

BIMESTRALE, SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE, GRUPPO IV/70

VOLO
A
VELA



OTT. - NOV. 1984

N. 166

La Rivista dei Volovelisti Italiani



VALIDITA' DI UNA FORMULA



DA 70 ANNI L'AERMACCHI PRODUCE VELIVOLI DI INTERESSE MONDIALE; NEGLI ULTIMI DECENNI I SUOI ADDESTRATORI SONO STATI ESPORTATI IN 13 PAESI DEI 5 CONTINENTI.

L'MB-339, ADDESTRATORE A GETTO AVANZATO PER GLI ANNI '80, GIÀ PRODOTTO IN PIÙ DI 100 ESEMPLARI, È STATO ADOTTATO DA 5 OPERATORI IN 4 CONTINENTI. UN'AFFERMAZIONE MONDIALE DELLA TECNOLOGIA E DEL LAVORO ITALIANI, UN NOTEVOLE CONTRIBUTO ALLA BILANCIA COMMERCIALE NAZIONALE.

AERMACCHI

VARESE - ITALY

IL PRESIDENTE DELL'AERO CLUB D'ITALIA A TUTTI I VOLOVELISTI ED AI LORO ENTI

Come noto, i Campionati in oggetto avranno luogo, per la prima volta in Italia, a Rieti dal 22 luglio al 12 agosto dell'anno prossimo.

L'evento riveste una grande importanza nell'ambito aeronautico sportivo internazionale. L'Aero Club d'Italia, pertanto, ha posto ogni impegno affinché da esso risulti un'immagine dignitosa e, possibilmente, prestigiosa del nostro Paese. A questo scopo, gli Enti interpellati e cointeressati, dimostrando grande sensibilità, hanno generosamente contribuito nella fase preparatoria iniziale: così l'Aeronautica Militare, la Direzione Generale Aviazione Civile, il CONI e gli Enti locali di Rieti (Provincia, Comune, Ente Provinciale Turismo, Azienda Soggiorno e Turismo, Comunità Montane, Delegazione Provinciale del CONI, Cassa di Risparmio ed altri ancora).

Ma la manifestazione riveste una grande importanza anche nel nostro ambito più ristretto. Al volo a vela vanno non solo i benefici derivanti da infrastrutture realizzate e materiali acquisiti, ma anche quelli di propaganda verso il grande pubblico (che ancora poco lo conosce) e quelli che gli possono derivare dall'apprezzamento degli Enti tutori e finanziatori se l'evento avrà un corretto svolgimento, nella sportività e nella sicurezza.

A tal fine, occorre la disponibilità a collaborare di tutti gli Enti volovelistici. Ad essi rivolgo pertanto un caloroso appello affinché attuino le iniziative che venissero loro richieste dagli organizzatori, mettendo a disposizione, nei limiti delle possibilità, le loro risorse di uomini, di mezzi, di idee.

Campionati di queste dimensioni e complessità richiedono l'impegno coordinato di molte persone competenti e appassionate, richiedono anche mezzi tecnici (velivoli trainatori, radio ecc.) e il coinvolgimento di Ditte e Enti esterni, anche attraverso offerte di premi, di materiale di propaganda e di cortesia. Tutto concorre all'buona riuscita della manifestazione e quindi all'immagine del nostro Paese, della nostra aviazione, del nostro volo a vela che si presenterà agli occhi dei numerosi stranieri di ogni parte del mondo, molti dei quali metteranno i piedi in Italia per la prima volta.

Vorrei che questo mio appello fosse portato a conoscenza di tutti i Soci dei Club cui è indirizzato. A meno di dieci mesi dall'inizio della grande competizione si impone una mobilitazione pronta ed entusiasta di tutto il volo a vela italiano. Confido pertanto di ricevere presto un positivo riscontro a questo mio appello, e che ad esso facciano seguito concrete proposte e iniziative.

Cordiali saluti.



IL PRESIDENTE
Avv. Guido Baracca



VOLO A VELA



La rivista dei volovelisti
italiani fondata da
Plinio Rovesti nel 1946, edita
a cura del Centro Studi del
Volo a Vela Alpino
con la collaborazione di
tutti i volovelisti

COMITATO REDAZIONALE:

Lorenzo Scavino, direttore
Smilian Cibic, vice direttore
Patrizia Golin
Attilio Pronzati
Plinio Rovesti
Sandro Serra
Emilio Tessera Chiesa

Segreteria:
Paola Bellora

ABBONAMENTI E PUBBLICITA':

Francesco Scavino

PROVE IN VOLO:

Walter Vergani

PREVENZIONE E SICUREZZA:

Jacob C.

INVIATO SPECIALE:

Antonino Desti

AEROMODELLI:

Renato Corno

CORRISPONDENTI:

FAI - CIV

Piero Morelli

STATI UNITI

Mario Piccagli

ABBONAM. PER ANNO SOLARE:

ITALIA

sostenitore	L. 100.000
ordinario	L. 45.000
cumulativo	L. 35.000

ESTERO

ordinario	\$ 40
via aerea	\$ 60

Una copia L. 8.000

REDAZIONE E AMMINISTRAZ.:

Aeroporto «Paolo Contri»
Calcinate del Pesce - VARESE
Tel. (0332) 31.00.73 - CAP 21100
Cod. Fisc./Part. IVA 00581360120

Bimestrale, spedizione in abbonamento postale, gruppo IV/70.
Pubblicità inferiore al 70%.

Autorizzaz. Tribunale di Milano
del 20 marzo 1957, n. 4269 del
Registro.

E' permessa la riproduzione,
quando non espressamente vietata,
purchè si citi la fonte.

Arti Grafiche Camagni - Como

DIRETTORE RESPONSABILE:

Lorenzo Scavino

OTTOBRE - NOVEMBRE 1984

N. 166

SOMMARIO:

Il Presidente dell'Aero Club d'Italia a tutti i volovelisti ed ai loro Enti	233
Valbrembo - Decima Edizione	241
Valbrembo - Prove in volo: DG 300	247
I Campionati di classe Biposto e Categoria promozione	249
Rieti 1984: Lettere ed interviste	252
Errori? Facciamone il meno possibile	254
Due italiani al Campionato polacco	255
Questa magnifica montagna e la sua trappola insidiosa	257
Ultimissime	258
Aerodinamica & Tecnica Aeronautica applicate	261
Motoalianti	263
Biposto scuola: il polacco SZD-50-3 PUCKACZ	266
Il Volo a Vela nella filatelia	267
19.mo Congresso O.S.T.I.V.	269
Notizie dai campi di volo	270
Volo a Vela al servizio dei volovelisti	275
Lettere al Direttore	283

INSERTO: La mozione numero uno

IN COPERTINA:

L'amico Max Lamm ci ha passato la bella foto di copertina che, guarda caso, rappresenta un bel decollo a vericello.

ALEXANDER SCHLEICHER

Segelflugzeugbau
D-6416 POPPENHAUSEN AN DER WASSERKUPPE
(Germania Occidentale)



PROGRAMMA CONSEGNE

ASK 21 **Biposto scuola**
Apertura alare 17 mt.
Efficienza max. 34

ASK 23 **Classe Club**
Apertura alare 15 mt.
Efficienza max. 33,7

ASW 19B **Classe Standard**
Apertura alare 15 mt.
Efficienza max. 38,5

ASW 20B **Classe FAI 15 mt.**
Apertura alare 15 mt.
Efficienza max. 43

ASW 20BL **Classe FAI Open**
Apertura alare 16,6 mt.
Efficienza max. oltre 44

ASW 20CL **Classe FAI Open**
Apertura alare 16,6 mt.
Efficienza max. oltre 44

ASW 22 **Classe Libera**
Apertura alare 22 mt. o 24 mt.
Efficienza max. oltre 57

ASW 20C **Classe FAI 15 mt.**
Apertura alare 15 mt.
Efficienza max. oltre 43

... Ed inoltre il magnifico ultimo nato della prestigiosa FOUNIER ...
... lo RF10

FOURNIER AVIATION



Aérodrome de Athée/Nitray
37270 MONTLOUIS
Téléphone (47) 50.68.30

Apertura alare : 17,47 mt.
Apertura alare
con ali ripiegate : 9,60 mt.
Efficienza max. : 30
Potenza : 80 CV
Consumo da 7 a 14 lt/h
Velocità di crociera : 110 Kts
Velocità max. : 120 Kts
Autonomia : 620 miglia



Rappresentanti per l'Italia:

MUSSO ALBERTO

Via Trieste 38 - 10093 COLLEGNO (TO)
Tel. 011/787391 (ab.)

GRINZA CARLO

Strada d. Cacce 38/27 - 10135 TORINO
Tel. 011/9014105 (ab.) - 011/6931373 (uff.)

Ad ogni azienda possiamo dedicare molto del nostro tempo e della nostra esperienza,

per risolvere ogni problema di organizzazione e gestione.

Siamo un centro di elaborazione e organizzazione dotato di 1 Sistema di registrazione CMC, 1 Sistema IBM 360/40, 2 Unità nastro, 7



Unità disco, 1 Lettore di schede, 1 Perforatore di schede, 2 Stampanti di cui una fuori linea collegata al Sistema di registrazione CMC.

Siamo in grado di assicurare, con specifica competenza, prestazioni altamente qualificate ad aziende di ogni tipo e dimensione, sia industriali che commerciali.

Il nostro servizio è "flessibile" alle esigenze dei clienti sia che già dispongano di un Centro e desiderino potenziarne le capacità operative, sia che non ritengano di installare in proprio un Centro di Elaborazione Dati per la contabilità generale, IVA, amministrazione del personale, gestione magazzini, gestione delle vendite.



Un servizio su misura.

