oscillation) ma che io continuo a chiamare «El Niño» che essendo un nome popolare è più genuino e soprattutto più adatto alla precisione dei dati che lo riguardano. El Niño 1982 è arrivato a metà settembre, quindi con un anticipo di circa tre mesi sulla norma. Naturalmente in onore all'obiettività scientifica ci sono immediatamente altrettanti «Soloni» che sostengono che è stato un ritardo di 7 o 8 mesi. La sua durata quindi è stata molto più breve del solito con fenomeni molto più intensi. La sua durata è stata molto più lunga, dovuta naturalmente all'intensità dei fenomeni registrati. Certa è una cosa «El Niño» non è un fenomeno circoscritto al Pacifico ma è l'inizio di una serie di fenomeni che investono tutto il pianeta. Partono di qui e irraggiano – no circolano verso Est – no circolano verso Ovest. Ma i poli. I poli che tanta importanza hanno per tutta la climatologia, i poli che cosa c'entrano? Cosa determinano, che cosa subiscono? Qui bisogna produrre qualche buona ipotesi suggestiva, ma mancano i dati: già, ma in base a un'ipotesi si può pensare quali dati ricercare; ma come, se non ci sono i mezzi e l'organizzazione per la raccolta! E così si faranno dei bei congressi, delle magnifiche tavole rotonde e il turismo mondiale ne beneficerà, aiutando bilance commerciali e Fondi monetari internazionali. Vedete come un fenomeno all'apparenza circoscritto ma con un nome importante «El Niño Gesù» diventa un fenomeno Planchario come colui da cui ha preso il nome.

La morale almeno per me è che nel 1983 dove vivo, cioè in Polinesia Francese, un pugno di qualche migliaio di isole sparse in una zona poco più grande di tutta l'Europa abbiamo avuto ben sei cicloni che con una regolarità assoluta hanno spazzato tutta la regione non risparmiando nessuno e portando delle distruzioni tali da farsi ricordare ancora per un pezzo.

CESARE RASINI

* * *

dal n. 176 del giugno/luglio 1986

“El Niño”

Un fenomeno meteorologico a grande scala le cui caratteristiche anomale stanno attirando sempre più l'attenzione degli specialisti

di Plinio Rovesti

Nel n. 173 della nostra rivista (dicembre 1985) l'amico Scavino mi ha invitato ad... illuminare i lettori di «Volo a Vela» sulla dinamica di quel fenomeno che il vecchio volovelista milanese Cesare Rasini (ora residente nella lontana Polinesia) in un suo interessante articolo definisce «El Niño».

E' vero che ho trascorso quasi 9 anni in Argentina (1947-1956), lavorando in campo meteorologico con il padre della meteorologia applicata al volo a vela – il Prof. Walter Georgii – ma è pur vero che in quegli anni in Sud-America del Niño non si parlava.

Cesare Rasini afferma invece che il ricordo della sua esistenza viene da sempre, e che in Perù, nel periodo natalizio, «El Niño» (il «Bam-

bino Gesù») dopo interminabili periodi di siccità, senza segni premonitori, di tanto in tanto arriva improvvisamente, causando forti piogge che provocano inondazioni ed allagamenti alluvionali.

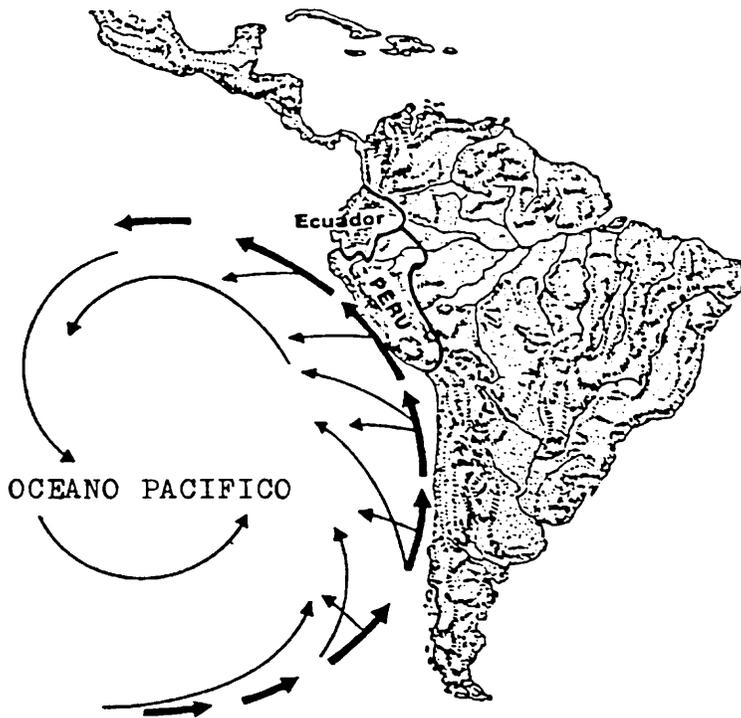
Mi affretto allora a scrivere ai vecchi amici del Sudamerica, dalla quale manco da tanti anni, e le risposte su el Niño non tardano ad arrivare. Per colmo di fortuna, poi, su quella interessante rubrica «Scienza e tecnologia», che appare saltuariamente sul «Corriere della Sera», due noti meteorologi italiani – il Prof. Guido Visconti del Dipartimento di Fisica dell'Università dell'Aquila, ed il Colonnello Michele Conte del Servizio Meteorologico dell'Aeronautica – il 1° aprile 1986 dedicano al fenomeno del Niño una intera pagina dell'importan-

tante quotidiano, estendendo il discorso anche ai cambi di velocità di rotazione che spesso la terra subisce sotto la spinta dei venti. Spero ora di essere in grado di affrontare l'argomento e di poter così rispondere agli interrogativi postimi su «Volo a Vela» dall'amico Scavino.

Procediamo con ordine.

Recentemente due meteorologi del Lamont Doherty Geological Observatory della Columbia University – Mark Cane e Steven Zebiak – hanno sviluppato una nuova teoria su «El Niño», formulando una previsione meteorologica sul manifestarsi, a cominciare dalla prossima estate, di un'anomalia meteorologica a grande scala. Come Cesare Rasini ha rilevato nel citato articolo, questo fenomeno dipende da un riscaldamento anomalo della superficie dell'oceano Pacifico tropicale dall'Ecuador all'Australia. Questo fenomeno, dal punto di vista atmosferico, era noto ai meteorologi sotto la denominazione di Southern Oscillation (SO). Esso consiste in una oscillazione periodica della pressione atmosferica esistente nella regione compresa tra l'alta pressione del Pacifico del Sud Est e la bassa pressione dell'Australia-Indonesia. Più recentemente la combinazione di questo fenomeno con «El Niño», ha suggerito la nuova denominazione di ENSO.

A questo punto qualche volovelista si porrà sicuramente questa domanda: quale interesse può avere per i piloti di volo a vela italiani un fenomeno che si riscontra in regioni tanto lontane dalla nostra penisola? Oppure, penseranno altri, si tratterà di fenomeni che potranno interessare l'Australia, dove nel 1987, si svolgeranno i XX Campionati Mondiali di Volo a Vela.



La circolazione atmosferica innescata secondo il Prof. Visconti sull'Oceano Pacifico da quella anomalia meteorologica a grande scala denominata «El Niño».

Le teleconnessioni fra El Niño e certe caratteristiche della circolazione atmosferica associata anche in aree remote dalla zona in cui si manifesta il fenomeno, sono ormai note agli studiosi che si interessano di questi problemi. E prova ne sia il fatto che anche fra gli scienziati del Servizio Meteorologico della nostra Aeronautica si va diffondendo la convinzione che «El Niño», essendo in grado di recare sensibili turbamenti alla circolazione atmosferica a grande scala, possa arrivare ad influenzare anche la circolazione atmosferica e l'andamento del tempo sul Mediterraneo Centrale.

Il Servizio Meteorologico dell'Aeronautica ha pertanto condotto uno studio nel corso del quale sono stati esaminati gli 8 casi sicuramente verificatisi dal 1950 al 1984, più quello controverso del 1963. Il Col. Conte afferma che in rapporto a questi 9 anni critici è stata condotta un'analisi sugli andamenti della circolazione atmosferica e del tempo presentatisi sul Mediterraneo Centrale e sull'Italia a scala stagionale, mensile, decadale e pentadica. Queste ricerche hanno lo scopo di rilevare differenze significative fra tali annate e le restanti dei 35 anni che vanno dal 1950 al 1984.

Sempre secondo quanto afferma il Col. Conte, risultati interessanti sono stati ottenuti per i mesi estivi (cioè quelli della stagione volovelistica che va da maggio a settembre).

Attualmente sono in corso studi e ricerche ancora più importanti, che mirano ad inquadrare una teleconnessione che può esistere fra «El Niño» e l'anticiclone semipermanente delle Azzorre, la cui ubicazione ed intensità, com'è noto, determinano l'andamento del tempo sul Mediterraneo durante la stagione estiva.

Un'altra importante scoperta fatta negli ultimi anni, grazie ai dati raccolti con satelliti geodetici, è quella dell'influenza dei fenomeni atmosferici associati al Niño, fenomeni che agiscono da freno o da acceleratore sulla rotazione della terra, modificando addirittura la durata del giorno. In altre parole quello che in pratica succede è che quando aumenta la velocità del vento nello stesso verso del moto della terra, l'atmosfera «spinge» sulla terra stessa aumentandone la velocità di rotazione; quando invece le correnti atmosferiche soffiano in senso opposto, la velocità di rotazione diminuisce. La «spinta» sul nostro pianeta viene esercitata sicuramente in corrispondenza delle grandi catene montane. Le interazioni fra l'orografia del globo terrestre e l'atmosfera sono quindi molteplici. Un gruppo di studiosi della Cornell University e dello Standard Research Institute ha scoperto delle oscillazioni atmosferiche fra i 150.000 e i 450.000 metri, innescate in corrispondenza di un terremoto riscontratosi in Alaska il 12 aprile del 1978, vicino all'isola di Kodiak con una serie di scosse di notevole intensità. In precedenza erano state osservate oscillazioni atmosferiche anche in occasione di esplosioni nucleari o di eruzioni vulcaniche.

In passato la spiegazione di questi fenomeni era stata attribuita anche all'innescò nell'atmosfera di quelle onde stazionarie di sottovento ben note ai volovelisti che praticano il volo d'onda, sfruttando la parte ascendente dei movimenti ondulatori d'ostacolo.

Per completare l'argomento dei fenomeni atmosferici che agiscono da freno o da acceleratore sulla rotazione terrestre, modificando addirittura la durata del giorno, ci sarebbe ancora tanto da dire; ma noi ci siamo riproposti di stabilire soltanto l'influenza di quel fenomeno che si chiama «El Niño», sia sulla circolazione innescata sull'Oceano Pacifico da «El Niño» stesso, sia sulle oscillazioni atmosferiche ad esso associate.

Grazie caro Plinio per aver fatto luce sull'interessante argomento che l'indimenticato Cesare Rasini evidenziò tanti anni fa, e grazie a Franco per le indispensabili figure che accompagnano il Tuo scritto. Complimenti anche per le disquisizioni su altri eventi disastrosi, sui sintomi e le sindromi e soprattutto sull'indispensabile distinguo tra il procedere ed il progredire. Avremo comunque modo di riparlarne in occasione dell'appuntamento del 2001!

Renzo

TURCHIA 1997 - World Air Games

diario di Nino Perotti

Domenica 7 settembre, 1ª prova, 162 km KIRKA SEYITGAZI PORSUK OKLUBAL

Le nuvolette che nei giorni di allenamento erano timidamente comparse a segnalare le termiche hanno lasciato il posto ad un cielo limpido ed azzurro, nel quale le ascendenze sono indicate da un nugolo roteante di alianti, tutti in attesa che i più bravi partano per mettersi a ruota e seguirli per quanto possibile fino all'arrivo. Questo tipo di volo non mi è mai stato congeniale, quindi dopo un poco taglio il traguardo di partenza e me ne vado, con davanti un cielo pulito ed un panorama immenso, e dietro una muta scatenata.

Il volo prosegue senza particolari difficoltà, la muta guadagna terreno, i più bravi mi sorpassano senza che nemmeno riesca a vederli, e quando nei pressi della diga di PORSUK, 16 km prima dell'ultimo piloncino, sto lentamente salendo verso i 1200 metri del plafond, sento Luca Urbani che avverte per radio: "...sono a 600 metri, in forte discesa, credo che non passerò il colle e dovrò atterrare...". Poco dopo la stessa sorte toccherà a Leonardo Brigliadori. È scattata la trappola di OKLUBAL, il piloncino a 10 km dall'arrivo che serve per l'allineamento finale. Da OKLUBAL il traguardo si raggiunge seguendo il costone orientato EST-OVEST che si innalza via via più ripido fino alla quota di 500 metri subito a SUD del campo, costone che alla sera è sempre investito da un vento forte e freddo proveniente da NORD, con relativa dinamica. Dato che tutti i nostri temi arrivano da SUD, dall'altra parte del costone, ci troviamo perciò in discesa e controvento, tanto più forte quanto più si è bassi e vicini alla cresta. Questa sera arriviamo al traguardo soltanto in cinque – il quinto

sono io – mentre tutti i migliori piloti in gara atterrano prima del colle.

Lunedì 8 settembre, 2ª prova, 154 km PUSAN OKLUBAL

Le condizioni sono un poco migliori, il volo si svolge regolarmente e ventinove piloti arrivano al traguardo, con distacchi in punti molto limitati, tant'è che pur classificandomi ventunesimo risalgo al quarto posto in classifica generale. Leonardo conduce brillantemente la gara ed arriva secondo, seguito da Luca al nono posto con pochi punti di distacco.

Martedì 9 settembre, 3ª prova, 207 km CALKOY OKLUBAL

Il cielo è sempre pulito e sgombro di nubi, i roccoli prima del traguardo di partenza sono sempre più cattivi, disordinati e caotici. Mentre un certo numero di piloti si comporta correttamente, altri si dimostrano palesemente inesperti in questo tipo di volo, ed i rimanenti sono spericolati kamikaze che percorrono le più folli traiettorie alla ricerca della migliore salita.

Sono numerose le proteste che ascolto alla radio, quando ritengo di averne abbastanza lascio la compagnia e mi avvio sul percorso. Di sicuro la decisione non è stata felice, perchè qualche chilometro più avanti mi ritrovo aggrappato disperatamente ad un costoncino, poche decine di metri al di sopra del fondovalle, e devo lavorare a lungo per salvarmi dall'imminente atterraggio. Quando infine riesco ad osservare il paesaggio un poco più dall'alto, ho il piacere di ritrovarmi con un gruppo di alianti partito venti minuti più tardi.

Dopo cinquanta chilometri, sulle montagne fra KUTAHYA e PUSAN, mentre con una decina di piloti sto spiralandosi in una buona termica alla quota di 1600 metri, un forte colpo scuote con violenza il mio aliante. Accidenti, è il primo

peniero, sono stato investito. Come nei films di guerra, mi hanno colpito.

Istintivamente mi volto a sinistra, dove ho sentito la botta. Dietro di me, un PW 5 che non riesco ad identificare si sta allontanando, virando in salita.

In questo momento ancora non lo so, ma il francese Frédéric HOYEAU, che infine vincerà il Campionato, ha visto tutto, e così racconterà nella sua relazione sull'incidente: "Stavamo spiralandosi a sinistra, ed io seguivo l'aliante W 1, pilotato dall'italiano NINO PEROTTI. All'interno della spirale, mi ha superato F 1, l'ho visto avvicinarsi a W 1 e mi son detto: ma lo sta investendo! ed infatti un attimo dopo la semiala destra di F 1 si è sovrapposta alla sinistra di W 1 per circa un metro, le due ali si sono urtate ed hanno vibrato violentemente". Tutto questo l'ho saputo dopo l'atterraggio.

F 1, soprannominato Formula Uno, è uno dei concorrenti con il pilotaggio più spregiudicato, già notato varie volte per la sua eccessiva disinvoltura.

Per intanto, lasciata la spirale, mi rendo conto che l'aliante vola ancora, apparentemente senza problemi. Mi guardo attorno con attenzione, non vedo altri alianti in difficoltà, nessuno che scende in vite, nessun paracadute aperto.

Ignorando i danni subiti, temo che siano danneggiati i piani di coda; tuttavia, provati i comandi a fondo, vedo che tutto funziona e perciò decido di proseguire il volo, sia pure con prudenza. Se avrò difficoltà all'atterraggio sarà meglio averle sul campo piuttosto che altrove. Non ho detto nulla per radio per non allarmare inutilmente gli altri concorrenti e le squadre a terra.

Girato il pilone di CALKOY, vedo lontano – o miraggio – un cumuletto, sulla montagna ad EST della rotta verso casa. Gli altri piloti seguono la rotta verso la

piana di KUTAHYA; tutto solo, senza mai superare i 100 km/h per paura che l'aliante si rompa, mi dirigo verso il miraggio, che sembra irraggiungibile. Quando finalmente arrivo sotto al cumuletto, trovo una buona ascendenza che mi porta fino a 1750 metri, sufficienti per arrivare ad OKLUBAL e quindi al traguardo. Sotto di me, un nugolo di alianti intreccia spirali, ma la termica si sta esaurendo e soltanto tredici piloti riusciranno a chiudere il persorso.

Leonardo vivrà l'avventura dell'atterraggio in montagna già pubblicata su *Volo a Vela*, e Luca passerà di misura il crinale trovandosi chiuso in una stretta gola che lo porterà dritto all'atterraggio a 7 km dal traguardo. "Preferisco non raccontarti com'è andata – mi dirà – perchè è stata un'esperienza terrificante e mi angoscia riviverla". Non so ancora che fra due giorni la stessa esperienza toccherà a me. Dopo questa gara, passo al terzo posto in classifica generale, a 57 punti dal primo.

Mercoledì 10 settembre, 4ª prova, 181 km PUSAN DOGER OKLUBAL

Nella notte sono stati riparati i pochi danni alla mia semiala sinistra, un buco e tre ammaccature all'estremità. Oggi, incredibile, ci sono i cumuli con base ad oltre 2000 metri, le ascendenze sono ottime, i roccoli diventano sopportabili, i PW 5 volano velocissimi e l'arrivo non presenta problemi.

Con queste condizioni, il tema risulta troppo breve, tuttavia una bellissima strada di cumuli che ho seguito assieme a Leonardo fra KUTAHYA e PUSAN non mantiene le promesse, e ci costringe a salire con valori più modesti di quanto avessi sperato; così al traguardo la mia velocità supera di poco i 90 km/h contro i 103 km/h dei vincitori, i bravissimi francesi. Ripasso al quarto posto in classifica generale.

Giovedì 11 settembre, 5ª prova, CAT'S CRADDLE 240 minuti

Tema a scelta del pilota, onde evitare,



NINO e ROSALIA PEROTTI, CON IL PW5

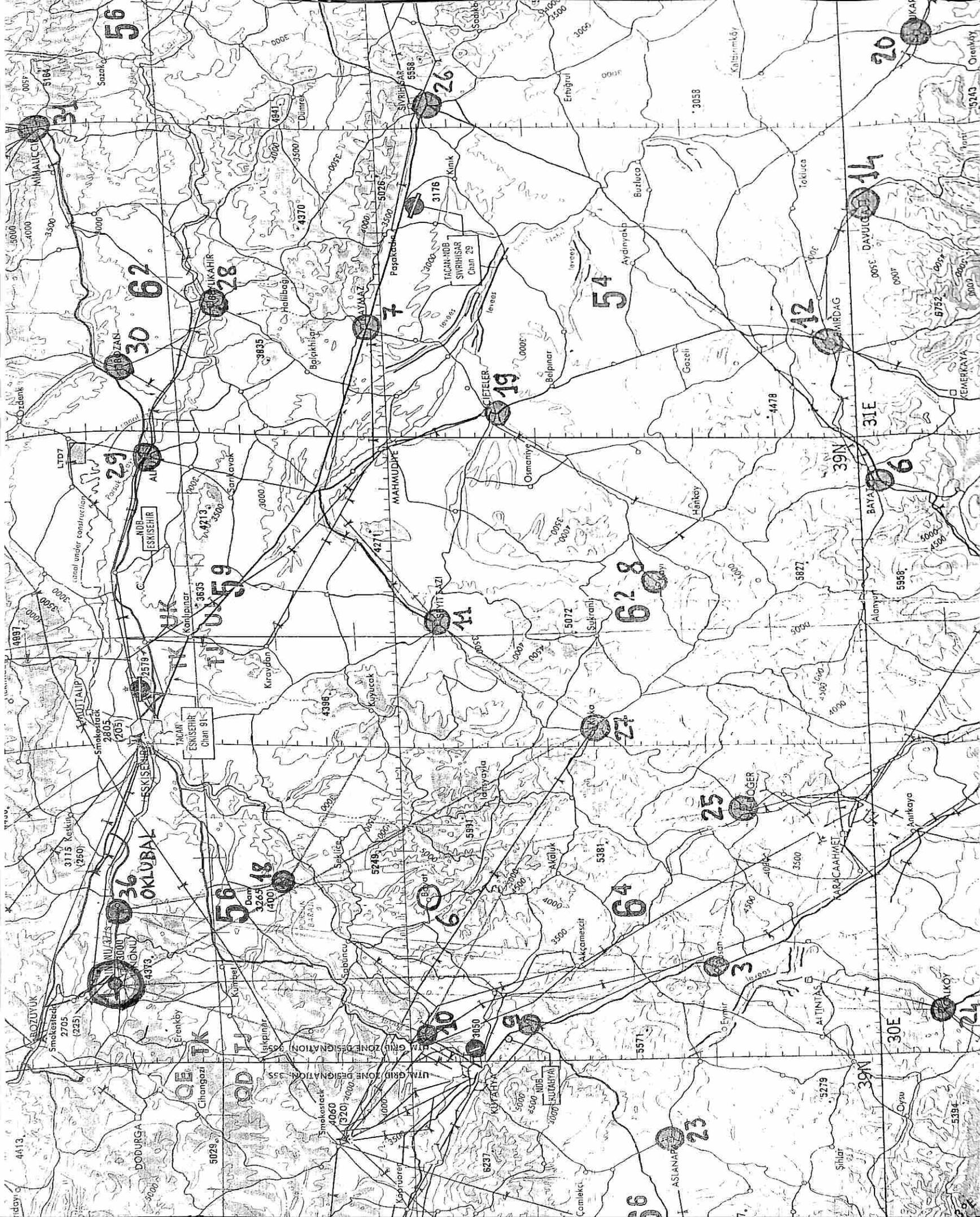
almeno in parte, i rischi del volo in gruppo. La partenza non è facile, siamo in molti a bassa quota nei pressi della diga – il PORSUK BARAJI –, riesco a salvarmi in extremis sopra una piccola valle sperduta, mentre Luca Urbani è costretto ad atterrare poco lontano.