SELORG
Servizi Elaborazione e
Organizzazione srl

Noverasco - Opera (Milano)
Via Enrico Fermi, 3/5/7
Tel. 02 5242746-9

GROB G 109 B

"LA MACCHINA DELLA LIBERTÀ"

aggiungete
una nuova
dimensione
al volo

combinare con
questo magnifico
motoaliante

il piacere
del volo a vela a
decollo autonomo
con quello
del turismo aereo
e la scuola

semiali facilmente ripiegabili sui fianchi per l'hangaraggio

- due posti affiancati
- motore Grob G 2500, 90 HP
- serbatoio da 100 litri
- elica bipala a tre posizioni di nuovo disegno
- avviamento elettrico
- ruotino di coda sterzabile
- freni a disco a comando indipendente
- pedaliera regolabile
- riscaldamento in cabina
- grande vano bagaglio
- poggiatesta e schienali regolabili
- strumentato standard e strumenti motore

- ECCELLENTI QUALITÀ DI VOLO
- efficienza 1:28 a 115 Km/h
- corsa di decollo 220 m
- 12 litri-ora a 170 Km/h
- 9 litri-ora a 140 Km/h
- velocità massima 210 Km/h
- autonomia 1800 Km
- struttura completamente in vetroresina

versione «RANGER» con doppia accensione

chiamateci per voli dimostrativi

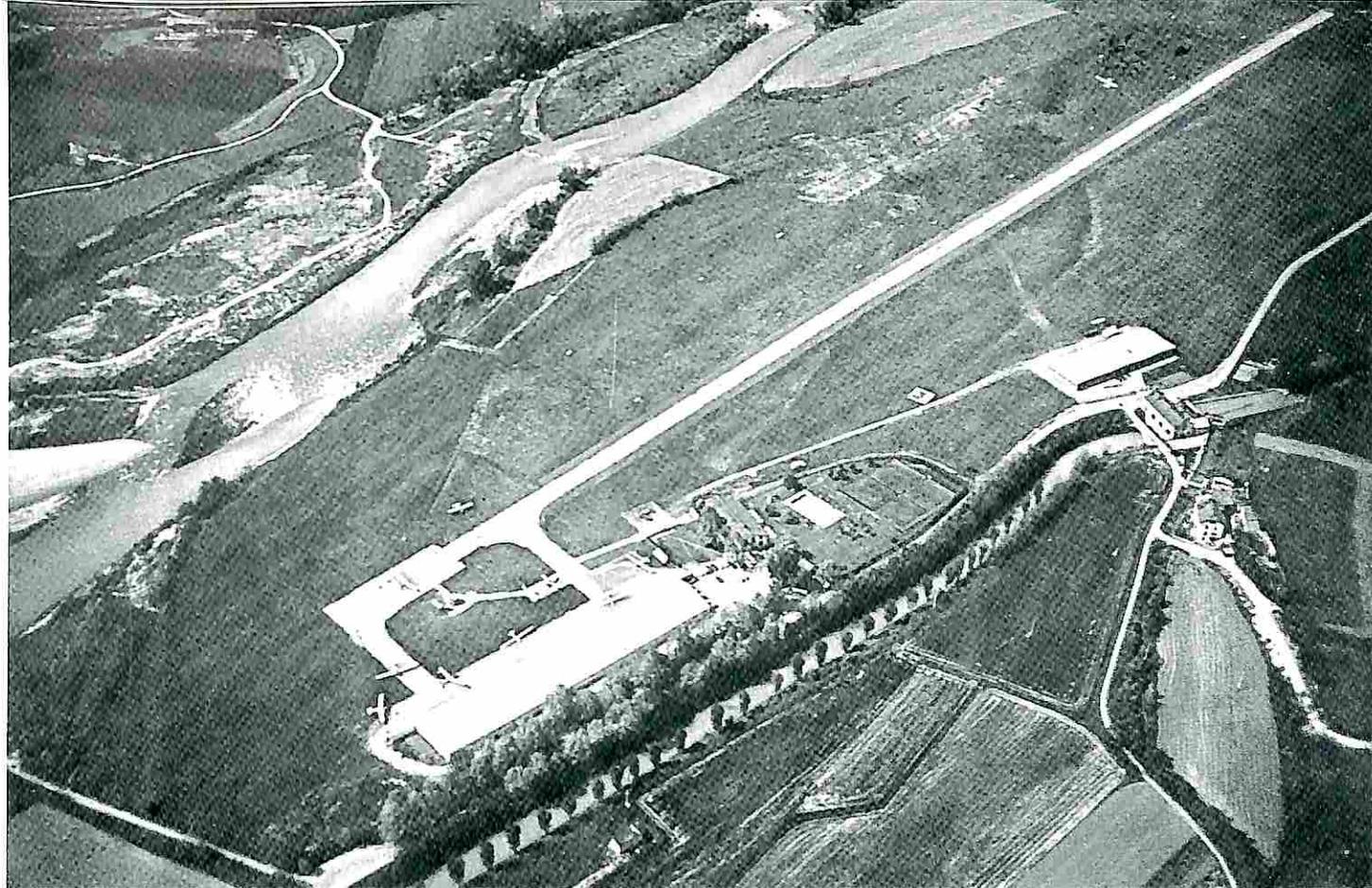
GLASFASER ITALIANA s.r.l.

Via Ghiaie, 3 - Tel. 035/612617 - 24030 VALBREMBO (BG)

eredi ANTONIO ROCCA mollificio

- ▣ Molle in filo tiranti - prementi - torsione da 0,10 mm. a 12 mm.
- ▣ Molle in nastro di qualsiasi tipo

**Corso Carlo Alberto 102 - 108 - 114 Pescarenico
22053 LECCO - telefoni (0341) 364354 - 362064
telex 340361 Rocca I**



1^a base di volo a vela

AVAO IN EUROPA PER VOLI OLTRE I 1.000 KILOMETRI
 Associazione Volovelistica Alpi Orobiche

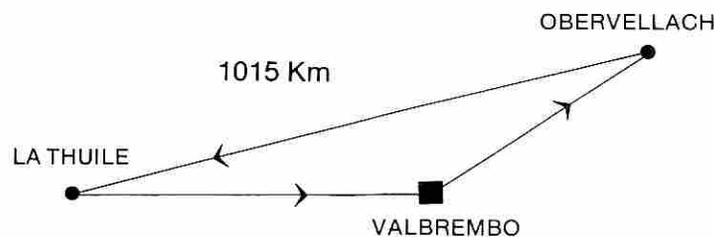
AVA Aeroclub Volovelistico Alpino

AEROPORTO DI VALBREMBO (BERGAMO)

Tel. 035/61.32.93 - Frequenza radio 122,6

- Scuola per conseguimento brevetto C di volo a vela.
- Rinnovo e reintegro brevetti.
- Addestramento dopo brevetto per conseguimento insegne FAI; corsi di performance con istruttori qualificati su alianti biposto e monoposto.

**5 Twin Astir - Janus - 3 Astir St.
 2 Libelle C. - 2 Hornet - 2 Pegaso**



- Stages per piloti stranieri dal 15 marzo al 15 maggio di ogni anno.
- Alianti a disposizione di tutti i soci piloti.
- Aerei da traino: 4 Stinson L5 HP 235 - Morane Saulnier HP 180 - Motoaliente Falke.

Il Club è dotato di: vasto camping per roulotte e tende con relativi servizi; piscina, campi da tennis e parco giochi bambini nonché di ristorante-bar con ampio parcheggio auto.

L'aeroporto ed i servizi annessi sono aperti tutti i giorni escluso il martedì.

**Lo spazio sul cruscotto è prezioso
utilizzatelo al meglio!**



**BECKER... il piú piccolo professionale
del mondo per il volovelista!**

L'apparato radio VHF AR 3201 della
Becker Flugfunk è il piú piccolo e
potente oggi esistente.

Formato strumento piccolo
(diametro 58 mm).

Nella foto accanto, il frontale
dell'AR 3201 in scala 1:1.

Potenza di trasmissione 5-7 Watt.

Autocontrollo automatico di
frequenza.

760 canali (predisposto per i futuri
previsti ampliamenti di banda).



Quattro frequenze memorizzabili
oltre alla 121,5 di emergenza
sempre fissa in memoria.

Basso assorbimento: circa 70 mA.

Controllo automatico tensione.

Opzionali: interfono,
illuminazione del pannello,
indicazione temperatura esterna
e tensione batteria.

È in corso la omologazione in
Categoria II.

Garanzia 2 anni!

BECKER
FLUGFUNK

Avionics made in Germany

Per ulteriori informazioni:

Glasfaser Italiana s.r.l.

Via Ghiaie 3 - 24030 VALBREMBO - Tel. 035/612617

Rappresentante ufficiale per l'Italia



VALBREMBO - Decima Edizione!

A dispetto di tutti i bollettini che prevedevano piogge e temporali per l'ultimo fine settimana di settembre, le Superiori Autorità che regolano questi eventi sono state ancora una volta clementi e comprensive con gli organizzatori di Valbrembo, impegnati a fare bella figura con l'edizione del decennale.

Non sappiamo di quali raccomandazioni si sia servito Ghidotti, che ce l'ha messa tutta anche con pubblicità su giornali e riviste, alla radio ed alla televisione, con la novità del catalogo e con un'accurata organizzazione sul campo.

Ne è risultata un'affluenza senza precedenti di appassionati e di curiosi che hanno attentamente guardato e discusso quanto era esposto o si sono più semplicemente divertiti alle esibizioni in volo più o meno acrobatiche di alianti, motoalianti ed aerei a motore.

In verità, per quanto riguarda la mostra, se da un lato c'erano novità di estremo interesse, e tra tutte basterebbe citare il Discus, dall'altro mancavano, per varie ragioni, qualche espositore e qualche prodotto interessante, ad esempio Schneider ed il suo LS 6.

Questi sono peraltro i riflessi di una situazione che se da un lato consacra con un pieno successo la validità di una manifestazione che si è man mano affermata e consolidata, dall'altro mostra inquietanti segni di crisi e di involuzione provocati forse da un... eccesso di progresso.

Ma vediamo le cose un po' più da vicino e cominciamo dall'aspetto tecnico.

Per quanto riguarda gli alianti delle classi FAI, mentre c'è ben poco da dire per la libera e non molto di

più per la 15 metri, la standard merita un discorso più approfondito.

Nella prima infatti la situazione appare sempre più stabilizzata per il monopolio conquistato dal Nimbus 3, che domina incontrastato le competizioni al punto da scoraggiare la partecipazione di altri alianti, in particolare di quelli delle generazioni precedenti. Questi non vengono resi competitivi nemmeno da più o meno indovinati coefficienti di correzione, dato che i temi tendono ad essere assegnati per le supermacchine, per cui le meno super fanno fatica o non ce la fanno ad ultimare i percorsi.

La situazione è più aperta nella 15 metri, dove le macchine dell'ultima generazione finora effettivamente presenti sono il Ventus e le due versioni dell'ASW 20, la C per le condizioni di tipo europeo e la B per quelle forti, per esempio australiane o delle regioni meridionali degli Stati Uniti. Nessuno di questi alianti, di prezzo e caratteristiche abbastanza diverse, più caro e più da corsa il Ventus, più comodo e riposante l'ASW 20, è riuscita a imporsi decisamente sull'altra, ed entrambe sono in attesa del confronto con il tanto atteso LS 6, che pur accontentando l'occhio, non ha avuto modo di dimostrare, nelle due gare importanti alle quali è stato presente (campionati tedeschi e Vinon), le sue virtù. Speravamo di vederlo a Rieti, campo di gara più probante della Provenza, come anche a Valbrembo. Alla mostra doveva esserci, ma per misteriose ragioni non vi è arrivato.

E così l'interesse della mostra si è concentrato sulla standard, e più in particolare sul DG-300 e sul Discus. Questa classe che solo quattro anni fa pareva in smobilitazione dopo l'entrata in scena della tec-



nicamente indovinata 15 metri, si riprendeva improvvisamente con la comparsa dell'LS 4 che in breve tempo dominava un lotto di macchine concepite una decina di anni prima.

Nuovi profili, che traevano profitto delle esperienze acquisite con la 15 metri e particolarmente mirati a non essere influenzati dai moscerini, dei cui deleteri effetti ci si rendeva sempre più conto, ed a rendimenti molto elevati alle velocità medie consentivano a questo aliante prestazioni molto superiori a quelle dei predecessori.

E il successo dell'LS 4 e il mercato meno affollato di quello della 15 metri tentava altri costruttori come Centrair e Glaser, il primo forte dell'esperienza acquisita con la costruzione su licenza dell'ASW 20, finita in maniera burrascosa, e con la collaborazione per i profili dell'istituto di ricerca di stato, il secondo valendosi di quella di Streifeneder, di cui acquistava il prototipo del Falcon, aliante con i nuovi profili HQ con turbolatori soffiati (adottati anche sugli ASW 20B e C) per derivarne il DG 300.

Ma entrambi non sembrano superare nei rispetti dell'LS 4 la qualifica che nel marketing è detta del «me too» (anch'io), che si applica ad un prodotto che appare sul mercato senza offrire niente di nuovo e di più.

Cosa che invece riesce al Discus di Holighaus, comparso abbastanza a sorpresa. In effetti si sapeva che il costruttore tedesco stava lavorando a quello che si diceva Standard Ventus, ma non si aveva idea che ne venisse qualcosa di così rivoluzionario.

Rivoluzionario molto visibilmente nella pianta dell'ala, ma in effetti anche nei profili, il tutto studiato da Wortmann, Althaus, Horstmann, Quast e dallo stesso Holighaus. Un cast formidabile che evidentemente aveva ripreso idee esposte da Schuemann in un articolo su Soaring di febbraio dell'anno scorso.

Nelle prime due uscite il Discus per varie ragioni non destava particolare impressione, ma a Rieti, a prescindere dal fatto che era nelle ottime mani di Briigliadori e Holighaus, faceva vedere di non essere un altro «me too», e chiunque abbia avuto occasione di volarci vicino se ne è potuto rendere conto.

Speriamo che qualcuno dei nostri piloti che ci hanno volato ci scriva le sue impressioni. Da volatori... a tavolino abbiamo cercato di vedere quello che si può

capire dal confronto delle polari del Discus e dell'LS 4 misurate in volo da enti di ricerca tedeschi in confronto col Cirrus che in Germania serve da anni da pietra di paragone.

L'efficienza misurata per il Discus è 42,2 a 30 kg/mq, mentre quella dell'LS 4, che la casa dà per 40,5, appare intorno a 40 a 32,2 kg/mq.

La polare del Discus si distingue per essere, oltreché un po' più alta, estremamente piatta alle basse velocità. La discesa è inferiore a 0,65 m/sec tra i 75 ed i 100 km/h, mentre i corrispondenti valori dell'LS 4 sono superiori di circa 5 cm/sec. La differenza si attenua man mano al salire della velocità, e le due curve tendono a coincidere dopo i 140 km/h.

Ottime qualità di salita del Discus dunque a parità di carico con scarsa sensibilità alle variazioni di velocità in spirale e possibilità, caricando zavorra, di andare meglio alle velocità più alte senza pregiudicare molto le doti di arrampicata.

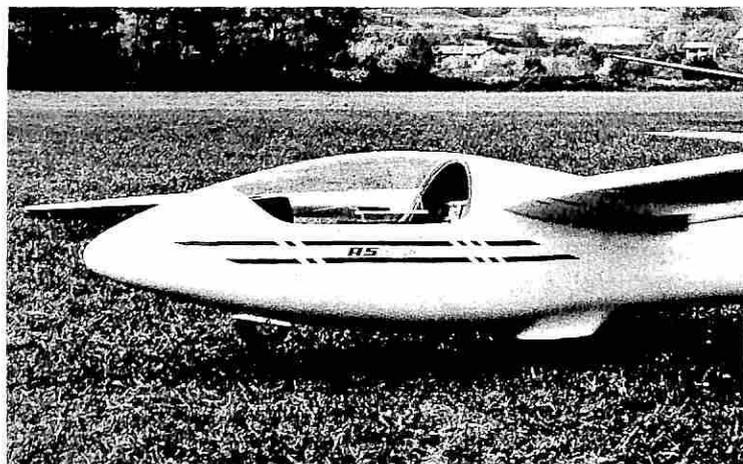
Avendo la stessa fusoliera del Ventus, il Discus ha anche lui le due versioni A e B, per piloti piccoli e grandi. Unico neo il prezzo, intorno ai 50 mila DM.

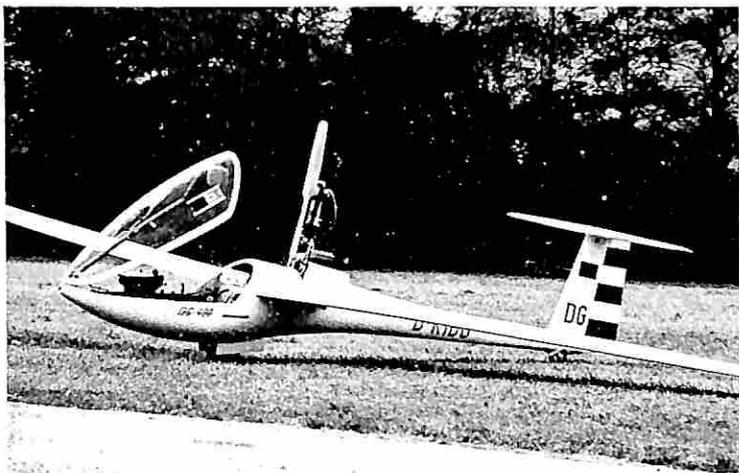
Il DG 300, presente anche l'anno scorso ma non volabile, è stato provato da molti, e anche in questo caso speriamo di leggere le impressioni di volo. Sulla carta abbiamo solo una serie di vecchie polari della casa che ci sembrano piuttosto ottimistiche. Nelle gare più recenti si è classificato piuttosto bene, ma forse bisognerà aspettare i mondiali per un giudizio più sicuro.

Fuori dalle classi FAI, Schleicher ha portato a Valbrembo il suo nuovo ASK 23, aliante di classe club, ma soprattutto destinato all'impiego nei club, adatto al passaggio dell'allievo dal biposto, in particolare dall'ASK 21, al monoposto. Ed essendo stato progettato da Kaiser, del quale basterebbe ricordare i Ka 6 e Ka 8, non dubitiamo delle sue doti di volo e della sua robustezza. Anche qui il prezzo, circa 40 mila DM (un po' più dello standard ASW 19B) è il punto dolente.

Come concorrenza se la deve vedere, come per il biposto, con la Grob, che era presente col noto Acro, impiegato per qualche giorno per un corso di acrobazia tenuto a Marchetti e compagni dall'ottimo istruttore tedesco Frank.

E di Grob abbiamo rivisto anche il motoaliante G 109B, le cui vendite continuano ad andare molto





Il volo a vela è forse in ritardo e non è stato ancora investito dal vento dell'ATL, l'aeroplano francese col quale Robin vuole dimezzare i costi di volo.

L'idea è che nel volo a motore i velivoli sono diventati sempre più sofisticati e cari per caratteristiche e prestazioni che interessano solo una piccola parte dei piloti. Per la massa che non fa molto più del giro campo basterebbe molto meno, ma nessuno lo costruisce più. E l'ora volo costa sempre di più, e la gente vola corrispondentemente sempre meno.

L'idea di Robin ha fatto presa non solo in Francia, ma anche in Germania ed in altri paesi che si stanno seriamente muovendo in quella direzione.

Ma lo stesso discorso vale anche per il volo a vela che, come scrive un appassionato dalla Sardegna nella lettera che appare in altra parte di questa rivista, sembra che non possa avere che macchine di Formula 1 (o al massimo 3, diciamo noi). Pensate solo all'assurdità del fatto che il biposto scuola del piano leasing detiene il primato mondiale di andata e ritorno con un volo di mille km. Sarà stato bravo il pilota, ma certamente l'aliante ha caratteristiche che vanno ben al di là di quelle necessarie per la scuola (ve la vedete la macchina della scuola guida che batte un primato mondiale).

E con questa fissazione è da un pezzo che andiamo rompendo le scatole a costruttori, professori, funzionari del RAI, per sentirci dire da tutti che non si può fare niente.