In seguito, il volo prosegue con minore difficoltà, mentre sulla piana di KUTAHYA si sviluppa una interessante situazione con nubi di rotore ad oltre 2000 metri. Superato il pilone di KIRKA, mi dirigo dunque verso KUTAHYA NORD, quindi KUTAHYA SUD, di qui torno a KIRKA e poi inizio la strada del ritorno ripassando per il PORSUK BARAJI. Ho una quota sufficiente per superare il solito costone, almeno così credo. Il vento contrario – come sempre – è molto forte, la discendenza anche, vedo la cresta alzarsi davanti a me, insisto cercando il passaggio più basso, e quando finalmente lo supero e comincio a scendere dall'altra parte, mi trovo ad infilare direttamente la diabolica gola che due giorni or sono aveva così impressionato Luca Urbani. La situazione, in effetti, si presenta piuttosto critica: la gola è stretta, il vento al traverso crea una forte turbolenza, atterrare non è possibile e restare in volo molto difficile, perchè la pendenza della gola è modesta e l'effi-

cienza del PW 5 non è tale da permettermi di uscire verso la pianura. Dopo alcuni lunghissimi minuti in cui mi sembra di cavalcare un cavallo selvaggio – quelli che nei rodei vogliono assolutamente disarcionare il cavaliere – riesco fortunatamente a superare il bordo sopravvento. La turbolenza sparisce, ma le difficoltà rimangono, perchè i campi atterrabili sono lontani e non raggiungibili, e sto volando pochi metri al di sopra di un pendio così piatto che il vento non mi dà una apprezzabile componente ascendente. Il traguardo è lontano 8 km, nascosto da filari di alberi più alti di quanto sono adesso. Tuttavia, davanti a me il pendio diventa più ripido, riesco ad arrivarci prima di toccare il suolo, la dinamica finalmente si rinforza e mi solleva al di sopra della cima degli alberi. Rimango così l'unico pilota che fino ad oggi è sempre tornato al campo; conquisto inoltre i 100 punti di premio che – nella CAT'S CRADDLE – spettano a chi riatterra al punto di partenza. Grazie ai quali riesco a mantenere il quarto posto in classifica generale.

Venerdì 12 settembre, 6ª prova, 166 km KIRKA KUTAHYA NORD OKLUBAL

Cielo azzurro, termiche secche, roccoli



come al solito. Fino al primo pilone di KIRKA il volo è relativamente facile e veloce, da KIRKA a KUTAHYA NORD bisogna superare un altopiano circondato dalle montagne. Arrivo con poca quota, sul bordo dell'altopiano l'ascendenza è finita, vedo un aliante spiraleare alto più avanti, quando lo raggiungo se ne va lasciandomi soltanto un poco di turbolenza residua. In breve, resto chiuso nella conca, mentre il mio amico spagnolo Pedro TOQUERO e la pilota russa Tamara SVIRIDOVA atterrano sotto di me. Riesco ad uscire superando il crinale nel punto più basso, ritrovandomi così a volare nella stessa condizione di ieri sera, pochi metri al di sopra di un pendio ondulato, disseminato di cespugli ed alberelli, degradante troppo verso la lontanissima pianura. Per un tempo che mi sembra lunghissimo scendo alla minima velocità, evitando gli alberi più alti, cercando ogni piccolo avvallamento che dia qualche metro di margine, mirando a qualche improbabile atterraggio che permetta di scassare il meno possibile. Raggiungo un solco un poco più profondo dove passa una strada, c'è una casa ed un campetto. Sul bordo del solco il variometro si ferma sullo zero, anch'io mi fermo a spiraleare sfiorando gli alberi. Passano alcuni minuti, lo zero diventa

positivo ed una lunga salita mi porta a 1200 metri, giro il pilone e mi avvio fiducioso verso il traguardo. Luca Urbani sta salendo alto nei pressi della diga, ormai è quasi arrivato, sarà undicesimo con un ottimo tempo. Leonardo Brigladori è finito piuttosto basso, stavendosi con fatica, arriverà anche lui un poco più tardi.

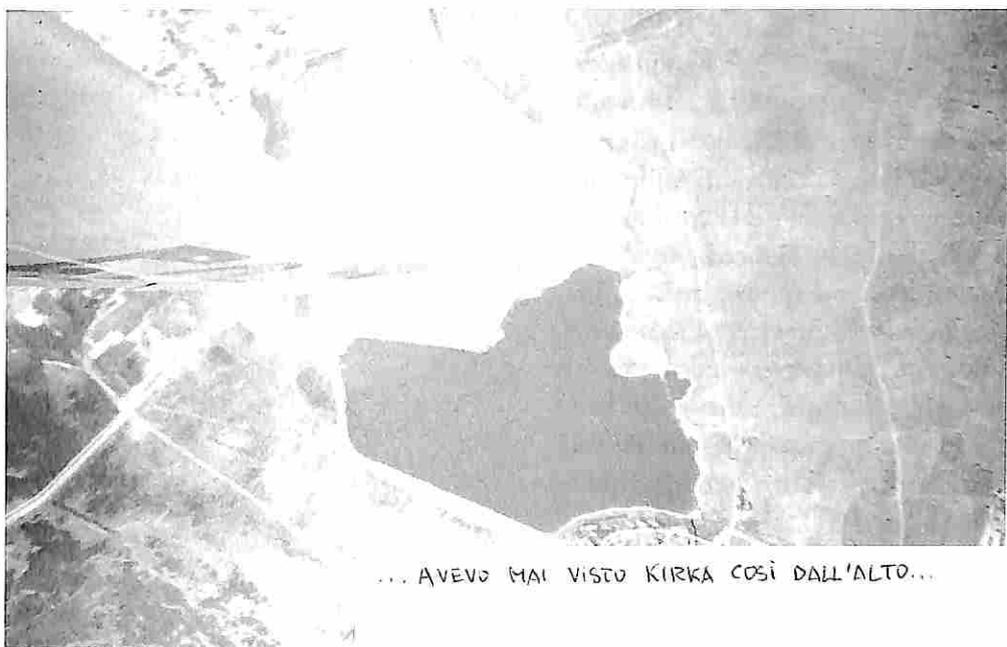
Come al solito, il vento contrario è piuttosto forte, avanzo con notevole discesa verso le terre alte che mi separano dal lago. In dieci chilometri perdo 500 metri, in breve sono basso sul terreno. Ad ovest vedo un aliante, lo raggiungo, è il russo Vladimir PANAFUTIN, spiraliando insieme perdendo lentamente quota. Ormai troppo bassi, andiamo verso l'ampio canalone dove scorre il fiume PORSUK. Sul bordo roccioso del canalone cerchiamo di sfruttare la dinamica, dopo lunghi minuti di inutili fatiche PANAFUTIN saggiamente decide che l'impresa è disperata, apre i diruttori ed atterra nell'unico campetto dei dintorni. Non voglio ancora arrendermi, indietro verso il pilone da poco sorvolato c'è una raffineria con un fumo giallo che sale nel vento. Raggiungo il fumo all'altezza del camino, mi dà soltanto odore di zolfo. Con il vento in coda, sto sorvolando la periferia di KUTAHYA, tetti

antenne pali della luce e nessuna posto per atterrare. Dietro un filare di alberi, leggermente più in basso intravedo la lunghissima pista dell'aeroporto militare. Senza toccare i diruttori, evitando gli alberi, riesco a raggiungerla ed a percorrerla quasi tutta, fermandomi poco lontano dalla torre di controllo.

Scendo dall'aliante, nel vento freddo e reso. Dopo tante tribolazioni, eccomi seduto miseramente a terra. Questa mattina, quando sono partito, avevo ancora la possibilità di salire sul podio, adesso sarò ventesimo in classifica. Tutto questo perchè non riesco a volare con il gruppo. Sarebbe stato così facile mettersi dietro agli altri, non pensare più a nulla e farsi portare fino all'arrivo, magari anche velocemente. Così va il mondo. Qualcuno nasce capace di suonare il violino, qualcun'altro capace di volare con il gruppo nelle gare di volo a vela. Qualcun'altro ancora non sa fare nè l'una nè l'altra cosa, e può solo morire d'invidia e finire per terra.

Queste amare considerazioni sono interrotte dall'arrivo di due camion carichi di soldati. I soldati balzano a terra e mi circondano, con i fucili in mano. Non sanno esattamente cosa fare, immagino debbano decidere se fucilarmi subito oppure soltanto dopo un equo processo. Mentre discutono animati fra di loro, sento un sibilo, alzo gli occhi e vedo arrivare due PW 5 in pattuglia: sono i due piloti turchi in gara, Tolga VAROL e Metin OZBEY. Atterrano poco distante, evidentemente conoscono tutti e le cose prendono subito un altro aspetto. Qualche tempo dopo, comodamente seduto in una poltrona in cima alla torre di controllo, rifornito di biscotti e bevande, posso assistere ad una straordinaria parata militare, plotoni e plotoni di soldati che sfilano a ranghi serrati, con le baionette che scintillano al sole e le bandiere che garriscono al vento, mentre rullano i tamburi e le fanfare suonano marce di guerra.

Lo spettacolo dura più di un'ora, chie-



... AVEVO MAI VISTO KIRKA COSÌ DALL'ALTO...



... IL COSTONE CHE SI INNALZA FINO ALLA QUOTA DI 500 METRI SUBITO A SUD DEL CAMPO...

do se si tratta di una festa nazionale. Ma no, mi rispondono, lo facciamo ogni venerdì per tenere alto il morale e lo spirito combattivo delle truppe.

Tramonta il sole quando arriva la squadra, la mia cara Rosalia con il bravissimo aiutante Nicola VOLPI. Ancora un paio d'ore e saremo a casa, dove il nostro capo Piero PUGNETTI bonariamente mi rimprovera: "Nino, ti sei comportato così bene il giorno della collisione, per poi farti attirare in questo modo dalla pista di KUTAHYA...". Caro Piero, quello che ho fatto oggi per tentar di restare in volo, non l'avevo mai fatto nella mia pur lunga carriera. Anzi, penso che nessun pilota sano di mente l'avrebbe fatto. Anche se, alla fine, non è servito a nulla.

Lunedì 15 settembre, 7^a prova, CAT'S CRADDLE 200 minuti

Per due giorni non abbiamo volato, o meglio, per la verità, ieri domenica 14 settembre siamo rimasti in volo soltanto in due, tutti gli altri sono riatterrati poco dopo il decollo, e la gara è stata annullata. Oggi, alla partenza, le condizioni sembrano le solite, termica secca fino a mille metri o poco di più. Però, lontano verso sud, si vede qualche cumuletto, sulla cima del TURKMEN DAGI, la montagna che si trova al centro del nostro

campo di gara.

Volando in quella direzione, le ascendenze diventano via via migliori, il plafond si alza, finché, raggiunto il primo cumulo, abbiamo la sorpresa di trovare un 4-5 metri al secondo che sale – o meraviglia – fino ad oltre 3000 metri, il che vuol dire circa 4000 metri sul livello del mare. Avevo mai visto KIRKA così dall'alto. Luca URBANI propone di continuare il volo verso sud, dove si vede qualche traccia di cumuletti e fumulus molto alti; Leonardo al contrario vorrebbe tornare verso nord, perciò alla fine andiamo per rotta ovest verso KUTAHYA NORD e KUTAHYA SUD, dove le termiche ci sono, però non sono così straordinarie. Tornando nuovamente verso KIRKA e ripassando sotto i cumuli di prima, una salita con i variometri a fondo scala mi porta in pochi minuti a 3400 metri.

Sulla rotta verso il campo, questa volta, voliamo velocissimi e senza alcuna difficoltà, convinti di aver portato a termine una buona prova. Saremo piuttosto delusi nello scoprire che i francesi hanno vinto la gara percorrendo oltre 290 km contro i nostri 250. Hanno volato verso sud, e così veniamo a sapere troppo tardi che Luca aveva visto giusto. Il volo comunque è stato entusiasmante ed i

propositi di rivincita per le prossime gare sono bellicosi. Non sappiamo ancora che questa è stata l'ultima prova.

Venerdì 19 settembre

Ultimo giorno di gara. Per tutta la settimana, abbiamo messo gli alianti in linea, abbiamo aspettato che il bisposto civetta salisse a cercare le ascendenze, l'abbiamo visto riatterrare inesorabilmente ed abbiamo riportato gli alianti al parcheggio. Quest'oggi, già che siamo in linea, ne approfittiamo per fare un voletto lungo il costone, a beneficio della troupe cinematografica che sta girando un documentario sui Giochi dell'Aria. Passiamo e ripassiamo davanti alle cineprese, sostenuti dalla solita, divertente dinamica, tantochè alla fine l'operatore chiede candidamente al nostro capo: ...ma quale è dunque l'autonomia di un aliante?

In questa settimana, visto che non si vola, abbiamo parlato molto, specialmente sul futuro di questa World Class. Superate le iniziali difficoltà – la giusta sistemazione della zavorra per raggiungere tutti lo stesso peso – la gara è stata un notevole successo, malgrado la stagione avanzata con le relative condizioni atmosferiche non più ideali. Particolarmente affascinante, la vista dello schiarimento di partenza, con i PW 5 tutti rigorosamente uguali.

Tuttavia, il problema più grande evidenziato da queste gare è stato quello dei roccoli di alianti che aspettano di partire, tutti in attesa di seguire il campione del momento. Problema esaltato dalla scarsità delle termiche e dall'assenza dei cumuli, tant'è che gli organizzatori, dopo metà gara e due collisioni, hanno deciso di assegnare solo temi a scelta del pilota – i famigerati CAT'S CRADDLE o POST TASK che dir si voglia – il che in parte ha migliorato la situazione senza per altro risolverla. Per un osservatore esterno, può essere ridicolo vedere tanti piloti che girano come allocchi guatandosi l'un l'altro, per poi

partire tutti assieme quando non rimane più il tempo per finire il percorso, cosa puntualmente verificatasi negli ultimi Campionati Mondiali. Per questo sarebbe interessante sperimentare altre formule di gara, vedi quella proposta da Bruno GANTENBRINK ed illustrata da Leo BRIGLIADORI sulle pagine di *Volo a Vela*. Oppure quella da me presentata nel questionario che ho consegnato al Prof. Piero MORELLI, Presidente della Giuria Internazionale:

- Considerato che il PW 5 – piccolo, leggero, senza ballast – sembra costruito apposta per essere lanciato con il verricello;
- Constatato che il verricello, in queste gare, ha dato ottima prova dimostrando che è in grado di far partire gli alianti più rapidamente che non trainandoli;
- Propongo che i decolli avvengano tutti con il verricello, naturalmente all'ora scelta da ogni pilota, e che il tempo di partenza per la gara sia l'istante in cui lo starter abbassa la bandierina e l'aliante inizia la corsa di decollo.

Abbastanza radicale, non è vero? Al punto che probabilmente non verrà mai adottata, anche se Piero MORELLI, bontà sua, mi ha detto che è stata presa in attenta considerazione.

DALL'OFFICINA DI RIETI ANGELO È VENUTO IN TURCHIA PER AIUTARCI A SISTEMARE GLI ALIANTI SUL C 130



IL C 130 DELL'AERONAUTICA MILITARE

Martedì 23 settembre

Pioveva, sabato 20 settembre, giorno della premiazione. Per la prima volta in tutti questi giorni, non soffiava il vento, le bandiere pendevano gocciolando dai pennoni. All'interno del grande hangar, abbiamo applaudito i vincitori ed ascoltato le solenni note della Marsigliese. Verso sera, salutato il campo con un poco di nostalgia – è stato bello aver partecipato – siamo partiti per il lungo viaggio verso EFESO, nella notte buia e tempestosa, con piogge e temporali per centinaia di chilometri. Naturalmente, secondo la nota legge del massimo dispetto, il tergicristallo si è rotto mentre il rovescio era più violento.

Al mattino, domenica 21 settembre, il cielo si è rasserenato. Dopo una rapida sosta a PAMUKKALE, per ammirare le celebri cascate di pietra, sotto un sole splendente ho ripercorso le strade sulle quali ero passato in motocicletta quarant'anni or sono, ho rivisto luoghi di cui serbavo un lontano ricordo.

Siamo arrivati in tempo per partecipare alla cerimonia di chiusura di questi Primi Giochi Mondiali dell'Aria, nell'aeroporto vicino alle rovine di Efeso.

Ancora un giorno, lunedì 22 settembre, il mattino dedicato alla visita del Santuario di MERYEMANA e delle impo-

nenti rovine di EFESO antica, il pomeriggio impiegato nel trasferimento all'Aeroporto di SMIRNE e nell'improbabile lavoro di sistemare la macchina e gli alianti sul C 130 dell'Aeronautica Militare, puntualmente arrivato dall'Italia. Finalmente, il mattino del 23 settembre, tutto è pronto, anche le lunghissime operazioni doganali sono terminate. Possiamo salire a bordo. Ci sistemiamo in coda, lungo le pareti, sui rustici sedili di tela, come i legionari nel film "i quattro dell'oca selvaggi". Come nel film, uno di noi rimane sull'asfalto dell'aeroporto, mentre gli sportelli si chiudono e l'aereo lentamente si avvia (non è arrivato il nulla osta da Roma, Roberto CAMPANILE, aiutante di Leonardo, partirà con l'aereo successivo).

Rombano i quattro motori a turboelica, con una breve corsa il grande aereo si stacca dalla pista e sale rapidamente nel cielo azzurro. Dai piccoli oblò con il vetro rigato da mille tempeste, vedo allontanarsi le coste della Turchia, mentre più avanti già si scorge il profilo delle isole greche, disegnato sul mare dalla bianca schiuma delle onde.

Fra non molto, lontano ad ovest, spunterà all'orizzonte la terra d'Italia.

1. World Air Games 1997, First World Gliding Championship of the World Class
Fred-Weinholtz-Cup (Make-it-Simple Cup), Daily Rankings

Rank	Name	CN	NAC	Day 7 15.9.	Day 8	Day 9	Day 10	Total
1.	Hoyeau, Frederic	EZ	FRA	14				87
2.	Henry, Julien	EY	FRA	14				68
3.	Engström, Jesper	PW	SWE	08				51
4.	Biesters, Hans	01	NED	12				47
5.	Sabeckis, Vyatutas	UA	LTU					41
6.	Frackowiak, Pawel	F1	POL					37
7.	Kroitzsch, Jochen	MM	AUT	06				36
8.	Perotti, Nino	W1	ITA	04				33
9.	Striedeck, Karl	DH	USA	09				32
10.	Memmert, Diether	45	GER					31
11.	Centka, Janusz	LOT	POL					30
12.	Brigliadori, Leonardo	LB	ITA	05				28
13.	Gilbert, Tom	AT	AUS					27
14.	Gantenbrink, Bruno	YY	GER					26
15.	Lykke, Mads	UC	DEN	13				25
16.	Rebbeck, Jay	JS1	GBR					24
17.	Kole, Jeroen	CU	NED	11				24
18.	Dravinskas, Gintaras	LT	LTU					21
19.	Takizawa, Shinzo	JO	AUS	07				21
20.	Urbani, Luca	W2	ITA	03				19
21.	Göök, Bengt	LU	SWE	05				18
22.	Toquero, Pedro	AJ	ESP					16
23.	Volf, Peter	V9	BRA					14
24.	Arndt, Ole	SV	DEN	10				14
25.	Krejciric, Petr	I	CZE					12
26.	Bowman, Clarendon	HB	USA					12
27.	Sa'e Melo, Pedro A.D.	TS	POR					12
28.	Halasi, Gabor	VF	HUN					10
29.	Oda, Motoharu	ES	JPN					08
30.	Rebbeck, Henry A.	PW5	GBR					07
31.	Bradney, Maurie	ZX	AUS					07
32.	Panafutin, Vladimir	PV	RUS					05
33.	Walker, Bill	SJ	NZL	dnc				03
34.	Sviridova, Tamara	KF	RUS					02
35.	Anggono, Wiwin	INA	INA	dnc				
36.	Barton, Stewart	SB	NZL					
37.	Carvalho, Dimas	SD	BRA					
38.	Chesterman, Brian	PD	NZL					
39.	Haas, Gudrun	HAI	GER					
40.	Bela, Kassai	PA	HUN					
41.	Lusky, Rafi	65	ISR					
42.	Özbey, Metin	OE	TUR					
43.	Varol, Tolga	AK	TUR					
	43 Pilots		23					

P.S.

Mi è assai simpatico Fred WEINHOLTZ. Ha messo in palio il Trofeo WEINHOLTZ, con la classifica compilata secondo un sistema simile a quello della Formula Uno automobilistica: ogni giorno di gara, 15 punti al primo, 14 al secondo e così via fino al quindicesimo. In questa classifica, mi trovo all'ottavo posto, davanti a tanti campioni in gara. Naturalmente, a tutte le persone che non capiscono molto di volo a vela, presento soltanto questa classifica.

NINO PEROTTI

* * *

*Caro Nino,
grazie per aver mantenuto la promessa. Per un attimo sono tornato ai tempi andati, quando – dopo le gare reatine – ci volevano almeno trenta pagine per dare spazio alla meteo ed agli scritti dei partecipanti! Ora mi devo accontentare delle sole classifiche! Peccando di ottimismo (indispensabile!) posso dirti in attesa di notizie della molta attività in quel di Aosta?*

Ciao,

R.S.

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 0362/502323
tel. abitazione 0362/558724

20031 CESANO MADERNO - MI - Via Nazionale dei Giovi 83



Brif '97:la sua dialettica del nulla.....

Le ricorrenti critiche all'AeCI mosse da vari settori del volo (volo libero, volo da diporto e sportivo, volo a vela) hanno acceso in me la curiosità di "toccare con mano", di farmi una mia personale opinione.

In ragione di ciò ho partecipato con interesse e come ospite alla preassemblea ed alla assemblea dei Presidenti degli Aeroclubs presso l'Aeroclub d'Italia svoltasi il 14 e 15 novembre a Roma.

In quella occasione ebbi modo di avvertire un generale malessere pervadere l'ambiente, ma, ugualmente, presi atto dello spirito e della dialettica del Presidente Testa con cui puntualmente (non so se anche sostanzialmente) rispose alle varie istanze presentate dai suoi interlocutori e ne ho ricavato l'impressione che, pur consapevole di uno scollamento con la base l'avvocato Testa, rispose, precisò ed assicurò tendendo così a colmare il manifesto gap di rappresentatività con i suoi elettori.

Ricevetti, in quell'occasione, le bozze degli statuti (Aeroclubs locali, Federazioni AeCI) ed immediatamente provai una sgradevole sensazione di disappunto nel constatare quanto poco rappresentativa e democratica fosse la composizione della Giunta Esecutiva dell'AeCI; ma tant'è, mi dissi, addetti ai lavori ben più competenti di me sapranno valutare se le mie considerazioni giustificano o meno una istanza di modifica. Quale rappresentante di specialità del Volo a Vela ho sentito l'obbligo (e l'interesse) a partecipare ai lavori svoltisi domenica 30 novembre a Bologna.

In quella occasione ho avuto il piacere di vedere condivise con preoccupazione le mie stesse considerazioni da numerosi altri rappresentanti di specialità, da Presidenti di Aeroclubs Volelistici ed in generale dalla maggioranza dei presenti.

Attendevo pertanto con vivo interesse l'intervento del Presidente per valutare la sua attenzione a queste osservazioni ed a tutte quelle altre che gli venivano urbanamente illustrate dalle stesse persone alle quali l'avvocato Testa, si è posto al servizio quando accettò l'incarico della Presidenza dell'Aero Club d'Italia.

Debbo confessare, che la sensazione che il suo intervento mi ha trasmesso è stata di profondo sconcerto.

Ho infatti avuto ed ho l'impressione di un suo malcelato disa-

gio nei confronti dell'assemblea (grave, gravissimo per un presidente in carica) e di un desiderio di raggiungere al più presto l'ora di pranzo evitando, così, repliche che, probabilmente, dati i poveri contenuti delle sue esternazioni, non avrebbero mantenuto quel carattere di urbanità che aveva contraddistinto l'inizio dei lavori.

A nessuna delle considerazioni chiare e puntuali espresse da chi dedica al nostro sport tutta la propria passione e competenza, a nessuna di queste considerazioni l'avvocato Testa ha saputo dare una risposta seria e nemmeno ha voluto trasmettere l'assicurazione di una sua futura riflessione, il Presidente, queste considerazioni, le ha semplicemente ignorate o, ancor peggio, svilanziate.

L'impressione che ne ho tratto, soffrendo il silenzio con cui presenti subivano la sua dialettica del nulla, è stata quella che se il Presidente riteneva legittimo proporre ad una qualificata assemblea di specialità una così lunga e spesso non pertinente teoria di sole parole, anche la stessa Istituzione da lui presieduta si sarebbe conformata al suo stesso orientamento quello delle sole parole in libertà.

I fatti sono invece lasciati ad altri, alla base, a coloro ai quali il Presidente dovrebbe sentire l'obbligo morale di rendere conto, con spirito di servizio, del suo quotidiano operare; i fatti sono lasciati a coloro che pretendono essere considerati cittadini dell'Istituzione da lui presieduta, non sudditi.

L'impressione che ne ho tratto, è stata quella che noi soci ci troviamo nelle maglie di una attenta tessitura di situazioni che rende di fatto irrealizzabile ogni nostra diversa azione nei confronti della nostra stessa Istituzione o nella direzione di altre più rappresentative, più attente e più democratiche.

Di tutto ciò il Presidente ne è perfettamente consapevole ed è qui il punto; quali siano i lacci che tengono legati all'AeCI i suoi soci non ha importanza alcuna, anche se non sono legami di stima o di riconoscenza, anche se sono lacci che terminano con un nodo che scorre stretto alla gola delle attività di molti Aeroclubs e dei loro soci; purchè siano lacci.

ALVISE P. BERTUZZI

Quando i presenti smetteranno di subire?

R.S.

BRIEFING '97:spazio aereo protetto per lo sport aeronautico. Richiede lavoro, non soldi! (Qui stà il difficile!)

Io vorrei sottoporre all'attenzione degli organi direttivi dell'Aeroclub Centrale una proposta di esplorazione di una tutela dello spazio aereo di Rieti a lungo termine. Mi riferisco ad alcune esperienze internazionali molto delicate, per le quali il futuro può essere pregiudicato senza che nemmeno ce ne rendiamo conto. Per esempio il Sierra Club negli Stati Uniti sta spingendo per ottenere (violando l'attribuzione costituzionale americana che dà al governo e specificamente alla FAA la tutela dello spazio aereo), la proibizione del volo umano di qualsiasi tipo su tutti i parchi nazionali federali, che rappresentano una superficie molto grande. In Austria voi sapete che alcuni parchi nazionali sono stati recentemente chiusi al volo da diporto al di sotto dei 5000 metri, violando anche lì una norma della costituzione austriaca. Ciò è avvenuto a seguito di una iniziativa regionale, infatti è stato un Land austriaco che ha fatto una legge, l'Aeroclub d'Austria se ne è reso conto troppo tardi e la Corte Costituzionale ha sentenziato che i tempi del ricorso erano scaduti. In Francia abbiamo avuto problemi con il sorvolo dei parchi nazionali molto importanti. In Italia noi sappiamo che ci sono persone in questa stanza che hanno precedenti penali per essersi azzardate a volare vicino a un aquilotto (non faccio nomi, sto parlando di problemi). Allora, io ho cercato di ragionare e di vedere che cosa si può fare per prevenire la costante erosione della disponibilità dello spazio aereo, perché altrimenti l'arrivo di Kiki e un sacco di altre belle iniziative possono essere pregiudicati un giorno da una piccola nota sulla Gazzetta Ufficiale che condanna Rieti senza preavviso. Uno dei modelli che sottopongo alla vostra attenzione, che richiede tempo ed una visione a lungo termine, peraltro, prima si inizia e meglio è, è quello applicato dall'UNESCO nei confronti delle città patrimonio della culturale mondiale. In altre parole: un ente sovranazionale decide che in giro per il pianeta ci sono zone di particolare interesse per certe attività umane che devono essere e vengono protette. Questa protezione non viola mai la sovranità nazionale, ma è fatto obbligo all'autorità sovrana su tale zona di informare l'ente internazionale circa qualsiasi variazione dello status dell'area considerata.

Nel caso specifico di Rieti, bisogna stare molto attenti, ma credo esista una catena ideale perché l'Aeroclub Centrale è federato all'Aeroclub d'Italia il quale a sua volta è membro della Federazione Aeronautica Intenzionale la quale, di nuovo a sua volta è, da un paio d'anni, una NGO, una Organizzazione Non Governativa, riconosciuta dalle Nazioni Unite. Quindi esiste tutta la catena giuridica per tentare di costruire una normativa internazionale che permetta di identificare uno spazio aereo

nella zona di Rieti che sia considerato spazio aereo particolare a livello mondiale per l'attività del volo a vela. Siccome lo sport, per fortuna, viene sempre più esteso, come significato, e sta entrando tra le attività soggette a tutela, come ad esempio una città, esiste, credo, lo spazio per pensare ad un'attivazione dell'Aeroclub Centrale per iniziare la lunga e complessa procedura, non costosa - richiede lavoro, non soldi - per cercare di costruire una figura internazionale di spazio aereo protetto per lo sport aeronautico. Vi assicuro che la FAI sarà a vostra completa disposizione. La partenza deve però venire da un attore locale, la Federazione non può "accendere la miccia".

ALVARO DE ORLEANS

Grazie Alvaro. La miccia l'hai accesa, non ci rimane che attendere la partenza degli artificieri perchè il pericolo incombe sicuramente.

R.S.



*Al Briefing succede anche questo!
Con tanti auguri da VOLO A VELA.*

Non stupitevi, sono solo quattro pagine di briefing "parlato" perchè ne resti traccia.

Monti

Prima di parlare dell'attività sportiva della squadra nazionale, vorrei dire due parole su Rieti, anzi poi passo per quanto riguarda il dettaglio dell'attività a Ferro, che ha tutti i dati. L'anno scorso, proprio qui a Bologna, ero stato indicato come direttore dell'Aeroclub Centrale, ecc. In realtà io ho potuto dare poco del mio tempo all'Aeroclub Centrale, non è stato definito un rapporto di direzione, però mi sono dato da fare, per quanto potevo, sia per gli stage e sia per il periodo delle gare, da un punto di vista organizzativo. Era chiaro però che a Rieti mancava la figura fissa del Direttore, con tutte quelle caratteristiche che richiede una tale posizione presso l'Aeroclub Centrale. Ho avuto la fortuna di trovare Kiki ai campionati mondiali di Saint Auban e di iniziare così un "corteggiamento", prima in maniera informale, privata, poi naturalmente ufficialmente, come avete saputo vista la conclusione della vicenda. Piero forse si è dimenticato di dire che Kiki non è (solo) un istruttore ad alto livello, Kiki per il volo a vela francese ha fatto di tutto. Io mi ricordo che alla fine dei campionati mondiali Tor Joannsen, davanti alle autorità francesi, nel chiudere praticamente il campionato mondiale ha riconosciuto che se il campionato si è svolto a Saint Auban, che tutto quello che sono riusciti a fare, era merito esclusivo di Kiki, e naturalmente di fronte ai massimi esponenti del volo a vela francese che avevano in un certo senso bloccato Kiki per le loro beghe interne politiche, quello è stato un riconoscimento altissimo. Ma Kiki, sapete, sapete tutti i risultati della squadra francese, tutti noi della squadra nazionale ce lo siamo sempre trovato in giro, ma a Saint Auban soprattutto, oltre che a essere un pilota ad altissimo livello che nel fare una gara di allenamento premoniale con la squadra francese, praticamente l'ha messa sotto tutta, e qui già dal punto di vista sportivo non c'è bisogno di nessun altro commento, ma soprattutto ha formato gli istruttori francesi di performance. Lui parla sempre di istruttori, ripetiamo sempre, non è un istruttore di primo periodo, ma gli istruttori di performance, per cui io spero che Kiki soprattutto, anche da noi che non esiste una scuola, anche noi piloti sportivi di un certo livello non abbiamo la necessaria inquadratura per poter dare veramente una scuola di livello, uno standard di alto livello di performance. Io spero che Kiki, che tutti i piccoli problemi che ancora rimangono da risolvere e che Pugnetti, l'Aeroclub Centrale risolveranno per la sua assunzione definitiva, rimanga tra noi, ma soprattutto chiedo ai piloti, ai migliori piloti italiani di dare un contributo anche agli stage di Rieti in maniera tale, oltre tutto di approfittare di quello che ci potrà insegnare Kiki, ma dare un aiuto definitivo all'Aeroclub Centrale.

Piludu vi parlerà poi dei risultati.

Per quanto riguarda l'attività sportiva, i risultati delle squadre nazionali. I risultati più o meno li conoscete tutti, comunque un breve riepilogo.

Abbiamo avuto i campionati mondiali di Saint Auban. Tre anni fa era stato fatto un programma di preparazione per Saint Auban nel quale in pratica si diceva che sarebbero andati ai mondiali solo quei piloti che si sarebbero allenati per i due anni precedenti sul terreno di Saint Auban, con un certo tipo di preparazione. Con piacere abbiamo visto che i risultati ci sono stati proprio in virtù, oltre che della bravura dei piloti che hanno partecipato, anche per questa preparazione che, devo dire, è stata serissima. Ha portato un sacco di dispendio di tempo e di denaro da parte dei piloti, che naturalmente non sono stati completamente rimborsati. Molti week-end primaverili spesi là, a Saint Auban, avanti e indietro. Comunque abbiamo avuto il secondo posto, come classifica a squadre su 24 nazioni, siamo finiti al secondo posto dietro ai francesi. Galetto è quasi campione del mondo, dico quasi perché proprio il giorno che avuto una prova non per colpa sua, forse più per colpa mia e dei suoi compagni di squadra, in una decisione che, stavano girando un pilone verso Vinon per tornare a Saint Auban, ma in condizioni deboli, ormai morte. A un certo punto la decisione è stata quella di andare a un cumulo a sud-ovest per salvarci e tornare a casa e Galetto ha detto "ma io andrei a casa diretto". Io dalla mia postazione avevo incoraggiato questa decisione di andare a prendere quel famoso cumulo, che poi si è spompato. Risultato: se fossimo tornati direttamente come hanno fatto gli altri, Galetto sarebbe campione del mondo. Vi racconto questo per dirvi che nonostante ha volato benissimo con tutta la squadra, la 15 metri addirittura i tre piloti nei primi 10 posti entro 34-35 concorrenti, nella standard l'ottavo posto di Luciano Avanzini e sedicesimo di Costa (Avanzini ha vinto diverse prove ed ha volato molto bene). Però devo dirvi che Galetto nonostante questo episodio, che tutto sommato un pilota che è stato leader in volo, però in quella decisione, così l'ha accettata, vi assicuro che quando è atterrato non era arrabbiato né con me né con i compagni di squadra e questo ha dato una misura dell'affiatamento della squadra, e dei risultati che sono venuti anche per quello. Tra le altre cose ieri Galetto è convolato a nozze come prima tappa del suo viaggio di nozze, naturalmente con una volovelista, è venuto da noi. Per quanto riguarda le altre gare abbiamo avuto i World Games, con i famosi PW5. La squadra composta da Leonardo Brigliadori, Nino Perotti e Luca Urbani e dopo una selezione effettuata a Rieti, allenamenti ecc. ecc. ha avuto dei risultati direi buoni, forse speravamo di più e gli stessi piloti speravano di più, ma sia il tipo di volo e forse anche il primo impatto con queste macchine, la gara internazionale, comunque abbiamo avuto l'ottavo posto di Leonardo Brigliadori, sedicesimo Nino Perotti, ventiseiesimo Luca Urbani. tenete presente che i grossi nomi più blasonati sono tutti dietro a Leonardo Brigliadori, per cui come campione del mondo è davanti a tutti gli altri campioni del mondo che erano in gara, ed è

già un risultato. Poi le altre competizioni per quanto riguarda la squadra nazionale, ci sono stati i campionati europei juniores, ai quali hanno partecipato Grinza e Ballarati, con un 19° posto di Grinza, anche qui con risultati buoni, ma speravamo di più. Ma ci sono state anche parecchie, a Grinza è stato tolto un volo nel quale aveva vinto per questioni molto discutibili per quanto riguarda il regolamento. Poi abbiamo avuto i campionati femminili europei con la nostra numerosissima squadra composta da Margherita, da Acquaderni e dalla moglie di Antonio Caraffini che si è classificata al nono posto.

Due parole per quanto riguarda l'attività dell'anno venturo. L'anno venturo, come appuntamenti abbiamo i campionati europei, che si svolgeranno a Lezno, che purtroppo si accavallano con i pre-mondiali di Bayreuth del 1999, e Rieti, la prima parte almeno di Rieti, comunque vedremo di fare una preparazione adeguata tenendo conto che fino al 2001 ci saranno soltanto gare in pianura. per cui, Giorgio, cancella tutti i tuoi bei costoni e pensa ai campi di grano, a volare basso e via. Gli allenamenti li faremo a Ferrara da quest'anno. Poi ci saranno i campionati europei di classe Club, praticamente come gare internazionali, nessun'altra. Speriamo l'anno venturo la squadra che andrà in Polonia avrà tutte le carte in regola per dare dei buoni risultati. Speriamo l'anno venturo a Bologna di darveli, almeno quanto quelli di quest'anno. Forse siamo un po' presuntuosi, ma anche con l'aiuto di Kiki, perché la squadra nazionale farà qualche allenamento con il buon Kiki, così ci insegnerà qualcosa delle tecniche della squadra francese.

Ferro

Dunque, vi volevo naturalmente informare dell'attività dell'Aeroclub Centrale l'anno scorso, malgrado i problemi che l'Aeroclub Centrale ha dovuto sopportare, ci sono stati soprattutto problemi di natura economica, finanziaria, ci sono trovati esposti di quell'enorme cifra connessa con le parti di ricambi, con i pezzi di ricambio cioè con i Cessna o L-19, naturalmente pensate che ogni consiglio, su circa 5 ore di consiglio, 4 ore si parlava di questioni amministrative ed economiche, però invece di occuparci, come avevamo fatto quest'anno della parte organizzativa. Poi Monti ci ha dato una mano, ma malgrado lo sforzo, l'anno scorso i risultati qualitativi che noi avremmo potuto innalzare notevolmente, non sono stati raggiunti, per contro siamo riusciti lo stesso, all'Aeroclub Centrale, a fare più ore in volo dell'anno precedente. Pur facendo meno stage, un paio di stage in meno, siamo riusciti lo stesso a fare più ore, abbiamo incrementato le insegne, ma soprattutto devo dire le insegne relative ai primi e ai secondi livelli, mentre abbiamo avuto un decremento dei terzi. Quindi l'Aeroclub Centrale l'anno scorso, con tutti i problemi che ha avuto, ha volato oltre 13000 ore, siamo su 14,000, esclusi i traini, quindi un risultato di tutto rilievo, in cui gli stage sono circa 5000 ore su questa attività aerea. Quindi questo è un dato che fra l'altro è in elaborazione perché l'anno non è ancora finito, quin-

di diciamo che i risultati quantitativi ci sono stati lo stesso, ma non siamo riusciti a far il salto di qualità che ci auguravamo. Quest'anno, malgrado i problemi di natura economico-finanziaria che ieri sono stati illustrati e presentati all'assemblea, abbiamo deciso di tentare il grande cambiamento (Bob ci ha fatto una grande "sorpresa" con Kiki Clairbaux) e noi abbiamo deciso di provare la grande trasformazione dell'Aeroclub Centrale. Avremo Kiki, affiancheremo a Kiki un giovane pilota italiano, un giovanissimo pilota italiano di buone caratteristiche che identificheremo, in maniera tale che tra l'altro in tre anni Kiki possa trasferire la sua competenza a un pilota italiano che poi possa continuare il lavoro che Kiki inizierà con noi, soprattutto considerando le disponibilità di flotta di quest'anno, che dovrebbe risultare di 13 monoposto e 4 biposto tra cui PW5 che si siamo comprati senza alcun contributo dell'Aeroclub d'Italia, malgrado le promesse, le assicurazioni e le certezze avute dall'Aeroclub d'Italia, che naturalmente non sono state mantenute. E abbiamo preparato un piano di stage che trovate già presso la porta, dalla Pina, per l'anno prossimo, che praticamente prevede 22 stage nel periodo fine Aprile - fine Settembre, che prevediamo anche delle settimane che Kiki ha definito "à la carte", cioè non a menu fisso, ma alla carta, che saranno nel mese di Aprile e nel mese di Ottobre in maniera tale che avremo, per queste settimane chiamate A, B, C, ecc., da A ad H prevediamo di poter ospitare 96 piloti, abbiamo 301 posti per gli stage di primo, secondo e terzo livello su Rieti, di cui 5 decentrati per il periodo delle gare e abbiamo poi previsto una partecipazione di 70 piloti con alianti propri. Abbiamo ipotizzato un piano che quasi raddoppia l'attività dell'anno precedente. Questo è il piano che abbiamo fatto per l'anno prossimo e naturalmente abbiamo già previsto una prima settimana nel mese di Aprile, una settimana per la squadra nazionale con Kiki, abbiamo previsto nella seconda settimana di Aprile lo stage di volo a vela alpino, sempre con Kiki, probabilmente a Varese, e poi tutto il resto è da programmare e lo metteremo a punto quando avremo la certezza della disponibilità di Kiki che dipende anche dalla soluzione dei problemi burocratici tra CONI e Aeroclub d'Italia e il ministero da cui Kiki dipende. Però queste sono le nostre intenzioni. Ci auguriamo veramente di avere un notevole salto qualitativo; attenzione che poi accanto all'istruttore giovane fisso italiano (di supporto) a Kiki, noi prevediamo un apporto per ogni stage di due istruttori italiani "benevol", tutte le persone che ci hanno dato una mano fino ad ora, come istruttori negli stage, noi contiamo di averle ancora. E naturalmente questi istruttori che verranno fra gli istruttori, avranno il grande vantaggio di fare weekend di preparazione a un'istruzione più avanzata con Kiki Clairbaux!! Renzo, PF controlla la grafia, m sembra OK, ma non sono sicura!!! quindi nuovo persino gli istruttori potranno trarre un notevole vantaggio. Gli istruttori benevol potranno trarre un notevole vantaggio da questo rinnovamento dell'Aeroclub perché dovrebbe crescere tutto il livello del volo a vela nazionale. Tutto questo sarà possibile solo se saranno risolti i problemi economici che ieri sono stati illustrati all'assem-

blea del l'AECCVV e che riguardano soprattutto il rientro dell'ultima tranche di denaro per i pezzi di ricambio, che ci è stato assicurato a livello verbale, ci è stato assicurato (non a me, ma al presidente della Commissione, che è il presidente della Federazione Italiana), dal presidente Testa. Tutto questo è possibile solo se noi potremo rientrare di quel denaro. Ora l'assemblea dell'Aeroclub Centrale ha deciso di affrontare con coraggio questo rischio e noi siamo avviati in questa direzione. Torno a ripetere che ci serve il vostro appoggio totale. Il che vuol dire che tutti i rappresentanti di specialità di tutti i Club dovrebbero cercare ovviamente di mandare i piloti agli stage di quest'anno. Quindi noi chiediamo fin da adesso una notevole partecipazione vostra, per cercare di assicurare a questo sforzo la possibilità di arrivare a conclusione. Naturalmente abbiamo anche bisogno degli istruttori "benevol", allora prego sempre, prenotate e indicate possibili prenotazioni sia in qualità di partecipanti agli stage che come istruttori.

Cibic

Prima di tutto devo completare un discorso riguardo alle nazionali. Vorrei ringraziare Monti per quello che ha fatto per la nazionale italiana perché i risultati dei mondiali sono stati dovuti ai piloti bravissimi che si sono impegnati, ma non parlo di tutti i precedenti, ma sul posto il "Bob", come su suol dire, si è fatto un mazzo che non avete idea, che ha reso perché in effetti, il fare la chioccia è stato di molto aiuto, quindi, grazie Bob. Parlando di quello che succede nel volo a vela nel mondo, forse la prima cosa da dire sarebbe, visto che è di grande attualità, forse l'avvenire del volo a vela è nel volo simulato, per tutto quello che sta succedendo. Sono pessimista, ma credo di no, perché uno dei più grandi, il più importante tema in discussione in questo momento all'IGC è il destino del volo a vela. L'IGC dovrebbe occuparsi esclusivamente della parte sportiva, ma in effetti se non c'è la base dalla quale vengono su gli sportivi non si fa neanche lo sport, e comincia a preoccuparsi di un declino generale nel mondo dei volovelisti. In Germania sono passati da 43,000 a 39,000, ma noi siamo molto più piccoli, ma il calo è abbastanza generalizzato nel mondo e diciamo sono solo quelli che hanno pochi aderenti che riescono a incrementare, perché raddoppiare zero è più facile, raddoppiare da 40,000 è più difficile!!ndt per renzo, seocndo me in realtà, a livello matematico è più difficile!!!!. Un'altra preoccupazione grossa è il fatto che i giovani non sono più attratti dal volo a vela. Una ricerca olandese ha mostrato che solo il 4% dei giovani sotto i 29 anni ha un qualche interesse per il volo a vela e questo è molto grave. Cosa fare non si sa, l'argomento della prossima riunione, uno degli argomenti importanti sarà proprio questo, vedere cosa fare per rilanciare un po' il volo a vela. Parlavo dei giovani, noi non abbiamo giovani per esempio. Noi siamo credo fra i volo a vela con l'età media più elevata. Ai campionati inglesi Juniores ci sono stati 50 partecipanti un paio di mesi fa. Da noi 50 partecipanti ce li sogniamo, 5 forse potremmo tirarli fuori. Non abbiamo donne,

non ho capito perché. Dobbiamo essere molto brutti perché i paracadutisti hanno donne, da noi le donne, escluse le presenti, non vengono.