Ma poi gratta gratta si intuisce che qualcosa si può fare, con la buona volontà di tutti, probabilmente modificando, come per l'ATL, norme per il calcolo e la certificazione e accontentandosi di caratteristiche che invece che da Formula uno siano da utilitaria (12-13 metri di apertura alare, carrello fisso, niente ballast).

E bisogna che qualcuno si metta su questa strada

bene, dato l'enorme interesse di questo velivolo anche (o specialmente) al di fuori degli ambienti velivolistici.

Ma il settore dei motoalianti era molto ben rappresentato specialmente tra le macchine che mettono l'accento più sull'«aliante» che sul «moto»: e qui tra i monoposti, oltre al DG 400, che al momento non ha certo rivali per quanto riguarda prestazioni, abbiamo rivisto il PIK-20EF, ora costruito dai francesi della Siren e offerto ad un prezzo (tra i 40 ed i 45 milioni di lire) che può compensare le minori prestazioni rispetto alla più moderna macchina tedesca.

E tra i biposti, in prima visione, la Schempp-Hirth ci ha portato lo Janus CM, macchina da sogno a prezzo corrispondente.

Ma per belli che siano questi motoalianti, quello che ci ha interessato di più e che più ci ha fatto piacere di vedere è stato l'AN 20K Piccolo di Borowski, perchè ci dà almeno l'illusione di non essere del tutto fuori dalla realtà quando parliamo dei prezzi e insistiamo sulla necessità di fare qualcosa per invertirne la tendenza.



(ma la Magna Charta non parla di un monotipo?) e che i piloti si accontentino, almeno ai primi passi, di stare per aria, un po' come quelli dei deltaplani e degli ultraleggeri.

Ed è proprio dai costruttori di questi, molti e bravi, che devono venire le idee, visto che i costruttori di grido degli alianti sono dichiaratamente incapaci di distaccarsi dai loro radicati schemi mentali.

Abbiamo accennato all'inizio a segni di crisi e di involuzione provocati forse da... eccesso di progresso. Quello che intendevamo lo si vede meglio di tutto nella classe libera, in cui quanto più gli alianti sono super, tanto meno numerosi sono i concorrenti alle gare. Il progresso è stato troppo rapido, troppo spinto e nella direzione sbagliata. Il progresso che ci serve, o che ci serve di più in questo momento, è nel senso di riuscire a produrre, sia pure accanto a qualche orchidea e super orchidea, una buona quantità di utilitarie a basso prezzo.

Un altro esempio in questo senso è naturalmente anche il Monerai, esposto dagli amici di Alzate, che indica la strada, non accessibile a tutti, ma pure da perseguire, dell'autocostruzione.

E dopo questa sfogata (e ogni occasione è buona per riprendere un argomento che riteniamo vitale), torniamo al Piccolo di Borowski, che, pure somigliando ad un ultraleggero, è un regolare motoalante che il costruttore conta di certificare entro l'anno venturo. In Germania il discorso è importante, perchè da quando gli ultraleggeri sono stati regolamentati in maniera che sembrava liberale, con il solo obbligo di operare da aeroporti, ci si è accorti che nessun aeroporto li vuole, mentre questo non avverrebbe per il Piccolo. Questo, per 35 mila marchi (parecchio meno del più economico degli standard), consente

di volare a motore e di veleggiare con efficienza 22: è un'altra cosa, ma può certamente divertire molto.

Degli ultraleggeri e dei deltaplani vorremmo che altri parlasse con maggiore competenza: ci limitiamo a constatare che, carichi di sano ottimismo, i loro adepti procedono sulla loro strada, e non possiamo che augurarci che si arrivi finalmente alla sospirata normativa per gli ultraleggeri.

Ancora in relazione a questi citiamo la bella mostra della IAME, che esporta i suoi motori KFM in tutto il mondo (e li monta anche il famoso Rutan sul suo motoalante Solitaire).

Abbiamo visto radio sempre più belle (ed altre più sofisticate ci sono state preannunciate). Tra gli strumenti mancavano i super computers, ma Westerboer ci ha mostrato un computer che tiene conto nella planata finale anche della quota corrispondente alla velocità dell'aliante (che negli ultimi chilometri può avere la sua importanza) e ILEC e Avionic Dittel ci hanno presentato strumenti a prezzi accessibili per chi non è particolarmente interessato al volo da competizione e per i club.

Da Tost abbiamo appreso che per risparmiare si possono anche comprare i progetti e le fusioni e costruirsi da soli il vericello (altra nostra fissazione).

Più vivace degli anni scorsi il mercato dell'usato, con le macchine e i prezzi più diversi e con molti affari conclusi. Un DG 200 è stato venduto a Taranto: ce ne compiacciamo con l'acquirente e speriamo che questo fatto e la conclusione del corso di Salerno siano i primi segni del tanto auspicato ed atteso allargamento al Sud dell'attività volovelistica.

Smilian Cibic



S.p.A.

Via Chivasso 5 - ☎ 959.38.17 - 959.14.85

10096

LEUMANN

(Torino)

● **BUSTE:**

Confezionate con ogni tipo di carta telata - per usi speciali - per campioni senza valore - a sacco in carta.

● **BUSTE TEXSO:**

Rinforzate con fili di nylon e con polietilene.

● **ETICHETTE:**

Con carte autoadesive, metallizzate, cartoncini - con stampa a rilievo tipografica, con laminati a caldo, flessografica rotativa.

Beta

mod. 260

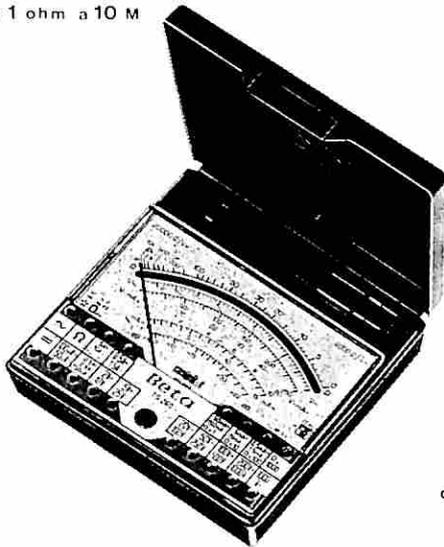
Vcc da 0,1 a 1000 V
Vca da 2,5 a 1000 V
Acc da 50 uA a 5 A
Aca da 250 uA a 10 A
ohm da 1 ohm a 10 M

PICCOLE DIMENSIONI

GRANDI PRESTAZIONI

Classe :
2,5 cc
3 ca

Provatelo!



2 fusibili
di protezione



cassinelli & c

20151 Milano ■ Via Gradisca, 4 ■ Telefoni 30 52 41 - 30 52 47 - 30 80 784

MOTOALIANI - MOTOALIANI

Errata-corrige per le Frequenze radio

Preghiamo gli interessati di incollare sopra la Tabella pubblicata nel precedente numero della rivista i due seguenti inserti, che rimediano ad alcuni involontari errori tipografici:

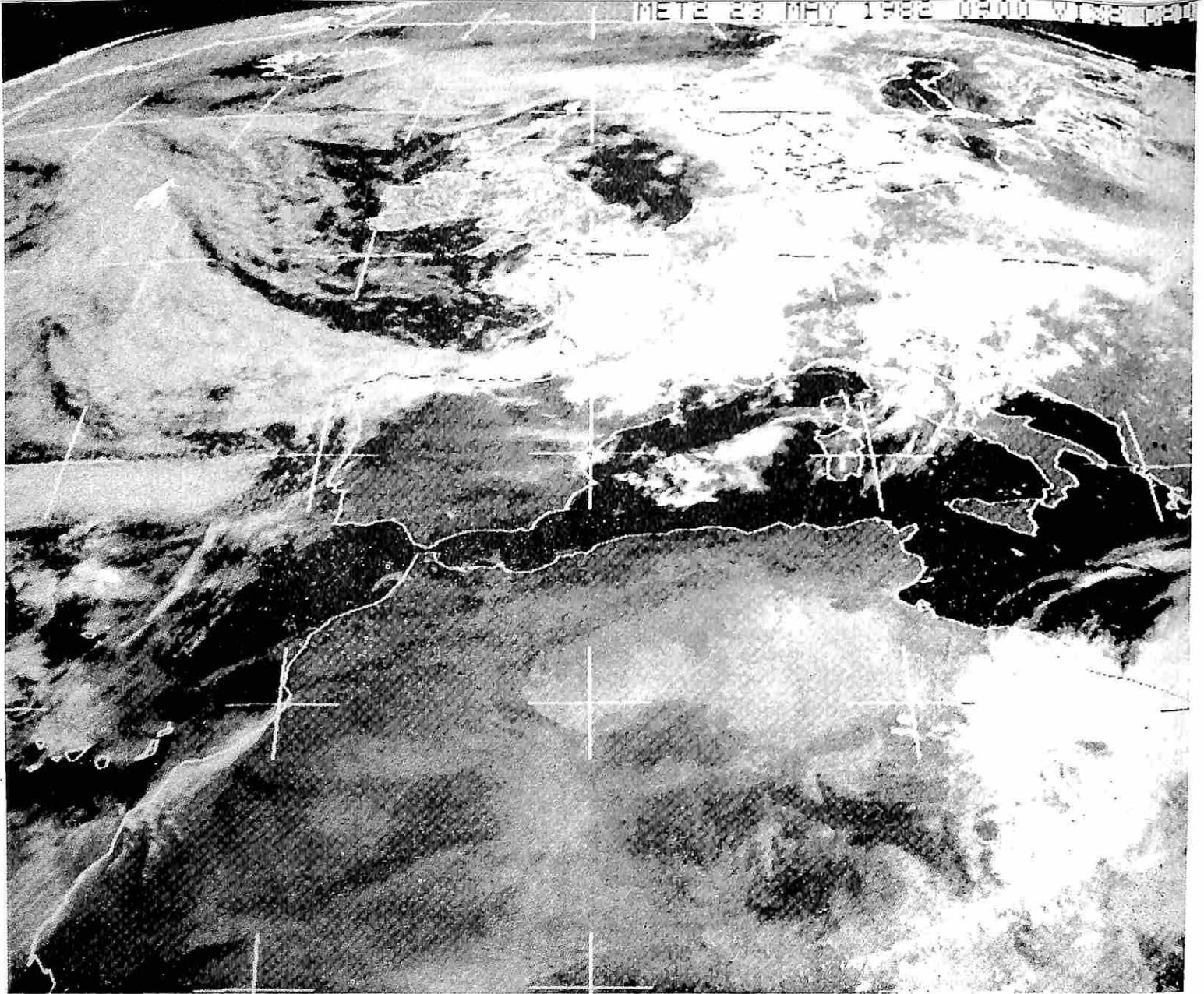
CASTIGLIONE d. L.	123,50	—	—	—
PALERMO Avv.	120,20	—	—	—
PALERMO Boccadif.	(122,60)	355,5	112,3	PAL
PALERMO Raisi	119,05	329,0	113,0	PRS
PANTELLERIA	118,45	335,0	—	PAN
PARMA	(118,45)	306,0	117,8	PAR
PAVULLO	(122,60)	—	—	—
PERDASDEFOGU	—	420,0	—	PRD
PERUGIA	(118,10)	—	109,4	PRU
PESCARA	118,45	—	115,9	PES
PIACENZA S. Dam.	MIL	—	—	—
PIANOSA	122,50	—	—	—
PISA	119,10	379,0	112,1	PIS
PISA Avv.	121,30	—	—	—
POMIGLIANO (NA)	—	351,0	—	POM
PONZA	—	367,5	114,6	PNZ
PRATICA di MARE	MIL	339,0	—	PRA
RAVENNA	(123,50)	—	—	—
REGGIO EMILIA	(122,50)	—	—	—
REGGIO CALABRIA	118,30	325,0	111,0	RCA
REGGIO CAL. Avv.	122,10	—	—	—
RIETI	123,50	—	—	—
RIMINI	119,10	355,0	116,2	RIM
RIVOLTO	MIL	371,0	—	RIV
ROCCA IMPERIALE	—	383,5	—	RMP
ROMA Ciampino	120,50	412,0	—	CIA
ROMA Fiumicino	118,70	354,0	—	FE
ROMA Fiumicino	—	345,0	—	FW



Abbonatevi: è un consiglio

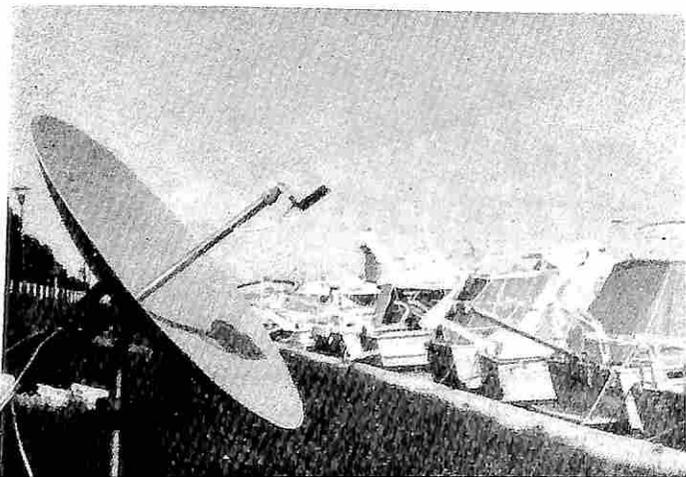
**VOLO
A
VELA**





A. P. T.
SCAN VIDEO CONVERTER PER SATELLITI METEOR
I 3 D X Z
GIANNI SANTINI

BATTAGLIA TERME (PD) - Tel. (049) 525158 - 525532



VALBREMBO:

Prove in volo DG 300

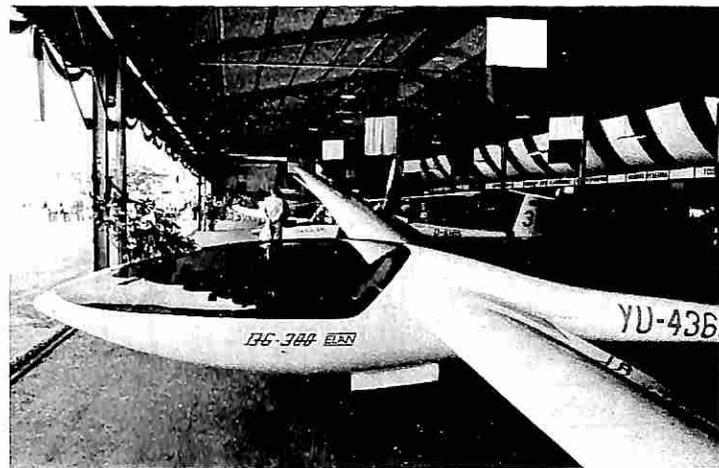
Visto a terra l'aliante appare subito come uno dei migliori standard del momento, sia per la finitura, che per il profilo alare, semplicità di montaggio, accessibilità facilitata dall'apertura verso il muso della coppottina, disposizione e dimensione dei comandi di sgancio della zavorra (due perchè è prevista anche la zavorra di coda), della retraction ed apertura del carrello. E' anche comodo da maneggiare a terra e quindi è una macchina comoda sotto tutti i profili. Il trim è del tipo Glasflugel, con grilletto sulla cloche e comando/indicatore sul lato sinistro della fusoliera.

La macchina è dotata di profili della nuova generazione serie HQ e di turbolatori al bordo d'uscita dell'intradosso. La zavorra prevista massima è di 120 litri in una versione e di 206 litri d'acqua nella versione a ballast maggiorati, con un carico alare variante in quest'ultima versione fra i 31,5 ed i 50,6 kg/mq. La zavorra nella deriva serve non solo a controbilanciare il momento a picchiare della zavorra alare, ma ad arretrare un poco il C.G. al fine di una migliore penetrazione della macchina secondo le più recenti sofisticazioni.

Il cruscotto, non eccessivamente grande, può comunque ospitare 5 strumenti da 80 e due da 60 m/m con una normale radio tipo Dittel o Becker da 80.

Il posto di pilotaggio è comodo, sufficientemente largo, forse solo un po' sacrificato il gomito sinistro. I pomelli delle impugnature sono di buone dimensioni e di buon «braquage».

Ottimo il taglio della cappottina, che consente buona visibilità sia a terra (rullaggio) che in volo, sia verso l'avanti che sotto. Qualche leggero riflesso dei piedi sulla cappottina durante il volo.



Un solo volo è poco per giudicare una macchina; tuttavia decollo ed atterraggio sono estremamente facili. Gli alettoni consentono una governabilità eccezionale anche a bassa velocità. In retta finale l'aliante non spancia. I diruttori, di comando dolcissimo e progressivo, sono estremamente efficaci e non modificano l'assetto del velivolo durante la loro uscita ed il dosaggio. La rullata finale è controllabile fino agli ultimi metri. Ottimo il freno sulla ruota, combinato con la leva dei diruttori.

Prestazioni: a 75 km/h la velocità di inversione da 45° a 45° è di 4", quindi appena più alta di quella dichiarata dal costruttore. Da tener presente che tali prove di solito si fanno a 90 km/h. Il 4" è comunque più che sufficiente per porre l'aliante fra quelli a buona manovrabilità giacchè penso eccessivo il 3,5". Le misure, molto rozze data la mancanza di calibratura dell'anemometro, e comunque poco attendibili essendo prese in un solo volo, danno un 0,7 m/sec. di discesa a 90 orari, 1 m/sec. a 120 ed 1,65 a 150 indicati. Dati da ritenere senz'altro pessimistici.

Macchina di comandi ottimamente coordinati, unisce alle prestazioni d'avanguardia doti di facilità di pilotaggio e di atterraggio tali da renderla consigliabile a piloti di tutti i livelli di esperienza.

W.V.

G. GIUSTI

21013 GALLARATE (Va)

Via Torino, 8 - Telefono (0331) 781.368

CONCESSIONARIO:

Batterie dryfit

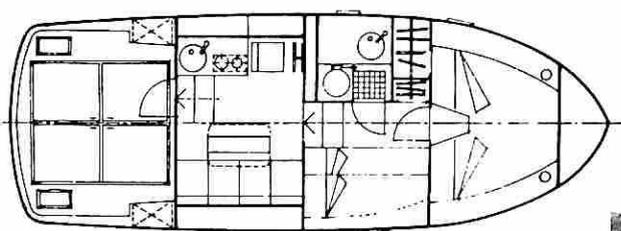


COMPONENTI ELETTRONICI



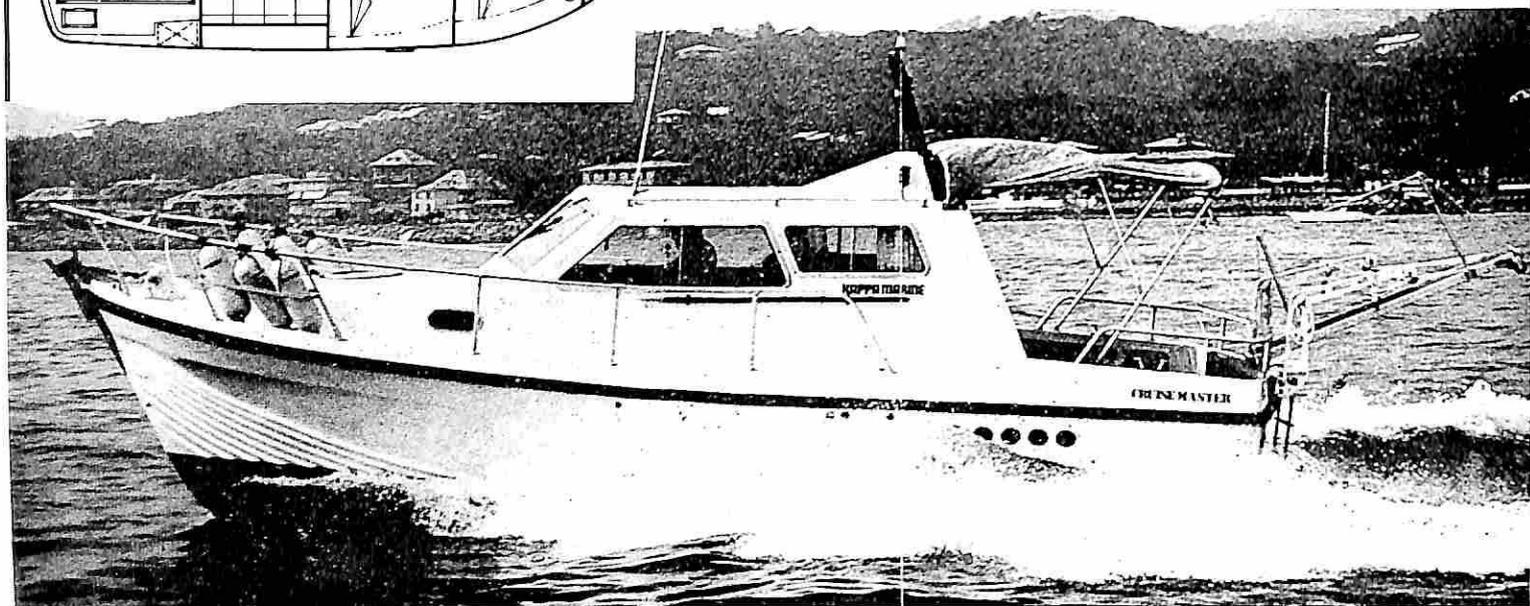
Nautica Ferrero

CRUISEMASTER "3C"