Non so, bisogna forse fare propaganda anche là. Ci sono difficoltà obiettive, che forse stanno aumentando in maniera drammatica, una è l'ambiente e ormai la storia dei parchi non è più una barzelletta, è una cosa seria. Qui ci sono dei condannati per hanno volato sul Velino, ma in giro per il mondo non stanno meglio. In Austria leggi regionali superano i codici della navigazione e proibiscono il volo sopra i parchi. Non so, sopra il Grand Canyon i volovelisti possono volare solo oltre 18000 metri, ammesso che possano farlo per altre ragioni di traffico. Per cui ieri Alvaro ha fatto una proposta che io ritengo molto interessante, di passare attraverso le Nazioni Unite e come si difendono le città d'arte, così difendere il territorio del volovelista e io sarei molto d'accordo. Ho solo paura che l'ambientalismo arrivi prima di noi. Dicevo che leggero recentemente in Germania che è un fatto che riguarda particolari volatori perché sono i ricchi cattivi e bisogna che siano puniti, ma riguarda anche il cittadino perché questi folli di ambientalisti dicono due cose: il cittadino nei parchi e disturba le bestie, non è possibile, quindi adesso si sono fatti parchi per la gente e la gente non deve andarci. Questo è un argomento che sembra frivolo, ma sta diventando un grossissimo argomento. L'altro è la questione dello spazio aereo. Spazio aereo, lo sappiamo anche noi, che so, Calcinante, tanto per non fare altri nomi, ha delle difficoltà. Lo spazio aereo piano piano si tende a rubarlo al volo a vela e di ridurre il volo a vela in parti sempre più piccole. Questo è uno dei grossi argomenti che vengono discussi in sede internazionale. Ancora a proposito di aderenti. Carlo aveva parlato di 300 entrate nel volo a vela, non so quante sono le uscite, probabilmente abbiamo ancora un bilancio attivo e quindi bene, ma insomma non è che abbiamo da gioire particolarmente. Un altro argomento grosso di questa riunione è la questione della regolamentazione, codice, regolamentazione dello sport. Io non vi posso dire quanto laborioso, quante ore si perdono a volte su cose abbastanza stupide, vi dirò solo che ormai il codice è diventato intraducibile, non perché non si possa tradurre, perché non si possono seguire le variazioni. Noi avevamo una edizione italiana del codice prima del 92, col codice del 92 io ho pacchi di fogli tradotti, ma appena traducevo qualcosa, era tutto cambiato. Se voi passate i codici in questo momento, di 52 pagine di testo una sola è rimasta originale, le altre 51 hanno avuto delle variazioni. Se ne sono resi conto tutti, però che si arrivi, perché si è deciso così, a un nuovo regolamento semplificato e soprattutto che non cambi più. In tutte queste attività una complicazione è venuta fuori oggi. Il GNS si sta diffondendo, come sapete, parlo non della parte navigazione, ma della parte documentazione voli. La IGC ha fatto un grandissimo lavoro, direi piuttosto pesante e complicato, sono uscite fuori 30-40 pagine di normativa, ma che erano più che altro per i costruttori, poi adesso si è ridotto tutto alla sola parte che riguarda i pilo-

ti. Dunque, il sistema semplifica certamente il controllo dei voli, dove molta gente non è d'accordo, in particolare gli scandinavi, è che per tutti i voli, anche per i 50 Km, il GNS se deve essere il logger, deve essere quello approvato dall'IGC. Hanno richiesto che si faccia qualcosa per il logger più economico, gli è stato detto "sì, sì" però in effetti si sta ritornando alla situazione di prima. In Italia, per esempio, abbiamo tutti questi logger inglesi, adesso vogliono rivederli e vogliono che si modifichi questo e quest'altro per cui si ritorna di nuovo ai logger approvati dall'IGC anche per i voli di minore importanza. Qualcuno prima ha parlato della complicazione delle fotografie. La fotografia è ancora il metodo da un punto di vista più semplice perché appena si torna a casa si sviluppa. Col logger va tutto bene, bisogna avere il logger, bisogna avere qualcuno che lo legge. E' venuto fuori ai campionati del mondo che con il logger non passano cose che con le fotografie passerebbero. Vi racconto un fatto abbastanza importante ed un po' strano. Un giorno 8-9 concorrenti, la partenza ai campionati mondiali era un semicerchio con il diametro di 6 km, bisognava, per essere partititi regolarmente, avere un punto dentro. Voi immaginate questo semicerchio. Il diametro è percorso che va normalmente a diametro. La termica era bassa rispetto a questo diametro, questi signori piloti, ex campioni del mondo, vanno a fare il passaggio dentro il semicerchio e poi partono. La sera si vedono dei bellissimi risultati, la mattina dopo un sacco di 0 punti. Che succede? Per 50 metri non sono entrati entro la pianta e quindi non avevano la partenza valida. L'ex campione del mondo mi ha detto "Ma io avevo l'Avanzini a destra e un francese a sinistra, mi sembrava di essere in una botte di ferro." Voglio dire questo che con il GPS Logger si può controllare una decina di metri. Io vorrei vedere quale giuria al mondo avrebbe dato zero punti a quelli che erano quasi al centro perché con la fotografia non si vede, con il logger si vede. Prima precisazione. Salto rapidamente. PW5, uno degli argomenti più grossi sempre in discussione, sempre il PW5. Il PW5 è la speranza della diffusione del volo a vela. Certi paesi l'hanno un po' snobbato, vedi Italia, certi paesi sono presissimi, vedi la nuova Zelanda che ha comprato 12 PW5 e ha prestato quelli che hanno partecipato al campionato mondiale della World Class e poi li ha portati in Nuova Zelanda. In America c'è un'associazione attivissima. PW5 o no la strada probabilmente di un aereo, di un aliante ultraleggero che costi poco è la strada che può portare ad avere più aderenti al volo a vela. La strada non può essere quella degli standard a 1307150, non so quanti milioni, né quella, come ho visto ieri sera, se volete qualcuno ve lo mostrerò, che costa un miliardo e duecento, con 31 metri di ala e 68 di efficienza, non è da quella parte che si incrementa il volo a vela. A proposito di PW5, purtroppo, intanto sono state date un sacco di concessioni in giro per il mondo, ma qui non si vede nessuno che si fa avanti a offrire la macchina. I Polacchi che sono gli unici costruttori, non si riesce a definirli, sono impossibili. Non hanno nessuna relazione né dal punto di vista commerciale né dal

punto di vista tecnico. In questi giorni ho letto sulle riviste straniere commenti proprio spaventosi nei confronti del costruttore. La macchina ha bisogno ancora di qualche messa a punto. In particolare si sta sempre più mettendo in rilievo il fatto che è pericolosissima a verricello perché la posizione relativa fra il gancio e il centro di gravità ha una strana tendenza ad impennarsi e allora certe disgrazie, qualche morto che c'è scappato in Austria, si spiega forse con questo fatto. Insieme, oltre all'IGC c'è l'OSTIV. Questa è l'organizzazione scientifica del volo a vela che sta facendo uno splendido lavoro in tanti lavori, per esempio adesso si sta molto occupando per la sicurezza degli alianti all'impatto, la "crash-worthiness", e si sta occupando per esempio del sistema di salvataggio di tutto l'aliante e non solo del passeggero, cioè del paracadute per l'aliante. Un fatto importante in questa organizzazione è stato il cambio di Presidente. C'era presidente il tedesco professor Reinhardt, una persona squisita, un vero gentiluomo, uno scienziato, che ha abbandonato dopo molti anni - la manifestazione di saluto ed apprezzamento è stata incredibile e addirittura ai mondiali un aeroplano tirava uno striscione con "Grazie Reinhardt". Gli succede il Professor Boermans, non so quanti sanno che Boermans è il Deus Ex Machina di tutti i profili moderni. Boermans è professore dell'Università di Delft. All'università di Delft ha realizzato la galleria più adatta alle velocità ed alle caratteristiche degli alianti, per cui tutti sono se non fatti da lui direttamente, almeno improntati ai suoi studi.

Vi voglio segnalare, perché ci dimentichiamo sempre, c'è un premio. Non so quanti potranno partecipare attivamente. ??? !!Renzo, non so chi sia, puoi verificare il nome?!!! è un pilota e scienziato tedesco che è andato negli Stati Uniti e negli anni 50, o prima, è stato quello che ha fatto il primo volo al mondo in onda con velocità medie pazzesche, volando a 200 - 300 km all'ora. A questo signor ??? che fa lo scienziato in America, ha istituito il premio per 2000 km, quindi fatevi avanti, mi hanno pregato di pubblicizzarlo. Il premio non è molto, sarà 2000-3000 marchi, sarà qualcosa del genere, ma merita. L'altra organizzazione internazionale alla quale partecipiamo in particolare è sorta, aderente la Federazione Italiana Volo a Vela, è l'European Gliding Union. La differenza tra IGC e EGU, che sono assolutamente separate, è questa: la prima si occupa solo di sport, la seconda è, se volete il nostro sindacato nei confronti delle autorità dell'Europa Unita. Vi vi assicuro che è composta da gente competentissima, attivissima che ha acceso a tutti gli sforzi, tutti i comitati giusti di Bruxelles e si fa tanto per evitare che ci cadano delle tegole che neanche ci sognamo in fatto di normativa. Non andrò in dettagli. Ci sono gli aspetti medici, ci sono gli aspetti brevettuali. Ci sono aspetti spazio, questa gente si sta muovendo molto attivamente e per questo sono veramente meritevoli di ringraziamento. Concludo per non allungare molto. Grazie.

RIETI

Confermato l'impegno preso con i volovelisti italiani

“Kiki” Clairbaux direttore sportivo dell'Aero Club Centrale Volo a Vela

L'impegno che l'Aero Club Centrale Volo a Vela si è assunto di fronte a tutto il volo a vela nazionale è stato mantenuto. Jacky Clairbaux, per tutti familiarmente “Kiki” (attenzione, accento sulla i), è a Rieti. Come direttore sportivo dell'AeCVV affiancato in questo incarico da un “giovane istruttore”, figura quest'ultima che l'AeCVV ha individuato in Giorgio Ballarati, 21 anni, figura di spicco fra quelle emergenti del nostro volo a vela e membro della nazionale juniores.

Clairbaux è una delle figure di spicco del volo a vela internazionale. Nato a Valenciennes, in Francia, il 4 marzo del 1954, due anni di studi di medicina, Jacky Robert Clairbaux ha iniziato a volare in aliante nel 1970 brevettandosi due anni più tardi. Dal 1974 al 1975 ha svolto il suo servizio militare nell'Armée de l'Air, l'aeronautica militare francese. Nel 1978 ha conseguito anche la licenza di pilota privato di velivolo, ma già due anni prima si qualifica istruttore di volo a vela. Nel 1981 conseguiva la licenza di pilota professionista, mentre era già da tempo alle dipendenze dei centri di Sisteron e Vinon prima come istruttore, poi come capo pilota (1977-1982) e, infine (1979-1982) direttore del centro di volo a vela di Vinon.

Dal 1982 nei quadri tecnici del ministero francese degli sport e della gioventù, da cui dipende “Kiki” Clairbaux è stato consigliere tecnico regionale (1982-1986) poi direttore tecnico e capo squadra della nazionale francese di volo a vela (1986-1997). E fino a gennaio dell'anno scorso era anche il direttore di gara del XXV campionato del mondo.

A lui si deve la creazione del “Pôle France” di volo a vela CFHN (Centro francese di alto livello) di St. Auban del quale

è stato direttore fino al 1997.

Alla passione per il volo a vela (seimila ore di volo) ha aggiunto altre discipline sportive, aeronautiche come il volo libero (deltaplano e parapendio) e no come la vela d'altura e la pesca (alla trota come ama specificare, aggiungendo che fra i suoi hobbies c'è anche la cucina).

Oltre al francese, sua lingua madre, “Kiki” parla correntemente l'inglese. Ha promesso che imparerà presto e bene anche l'italiano.

“Voglio coniugare l'ospitalità italiana con l'esperienza francese”.

Questo, in sintesi, l'obiettivo che Jacky (“Kiki”) Clairbaux si prefigge per Rieti. Sottolineando come uno dei vantaggi che Rieti ha su altri “paradisi” del volo a vela internazionale è quello di unire condizioni simili a quelle delle Alpi meridionali francesi a un territorio che, dice ancora Clairbaux, “ha enormi vincoli storici”: vicinanza a Roma, vicinanza a luoghi d'arte celebri nel mondo come Assisi e Spoleto. E questo, sostiene Clairbaux, è molto importante per gli accompagnatori dei piloti che, spesso, influiscono sulla stessa scelta del luogo ove volare. Un esempio: quello di volovelisti americani che, saputo del suo trasferimento all'Aero Club Centrale Volo a Vela, gli hanno fatto sapere di essere fortemente interessati a venire a Rieti proprio per la sua vicinanza a Roma.

Clairbaux, chiaramente, parla degli stranieri presso i quali il volo appenninico va promosso nella stessa maniera con la quale è stato promosso quello alpino. Quindi sviluppare una politica di promozione di Rieti come base per voli di performances lungo gli Appennini aperta sia agli italiani che agli stranieri, in particolare piloti del Nord Europa, tedeschi in primo luogo. Battendo il tasto sui temi di cui si è già detto: ottime condi-

zioni di volo in un'area di altissimo interesse artistico e culturale (e anche gastronomico, il che non guasta). “Nel mio ruolo – spiega Clairbaux – vedo quello di promuovere anche all'estero il volo su tutta la catena appenninica”.

Ovviamente, l'obiettivo primario per cui Clairbaux è a Rieti è il suo contributo di esperienza all'ulteriore sviluppo qualitativo del volo a vela nazionale attraverso la crescita della qualità degli stages di Rieti, ai quali si può accedere sia in alta che in bassa stagione il che, ed è molto interessante, permette al frequentatore che ha optato per la “bassa” di avere gli stessi standard di qualità dell' “alta” a prezzi inferiori.

Quello dell'innalzamento del livello della base volovelistica nazionale attraverso un ulteriore miglioramento della qualità degli stages di Rieti è un concetto che va a sposarsi con un'altra idea che Clairbaux e AeCVV vogliono mettere in atto. Quella che il nuovo direttore sportivo dell'AeCVV chiama la “déttection pour la compétition”; in altri termini la “scoperta dei talenti”, cioè di quei piloti, soprattutto giovani, che sono potenziali campioni o che, in ogni caso, potranno diventare piloti di notevole valore indipendentemente dalle loro vocazioni agonistiche, che sicuramente si annidano, magari senza averne cognizione, in buona parte dei club di volo a vela e che Clairbaux, proprio attraverso gli stages di Rieti, è seriamente intenzionato a scoprire.

Lavoro quest'ultimo che poi si lega ad un'altra idea che nasce dall'esperienza già fatta in Francia: individuare le aree con un ottimo potenziale di crescita volovelistica. Perché se è vero che ci sono “talenti” da scoprire, è altrettanto vero che in Italia esistono “sacche” di potenziale sviluppo volovelistico tutte da esplorare

e, una volta individuate, da aiutare per farle crescere. Clairbaux, anche sulla scorta dell'esperienza dell'AeCVV fatta nel recente passato e che lui ha analizzato, indica come esempio L'Aquila e Foligno. Questo lavoro di "expertise", che Clairbaux è pronto a mettere a disposizione dell'AeCI e di chi è preposto allo sviluppo del volo a vela nazionale, se da noi può sembrare una "novità", non lo è più in Francia ove vent'anni fa, spiega il neo direttore dell'AeCVV, avevano molti problemi simili a quelli italiani. Ora, i risultati di questa politica di "expertise" sono sotto gli occhi di tutti. Tutto questo insieme all'inquadramento e all'allenamento della squadra nazionale e all'organizzazione tecnica di gare internazionali d'alto livello con uno

sguardo al XXI secolo. Perché nella mente di Clairbaux c'è l'idea che Rieti possa tornare a candidarsi, dal 2003/2005 in avanti, come sede sia di campionato d'Europa che di campionato mondiale. Questi in sintesi i programmi che Clairbaux, che ha accettato con entusiasmo l'invito a venire a Rieti per mettere a disposizione dei volovelisti italiani il suo bagaglio di esperienza, intende portare avanti "con determinazione" all'AeCVV. Tutto questo, ci tiene a far sapere, con il diretto apporto di Giorgio Ballarati e in piena collaborazione con il consiglio direttivo, il personale e i collaboratori dell'AeCVV, i frequentatori di Rieti e, ovviamente, con tutti i volovelisti italiani.

I.M.C.

Stages a Rieti

Affrettarsi con le prenotazioni

A fine febbraio l'Aero Club Centrale Volo a Vela di Rieti aveva già oltre 200 prenotazioni per gli stages della stagione 1998. Pertanto i posti disponibili erano ancora 140. Visto l'andamento e visto che la presenza di "Kiki" Clairbaux sta "attirando" molto, la disponibilità di posti si sta rapidamente riducendo. Per cui chi è interessato, singolo pilota e aero club, si affretti! Per qualsiasi informazione la segreteria AeCVV è a completa disposizione di tutti i volovelisti italiani al numero 0746/202138.

AEROCLUB CENTRALE VOLO A VELA Stages 1998 - Posti prenotati/posti disponibili al 2 marzo 1998																			
N.	Periodo	POSTI PRENOTATI					POSTI DISPONIBILI												
		Tot.	1°lv.	2°lv.	3°lv.	Al.pr.	Tot.	1°lv.	2°lv.	3°lv.	Al.pr.								
A	05/04-11/04														Settimana (1) - Alpino- Squadra Naz.				
B	12/04-18/04	7		5	2										Settimana (1) - Alpino				
C	19/04-25/04	12	2	5	5										Settimana (1) - Rieti				
D	1 26/04-02/05					2	2								Stage Rieti				
	2 03/05-09/05					1	1								Stage Rieti				
D	3 10/05-16/05					1	1								Stage Rieti				
	4 17/05-23/05					8	6	1		1					Stage Rieti				
D	5 24/05-30/05					15	10	4		1					Stage Rieti				
	6 31/05-06/06					14	7	7							Stage Rieti				
D	7 07/06-13/06					15	8	5	2						Stage Rieti				
	8 14/06-20/06					16	11	3	2						Stage Rieti				
D	9 21/06-27/06					15	7	8						10	Stage Rieti				
	10 28/06-04/07					16	8	4	3	1				9	Stage Rieti				
D	11 05/07-11/07					16	3	7	5	1				9	Stage Rieti				
	12 12/07-18/07					20	3	8	4	5				5	Stage Rieti				
D	13 19/07-25/07					6	3	1	1						Decentrato				
	14 26/07-01/08					4	3	1							Decentrato				
D	15 02/08-08/08					1		1							Decentrato				
	16 09/08-15/08					2	1	1							Decentrato				
D	17 16/08-22/08					1		1							Decentrato				
	18 24/08-29/08					15	10	4	1					10	Stage Rieti / 6 giorni.				
D	19 30/08-05/09					14	11	2	1						Stage Rieti				
	20 06/09-12/09					8	5	3							Stage Rieti				
D	21 13/09-19/09					4	4								Stage Rieti				
	22 20/09-26/09														Stage Rieti				
D	20/09-26/09					1	1							3	ACROBATICO				
	26/09-11/10													8	C.SO ISTRUTTORI				
D	27/09-03/10									12	8	4			Settimana (1)				
E	04/10-10/10									12	8	4			Settimana (1)				
F	11/10-17/10									12	8	4			Settimana (1)				
G	18/10-24/10									12	8	4			Settimana (1)				
H	25/10-31/10									12	8	4			Settimana (1)				
Tot. posti		19	2	10	7	194	105	61	19	9	77	40	21	16	121	52	49	20	63

TOTALE: 213 prenotati

Nota : Dal 26 aprile al 31 ottobre è prevista attività a verricello con passaggi e abilitazioni. (1) - stage volo a vela alpino, settimane o ministage.

TRENTO

Centro universitario sportivo - attività del 1997

Corsi per il conseguimento dei brevetti volo a vela e motore, stage di perfezionamento, gare sportive di distanza, conseguimento di insegne sportive FAI, ma soprattutto tanta gioia nel vedere le nostre montagne dall'alto, nel riuscire a sfruttare l'energia che ti sostiene in aria, nel trovarsi a veleggiare con poiane e rapaci delle nostre zone, con meno abilità di loro naturalmente, ma con tanta passione.

Anche a Pasqua del '97 come ormai da tre anni una ventina di studenti dell'Akaflieg di Monaco di Baviera (studenti della facoltà di ingegneria con morose al seguito) hanno vissuto con noi, ma meglio di noi, i primi voli della precoce primavera italiana. Con una decina di alianti e un aereo da traino si sono accampati all'aeroporto Caproni ed in "full immersion" hanno passato 15 giorni volando come i matti e cucinandosi cene deliziose nelle tiepide serate primaverili. E con la loro simpatica presenza e passione hanno invogliato tutti noi a spiccare il volo e ritrovarsi in aria, sulle dolomiti, a sfruttare le condizioni meteo ed acquisire maggiore sicurezza nel pilotaggio. Dopo la loro partenza ci è rimasta una gran voglia di provare la loro esperienza programmando una vacanza volovelistica in quel di Monaco. Loro comunque hanno promesso di ritornare il prossimo anno.

Nella prima metà di aprile abbiamo organizzato per il secondo anno consecutivo uno stage di perfezionamento con la validissima collaborazione di un esperto pilota ed amico polacco Stani Wielgus che, coadiuvato da Enzo Centofante (esperto pilota e meteorologo), hanno volato con i nostri piloti meno esperti per travasare esperienza e voglia di progredire. La conclusione del periodo di addestramento è culminata con una manifestazione aerea organizzata dalla Caproni spa che ha consentito l'esibizione di ogni tipo di velivolo ed anche le performance acrobatiche dei nostri alianti pilotati dall'amico Stani che nonostante l'età (oltre 70) ha dato dei punti a tutti.

E non dimentichiamo la grande quantità di voli effettuati per partecipare al Campionato Italiano di Distanza che vede alcuni piloti del CUS Trento piazzati al terzo e quinto posto assoluto, e lo svolgimento del Trofeo Benini, organizzato ormai ogni anno dal CUS che premia i migliori voli di distanza con punto di riferimento Trento e che ha ormai un albo d'oro prestigioso con voli di oltre 900 km.

Ma quello che conta nella vitalità della sezio-

ne volo è la folta schiera di piloti che con alianti, motoalianti ed aerei a motore solca quotidianamente i cieli sotto l'occhio vigile degli istruttori Flavio Fracalossi e Nunzio Toldo che sfornano nuovi brevettati senza sosta (27 nuovi piloti nel 1997).

Durante l'inverno, l'attività è meno freneti-

ca ed i mezzi a disposizione aspettano altri appassionati per un volo di prova, per il battesimo dell'aria, per qualche scarica di adrenalina, ma soprattutto per aumentare le capacità di autocontrollo e determinazione che il brevetto pilota ti fa acquisire.

GIORGIO PEDROTTI

CENTRO UNIVERSITARIO SPORTIVO TRENTO



Grazie Stani

da tutti i volovelisti trentini
primavera 1997

Alcune massime celebri di Stanislaw Wielgus :

...Cumuli sono come donne: da lontano sembrano tutte belle ...Strumento migliore è tuo sedere ...Mia ricetta per atterraggio di precisione ...Amici, radio non è telefono! ...Oggi parleremo a tema di centraggio ...Buon allenamento è meglio di cruscotto costoso

BOLZANO - Tempi duri

Non è certamente un periodo noioso quello che sta attraversando l'AeC Bolzano, anzi, dopo le turbolenze e traversie di questi ultimi mesi un po' di tranquillità sarebbe indubbiamente apprezzata. Ma le previsioni dicono che ci sarà da stringere ancora i denti, tirare avanti, sperando in meglio per il futuro.

Andiamo con ordine, iniziamo dalle cose belle. Lodevole è il fatto che, nonostante tutto, la politica sia sempre rimasta fuori dalla porta del club. E non è cosa da poco e tanto meno scontata, in particolare quando i problemi e le difficoltà crescono assieme alla tentazione di cercare aiuto, appoggi e padrinati. L'Aero Club bolzanino s'è mantenuto costantemente indipendente, pagandone forse anche il prezzo, quando l'indipendenza rischia di trasformarsi in isolamento.