Strada val Pattonera 106/14
10133 Torino, tel. 677672 787391

Concessionaria KAPPAMARINE
Locazione, Gestione, Charter
imbarcazioni a vela e motore
consulenza finanziaria, leasing



VENDIAMO n. 2 LIBELLE ST. (H201)

Hanno 13 anni ed un totale di 2600 ore di volo, entrambi equipaggiati con nuovi ganci per vericello ed uno è stato completamente riverniciato. Entrambi per 145.000 Fr.Fr. o separatamente: l'uno a 70.000 Fr.Fr. e l'altro a 75.000 Fr.Fr.

Scrivere a: A.S.V.V.
Aeroclub di l'Ouest de la France
6 bis Route Nationale
49240 AVRILLE (tel. 34.58.18)

VENDO ASTIR CS - I. HOWA, anno di costruzione 1976 - ore volate 290, completo strumenti e radio 720 canali, paracadute Securyti, ossigeno ecc.

Contattare:
Walter Hofer - 39049 VIPITENO - BZ

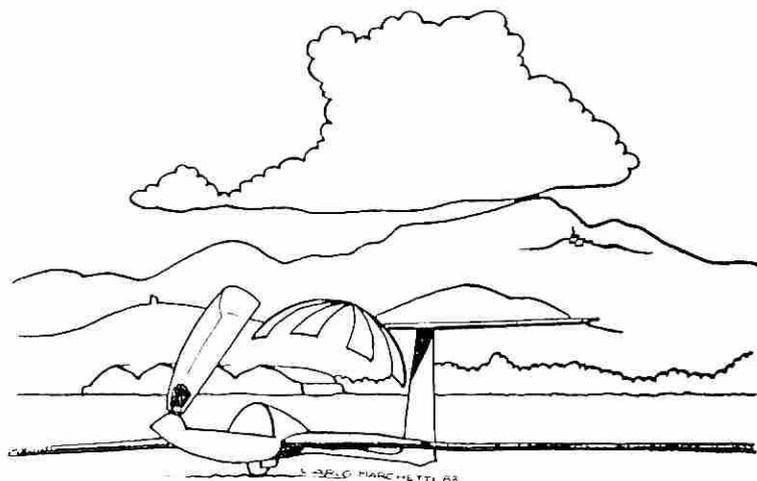
VENDO M.100S a zero ore dopo la revisione delle mille. Ottime condizioni.

Scrivere alla Rivista VOLO A VELA.

VENDO DG 200 - I. NONE, anno di costruzione 1980 - ore volate 240.

Telefonare a Balzer Mario 035/251392

NOLEGGIO ALIANTE IN AUSTRALIA:
disponibile un DG 202/15 mt. con rimorchio
500 \$ alla settimana, scrivere o contattare:
IAN DE FERRANTI - 1/190 Ocean St.
21021 NARRABIEEN - AUSTRALIA
tel. (61/2) 9139411 - telex: BUFER AA 24934



I CAMPIONATI DI CLASSE BIPOSTO E CATEGORIA PROMOZIONE

Nel cosiddetto periodo del solleone, che va dal 21 luglio al 20 agosto (tempo in cui il sole si trova nel segno zodiacale del Leone), il caldo è solitamente maggiore. Quest'anno, invece, il solleone è finito l'8 agosto, ultimo giorno di competizione dei Campionati di classe Libera, «15 metri» e Standard. Il 9 agosto, infatti, la cerimonia della premiazione e di chiusura del primo ciclo di gare, si è svolta mentre la pioggia cadeva a dirotto, tamburellando rumorosamente sulle lamiere della grande aviorimessa adibita a sala briefing e cerimonie.

Si è così riscontrata la veridicità di quell'antico proverbio che dice: «la prima pioggia d'agosto... rinfresca il bosco». Infatti nei giorni che seguirono il 9 agosto non si riscontrarono più temperature sopra i 30°C, ma valori massimi di 27-28 gradi, con condizioni termiche che hanno drasticamente dimezzato la lunghezza dei temi di gara dei Campionati Biposto e Promozione. Questo è il ritorno che abbiamo ripetuto ogni giorno ai componenti della commissione preposta alla scelta dei temi di gara del secondo ciclo 12-22 agosto 1984.

Questa volta il numero dei concorrenti è risultato più che dimezzato: 28 piloti in tutto; di cui 11 nella classe Biposto, e 17 nella Categoria Promozione. Gli stranieri sono quasi del tutto scomparsi: unici competitori in classe Biposto i tedeschi Schwenk e Balz; i quali, però, han dato molto filo da torcere ai nostri piloti, vincendo quasi tutte le prove e capeggiando dal primo all'ultimo giorno di gara la classifica generale del Campionato. Ecco uno specchio sintetico delle gare disputate e dei risultati sportivi conseguiti nelle due classi.

CLASSE BIPOSTO

- 12 agosto 1984: Rieti, Celano, Casa Castalda, Todi, Rieti di km 320,300.
Concorrenti partiti 12, di cui 4 hanno ultimato la prova e 8 sono rimasti fuori campo.
- 13 agosto 1984: Rieti, Luco dei Marsi, Bettona, Rieti di km 287,700.
Concorrenti partiti 11, di cui 6 hanno ultimato la prova e 5 sono rimasti fuori campo.
- 14 agosto 1984: Campoli, Acquasparta, Rieti di km 281,100.
Concorrenti partiti 9, di cui 6 hanno completato la prova e 3 sono rimasti fuori campo.
- 15 agosto 1984: Rieti, Avezzano, Assisi, Rieti di km 269,600. Concorrenti partiti 8, di cui 4 hanno ultimato la prova e 4 sono rimasti fuori campo.

AVIONIC EQUIPMENT
SALES & SERVICE



Hubert Prast
39054 Collalbo 276
Tel. 56179

VIA B. BUOZZI 21/23
39100 BOLZANO - ITALY
TEL. (0471) 933328

BECKER - GENAVE - NARCO - KING

- 16 agosto 1984: Rieti, Città di Castello, Rieti di km 251,700.
Concorrenti partiti 9, di cui 7 hanno completato la prova e 2 sono rimasti fuori campo.
- 17 agosto 1984: Condizioni meteorologiche avverse: giornata di riposo.
- 18 agosto 1984: Rieti, Gualdo Tadino, Gubbio, Rieti di km 213,700.
Concorrenti partiti 9, di cui 4 hanno ultimato la prova e 5 sono rimasti fuori campo.
- 19 agosto 1984: Condizioni meteorologiche avverse. Giornata di riposo.
- 20 agosto 1984: Rieti, Umbertide, Rieti di km 211,100. Tutti i concorrenti hanno ultimato la prova.
- 21 agosto 1984: Rieti, Perugia, Umbertide, Rieti di km 212,200.
Concorrenti partiti 8, di cui 4 hanno ultimato la prova e 4 sono rimasti fuori campo.
- 22 agosto 1984: Rieti, Celano, Acquasparta, Rieti di km 213. Concorrenti partiti 8, di cui 3 hanno completato la prova e 5 sono rimasti fuori campo.



KERAMOS

 Boutique Christofle	 ARABIA FINLAND	 HUTSCHENREUTHER
VENINI	DAUM	SAINT-LOUIS
 BERNARDAUD PORCELAINES DE LIMOGES	RIEDEL	 ROYAL WORCESTER
KOSTA BODA	ZANI	iittala  finland

La tradizione dei maestri, le nuove forme dei designers
in un ambiente che facilita la tua scelta.

Piazza San Rufo, 7 Rieti - tel. 40147

CATEGORIA PROMOZIONE

- 12 agosto 1984: Rieti, Avezzano, Assisi, Rieti di km 269,600.
Concorrenti partiti 17, di cui 5 hanno ultimato la prova e 12 sono rimasti fuori campo.
- 13 agosto 1984: Rieti, Luco dei Marsi, Trevi, Rieti di km 242,700.
Concorrenti partiti 17, di cui 11 hanno completato la prova e 6 sono rimasti fuori campo.
- 14 agosto 1984: Rieti, Pescasseroli, Piediluco, Rieti di km 233,300.
Concorrenti partiti 16, di cui 3 hanno completato la prova e 13 sono rimasti fuori campo.
- 15 agosto 1984: Rieti, Celano, Acquasparta, Rieti di km 213.
Concorrenti partiti 17, di cui 3 hanno completato la prova e 14 sono rimasti fuori campo.
- 16 agosto 1984: Rieti, Umbertide, Rieti di km 211,100.
Concorrenti partiti 16, di cui 15 hanno completato la prova ed uno è rimasto fuori campo.
- 17 agosto 1984: Condizioni meteorologiche sfavorevoli. Giornata di riposo.
- 18 agosto 1984: Rieti, Gualdo Tadino, Assisi, Rieti di km 186,100.
Concorrenti partiti 16, di cui 10 hanno compiuto la prova e 6 sono rimasti fuori campo.
- 19 agosto 1984: Condizioni meteorologiche avverse. Giornata di riposo.
- 20 agosto 1984: Rieti, Bettona, Rieti di km 144,100.
Concorrenti partiti 15, i quali hanno tutti completato la prova.
- 21 agosto 1984: Rieti, Perugia, Rieti di km 174,400.
Concorrenti partiti 15, di cui 5 hanno completato la prova e 10 sono rimasti fuori campo.
- 22 agosto 1984: Rieti, Celano, Piediluco, Rieti di km 168,300.
Concorrenti partiti 16, di cui 10 hanno completato la prova e 6 sono rimasti fuori campo.