Un'altra cosa bella che merita d'esser evidenziata è la esemplare convivenza tra persone di varia etnia, tedeschi, ladini, italiani. Chi conosce anche superficialmente l'Alto Adige/Sudtirolo sa che il conflitto etnico è sempre dietro l'angolo. Vi ricordo quel piccolo aneddoto dei primi anni '50, quando in segreteria giunse una scandalizzata lettera dei vertici romani, preoccupati e spaventati perchè... a Bolzano era stato eletto presidente un pilota di madre lingua tedesca! Acqua passata; vivaddio. Oggi l'AeC Bolzano merita d'esser presentato all'opinione pubblica come una associazione modello, dove tutti rispettano tutti, indipendentemente dalla lingua parlata, dalla cultura di riferimento. Un esempio di convivenza etnica, dove quotidianamente potete sentir parlare la lingua di Goethe come quella di Dante, senza attriti. Infatti è molto più probabile che litighino volovelisti e motoristi tra di loro, men-

tre nessuno screzio ho mai potuto notare tra persone di questa o quella lingua. Possiamo andarne fieri. Merito anche della passione per il volo che accomuna e supera la diversità.

Molto meno orgogliosi siamo invece per la (più lunga) lista dei problemi con i quali dobbiamo fare i conti. Il volo a motore è in crisi, calano le ore volate, calano gli iscritti, aumentano i costi. Le misure finora adottate e le iniziative promozionali non hanno portato ai risultati sperati. Saremo costretti a vendere qualche aereo. Ma fa sempre male vendere i tesori di casa. Ed è una magra consolazione sapere che in Italia altri Club (non tutti) sono alle prese con una crisi analoga, con prezzi spropositati per il brevetto, per l'ora di volo, per la concorrenza degli ultraleggeri, per l'ostilità burocratica, per un'opinione pubblica con scarsa cultura aeronautica.

Prospettive poco rosee anche per i paracadutisti ed ancor più per gli aeromodellisti, che con tutta probabilità verranno sfrattati dal sedime aeroportuale, sul quale procedono a ritmo serrato (tra polemiche, ricorsi e sentenze della magistratura) i lavori di ammodernamento aeroportuale.

Già! I lavori per trasformare quello di Bolzano in aeroporto di terza categoria con regolari voli di linea. Pur avendo assunto una posizione di ufficiale neutralità (lo sfruttamento commerciale di una struttura aeroportuale non rientra nelle competenze di un Aero Club, associazione senza finalità di lucro), i lavori vengono osservati con un occhio che ride ed uno che piange. Temiamo infatti limitazioni all'attività del volo sportivo, volo a vela e paracadutismo in primo luogo ed ancor più temiamo la crescita dei costi, tasse di

avvicinamento, di atterraggio, per i servizi di handling, per l'antincendio ecc. ecc. Altri costi che potrebbero ridurre l'attività, portando il numero dei soci e la consistenza del club al di sotto del limite vitale. Staremo a vedere. Intanto speriamo in bene e nel frattempo ci rechiamo in pellegrinaggio presso i migliori santuari della zona (ma mi dicono che oggi giorno anche le madonne non sono più quelle di una volta).

Gli amati/odiati lavori di ammodernamento hanno imposto una serie di chiusure a singhiozzo dell'aeroporto, con pesanti ripercussioni sull'attività del club, sulle casse (calano le entrate, ma le spese fisse e gli stipendi rimangono). Lo scorso anno a Bolzano sono state volate 1.900 ore. Date le circostanze poteva anche andare peggio.

S'è concluso bene invece un altro tormentone, legato all'attività del gruppo di volo a vela acrobatico. Divergenze di vedute interne, prolungatesi per vari anni, sembrano ora finalmente superate. Gli "acrobati", trovandosi nell'impossibilità di allenarsi serenamente, se non tra innumerevoli difficoltà, polemiche e boicottaggi, avevano deciso di non iscriversi più al Club. Ma dopo le recenti inversioni di rotta all'interno del Consiglio direttivo, sono ritornati "all'ovile". Naturalmente l'ideale sarebbe poter trovare nel Club condizioni ottimali di volo, per tutti, per chi vola in distanza, per chi apprezza le competizioni, per chi vola "just for fun", per chi sente il richiamo dell'acrobazia. Ma, a quanto pare, è più facile a dirsi che a farsi.

Nel quadro di queste vicissitudini s'è inserita la batosta del sequestro degli hangar, dopo l'intervento della magistratura in seguito alla nota (in quanto

non esclusivamente bolzanina) vicenda delle concessioni ministeriali per occupazione di suolo demaniale. Ma subito dopo il loro dissequestro e riapertura è stato chiuso nuovamente l'aeroporto per i soliti lavori di ammodernamento. Come dire: piove sul bagnato ed intanto non si vola! La vicenda delle concessioni è stata superata grazie all'impegno del presidente Andrea Gritti ed all'esborso di decine di milioni di lire (una quarantina, tra una cosa e l'altra). Insomma, ancora spese su spese, senza entrate! Intanto, per noi a Bolzano la situazione dei cugini di Vipiteno appare come una invidiabile oasi di serenità. I 15 piloti del gruppo hanno raggiunto lo scorso anno circa 800 ore di volo, tutte con

lancio al verricello. Interessante l'esperienza del corso per la licenza di pilota volovelista organizzato in collaborazione con gli istruttori del vicino club austriaco di Innsbruck: 15 giorni di scuola ed intensa attività per giungere al brevetto austriaco. Il campo di Vipiteno, riservato esclusivamente al volo a vela, si trova nelle immediate vicinanze del casello autostradale di Vipiteno. Se provenite da sud, diretti al Brennero, guardate a destra. Non vi sfuggirà l'hangar e la manica a vento. E poi, sapete benissimo che un volovelista, quando è in viaggio, è sempre attento ai bei prati erbosi, da tener presente in caso di fuoricampo. Una superficie bella come quella di Vipiteno non passa certo inosservata al-

l'occhio attento delle vecchie volpi del volo a vela!

Concludo qui questa rapida rassegna della situazione altoatesina, ricordando il cambio al vertice: Giorgio Weber, dopo un ventennio di presidenza del gruppo volo a vela ha passato le consegne a Paolo Cappadozzi, mentre Luis Baumgartner, che ha diretto l'AeC Bolzano per quasi due lustri, è stato sostituito da Andrea Gritti. Come noto lavorano per noi a puro titolo di volontariato. A loro vanno i nostri ringraziamenti, ben sapendo che, se possiamo volare, questo è dovuto principalmente alla loro generosa disponibilità.

C.G.

* * *

MODENA - Successo del 1° anno di scuola

È con soddisfazione che, a poco più di un anno dalla costituita Scuola di Volo a Vela nell'ambito dell'Aereo Club di Modena, annunciamo la promozione di 6 allievi esaminati dopo mesi di attesa, dal Comandante Chiappini (unico risorsa disponibile).

Spronati dal successo ottenuto, la Scuola continua con 7 nuovi allievi con l'intento di migliorarne l'evoluzione, abbreviando così i tempi di preparazione teorico/pratica e sperando che nel contempo l'organizzazione preposta ad esaminare i futuri piloti riesca ad espe-

rire le richieste dei vari Club evitando così che lo stress pre esame diventi troppo oneroso e vada a smorzare in parte la carica ricevuta durante il corso.

ENZO CAMBI

* * *

CALCINATE - Stage Alpino dal 12/04 al 18/04

Con la presente informiamo tutti i Soci dell'Aeroclub Volovelistico Alta Lombardia che dal 12 al 18 aprile si terrà a Calcinate uno stage per piloti di 2° e 3° livello.

Gli istruttori presenti saranno Roberto Monti e Jacky Clairbaux, i quali oltre alla normale attività di volo svilupperanno interessanti lezioni teoriche riguardanti la tecnica di volo in montagna, il volo ter-

mico e quello in presenza d'onda, la strategia per il volo di distanza e l'analisi meteorologica della nostra zona.

I posti ancora a disposizione non sono molti, quindi se volete essere sicuri di poter partecipare affrettatevi a prenotare.

Informazioni riguardanti la disponibilità di posti, le tariffe ed eventuali agevolazioni possono essere richieste a Giorgio

Ballarati (tel. 0338/7446859) o alla segreteria dell'AeCCVV nella persona della Sig.ra Pina.

P.S. Nella settimana precedente, dal 5 all'11 aprile, lo stage e Calcinate è riservato ad allenamento della squadra nazionale.



IL MODELLINO

Sono trascorsi ormai quindici giorni dalla mia dimissione, circa due mesi dal ricovero.

Nell'aria la primavera distribuisce con generosità i suoi segnali, mi sento bene.

Mi hanno "preso per i capelli" e sono stato "molto fortunato", queste le frasi più ricorrenti dell'ultimo periodo; la vita continua ma non potrò più volare.

È tutto sistemato, ho ceduto al mio socio la mia quota dell'aliante e non ci ho rimesso niente, niente.

In una delle mie passeggiate da miracolato ho visto nella vetrina di un negozio di giocattoli un piccolo veleggiatore di balsa; il cartello recitava: – Il vostro primo modello, facile da costruire. – Con tredicimila lire ho acquistato il kit ed in un pomeriggio ho montato il piccolo aliante con mezzo metro di apertura alare. Con un pennarello azzurro ho riscritto sulla balsa le marche e la sigla così com'erano sul mio Discus.

È ora di pranzo ma non ho appetito, ho solo una gran voglia di vedere come vola il mio aeromodello: lo lancerò dal piccolo pianoro in cima a quel colle che dista solo mezz'ora di automobile da casa mia.

Il sentiero che porta in cima è abbastanza ripido, in una mano tengo con delicatezza il modello dall'apparenza fragile come una foglia secca. Nel suono attutito della natura monta improvvisamente un rumore che in tempo brevissimo passa dalla soglia dell'udibile all'assordante; mi rendo subito conto che non si tratta di una vibrazione sonora bensì di un dolore che mi taglia trasversalmente il torace.

Cado in ginocchio più per la sorpresa che altro

e la mia attenzione è tutta rivolta a non rovinare quello che ho in mano.

Riprendo a salire senza badare al dolore, anzi cerco di fare più in fretta.

Sono arrivato, davanti a me si apre un'ampia valle assoluta in cui si distinguono le macchie colorate degli alberi in fiore nel verde brillante della primavera, oltre si inseguono le altre colline ed in fondo la pianura con la città che mi sembra più lontana che mai.

Tra le dita della mano destra tengo saldamente la sottile fusoliera di balsa, sposto il braccio all'indietro e mentre sento il calore del sole sulla schiena lo lancia in avanti con delicatezza ma decisione; qualcosa mi percorre tutto il corpo dai piedi fino alla spalla e poi lungo il braccio proteso verso il cielo, un senso di sollievo e di leggerezza infinita oltre ad una leggera vertigine.

Il sole balena un attimo nei miei occhi come se stesse scappando, intorno a me ora vedo un improbabile abitacolo di balsa ed all'improvviso una familiare spinta sotto il sedere mi fa istintivamente inclinare l'aliante per una virata nel cuore dell'ascendenza.

Qualche giro mentre incredulo guardo verso il pianoro dove pochi istanti fa mi accingevo a dare sfogo al mio desiderio puerile: la mia quota è aumentata e nel prato deserto scorgo solo una povera figura abbandonata per terra.

È il momento, nel volo veloce non si deve sprecare tempo; raddrizzo l'aliante e con il cuore gonfio di gioia inseguo una strada di cumuli che mi porterà chissà dove.

* * *

bravo, grazie e in becco all'aquila!

Storia di un incidente impossibile

(che si poteva benissimo evitare, col senno di poi naturalmente)

Brevemente come si sono svolti i fatti: bisogna portare un aliante dalla base dove si svolge la normale attività di volo a vela alla base principale dove si svolgono i lavori di manutenzione. Per semplicità chiameremo queste basi la prima aeroporto **A** e la seconda aeroporto **B**.

Entrambi gli aeroporti sono sedi di **A.R.O.** e distano tra di loro una decina di minuti di volo.

Si organizza un volo in cui il trainatore deve eseguire l'andata da A fino a B con l'aliante al traino ed il ritorno da solo ad A. L'aliante deve seguire il trainatore fin sulla verticale dell'aeroporto B, quindi sganciare ed atterrare.

Capitano disguidi ed incomprensioni con il Controllo, più inconvenienti vari, tali per cui l'aliante si trova in difficoltà e, in finale, anziché raggiungere la pista scende prima, impatta una pianta, esegue un dietrofront e si posa a terra danneggiandosi seriamente.

Per vera fortuna il pilota esce illeso dai rottami.

Che cos'è successo? Vediamo con ordine!

Primo: presso l'aeroporto A viene inoltrato un piano di volo che prevede il percorso A - B - A per il velivolo trainatore con l'aliante al traino. Non si specifica che l'aliante dovrà separarsi ed atterrare in B, ritenendolo ovvio. Non così ovvio lo interpretano i controllori del traffico sia di A che di B in quanto addetti a traffico di diversa natura e quindi non familiari con le pratiche di volo a vela.

Secondo: per la fretta (maledetta fretta) non vengono presi, come si dovrebbe, precisi accordi tra il pilota del traino ed il pilota dell'aliante.

Terzo: i due velivoli partono con la radio sintonizzata sulla frequenza della Torre di Controllo di A. Pressochè a metà strada il trainatore cambia frequenza e si sintonizza sulla torre di B senza assicurarsi che anche l'aliante lo abbia fatto. Quest'ultimo non cambia tempestivamente frequenza.

Quarto: arrivati nelle vicinanze di B il trainatore contatta la Torre e questa gli comunica di effettuare un circuito di attesa. Il trainatore vira e si predispone al circuito.

Quinto: il pilota dell'aliante vedendo virare il trainatore pensa che la virata sia dovuta al fatto che il velivolo si predispone a tornare indietro, sgancia e, finalmente, cambia frequenza chie-

dendo alla Torre di B istruzioni per l'atterraggio (si trova a mille piedi, trecento metri d'altezza, quota normale di circuito).

Sesto: l'operatore della Torre di B, che non si aspetta minimamente di avere un aliante in procinto di atterrare (mancanza di piano di volo), apostrofa il pilota dell'aliante in modo concitato e perentorio chiedendogli cose impossibili (da dove vieni, chi l'ha autorizzato, dove si trova esattamente, che intenzioni ha eccetera).

Settimo: il pilota dell'aliante, compreso di trovarsi in una situazione critica, preoccupato sia della brutta figura ma anche delle possibili conseguenze immediate, balbetta qualche scusa e comunica l'urgenza di recarsi all'atterraggio.

Ottavo: quando il diavolo ci mette la coda... ecco che il pilota dell'aliante, ormai in finale, è costretto ad azionare i diruttori per evitare un aeroplano in perfetta rotta opposta di collisione. Seguono attimi di panico!

Nono ed ultimo: nella concitazione di guardar fuori, cercare di comunicare con la Torre e quant'altro, il pilota toglie i diruttori ma si dimentica di bloccarli con la conseguenza che questi escono di nuovo causando una discesa precipitosa fuori dei limiti aeroportuali. Le conseguenze le abbiamo già esposte.

Commento del relatore:

ecco il classico esempio di un incidente che si verifica per il concludersi della famosissima **catena degli eventi** che, presi singolarmente, corrispondono ad altrettanti errori tutti o quasi di piccola entità, e comunque assolutamente possibile che si verificino e che si possono attribuire sia ai piloti ma anche, senza offesa, alla forse troppo rigida interpretazione delle regole da parte dei controllori.

Bisogna pensare che l'incidente, o perlomeno le situazioni critiche sono SEMPRE in agguato e che l'attenzione e la pignoleria nell'eseguire TUTTE le operazioni necessarie PRIMA, DURANTE e DOPO ogni volo, non andrebbero MAI TRASCURATE, anche a costo di passare per PIERINI!

GUIDO BERGOMI

PREVENIRE È MEGLIO CHE CURARE!

VOLOVELISTA, ATTENTO!

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

Nuove gare alla ricerca di una sicurezza perduta...

Hans-Werner Grosse in un inciso di un articolo, abbastanza recentemente apparso su *Volo a Vela* scrive: «...*ho osservato che i piloti che volano in gara sulle Alpi francesi (e sulle altre montagne) seguono quasi sempre le stesse ben collaudate e "consumate" rotte. Non ci sono molte decisioni da prendere... Poi Grosse conclude che vincono quelli che volano più basso e più pesanti degli altri riducendo la sicurezza in favore della velocità...*».

Oggi più che mai attuale è questo discorso in vista dei prossimi mondiali che si svolgeranno a St. Auban. Tutti comunque si stanno sforzando di rendere meno rischioso lo svolgimento di queste prove, ma durante l'estate scorsa a Fayence, Philippe Conil mi raccontava, con visibile stupore, quanto volavano bassi ed a quali velocità si muovevano i piloti in prova durante i premondiali... ogni suo ulteriore commento era superfluo.

Ho letto anche sulle raccomandazioni degli organizzatori ai piloti partecipanti di atterrare solamente sui campi contenuti nel catalogo dei fuori campo.

Quello che Hans-Werner Grosse ci dice a proposito delle attuali formule di gara, oggi parlando proprio delle Alpi francesi è più che mai attuale. La tipologia di quel terreno maggiormente mette in risalto il problema del volare bassi. Torniamo dunque alla frase con cui Hans-Werner conclude: «*vincono quelli che volano più basso e più pesanti degli altri riducendo la sicurezza in favore della velocità...*». Ed io aggiungerei, spesso velocità che rasentano o superano la VNE... Giocando così inevitabilmente con la loro vita. Posso capire, anche se non accettare questo comportamento negli sport tipo Formula Uno, dove per assumere certi rischi un pilota guadagna diverse decine di miliardi all'anno, oppure un pugile che si fa massacrare per qualche centinaio di milioni, ma un volovelista cosa ci guadagna? Gloria certamente, ma questa gloria non la si potrebbe conquistare ugualmente adottando formule diverse di competizione dove comunque il valore di un pilota sportivo (inteso come una serie di specializzazioni) può emergere senza che debba mettere a repentaglio la sua vita?

Questi comportamenti, e questo è abbastanza grave, vengono emulati spesso anche da piloti alle loro prime esperienze in competizioni...

La soluzione contro "i limiti di questo tipo di gara" sta certamente emergendo, ed in diverse maniere se ne parla. Hans-Werner Grosse, tra gli autorevoli forse per primo, ha suscitato il problema, per interventi recenti, possiamo andare a pagi-

na 9 del n° 239 di *Volo a Vela* e provare a leggere quanto Alvaro De Orleans-Borbon ed al di là delle soluzioni o delle nuove formule ci suggerisce: innanzi tutto ci spiega che *...una gara di volo a vela, formalmente è un procedimento per classificare un gruppo di piloti in base a certe capacità volovelistiche...* Poi aggiunge *...com'è oggi una gara di volo a vela? ... Che definisce ...Una raffinata gara su pista – ma il 90% dei volovelisti non vi partecipa!...*

Prendendo questi brani in qua ed in là non vorrei essere accusato di manipolare delle conclusioni a cui certamente lo stesso autore non vuole giungere, in realtà sto solo cercando spunti che mi diano la possibilità di focalizzare alcuni presupposti.

Certo non è possibile risolvere tutti i problemi di sicurezza in gara, ma andiamo avanti e prendiamo ancora una frase di Alvaro, (mi perdoni per questo uso improprio), *...Combiniamo le nuove tecnologie... Il GPS + logger, oggi è usato solo come sostituto delle foto, ma può molto di più!...*

Sintetizzando ecco i punti e gli interrogativi che ho cercato di fare emergere:

- 1) è dimostrato che vincono quelli che volano più in basso, riducendo però la sicurezza...
- 2) spesso ci si "dimentica" che le macchine non sono progettate per superare una certa velocità...
- 3) un pilota di volo a vela può sentirsi ugualmente gratificato con una competizione di tipo diverso?
- 4) perchè il 90% dei volovelisti non fa gare?
- 5) esiste la volontà di eliminare la tipologia di alcuni rischi?
- 6) vogliamo sfruttando la nuova tecnologia GPS + logger, fare in modo che i piloti in gara volino a quote tali da assicurare il loro ingresso "sempre" in un campo atterrabile?
- 7) quanto ancora dovremo aspettare per avere formule diverse di gara e come dice Alvaro vincere il *...forte orientamento "pistaiole" dei delegati delle commissioni volovelistiche...*

Se quando Hans-Werner Grosse, ha sollevato il problema del volare bassi o meglio del "non volare troppo bassi in favore della sicurezza" non era possibile tecnicamente trovare una soluzione per il controllo delle quote dei piloti punto per punto lungo il loro percorso, oggi tutto è fattibile, i confini tra il fare ed il non fare sono solo rappresentati dai limiti della nostra fantasia e/o della nostra volontà...

GIANCARLO BRESCIANI

Novità del regolamento CID 98

Come ogni anno, il regolamento dell'anno precedente, che sembrava aver raggiunto la perfezione (si fa per dire), richiede, per varie ragioni, tra cui l'esperienza dell'ultima gara e qualche nuova idea, variazioni più o meno importanti.

Ve le elenchiamo qui di seguito per comodità, trascurando quelle di carattere puramente formale od estetico.

6.3 Motoalianti

Il nuovo assetto dei primati nel Codice FAI ha conglobato i motoalianti delle classi degli alianti, richiedendo, per quanto riguarda il motore, solamente di non impiegarlo durante la durata della prestazione, cosa che in verità non appare molto equa nei confronti degli alianti.

Essi possono quindi volare in tutte le classi (Promozione compresa).

Da parte nostra ci siamo adeguati, tanto per quanto riguarda le tabelle dei primati, quanto in questa gara, dalle quali spariscono quindi i motoalianti come categoria a sé.

6.4 Biposto

Per quanto riguarda i primati, come i motoalianti, anche i biposto sono stati conglobati nelle rispettive classi degli alianti (vedi sotto "tabella dei primati").

7.3 In attesa che la **World Class/UL** si irrobustisca, si è ridotto a **6** il minimo dei concorrenti necessario per l'assegnazione del relativo titolo di campione italiano.

7.4 Classifiche speciali

Per incoraggiare i voli di distanza anche per i principianti, è stata istituita una classifica speciale per la Categoria Esor-

dienti (piloti che hanno conseguito il brevetto nel 1995 o più tardi). Per il vincitore la Federazione Italiana Volo a Vela ha messo in palio una coppa.

8. Valutazione dei voli

Tra i tipi di volo è stata eliminata la spezzata, che rientra in quella che si chiamava Distanza Libera e che abbiamo ride-nominato conformemente al Codice FAI, Distanza intorno a tre punti.

Per la distanza in linea retta e per il triangolo FAI (dichiarato), il coefficiente è stato aumentato a **2,20** p./km; per l'andata e ritorno e per il triangolo qualsiasi (dichiarati) a **2,10** p./km. Per quest'ultimo tipo di volo è stato pure istituito il primato nazionale.

Attenzione: riguardo ai voli che comportano il ritorno al punto di partenza, una variazione del Codice FAI prescrive che il punto di partenza e di arrivo siano gli stessi, togliendo quindi la possibilità di averli diversi, distanti meno di **10** km.

Tabella dei primati

Con il nuovo assetto di cui abbiamo parlato sopra, oltre a quanto abbiamo detto per i motoalianti e per i biposto, sono state riunite in una classe unica, di apertura non superiore a 15 metri, le classi standard e 15 m.

Tabella dei Fattori Correttivi

Sono stati inseriti nella categoria Sport alcuni alianti non più competitivi nelle classi FAI.

30.01.1998

VGC



Il Vintage Glider Club (VGC) è stato fondato da Chris Wills nel 1972 ed ha effettuato il suo primo raduno a Husbands Bosworth in Inghilterra nel luglio del 1973.