In classe Biposto il nostro ottimo Ettore Muzi ha condotto una gara improntata a saggia prudenza e costante



I vincitori della Promozione

regolarità. Grazie a questa tattica è risultato primo degli italiani, riconfermando così la sua posizione di campione nazionale della classe Biposto. In seconda posizione si sono classificati ottimamente i romani Meriziola e Pramstraller, seguiti da Fergnani + 1, e da Villa e Colombo, tutti su biposti Janus.

Nella Categoria Promozione si sono particolarmente distinti i volovelisti Nicotra e Passarelli. Il primo (vincitore del Campionato) è un giovane dell'A.V.M. che promette molto bene; il secondo, non più giovanissimo, è un ottimo volovelista dell'Ae.C. di Voghera, meritevole di gareggiare in nazionale.

Per concludere riportiamo la classifica ufficiale completa delle due classi dopo la nona ed ultima prova.

Ha diretto la competizione Mario Girardi con la collaborazione dello staff romano composto da Damiano Canalis, Luciano Ferraresi, Andrea Rosati, Fulvio Pompili e Sergio Cicchella. Chi scrive queste note ha curato l'assistenza meteorologica.

Plinio Rovesti

CATEGORIA PROMOZIONE - Classifica ufficiale con punt. analitici dopo la prova N. 9

Cl.	N.	Concorrente	P. 1	P. 2	P. 3	P. 4	P. 5	P. 6	P. 7	P. 8	P. 9	Tot.
1	AM	NICOTRA M.	959	806	938	956	778	734	339	670	794	6.974
2	LK	PASSARELLI G.	686	882	718	903	903	923	444	746	426	6.631
3	56	ALBERTAZZI A.	674	869	773	874	836	431	193	571	541	5.762
4	BM	BELLORA M.	532	764	718	550	743	886	500	258	668	5.619
5	O	GIACOBBE D.	982	19	776	550	884	545	358	666	687	5.467
6	86	CALA' S.	739	691	773	592	712	536	322	336	711	5.412
7	MA	MAYER L.	383	733	932	515	222	620	357	267	646	4.675
8	C3	MASSONI G.	958	776	473	0	760	682	343	641	0	4.633
9	511	DANESY E.	993	424	918	139	799	431	448	0	346	4.498
10	JJ	DE MARCO P.	678	71	0	520	827	623	448	678	640	4.485
11	CS	STAGI F.	375	875	566	567	566	754	271	273	106	4.353
12	E2	SCAGLIONI G.	660	164	0	0	895	489	163	329	461	3.161
13	F	NUCCIO P.	410	131	598	556	405	389	279	285	0	3.053
14	L	DANIELI L.	36	672	150	493	446	259	177	327	321	2.881
15	IL	PROSPERINI E.	383	592	237	579	604	0	145	185	0	2.725
16	ND	DELL'ORTO G.	364	0	539	41	751	731	0	0	0	2.426
17	21	PRESSICH F.	1000	836	162	404	0	0	0	0	0	2.402

CLASSE BIPOSTO - Classifica ufficiale con punt. analitici dopo la prova N. 9

Cl.	N.	Concorrente	P. 1	P. 2	P. 3	P. 4	P. 5	P. 6	P. 7	P. 8	P. 9	Tot.
1	JC	SCHKENK - BALZ	1000	875	1000	893	1000	1000	787	478	991	8.024
2	V	NUZI + 1	955	697	793	862	775	873	726	674	922	7.277
3	P	MERIZIOLA - PRAM	988	696	872	267	783	701	882	893	1000	7.082
4	S	FERGNANI + 1	191	671	752	812	759	914	793	769	621	6.282
5	B3	VILLA - COLOMBO	977	788	835	175	897	701	771	809	281	6.234
6	NZ	BUDINI + 1	302	285	265	237	270	547	656	218	459	3.239
7	V	COSIMI + 1	325	0	142	0	578	585	0	208	348	2.186
8	II	POLETTI + 1	150	0	323	190	237	0	0	0	0	900
9	3	MANTICA + 1	557	285	0	0	0	0	0	0	0	842
10	I	SARTI - CATALANO	557	91	0	0	0	0	0	0	0	648
11	1	VERGANI W. + 1	325	0	0	0	0	0	0	0	0	325

Il concorrente Vergani si è ritirato dopo la prima prova.

VENDO PIK 20E

(motoaliante con motore a scomparsa)

- anno di costruzione: 1980
- ore di volo aliante: 140 h. ca.
- ore di volo motore: 80 h. ca.
- completamente strumentato
- radio Dittel 720 canali

rivolgersi a: Antonio Caraffini
telefono: 0332/224853 (ab.) 0332/743438 (uf.)

VENDO DG 200

- modificato in DG 202
- anno di costruzione: 1978
- ore di volo: 300 ca.
- strumentazione base + PIROL LX 1800
- cruscotto con sede ed impianto per radio Dittel (esclusa)

rivolgersi a: Pietro Acquaderni
telefono: 051/346963 (ab.) 051/571213 (uf.)



**E' FAMOSA NON SOLO PER I MIGLIORI SCI
E PER LE STUPENDE IMBARCAZIONI
MA ANCHE PER I SUOI
FANTASTICI ALIANTI**

DG 101 G ELAN:

Aliante di alte prestazioni in Classe Standard - Efficienza: 1 : 39 a 105 Km/h - Velocità max 260 Km/h - Capottina «pezzo unico» incernierata in punta - Eccezionale visibilità, grande stabilità direzionale - Rapida ed efficiente manovrabilità, lussuose finiture, rapida consegna.

STRAORDINARIAMENTE... ELEGANTE! E... STUPENDAMENTE ECONOMICO!!
(Omologato RAI anche in Italia)

DG 300 ELAN:

Nuovo Super Aliante Classe Standard
Efficienza: 1 : 41 a 100 Km/h (32 Kg/mq)
1 : 42 a 122 Km/h (50,6 Kg/mq)
Velocità max 270 Km/h
Grande carico alare: 50,6 Kg/mq max
Nuovo profilo con turbolatori soffianti
FORMIDABILI PRESTAZIONI! E' PIU'... IN TUTTO!!



**Tecnologia d'avanguardia
e grande serietà!**

Contattate:

DE MARCO PAOLO

33044 MANZANO (UD)
Via G. Marconi, 22 - Tel. (0432) 754120

Rieti 1984:

lettere e interviste

Caro Scavino, dato il risultato ottenuto quest'anno non posso fare a meno di scriverti due righe sulle impressioni di gara; spero comunque che in futuro venga ripresa la consuetudine di distribuire un questionario a fine competizione. Queste le mie note:

— L'organizzazione, dopo un piccolo rodaggio si è dimostrata buona; i Briefing talvolta avrebbero potuto essere più brevi; l'orario dello stesso e di conseguenza i decolli dovrebbero essere legati maggiormente alle condizioni meteo così da evitare partenze tardive.

il Ground Clock è ormai un sistema collaudato e sicuro; giudico forse eccessivo un minuto il tempo fra un cambio di teli e l'altro.

Grazie al gran lavoro compiuto per stilare le classifiche provvisorie, la mancanza del monitor non si è fatta eccessivamente sentire; il suo ritorno è comunque da auspicare in quanto il sistema è più veloce e risparmia il personale. Utile sarebbe dotare la sala Briefing con lo schermo del Meteosat; durante l'ottava prova le informazioni da terra fornite da Giovanna de Orleans sullo stato del tempo sui piloni sono state preziosissime.

Assurdo è stato il comportamento dell'Aeronautica Militare per quanto riguarda il controllo sui film; nell'era dei satelliti fatti di questo genere ci hanno resi ridicoli anche di fronte ai numerosi stranieri presenti. Se continuiamo di questo passo non si potranno più fare neanche le insegne sportive!

Spero proprio che il problema venga risolto in futuro nella sede appropriata.

— La scelta dei temi di gara è stata molto varia e quindi ne è risultata una competizione interessante che raramente ci ha fatto percorrere la stessa rotta due volte. I nuovi piloni sembrano in posizione favorevole, forse Pietraroia ha limitazioni per l'entrata della brezza di mare; è comunque prematuro giudicare percorsi compiuti soltanto una volta.

Quest'anno abbiamo volato con tutte le condizioni: termica, onda, dinamica e si è visto che se i fronti non sono troppo compatti, si possono compiere ugualmente i percorsi.

— Naturalmente per quanto riguarda la classifica sono soddisfatto; il duro Campionato Europeo in Francia è stato un ottimo allenamento. Tornare sempre a casa, qualche buona prova e la regolarità hanno fatto il resto. Soltanto gli ultimi giorni mi si è presentato un problema fino ad ora sconosciuto; ero in testa alla classifica e questo mi pesava terribilmente togliendomi la serenità nelle decisioni in volo; basta vedere il 24° posto dell'ultima prova. Nella classifica dei 15 m fatto positivo è la presenza di tre italiani nei primi cinque posti: forse il nostro volo a vela un po' alla volta cresce.

Giorgio Galetto

J. RANTET

D. - *Le sue impressioni circa la competizione ed i risultati della squadra francese.*

R. - Da quale punto di vista? Sull'organizzazione?

D. - *Circa i risultati sportivi, le prove, l'organizzazione.*

R. - *I risultati sono stati quelli sperati. J.C. Lopitiaux*

non era mai stato a Rieti, quindi era prevedibile che trovasse delle difficoltà. D'altro canto il suo obiettivo era quello di studiare la zona di volo.