Il VGC ha celebrato quest'anno il 25° anniversario della fondazione e conta a tutt'oggi oltre 600 iscritti da ogni parte del mondo.

Il club si prefigge di preservare, restaurare e rimettere in volo gli alianti d'epoca, nonché di raccogliere e pubblicare informazioni storiche sul volo a vela.

Una rivista trimestrale, VGC news, viene inviata a tutti gli iscritti con informazioni tecniche su progetti di restauro ricche di

illustrazioni e disegni di alianti d'epoca originali, oltre ad informazioni circa i raduni internazionali organizzati ogni anno in varie parti del mondo.

La quota annua di sottoscrizione è di 19,00 Sterline inglesi, più 5,00 Sterline d'iscrizione iniziale per il primo anno.

Per ulteriori informazioni rivolgersi a: Vincenzo Pedrielli - Tel. 02 / 95743000 (ore ufficio) - Fax 02 / 95742292

11° Campionato Italiano di Distanza 1998- Tabella dei Fattori Correttivi
 allegato all'art. 5.5 del regolamento - Revisione del 31 Gennaio 1993

Classi	NAZIONALI			PROMOZIONE	
	Std.	15m	Libera	Sport	tutti
Alanti/Motoalanti					
ASH 25	.	1.24	.	.	1.24
ASH 25 L	.	1.26	.	.	1.26
ASH 26	.	1.20	.	.	1.20
ASK 13	.	.	.	0.78	0.78
ASK 21 / ASK 23	.	.	.	0.92	0.92
Astir Club	.	.	.	0.94	0.94
Astir CS77	.	.	.	0.96	0.96
Astir Std.	.	.	.	1.00	1.00
ASW 15	.	.	.	0.98	0.98
ASW 17	.	1.16	.	1.16	1.16
ASW 19	.	.	.	1.00	1.00
ASW 19 Club	.	.	.	0.98	0.98
ASW 20	.	1	.	1.10	1.10
ASW 20 / 16.6m	.	.	.	1.12	1.12
ASW 22 / 22m	.	1.22	.	.	1.22
ASW 22 B	.	1.26	.	.	1.26
ASW 22 BL	.	1.28	.	.	1.28
ASW 22 / 24m	.	1.24	.	.	1.24
ASW 24	1	.	.	.	1.03
ASW 27	.	1	.	.	1.14
Berglake IV	.	.	.	0.84	0.84
Blanik	.	.	.	0.78	0.78
Calif	.	1.06	.	1.06	1.06
Cirrus B	.	.	.	1.00	1.00
Cirrus std.	.	.	.	0.98	0.98
DG 100	.	.	.	1.00	1.00
DG 100 Club/ 101 Club	.	.	.	0.98	0.98
DG 200 - DG 202	1	.	.	1.08	1.08
DG 200 17/ DG400 17m	.	1.10	.	1.10	1.10
DG 300	1	.	.	1.06	1.06
DG 300 Club	.	.	.	1.04	1.04
DG 303	1	.	.	.	1.08
DG 400	.	1	.	1.08	1.08
DG 500 22m	.	1.10	.	1.10	1.10
DG 500 Trainer carr. fisso	.	.	.	0.98	0.98
DG 500 Trainer carr. retr.	.	.	.	1.00	1.00
DG 600	.	1	.	.	1.10
DG 600 / 18m	.	1.18	.	.	1.18
DG 600 17m	.	1.16	.	.	1.16
DG 800 15m	.	1	.	.	1.14
DG 800 / 18m	.	1.20	.	.	1.20
Discus	1	.	.	.	1.08
Duo Discus	.	1.10	.	1.10	1.10
G 102 Club III e IIIb	.	.	.	0.92	0.92
G 103 Twin II	.	.	.	0.92	0.92
Glasflugel 304	.	1	.	1.10	1.10
Glasflugel 604	.	1.18	.	.	1.18
Homel / Jantar std.	.	.	.	1.00	1.00

Classi	NAZIONALI			PROMOZIONE	
	Std.	15m	Libera	Sport	tutti
Alanti/Motoalanti					
Janus A e B 18m	.	.	1.04	1.04	1.04
Janus C 20	.	.	1.06	1.06	1.06
Ka 6	.	.	.	0.84	0.84
Ka 6 E	.	.	.	0.88	0.88
Kestrel 17m	.	.	1.12	1.12	1.12
Kestrel 19m	.	.	1.14	1.14	1.14
Libelle Club	.	.	.	0.96	0.96
Libelle H 301	.	1	.	1.02	1.02
Libelle std.	.	.	.	0.98	0.98
LS 1-1	.	.	.	1.00	1.00
LS 3	.	1	.	1.08	1.08
LS 4	1	.	.	1.06	1.06
LS 6	.	1	.	.	1.12
LS 6 / 17.5m	.	.	1.18	.	1.18
LS 6 / 18m	.	.	1.20	.	1.20
LS 7	1	.	.	1.06	1.06
LS 8	1	.	.	.	1.08
M100 S	.	.	.	0.84	0.84
Mosquito / Mini Nimbus	.	1	.	1.08	1.08
Nimbus 2 b c	.	.	1.16	1.16	1.16
Nimbus 4	.	.	1.28	.	1.28
Nimbus 4D	.	.	1.28	.	1.28
Nimbus 3/22.9m	.	.	1.22	.	1.22
Nimbus 3/24.5m	.	.	1.24	.	1.24
Nimbus 3/25.5m	.	.	1.28	.	1.28
Nimbus 3D	.	.	1.24	.	1.24
Pegase	1	.	.	1.06	1.06
Phoebus B	.	.	.	0.96	0.96
Phoebus C	.	.	.	1.00	1.00
PIK 20 D - PIK 20 E	.	1	.	1.06	1.06
Pirat	.	.	.	0.88	0.88
PW 5	.	.	.	0.86	0.86
Saito H 101 / 13m	.	.	.	0.88	0.88
SF 26	.	.	.	0.84	0.84
SHK	.	.	.	0.96	0.96
Speed Astir	.	1	.	1.06	1.06
Stemme S 10	.	.	1.10	1.10	1.10
Super Blanik	.	.	.	0.82	0.82
SZD 51 Junior	.	.	.	0.90	0.90
SZD-55	1	.	.	.	1.08
Twin Astir carr. fisso	.	.	.	0.92	0.92
Twin Astir carr. retratt.	.	.	.	0.94	0.94
Twin Astir III	.	.	.	0.96	0.96
Ventus	.	1	.	.	1.12
Ventus / 16.6m	.	.	1.14	.	1.14
Ventus / 17.6m	.	.	1.16	.	1.16
Ventus 2	.	1	.	.	1.14
Ventus 2 / 18m	.	.	1.20	.	1.20

La conquista dell'aria

All'incirca un centinaio di anni fa, tra la fine del 1800 ed i primi del 1900, un pugno di uomini audaci e determinati poneva le premesse, ciascuno per conto proprio, all'avvenimento più spettacolare nella storia dell'umanità: la conquista dell'aria.

È stato un lavoro silenzioso e pagato sempre di persona, tra lo scetticismo generale e combattuto anche contro la propria ignoranza dei veri termini del problema.

Provando e riprovando, pian piano, con ammirevole tenacia, hanno posto le premesse per passare dai primi timidi saltelli sulle colline alla esplorazione del sistema solare, nell'arco di pochi decenni.

Nessun'altra avventura umana è stata così rapida.

Per millenni gli uomini erano rimasti col naso all'in su ad ammirare, increduli, il volo degli uccelli, incapaci di penetrarne il mistero.

Ma, molto prima dell'inizio dell'avventura umana sulla terra, aveva già conquistato le vie del cielo un gigante con ben otto metri di apertura alare, il PTERANODON; e ciò succedeva duecento milioni di anni fa.

Questo bisnonno dei nostri attuali simpatici amici conosceva altrettanto bene tutte le leggi ed i trucchi del volo, dimostrando chiaramente che, prima di lui, c'era già stato qualcun altro che aveva cominciato con i saltelli dalle colline, magari con qualche capitombolo, e lentamente poi era riuscito ad elaborare una aerodinamica complicatissima che si perde nella notte dei tempi.

Una aerodinamica tale che ancora oggi ci stupisce e ci affascina, e che fa sembrare i nostri più sofisticati aerei attuali dei pezzi da museo etrusco.

Non ci credete? Allora ecco qua.

1) Gli aeroplani sono composti da due elementi essenziali e ben distinti: l'ala, fissa, che serve esclusivamente al sostentamento, e il motore (elica o getto) che procura il movimento.

Anche gli alianti hanno il primo motore che si chiama traino o verricello.

2) Gli uccelli dispongono di un unico organo, l'ala, che serve sia al sostentamento che al movimento, e il propulsore è parte integrante del corpo; e questo è un vantaggio non di poco conto.

3) Le ali degli uccelli non sono rigide, ma possono assumere qualsiasi forma: da quella completamente distesa a quella retratta del tutto, potendosi così adattare immediatamente ad ogni condizione di volo e di vento.

4) Ciascuna ala è autonoma e indipendente dall'altra, tanto che si può affermare che gli uccelli sono in realtà dei biplani, e ogni superficie alare può aumentare o diminuire secondo le necessità del momento.

5) I sistemi di ipersostentazione sono della massima efficienza, consentendo agli uccelli manovre quasi impossibili, come l'atterraggio di precisione in pochi centimetri quadrati ed in mezzo ad una folta vegetazione, oppure l'incredibile avvistamento verticale con una salita di parecchi metri per afferrare una succulenta piccola preda. Tali sistemi si basano principalmente sullo svergolamento delle ali e sull'aletta spuria, e cioè l'alula fissata al pollice.

6) Le ali sono costituite da un bordo d'entrata profilato e rigido fino a circa la metà della corda, atto a conservare la forma aerodinamica, e da un'ultima parte che si può deformare a piacimento.

7) Con questo accorgimento si ottiene un profilo variabile in volo, con vantaggi impensabili anche per la nostra mentalità che riteniamo avanzatissima.

8) La possibilità di variazione del profilo, dell'apertura, della superficie alare e dell'angolo di incidenza, e

tutto contemporaneamente, fanno delle ali di un volatile quanto più sofisticato si possa immaginare in fatto di tecnica aeronautica.

9) Durante ogni battito l'ala varia di continuo la propria incidenza: da qualche decina di gradi durante la battuta, fino a oltre novanta gradi durante la risalita. Ciò produce una sovrapportanza determinata dalla velocità angolare con la quale avviene questa variazione, esaltata dalla particolare forma a imbuto che assume l'ala alla fine della battuta (sovrapressione sul ventre).

10) La risalita dell'ala avviene quindi principalmente a spese della corrente generale e cioè grazie all'avanzamento. L'ala non è mai passiva, poiché nello stesso tempo spinge e sostiene, e la sua risalita avviene senza erogazione di energia.

11) Nel movimento di discesa (battuta) l'ala sostiene e spinge in avanti, creando una spinta dal basso verso l'alto che viene utilizzata, nel volo in gruppo, dall'uccello che si trova subito dietro. Perciò uno stormo di uccelli, volando in formazione a V, aumenta l'autonomia di volo almeno del settanta per cento. Senza contare la notevole diminuzione dello sforzo di ciascuno, che si preoccupa perciò di dare saltuariamente il cambio al capo pattuglia.

12) La formazione a V ha anche un altro scopo: quello di evitare la scia provocata dall'uccello che precede. È noto che tutti gli aerei in volo producono una scia turbolenta che bisogna evitare onde non compromettere la governabilità del proprio mezzo. Per questo motivo i piloti di alianti, quando sono al traino, si mantengono ad una altezza superiore a quella dell'aereo trainatore.

13) Negli uccelli il distacco della vena fluida dalle ali non avviene subito, ancor prima di aver raggiunto il

bordo d'uscita, come capita negli aeroplani, ma soltanto dopo che l'ala ha percorso almeno cinque volte la propria corda. Questo perchè i filetti fluidi "fasciano" completamente la superficie alare per merito delle penne e soprattutto delle barbe, che sono come delle micro-penne e che costituiscono le penne vere e proprie. Grazie alla loro piccolezza, che le mantiene sempre all'interno dello strato limite, esse sono in grado di neutralizzare tutte le minime variazioni di pressione che si generano sulla superficie del corpo durante il volo.

- 14) Questo è il semplice segreto della infinitesima potenza richiesta agli uccelli per volare. Essi hanno concentrato le loro ricerche nell'intento di eliminare la Resistenza, anzichè aumentare costantemente la Potenza, come continuiamo a fare noi poveri ometti.
- 15) Esistono inoltre dei casi speciali talmente inusuali e strani, per i quali le leggi note della fisica e le teorie più moderne non si possono applicare; pensiamo soltanto a quell'improvviso

e subitaneo cambiamento di direzione di immensi stormi di uccelli, oppure ai pellicani del Nilo che volano a pochi centimetri dalla superficie calma del fiume, senza provocare alcuna increspatura col battito delle loro grandi ali.

La capacità degli uccelli di atterrare sul posto, di retrarre il carrello e le ali, il sofisticato sistema di navigazione che permette loro di spostarsi da un continente all'altro senza mai perdere la rotta, la possibilità di riposarsi e perfino di dormire in volo, le straordinarie qualità di certi esemplari come il rondone, che effettua l'atterraggio solo per nidificare dopo un volo ininterrotto che può essere durato anche tre anni, o dell'albatros che vola per migliaia di chilometri in mare aperto senza mai battere le ali, sono tutte incredibili realtà che non finiranno mai di stupirci. Mi confidava di recente un personaggio sempre ben informato che, in origine, gli uccelli erano molto più semplici e avevano l'ala rigida e sempre distesa, come gli aeroplani attuali. Ciò aveva costretto i progettisti delle piante a disegnarle a piattaforme successive, come le torte di nozze, onde

consentire un comodo atterraggio, mantenendo però sempre il color verde.

Questa forma aveva invece causato una baraonda nelle foreste perchè, chiunque vi entrasse, non riusciva più ad uscirne. Dopo accese discussioni si addivenne ad un compromesso: i progettisti delle piante ne avrebbero cambiata radicalmente la forma e, solo dopo, i progettisti degli uccelli avrebbero elaborato i loro disegni. Questo è il vero motivo per cui le piante sono comparse sulla faccia della terra con la loro attuale struttura centinaia di milioni di anni prima degli uccelli, che hanno dovuto munirsi di ali ripiegabili. In segno di amicizia e di solidarietà verso i futuri padroni dell'aria, anche i progettisti delle piante hanno elaborato una loro efficientissima aerodinamica vegetale, già illustrata su queste pagine, e molto simile a quella usata dagli uomini.

Madre Natura, se la osserviamo con amore e umiltà, non cesserà mai di stupirci e avrà sempre qualcosa da insegnarci, avendo ancora in serbo molti segreti, anche se noi presumiamo di sapere già tutto.

G. BAUDINO

Ecco, con il..... puntuale ritardo, una lettera pervenutami per migliorare l'informazione dei nostri lettori! Scusatemi, R.S.

Belluno, 1 maggio '97

OGGETTO: "L'intelligenza delle molecole". Quesito.
Rif.: *Volo a Vela*, n. 239 nov./dic. 96, pag. 35.

Spett. Redazione di "VOLO A VELA"
Aeroporto "Paolo Contri"
Calcinato del Pesce
21100 Varese

Dalla lettura dell'articolo sopra indicato si evince che "la corrente sul dorso ha una velocità maggiore di quella sul ventre per effetto della diversa curvatura del profilo", situazione che è governata dal teorema di Bernouilli.

Da questa premessa non si comprende perchè una lastra piana, priva perciò di curvatura, con identiche lunghezze del dorso e del ventre, sviluppi egualmente la sua forza portante.

Invio i miei saluti sempre cordiali, estensibili all'autore dell'articolo in narrativa, con preghiera di chiarimento.

(Dr. Carlo Barborini)

Walter Galli

Walter Galli non c'è più. È andato via all'improvviso, una scomparsa di quelle talmente rapide da farti meditare sulla caducità e sulla fragilità della vita umana. Era nato a Milano il 6 settembre del 1921, aveva dunque settantasette anni ancora da compiere e una vitalità che questi settantasette anni li faceva sembrare assai meno.

Con il suo profilo un po' aquilino e i suoi capelli bianchi e con una gioia di vivere (e di volare) rara anche in chi avrebbe potuto essere suo nipote, a Rieti, Galli era una sorta di istituzione. A non vedere Walter Galli in linea sembrava mancasse una di quelle cose la cui perenne e inamovibile presenza dà all'essere umano certezza e serenità. La migliore definizione della presenza di Walter Galli l'ha data una mia amica, alla quale tempo addietro proprio lui aveva dato il battesimo del volo in aliante: "presenza rassicurante". E rassicurante la sua presenza lo era davvero per tutti, non ultimi i volovelisti che cominciavano a crescere. Perché lo avevi sempre appresso, tranquillo e sereno, sempre sdrammatizzante anche quando ne avevi combinata qualcuna di troppo. E non per niente a Rieti per tutti era "Zio Walter", uno "zio" sempre pronto non importa se a dare una mano a mettere in linea, a fare un traino o portar sù qualcuno per un check o una ripresa.

Ma dove la sua disponibilità si dimostrava realmente preziosa era nella collaborazione da lui sempre prestata all'attività e

alla vita dell'AeCVV, dagli stages ai corsi istruttori, di un ente che egli conosceva benissimo dal di dentro, vuoi per la lunghissima frequentazione di Rieti, vuoi per essere stato nello stesso consiglio direttivo del "Centrale". "Quella di Walter Galli è veramente una grande perdita" si è detto all'AeCVV qualche giorno dopo la sua scomparsa e non era la solita frase di circostanza.

Galli faceva tutto questo per passione. Dire che un pilota professionista quale era lui, pilota militare durante e dopo la II guerra mondiale, una carriera nell'aviazione commerciale culminata come comandante di Boeing 747, ama il volo potrebbe sembrare lapalissiano a chi non conosce la realtà dell'aviazione professionale. Perché fra chi ha scelto il volo come professione non sono pochi coloro che vivono il volo solo ed esclusivamente come "mestiere", da portare avanti come si porta avanti un qualsiasi altro mestiere che si fa solo perché dà da campare. Walter Galli non era così.

Era un "professionista" che amava il volo, a cominciare dal nostro, e che faceva di tutto per far amare il volo. In maniera gioiosa, allegra, perché uno dei primi a sostenere che si vola per divertirsi era proprio lui: Walter Galli, numero di brevetto di volo a vela numero tre, data di conseguimento 30 maggio 1950.

I.M.C.





V. I. P. - International Gliding Club

Airspace Restrictions

Alvaro De Orleans made a very interesting proposal at the “Briefing delle Due Torri”, the traditional gathering of the Italian soaring community taking place in Bologna every November . Here is a translation of his speech. There is a lot to ponder about! R.F.

I would like to draw the attention of the administrators of the Aeroclub Centrale di Rieti to a proposal aimed to ensure that the airspace over the area of Rieti is maintained free of restrictions, thus permitting the soaring community to continue enjoying it in the long run.

Several attempts are made internationally to restrict the airspace available to us, and we may end up ground-stuck before even noticing it. In the USA, for instance, the Sierra Club is lobbying hard to achieve the prohibition of any kind of human flight over all national parks, which means a huge expanse of land. And this in violation of the American Constitution which assigns to the central government, and more in particular to one of its agencies, the FAA, the definition of the rules applicable to airspace use. You may all well know that sport and touring flights below 5000 meters are no longer possible over some national parks in Austria. In this case, too, an article of the Austrian constitution was violated. It happened that one of the Austrian Laender enacted a law to prohibit lower altitude flying, the Austrian Aeroclub took note of the fact too late for opposition, and the Supreme Court ruled that the law could not be canceled, the deadline for opposing it having been expired. In France too, there have been problems connected with the overflying of the national parks. In Italy, some pilots have been brought to trial for having done so.

Therefore, I have tried to analyze the problem coolly, and to find a solution. We have to try to prevent that a footnote in the Italian Gazette that publishes all the laws passed by the Italian Parliament may one day “delete” Rieti airfield point-blank.

One of the solutions devised is the one I am now going to explain to you. It requires time and a long term vision, but I am positive that we should start moving in this direction

now. This solution reflects that implemented by UNESCO in regard to the cities that are a cultural patrimony for the entire world. In other words, a super-national agency decides that around the globe there are areas that are of special interest for some kind of human activity that deserves being protected and fostered for its intrinsic overall value, and “puts them aside” for such an activity. This “protection” does not limit the sovereignty of the authorities of the country where the area is located, but obliges them to inform the international agency about any considered change of status of the protected area.

In the case of Rieti, I think that extreme caution should be exercised, but the existing links among the various concerned bodies seem to provide a perfect “transmission belt”. The Aeroclub Centrale is in fact federated with the Aeroclub d’Italia, which is in turn a member of the FAI, which has recently become a Non-Governmental Organization recognized by the United Nations. There are, therefore, all the needed elements to attempt defining international regulations establishing that the airspace in the area of Rieti is to be considered of world interest for the activity of soaring. Luckily, the meaning of the word “sport” is becoming wider and wider, and the sports are being included in the activities that are to be protected, just like a city that is full of history and art. I am, therefore, convinced that the Aeroclub Centrale should start the long and complicated procedure - note, it is not costly, it requires a lot of work, but not a lot of money - that should lead to the definition of an internationally protected airspace destined for the sport of flying.

The FAI will do its best to help the Aeroclub Centrale, but the Aeroclub Centrale, that is a local agency has to ignite the fuse.

I progetti S.O.G.N.A. e C.U.P.A.

Il C.S.V.V.A. e il CLUB90 hanno promosso due iniziative atte a valorizzare la voluminosa biblioteca della rivista di VOLO A VELA, mediante il censimento del materiale ivi conservato e la costituzione di un archivio elettronico.

Lo sforzo immane di ricerca e catalogazione che andrebbe affrontato e le poche risorse umane disponibili, hanno spinto queste due associazioni a razionalizzare i progetti affrontandoli con sistematicità e completezza pur ricercando una estrema semplicità, così da dare modo a tutti i volovelisti di parteciparvi attivamente.

A questo scopo riporteremo brevemente lo scopo di ciascuno dei progetti con le azioni che verranno richieste ai volontari.

Operazione S.O.G.N.A.

Questo progetto di Sistema Organico Generale per il Novero degli Articoli ha lo scopo precipuo di inserire i dati anagrafici degli articoli sinora pubblicati, ordinati e classificati, in formato elettronico su un supporto magnetico per elaboratore. Ciò allo scopo di effettuare facilmente ricerche e statistiche, nell'ottica di una moderna ed efficiente archiviazione che resti a disposizione di tutti gli utenti che ne faranno richiesta. Si prevede in futuro di mettere a disposizione questo archivio di ricerca agli utenti che hanno accesso ad Internet.

Per i volonterosi, riportiamo le semplici istruzioni. Confidiamo di essere sommersi dalle vostre Schede compilate! Al termine del progetto saranno sorteggiati fra i collaboratori "ricchi premi": la probabilità di essere sorteggiati sarà tanto maggiore quante più sarà elevato il numero di riviste prese in carico, sulla falsa riga di una tombolona (CLUB90, c/o Aeroclub "Paolo Contri", via Lungolago, Calcinate del Pesce-VARESE; fax 0332-310023).

CLUB90 e CSVVA

Istruzioni al S.O.G.N.A.

1. Recuperare con generosità un certo numero di riviste (in questa prima fase solo VOLO A VELA), notificando tempestivamente al CLUB90 quali numeri ci si accinge a spulciare (onde evitare di lavorare in più persone sullo stesso materiale).

2. Procurarsi un buon numero di copie di Schede di Compilazione (vedi facsimile da riprodurre su carta o su foglio elettronico - da concordare con i promotori) e uno schema di Classificazione (vedi facsimile).

3. Dare una scorsa più o meno veloce ad ogni articolo,

compilando per ciascuno di questi una riga della Scheda (per i meno esperti, si consiglia di soprassedere alla classificazione e compilare con dovizia di particolari la casella delle Note/nomi propri, così da dare modo agli "esperti" di ricavare la giusta classifica).

4. Riconsegnare Schede e Riviste ad un rappresentante del CLUB90.

5. Ricominciare la sequenza dal numero 1.

Operazione C.U.P.A.

Il Censimento Uniforme Per Archivio è destinato ad elaborare un elenco completo di tutte le pubblicazioni presenti nella biblioteca, con le rispettive quantità, allo scopo di individuare quali siano i numeri mancanti e quali e quanti siano invece i doppioni. In una seconda fase si farà appello a conoscenti, amici e simpatizzanti dispersi in Italia e nel mondo per ristabilire la completezza delle collezioni in archivio, recuperando i numeri mancanti e fornendo in cambio i doppioni.

La prima fase verrà gestita con le sole forze del CLUB90 e di quant'altri hanno possibilità di un agile accesso alla biblioteca e volessero collaborare. La collaborazione di tutti verrà invece chiesta nella seconda fase, nel corso della quale verranno forniti gli elenchi delle pubblicazioni mancanti e delle pubblicazioni in eccesso disponibili per gli scambi.

(Allo stato attuale - dicembre 1997 - buona parte del lavoro di censimento è già stata effettuata).

CLUB90 e CSVVA

Classificazione degli Articoli per il S.O.G.N.A.

A) GARE

01 Competizioni (solo resoconti tecnici e non racconti in generale che rientrano nella categoria H)

A Internazionali

- 01 Campionati Mondiali
- 02 Campionati Europei
- 03 Giochi dell'Aria
- 04 Altre
(aggiungere w-world class, c-club, s-standard, f-15metri, l-libera)

B Nazionali

- 01 Campionato Italiano
- 02 CID
- 03 Altre
(aggiungere w-world class, c-club, s-standard, f-15metri, l-libera)

02 Calendari

03 Acrobazia

- A- all'estero
- B- in Italia

04 Trofei

- A Barron Hilton
- B Lilienthal
- C Altri

05 Altre attività sportive

B) INSEGNE

01 Records F.A.I.

A- internazionali

- 01 Distanza
- 02 Velocità
- 03 Quota

B- nazionali

- 01 Distanza
- 02 Velocità
- 03 Quota

02 Insegne F.A.I.

- A- all'estero
- B- in Italia

C) TECNICA COSTRUTTIVA E STRUMENTI

01 Costruzioni

- A legno e tela
- B resine e plastiche
- C metalliche

02 Aerodinamica

- A Teorica
- B Sperimentale

03 Attrezzature

- A Strumentazione
 - 01 di volo
 - 02 di navigazione
 - 03 radio

04 altro

- B Accessori
- C Verricello
- D Altre

04 Fai da te

D) MACCHINE VOLANTI, MODELLI E PRESTAZIONI

01 Alianti

- A- Trittici e dati tecnici
- B- Prove in volo
- C- Prototipi
- D- d'Epoca

02 Alianti motorizzati

- A Trittici e dati tecnici
- B Prove in volo
- C Prototipi

03 Motoalianti

- A Trittici e dati tecnici
- B Prove in volo
- C Prototipi

04 Aeroplani

- A Traini
- B Altri

05 Ultraleggeri e autocostruiti

- A Delta e ali in tela
- B Altri

06 Parapendio

E) DIDATTICA

01 Tecnica di pilotaggio

02 Aerotecnica

03 Meteo

- A- Fenomeni dinamici
 - 01 onda
- B- Fenomeni termici

04 Medicina

- A- alimentazione
- B- altro

05 Scuole

- A- attività
- B- esami
- C- altro

F) SICUREZZA DEL VOLO

01 Prevenzione

02 Incidenti

03 Altro

G) PRESCRIZIONE TECNICHE, NORMATIVE DI NAVIGAZIONE E DI COMPETIZIONE

01 Spazi aerei

- 02 Circolari e informative
 03 Leggi
 A- italiane
 B- estere
 04 Regolamenti di gara
 05 Prescrizioni Tecniche
 A- Alianti
 B- Motoalianti
 C- Altri velivoli
 06 Altri regolamenti e normative
- H) RACCONTI E DOCUMENTAZIONE DI VOLI
 01 Di primati (certificati)
 A- all'estero
 B- in Italia
 02 Memorabili
 A- all'estero
 B- in Italia
 03 Stages
 A- all'estero
 B- in Italia
 04 Altri racconti
- I) ATTIVITA' SOCIALI
 01 Raduni, Manifestazioni e Fiere
 A- Mostra di Valbrembo
 B- Mostra di Friedrishafen
 C- Vintage Club
 D- Velivoli Storici
 E- C.A.P.
 F- Altri
 02 Vita di Aeroclub
 A- Resoconti di attività
 B- Soci
 C- Bilanci
 D- Annunci e appelli
 E- Varie
 03 Gruppi
 04 Convegni e Assemblee
 A- Briefing Due Torri
 B- Altre
- L) ORGANISMI ED ENTI
 01 FAI
 A- attività
 B- pubblicazioni e comunicazioni (non normative)
 C- bilanci
 D- altro
 02 OSTIV
 A- attività
 B- pubblicazioni e comunicazioni (non normative)
 C- bilanci
 D- altro
 03 FIVV
 A- attività
- B- pubblicazioni e comunicazioni (non normative)
 C- bilanci
 D- altro
 04 AeCI
 A- attività
 B- pubblicazioni e comunicazioni (non normative)
 C- bilanci
 D- altro
 05 Civilavia
 A- attività
 B- pubblicazioni e comunicazioni (non normative)
 C- bilanci
 D- altro
 06 AOPA
 A- attività
 B- pubblicazioni e comunicazioni (non normative)
 C- bilanci
 D- altro
 07 Aeronautica Militare
 A- attività
 B- pubblicazioni e comunicazioni (non normative)
 C- altro
 08 Altri
- M) STORIA (storico nel momento in cui è stato scritto l'articolo)
 01 Racconti del passato
 02 Riproduzione vecchi articoli
 03 Excursus storici
- N) RUBRICHE SPECIALI
 01 Copertine
 02 Editoriale o Redazionale
 03 Racconti, non compresi in altre classi
 04 Personaggi
 A- interviste
 B- biografie
 C- in memoriam
 D- altro
 05 Recensioni
 A- libri
 B- video
 C- altro
 06 Lettere
 A- attualità
 B- proposte
 C- discussioni aperte
 D- poesie
 E- altre
 07 Foto e disegni

Si prega di segnalare con un asterisco gli articoli considerati di una particolare importanza o interesse, vale a dire gli articoli che trattano argomenti o eventi che hanno lasciato un "segno" nel volo a vela.

Scheda di Compilazione del S.O.G.N.A.

Titolo	Autore	pag.	N°	Anno	Class 1	Class 2	Note / nomi propri
Tramonto sul mare a sud di Sibari. Troppo sintetico ... sganciate la fantasia! Ed il mio sentito grazie ad Artilio e Giorgio	Artilio, Giorgio		243	1997	N01	N07	Foto sul mare di Sibari al tramonto / sicilia, Artilio Pronzati
In volo a vela sulla Sicilia: 13 luglio 1997	Artilio	7	243	1997	H02B		Primo volo di attraversamento dello Stretto di Messina / Grumentum, Sicilia, Artilio Pronzati, Giorgio Nidoli
1. World Air Games 1997 - Final Total Score		47	243	1997	A01A-03w		Classifica dei Giochi dell'Aria

In caso di classificazione multipla utilizzare sia la colonna *class 1* che la colonna *class 2*.

<p>BERGFALKE IV° I - MEZZ 1973, 1650 h, strum. doppia con 2 vario 2 bussole, 2 T&B, Dittel 720-B, CN 01/99, RC 04/98, certif. Turismo / Scuola AeC BELLUNO Tel. 0437/930165</p>	<p>M 100-S N. serie 28, ottimo stato, carrello chiuso strumentato, senza radio, qualsiasi prova Lit. 9.800.000 GIANLUCA Tel. 0337/752513</p>
<p>DG 400 I - KCEO 400 h, zero ore motore, bellissimo, strumentato MARIO Tel. 0445/314195 - 368688</p>	<p>ASW 15 OE - 5623 675 h, strumentazione base, radio riverniciato a nuovo, prezzo trattabile MARZIO Tel. 0337/519615 - 0422/746532</p>
<p>LS 6a I - LVIT 630 h, radio Becker 3201, vario ILEC con GPS-ASR, carrello Pirazzoli 800AL chiuso PRESSIANI MARIO Tel. 035/791580 casa 039/5320415 ufficio</p>	<p>VENTUS B 15 m I - PAMI 1981, completo di tutto, strumentato, carrello chiuso 2 assi, MAURIZIO tel. 02 / 57602966</p>
<p>ASW 19 B I - IUUH strum. Zander 800, pannelli solari, mai incidentato, accessoriato carrello 2 assi omologato, Lit. 40 milioni CECCATO tel. 0332 / 860845</p>	<p>ASW 24 winglets strum. gara, VP6, vario Bohli, ossigeno carrello Cobra 2 assi, pannelli solari ottime condizioni, o cedo quota 50% GIGI 0341/2571 uff. 0337/385779</p>
<p>CIRRUS 18 m I - CYAO ottimo stato, radio Becker, computer L-NAV pallin-paletta, foderine, Lit. 35 milioni Rivolgersi a PRAM 085/28489 (fer), 0746/202138 (sab. festivi)</p>	<p>DG 300 full I - BLOB 1993, 200 h, vario Lx 1000, radio Becker, GPS Garmin 55 con logger, barografo cappottina azzurrata, senza carrello EMILIO AMATI Tel. 0549/905275</p>

- DIAMANT 15 I - SEXY vetroresina, completo, ottimo stato, carrello chiuso in metallo, Lit. 17 milioni Tel. 011/8179092 Aimar Mattanò
- GROB 109 A Motoalante, 1980, motore Limbach 80hp, 1800h, perfetto, strumentatissimo, in visione e prova c/o Aerop. Lucca Tel. 050/579628 opp. 0348/4206063 E. Giampietro
- DG 300 full I - DUEP fine 1991, come nuovo, 200h, LX 1000, radio Becker, ballast in coda ecc. Tel. 02/33101897 sab.-dom. Paola Harrasser
- ASW 20F I - CEVO perfetto, rimorchio chiuso due assi, Tel. 0131/953230 opp. 0347/2417687
- HORNET I - FLAV ben strumentato, rimesso a nuovo nel 1996, meno di 500h Tel. 0348/3336623 Claudio
- CIRRUS I - ANTO, ASK 13 biposto scuola I - PLOO, TWIN ASTIR biposto scuola I - IVAG, DG 101 monoposto - I - LUKO incidentato, prezzo interessantissimo. AeroClub Rieti vende per rinnovo flotta. Tel. in segreteria escluso il lunedì 0746/203637 fax 0746/297571

Oltre tutti i limiti

Avrà un'apertura alare mai vista, 30,84 metri, il nuovo nonplusultra aliante, destinato a battere tutti i record precedenti. Si chiamerà "età η", come la lettera greca, simbolo del grado di efficienza. Sta nascendo a Braunschweig, in Germania, ad opera di Reiner Kickert, vecchia volpe degli Akafieger (così vengono chiamati i gruppi di volovelisti), in massima parte studenti universitari di ingegneria o d'altre facoltà generalmente scientifiche tedesche, famosi per il loro "volontariato" unito alla capacità di progettare e realizzare prototipi innovativi). Con la sua mega-apertura alare sarà l'aliante più grande mai costruito. Alcune caratteristiche di questo biposto, motorizzato: peso a vuoto 600 kg, peso min. 690 kg e peso max. 920. Inoltre: superficie alare di 18,53 m², allungamento 51,33 e fusoliera lunga 9,75 metri.

Per gli amanti delle curiosità storiche, ricordiamo che l'attuale record, con 30 metri di apertura alare, è del Ku-4 "Austria", vecchio di quasi 70 anni. Ma non ebbe vita lunga: l'unico esemplare concluse la sua avventura nel '32, distrutto dalla violenza di una nube temporalesca. Il pilota, Robert Kronfeld, si salvò col paracadute.

Al secondo posto – ma destinato a scendere al terzo – troviamo i 29 metri del SB 10, anche questo realizzato dagli studenti dell'associazione Akaflieg di Braunschweig. Gode ancora di discreta salute e vola ancora di tanto in tanto, dopo aver partecipato, in passato e con onore, a diverse gare e tentato di stabilire alcuni record.

Al TWIN III Acro crescono le ali

L'aliante della tedesca GROB è tra i più noti e diffusi biposto. Amato dai club, dalle scuole, robusto ed elegante con il suo tipico profilo alare, il TWIN III Acro permette anche l'allenamento acrobatico. Ora la casa di Mindelheim presso Monaco allunga le sue ali, che da 18 passano a 20 metri con l'aggiunta di nuove prolunghe, rimovibili e visibilmente rivolte verso l'alto. Invariata la fusoliera mentre la superficie alare raggiunge i 18,21 m² e l'allungamento sale a 22,96 (per il modello "vecchio" rispettivamente 17,5 m² e 18,5). Invariato il peso max ammesso (610 kg) mentre la vel. max. cala da 280 km/h a 240 km/h; minimo il prezzo pagato in agilità. Con i 20 metri l'efficienza sfiora ora i 41 punti (prima 37) sempre a 110 km/h, ma non è più ammessa l'acrobazia. In Germania i piloti che hanno provato il grande non gradiscono più ritornare sul 18 metri. Per il Grob Twin III/20 metri la prova del fuoco è attesa nei prossimi mesi estivi, con la partecipazione ai numerosi campionati dei Länder tedeschi. E rimaniamo in ambito di ampie aperture: la concorrenza naturalmente già offre un altro biposto da 20 metri: è il DG 505, a decollo automatico nella variante MB, spinto dall'energico motore SOLO da 65 PS ed entrato ora nella fase finale della produzione in serie.

Navigare tra le nuvole

Un suggerimento, se disponete di accesso ad Internet e non disprezzate l'osservazione e lo studio delle nubi. L'università di Karlsruhe

mette a disposizione un ricco "Wolkenatlas" un atlante delle nuvole, una vera e propria miniera di centinaia e centinaia di splendide fotografie. La lingua tedesca non rappresenta un ostacolo insuperabile, grazie al linguaggio scientifico quasi esclusivamente latino. Il sito risulta, alle mie prove, discretamente veloce e questo è il suo URL che m'impegno a trascrivere correttamente:

<http://www-imk.physik.uni-karlsruhe.de/~muehr/wolkenbilder.html>

La fine di un mito

Per 27 anni è stato tra gli appuntamenti più prestigiosi nel mondo del paracadutismo europeo ed il più antico, assieme a quello di Verona, per gli amanti dei lanci di precisione. Ora la Coppa di Pentecoste, regolarmente organizzata ogni anno (guerre permettendole) nella cittadina meridionale di Bruchsal, in Germania, rischia di passare alla storia in modo scarsamente prestigioso. L'ultima edizione è stata improvvisamente annullata per carenza d'iscritti. Una scarsa partecipazione causa e conseguenza d'irrisolte polemiche interne tra gli organizzatori. A quanto pare, tutto il mondo è paese.

Un traino record

Merita l'inserimento nel Guinness dei primati il traino effettuato da due austriaci nel fine settimana a cavallo di agosto e settembre '97: 2.300 km in 18 ore! I due piloti volovelisti di Innsbruck dovevano risolvere un problema: il trasferimento del loro FOX fino in Turchia, per partecipare alla prima edizione delle olimpiadi dell'aria, nella specialità volo a vela acrobatico.

Il trasporto via mare e traghetto è parso lungo e noioso. Il viaggio con rimorchio attraverso paesi quali la ex Jugoslavia, Bulgaria, Grecia, poco rassicurante. La terza ipotesi, un megatraino, è stata accolta con entusiasmo e spirito d'avventura.

Autori della straordinaria prestazione, unica nella storia del volo a vela, sono due nordtirolesi: Christian Kopff, trainato, e Christian Ortner, trinato. Di professione il primo è un giurista, il secondo avvocato.

Un altro aspetto straordinario del volo record è legato al velivolo trainatore: un Super Dimona! Con questo vengono zittiti tutti gli scettici, che ancora non credono alla realistica possibilità di sostituire i classici potenti aerei da traino con gli efficienti motoalianti dell'ultima generazione.

Dopo il decollo dall'aeroporto di Innsbruck, il tandem aereo ha scavalcato le alpi, con una prima tappa ad Otranto, quindi a Corfù ed un ultimo rifornimento a Creta.

Per completare l'impresa del secolo ci sono voluti due giorni e 18 ore di volo effettivo, sempre reciprocamente agganciati alla corda da traino. La parte più delicata dei 2.300 km di volo è stata quella sopra il mare, 4 ore consecutive di traino, durante il quale un eventuale sgancio involontario o qualche problema al motore del Dimona avrebbero messo in imbarazzanti difficoltà il FOX ed il pilota della nazionale austriaca di volo a vela acrobatico Christian Ortner.

C.G.

AERO CLUB D'ITALIA - Comunicato stampa:

UNAVIA

Il Sig. Antonio Fumarola è stato nominato quale rappresentante dell'Aero Club d'Italia in seno al Comitato per la certificazione dell'UNAVIA in sostituzione del dimissionario Sig. Fernando Sarocchi.

Giudici Nazionali Paracadutismo

Il Comitato Esecutivo dell'Ente, nella riunione del 19 marzo u.s., ha provveduto alle nomine dei Giudici Nazionali di Paracadutismo, per l'anno 1998, per le varie categorie.

Campionati del Mondo di Paracadutismo

Il Comitato Esecutivo dell'Ente ha approvato la partecipazione delle Rappresentative Nazionali alle seguenti competizioni Internazionali di Paracadutismo.

- Campionati del Mondo - Categoria Stile e Precisione - in programma a URSAR (Croazia) dal 31 agosto al 12 settembre 1998;
- Campionati del Mondo - categoria F.P.A. a 4 e a 8 - in programma a ELOY-ARIZONA (U.S.A.) dal 28 ottobre al 10 novembre 1998.

Campionati Italiani di Paracadutismo - Freestyle/Skysurfing

È stato determinato in L. 5.000.000 l'importo del contributo da assegnare all'Aero Club di Arezzo, quale Ente organizzatore dei Campionati Italiani delle specialità - categorie freestyle/Skysurfing, che si terranno nel periodo 24-26 luglio 1998.

Campionato del Mondo di Aeromodellismo

È stata approvata la partecipazione di una rappresentativa Nazionale al Campionato del Mondo di Aeromodellismo - categoria F4C, in

programma a SWARTOP-PRETORIA (Sud Africa) dal 26 aprile al 2 maggio 1998.

V^a Coppa Città di Ferrara 19-20-21 e 26-27-28 Giugno 1998

Le adesioni possono essere inviate telefonicamente o via Fax possibilmente entro il 14 Giugno 1998, precisando nome, tipo di aliante, marche, numero di gara, classe prescelta (Competizione o Promozione).

La quota di iscrizione è di L. 300.000.

Se interessa, richiedere in anticipo il Regolamento di Gara.

AEROCLUB VOLOVELISTICO FERRARESE

44100 AEROPORTO DI FERRARA

TEL. 0532/902508 - FAX 0532/902473

Un quesito per Guido Bergomi

Passaggero di un pilota abilitato (non istruttore) sul sedile anteriore Ka 21

Sono grato a GUIDO BERGOMI per la precisazione circa l'aspetto legale che impegna all'obbligo del paracadute sugli alianti (art. 154 bis e ter del Regolamento della Navigazione Aerea). Avvezzo a volare nel CTR di LUTON non solo senza paracadute e senza radio, ma anche senza Licenza seduto come passeggero nel posto anteriore di un Ka 21, vorrei chiedergli a cosa fa riferimento in Italia il divieto di questa ultima pratica.

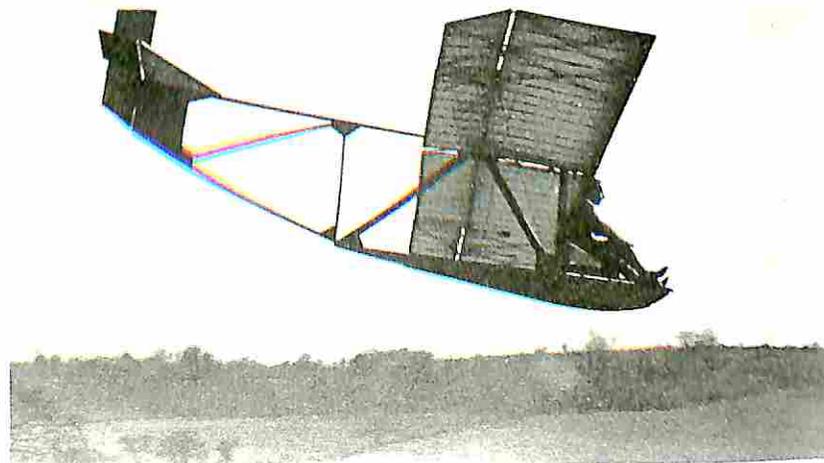
MARIO BERNARDI



3° INTERNATIONAL VINTAGE GLIDER MEETING LUIGI TEICHFUSS

Raduno internazionale di alianti d'epoca
Pavullo nel Frignano (Modena)
Aeroporto G. Paolucci
dal 26 Giugno al 5 Luglio 1998

Per informazioni contattare Vincenzo Pedrielli
Tel. 02- 95.74.30.33 (ore ufficio) - Fax 95.74.22.92





DG Flugzeugbau GmbH Im Schollengarten 20 D - 76646 Bruchsal Untergrombach - Germany
 Postfach 4120 D - 76625 Bruchsal - Germany
 Phone 07257/890 Switch board and management
 8910 Aircraft sales - 8960 Service
 Fax 07257/8922

DG 505MB nuovo biposto a decollo autonomo, motore "Solo 2625" da 64HP, in fusoliera

DG 800S super 15 m. corsa. ultima generazione, prolunghe a 18 m. e winglets

DG 800B il nostro "top model": il primo decollo autonomo della classe 18 metri, con fortissima motorizzazione

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

ELAN[®]
FLIGHT

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

MONOPOSTI:

DG-303 ELAN	Aliante da competizione Classe Standard. Nuovi profili alari e winglets. E = 1:43.
DG-303 ELAN ACRO	Aliante con apertura 15 m. "fully acrobatic": +7 -5g.
DG-303 Club ELAN	Aliante Classe Club, apertura 15 m.
DG-303 Club ELAN ACRO	Aliante Classe Club, apert. 15 m., "fully acrobatic"

BIPOSTI:

DG-505 ELAN Trainer	Apertura 18 m., ideale per scuola ed allenamento.
DG-505 ELAN Orion	Biposto multiversione: – "fully acrobatic" apert. 17,2 m. – wingtips per apertura 18 m. – wingtips per apert. 20 m. con winglets.
DG-505/20 ELAN Wiglets	Aliante alte prestazioni, flaps ed apertura 20 m. con winglets.
DG-505/22 ELAN	Aliante alte prestazioni con flaps ed apertura 22 metri.

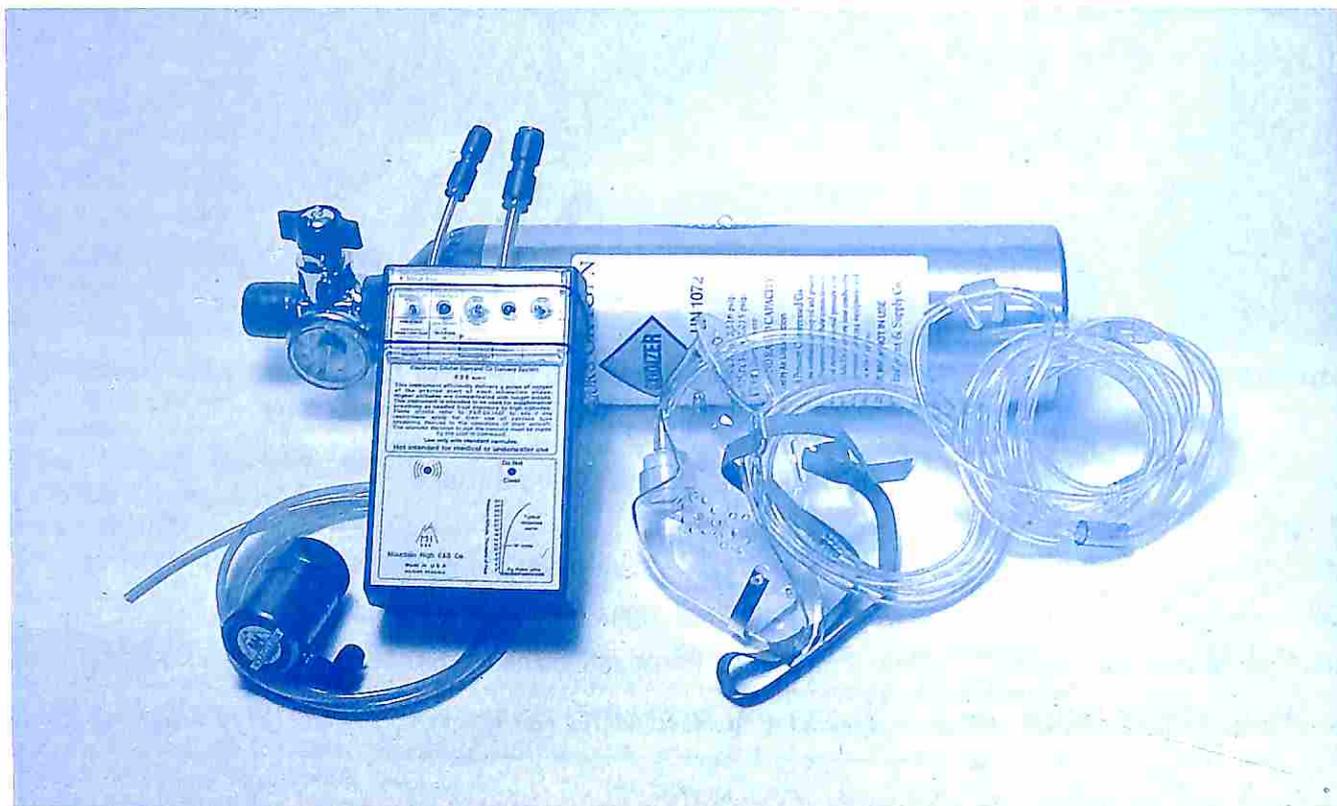
SONO ATTUABILI SPECIALI FORME DI FINANZIAMENTO E LEASING PERSONALIZZATE

ELAN FLIGHT
 •Slovenia•

**UNA TRADIZIONE
 DI SERIETÀ**

**Contattate:
 PAOLO DE MARCO**

33044 MANZANO (UD) - Via G. Marconi, 22
 Telefono e Fax 0432 - 740429



IMPIANTO OSSIGENO A DOMANDA EDS-180

- Grande autonomia con basso peso e piccolo ingombro
- Economico
- Affidabile
- Lungamente provato da molti piloti nei più impegnativi voli in onda

Fornito standard con bombola da 180 litri per un'autonomia di 6-8 ore a 18.000 feet

Disponibili altre bombole e impianti per biposti.



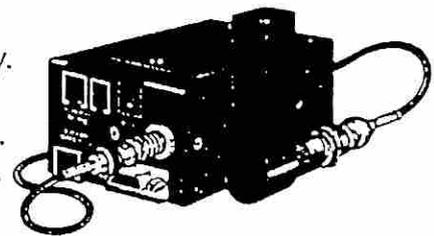
CAMBRIDGE

Product Update News

by TEKK
the flight company

New Version 5 GPS-NAV Secure Flight Recorder and Navigator

- **New Version 5 PC Software - easy to use and fully compatible with Windows 95.**
 - Improved user interface with on-screen Help and HOT key lists.
 - Configurable Menus - customize the software for your needs
 - Simple Flight Log transfer, copy, and translate commands.
 - Full .IGC file translation, display, import, and export capabilities.
 - Navigation Point filter and import from large national databases
 - Complete, detailed flight analysis including climb rate and wind.
 - Improved Multiple Flight display - see how the winners do it.
 - Create 10 favorite tasks in the PC and transfer them to the GPS-NAV.
 - On-screen waypoint display - see where the mountain passes are.
- **Simplified GPS Navigation - The easiest gets even easier!**
 - Select any of 250 navigation points in less than 7 seconds.
 - Edit an active task - great for P.O.S.T.
 - See intermediate distances during task editing.
 - Try alternate tasks while preserving a declaration.
 - More robust and reliable circling wind measurement
- **New 12 channel GPS - the best GPS engine available.**
 - Very fast satellite acquisition.
 - Improved signal-to-noise ratio so antenna location is less critical.
 - Faster track and groundspeed update - roll out of a thermal exactly on track.
- **Improved Navigation Point database integrity!**
 - Critical navigation data is now stored in duplicate.
 - Error correction algorithms maintain database integrity.
 - Improved PC - Flight Recorder data communication reliability.
- **Improved Flight Logging - We learn from experience!**
 - Synchronized Arrival message - no more missed turnpoints.
 - Automatic variable rate logging - Store up to 120 flight hours.
 - Manual fast logging when you want it - just push the ON key.
- **New Accessories - make our products even easier to use.**
 - Universal Canopy Mount for GPS-NAV Model 20/25 + LCD —
 - 12 V 2 AH Gel-Cell battery & cable (10 Hours minimum) —
 - Custom designed GPS-NAV carrying case —
- **Low cost upgrades**
- **we take care of you on the ground and in the air!**
 - Flight Recorder ROM upgrade - NO COST - We ship free. (Factory only upgrade - improves database integrity)
 - Version 5 GPS-NAV LCD Screen ROM upgrade —
 - Version 5 PC software -
 - Barograph re-certification -
 - 8 channel to 12 Channel GPS engine upgrade -



We've travelled the gliding world and gained vital experience on the flight line:

- 1995 WGC - 900 flight logs - 0 failures
- 70+ GPS-NAVs - 1996 Europeans - 0 failures
- 90+ GPS-NAVs - 1996 pre-Worlds - 0 failures
- 1997 NZ and Australian Nats. - 0 failures
- 1996/1997 South Africa — more than 25 records - 0 failures

CAI : RR Box 109-3 Warren/VT 05674 in USA
 for Central Europe: TEKK, Technical Consulting Keim
 Eyachstrasse 33 in D-71065 Sindelfingen
 Fon (0049 -0)7031-871 521. Fax -877 128
 E-mail : TEKK@aol.com

- **DAI**
UNA MANO ALLA TUA RIVISTA
 - **FAI**
PUBBLICITÀ SULLE
-

**PAGINE DI
PAGINE DI
PAGINE DI**

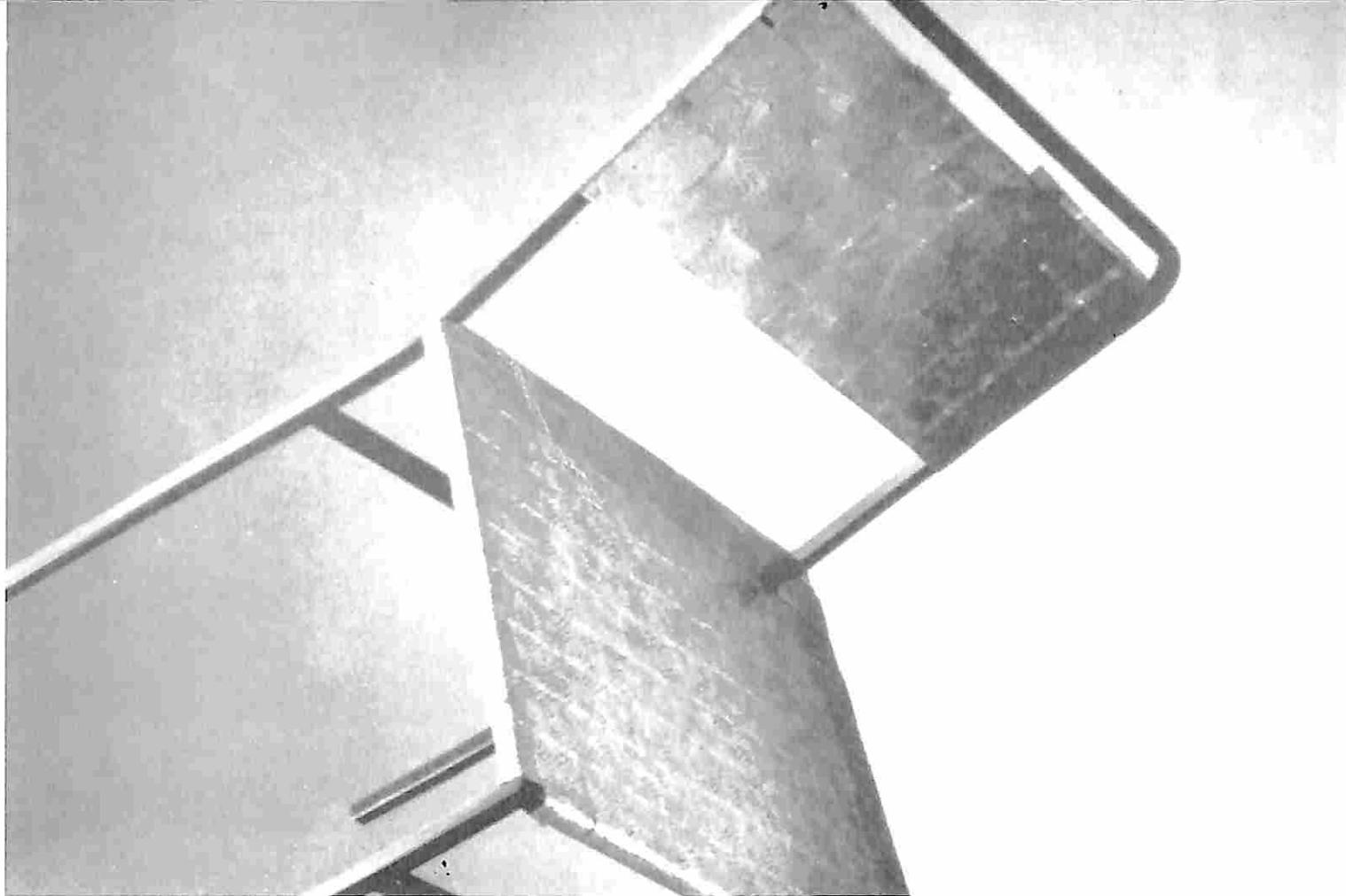
**VOLO
A
VELA**



-
- **SAI**
QUANTA SIMPATIA
ACQUISTI.....
CON POCA SPESA ?

ASPETTIAMO LA TUA INSERZIONE!

RIVOLGITI A NOI - FAX (031) 303209



SICOBLOC

SICOBLOC è un semilavorato in PVC o in resina SURLYN, caratterizzato da colori perlacei, iridescenti e da una sorprendente profondità di disegno. Questi effetti cromatici sono il risultato di una colorazione in massa, nonché di processi di fabbricazione esclusivi.

La cangiante tridimensionalità che si evidenzia nei fogli SICOBLOC è davvero magica! Persino in un foglio dallo spessore di 0,2 millimetri è possibile ammirare l'effetto "profondità" che rende unico SICOBLOC.

SICOBLOC è disponibile in fogli flessibili, rigidi, telati in diversi spessori e in una affascinante gamma di decori, colori ed effetti. SICOBLOC è facilmente lavorabile e trova impiego in moltissimi settori merceologici.

MAZZUCCHELLI 1849 S.p.A.

Fondata nel 1849 MAZZUCCHELLI è leader mondiale nella produzione di lastre e semilavorati plastici come la celluloido e l'acetato di cellulosa. Grazie a processi esclusivi che fondono l'antica cultura artigianale con la più sofisticata tecnologia, MAZZUCCHELLI 1849 è in grado di offrire semilavorati dai colori, decori ed effetti inimitabili.

SICOBLOC

1849 mazzucchelli

Via S. e P. Mazzucchelli, 7 - 21043 Castiglione Olona (Varese) Italy
Tel. (0331) 82.61.11 - Fax (0331)82.62.13 - Telex 330609 SICI

RELAX

Elegante seggiolino ribaltabile realizzato in resina termoplastica. Ideale per le cabine doccia, ed anche per arredare con un tocco di classe il bagno.

La superficie liscia, l'armonia delle forme, la qualità della materia prima impiegata sono garanzia della massima igiene e facilità di pulizia. La finitura antidrucciolo della seduta è infine elemento di estrema sicurezza.

Viene fornito completo di accessori per il montaggio e di maschera di foratura.

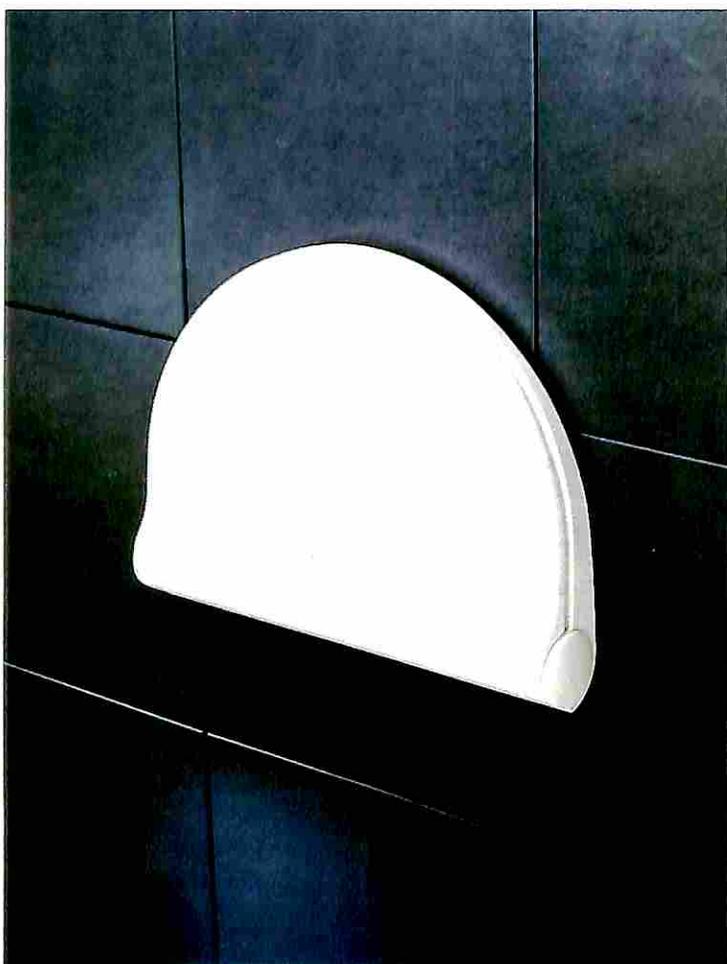
Dimensioni: larghezza cm. 37
profondità con seduta aperta cm. 28
profondità con seduta chiusa cm. 7

Élégant siège rabattable en résine thermoplastique. Idéal pour la douche et aussi pour l'aménagement avec une touche de classe de la salle de bains.

La surface lisse, l'harmonie des formes et la qualité des matières premières employées garantissent le maximum d'hygiène et la facilité de nettoyage. La finition antidérapant de l'assise contribue enfin à une parfaite sécurité.

Il est livré avec les accessoires de montage et les supports de fixation.

Dimensions: largeur cm. 37
profondeur avec siège ouvert cm. 28
profondeur avec siège fermé cm. 7



Elegant tip-up seat made by thermoplastic resin. Ideal for the showerroom and to give the bathroom a class-touch.

The smooth surface, the harmony of the forms and the quality of the used materials guarantee the highest hygiene and easiest cleaning. The antislip finishing of the sitting part is after all an element of extreme security.

Relax is provided with fixing accessories and drilling pattern.

Dimensions: width cm. 37
depth by open seat cm. 28
depth by closed seat cm. 7

Eleganter Klappsitz, hergestellt aus thermoplastischem Vollkunststoff. Ideales Zubehör für Duschkabinen. Sinnvolles Ausstattungsdetail für ein wenig mehr Klasse im Bad.

Die glatte Oberfläche, die harmonische Formgebung und die hohe Materialqualität sind die Garantie für einfache Reinigung und optimale Hygiene. Die rutschfeste Sitzfläche ist ein weiteres Element extremer Sicherheit.

Relax wird mit Befestigungsmaterial und Montageanleitung geliefert.

Masse: Breite cm. 37
Tiefe bei offener Sitz cm. 28
Tiefe bei geschlossener Sitz cm. 7

Elegante opklapbare kunststof zitting. Ideaal voor de douche-ruimte en om de badkamer met meer klasse uit te rusten.

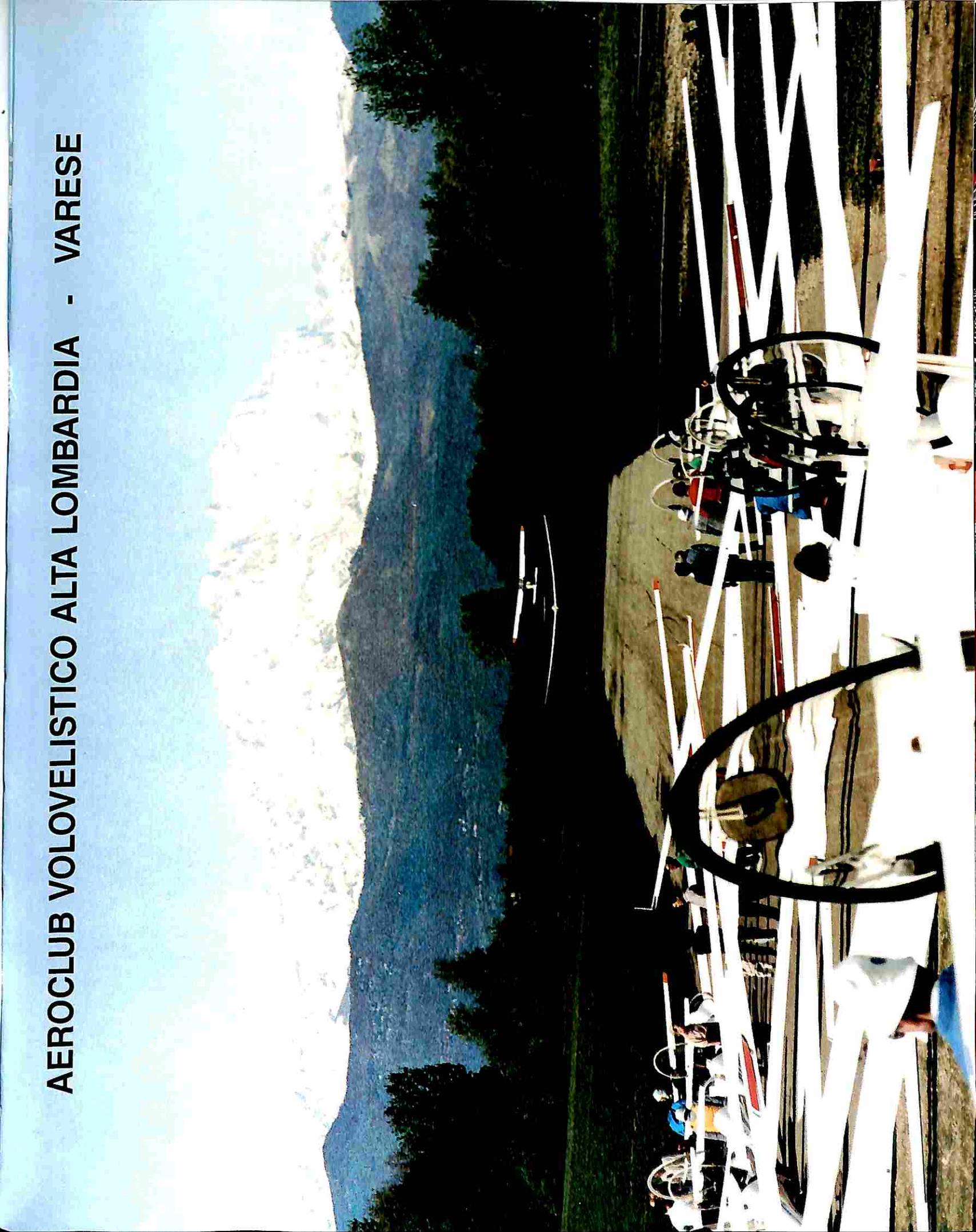
Het gladde oppervlak, de harmonische vormgeving en de kwaliteit van de gebruikte materialen garanderen de grootste hygiëne en gemakkelijke schoonmaak. De antislip afwerking van het zitgedeelte is een bijkomend element van buitengewone veiligheid. Wordt compleet met montageset en boorjabloon geleverd.

Maten: Breedte cm. 37
diepte cm. 28
diepte met opgeklapte zitting cm. 7

PLASTICA
ilma

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

AEROCLUB VOLOVELISTICO ALTA LOMBARDIA - VARESE



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

VALBREMBO: PRIMA BASE IN EUROPA PER VOLI DI OLTRE 1000 CHILOMETRI
Tel. 035/52.80.93 - Fax 035/52.84.91 - Frequenza aeroporto 122,60

Aerei ed aliante a disposizione di tutti i soci:

**2 STINSON L 5, 2 ROBIN DR 400,
3 TWIN ASTIR, 1 JANUS B, 4 ASTIR STANDARD, 3 HORNET, 5 DG 300,
1 ASH 25, 4 DISCUS B, 1 MOTOALIANTE GROB G 109B**

- SCUOLA PER CONSEGUIMENTO BREVETTO DI VOLO A VELA. RINNOVI E REINTEGRI.
- ADDESTRAMENTO DOPO BREVETTO PER CONSEGUIMENTO INSEGNE F.A.I.
- CORSI DI PERFORMANCE CON ISTRUTTORI QUALIFICATI CON BIPOSTI E MONOPOSTI.
- STAGES PER PILOTI STRANIERI DAL 15 MARZO AL 15 MAGGIO DI OGNI ANNO.

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