Io ero venuto per vincere... ho vinto... quindi sono contento. Quanto alle prove posso dire che erano assai ben scelte, con temi un poco più difficili di quelli dello scorso anno, ma interessanti, molto interessanti. Ritengo che noi della classe libera avessimo delle destinazioni un poco più difficili di quelle assegnate alle altre classi, ma per me si è trattato di una gara interessante. L'organizzazione perfetta. Niente da dire.

D. - *Qualcosa sui piloni. Avete avuto delle difficoltà?*

R. - No, soltanto un poco di preoccupazione perchè spesso quando si guarda la carta il pilone è piccolo. Per trovarli però non ho avuto problemi particolari.

J. ERBAU (Kiki)

Francese, Consigliere Tecnico Regionale di Volo a Vela

D. - *Che cosa pensa della gara e dei risultati della squadra francese?*

R. - La gara ritengo sia di livello internazionale. I francesi ancora non la conoscevano bene, ma d'ora in poi sono certo che torneranno più spesso. E' una competizione eccellente dal punto di vista meteorologico e che forse ha ancora qualche imperfezione dal punto di vista tecnico. Il controllo della quota, la messa in aria. Ma non sono cose troppo importanti. Dal punto di vista sportivo, la gara offre tutte le garanzie di effettuare le prove e di fare delle buone prove.

Per la squadra francese non ci sono state sorprese. Sebbene non fosse prevedibile una sua vittoria, sapevamo già che in classe libera J. Rantet avesse molte probabilità di entrare tra i primi tre perchè conosce bene la zona. J.C. Lopitiaux, 5°, era venuto per allenarsi, per vedere. Ha mancato una prova, atterrando fuori, in un'altra ha compiuto solo mezzo percorso perchè era quasi certo di andare di nuovo fuori campo e questo non lo interessava. Penso che avrà buone chances in classe standard l'anno prossimo, soprattutto se si allenerà ancora e sarà in squadra con Nones.

Bisogna ancora dire che, indipendentemente dal paese di provenienza, sarà difficile che qualcuno riesca a piazzarsi nei primi 10-15 in occasione dei mondiali dell'anno prossimo senza essere mai venuto a Rieti. Ritengo infatti che sia assolutamente necessario aver disputato almeno una gara a Rieti per avere qualche possibilità di successo. Da parte nostra, faremo del nostro meglio, soprattutto per quanto concerne l'allenamento.

D. - *Pensi che ci saranno problemi organizzativi per l'anno prossimo?*

R. - Dato che conosco bene i problemi cui si trova di fronte l'organizzazione, la gran quantità di lavoro che deve svolgere, sono sempre piuttosto restio a giudicare. Direi comunque che i decolli sono troppo lunghi e che si potrebbe ovviare a ciò dotando ogni aliante del cavo di traino e chiedendo ai piloti di essere pronti al momento del decollo. Ritengo poi che ci sia qualche problema con il sistema di controllo della quota con il ground clock. E' molto dif-

ficile controllare la quota con un motoalante soprattutto perchè gli alianti arrivano in gruppi di parecchie unità. Con un barografo è impossibile perchè su di una scala di 10 ore, tre minuti sono davvero poco leggibili. Io penso che il photo time possa essere la soluzione migliore, ma non ho l'impressione che l'organizzazione sia orientata ad utilizzarlo per l'anno prossimo.

Personalmente penso che ciò sia negativo in quanto il photo time rappresenta un indubitabile progresso in quanto permette di ridurre il numero di persone impiegate a far girare l'orologio, fa risparmiare quindi fatica ed aumenta la precisione, senza dimenticare che permette di partire quando si vuole ed alla quota desiderata, cosa impossibile con l'orologio di quest'anno. Per il resto, la pubblicazione dei risultati era assai ben fatta, ho l'impressione che non ci sia stato alcun problema con i calcoli fatti col computer. Insomma un lavoro eccellente da questo punto di vista. Mi sarebbe piaciuto vedere come era fatta la lettura delle fotografie, osservare il sistema impiegato.

In conclusione, mi sembra che fosse un concorso a livello internazionale senza problemi.

TTI - THERMALLING - TURN - INDICATOR

Il «knowhow reso strumentale» di un pilota da primati per i futuri campioni! Lo sviluppo rivoluzionario per i volovelisti moderni! Dal 2 al 20% più veloci, più lontani, più tempo per aria, e ancora con un volo più indipendente e sicuro con il «TTI»: uno strumento elettronico che indica al pilota da quale parte del suo alante la termica è più forte! incorruttibile ed infaticabile, sempre, «TTI».

Dati tecnici: strumento circolare da 80 mm di diametro, triplice indicazione (indicazione analogica, con lampadine di segnalazione, acustica), quattro parametri regolabili con continuità.

Prezzo: contro assegno 1540 Fr.sv. franco Vaduz/Fl. Consegna: 2-4 settimane.

Garanzia: 1 anno.

Distribuzione in Europa (informazioni, ordini):

FLUGIM-ESTABLISHMENT

Altenbachstr. 17, FL-9490 VADUZ

INDICATORE DI VIRATA IN TERMICA - TTI

VOLOVELISTI!

Argomenti, problemi od iniziative di carattere volovelistico possono essere segnalate direttamente alle redazioni di Calcinato o di Como (c/o SCAVINO - Via Partigiani 30 - 22100 COMO) oppure alle redazioni periferiche che fanno capo ai seguenti nominativi:

- PLINIO ROVESTI - Viale Matteucci 22 - 02100 RIETI
- SMILIAN CIBIC - Via Btg Framarin 38 - 36100 VICENZA
- MARIO FERRARI - Via Laurentina 563 - 00143 ROMA
- EMILIO TESSERA CHIESA - Via Puccini 25
10045 PIOSSASCO - TO

oppure ai nostri corrispondenti, dei quali riportiamo gli indirizzi:

- ALZATE - Maestri Giancarlo
Via Adua 2 - 22046 MONGUZZO - CO
- AOSTA - Dondero Giovanni
fraz Rovie - 11100 ST. CHRISTOPHE - AO
- BOLZANO - Weber Giorgio
Via Collina 29 - 39018 TERLANO - BZ
- CREMONA - Arcari Santino
Piazza IV Novembre 7 - 26100 CREMONA
- CUNEO-LEVALDIGI - Barosi Giuseppe
C.so 4 Novembre 12 - 12042 BRA - CN
- FOGGIA - Pecorella Gaetano
Via G. Calvanese 45 - 71100 FOGGIA
- FOLIGNO - Filippucci Alberto
Via Fonte del Campo 13 - 06034 FOLIGNO - PG
A.V.I.C. - Battaglini Pierluca
Via Tessino, 1 - 06034 FOLIGNO - PG
- GORIZIA - De Simone Laura
Via Pascoli 22 - 34170 GORIZIA
- PADOVA - Dal Bianco Mario
Via P.P. Vergerio 15 - 35100 PADOVA
Galvani Laura
Via C. Battisti 15/a - 35020 LEGNARO - PD

- PALERMO - Ribolla Willy
Via Leonardo da Vinci 637 - 90135 PALERMO
- PRETURO - Marinucci Mario
Via XX Settembre 19 - 67100 L'AQUILA
- RIETI - Rovesti Plinio
Viale Matteucci 22 - 02100 RIETI
- SARDEGNA - Sanna Dino
c/o RAI-TV, V.le Bonaria 124 - 09100 CAGLIARI
- TRENTO - Marchi Umberto
Via Asiago 4 - 38050 VILLAZZANO - TN
- VALBREMBO - Capoferri Sergio
Via Pradello 2 - 24100 BERGAMO
Brugali Pino
Via Bernareggi 5 - 24100 BERGAMO
- VICENZA - Ellero Piergiorgio
Via Elmas 2 - 36100 VICENZA RETTORGOLE
- ASIAGO - Ass. Volovelistica Carlo Deslex
Franco Bissaro
Via Monte Mosciag 32 - 36012 ASIAGO - VI
- RIETI - Aeroclub Centrale di Volo a Vela
Plinio Rovesti
V.le Matteucci 22 - 02100 RIETI
Aeroclub della Sabina
Colombo Aldo
Via A.M. Ricci 123 - 02100 RIETI

Tutti possono fare i corrispondenti di VOLO A VELA, non occorre rivestire particolari incarichi ma è indispensabile un po' di buona volontà ed inviare alla redazione di Como il seguente testo sottoscritto dall'interessato.

«Il sottoscritto autorizza la rivista VOLO A VELA ad includerlo nell'elenco dei corrispondenti dai campi di volo e si assume il volontario impegno di inviare almeno due volte all'anno articoli, cronache o relazioni relative alla attività volovelistica del campo di Nei limiti del possibile, collaborerà anche alla maggior diffusione della rivista riservandosi la più ampia libertà d'opinione e d'espressione».

Specificare: indirizzo, Club di appartenenza e recapiti telefonici.

Errori? Facciamone il meno possibile

Forse Rieti non sarà più in futuro teatro di un altro mondiale, forse mai più i piloti italiani avranno un'occasione simile per vedere uno dei loro Campione del Mondo.

Non facciamo di nuovo l'errore degli Europei di Vinon, quando a casa è rimasto Attilio Pronzati, forse uno dei pochi che in quel campo di gara poteva dire qualcosa.

Spero che lo svolgimento dei Campionati del Mondo a Rieti non rappresenti soltanto per alcuni aver coronato una carriera organizzativa nel volo a vela italiano, ma che creda sia anche una possibilità per vincere questo campionato da parte di un pilota italiano, e per questo deve fare il possibile con la «P» maiuscola per arrivare a sei partecipanti per ogni nazione e non limitarne il numero a tre o quattro.

Non ho capito perchè all'ultimo momento la Commissione abbia deciso di delegare la scelta dei piloti ad un Commissario Tecnico, quando in un momento così importante per il volo a vela italiano sarebbe stato più opportuno prendersi la responsabilità di una scelta ponderata e collegiale e successivamente affidare la gestione di questa scelta ad un C.T. per la preparazione e la conduzione durante il Campionato del Mondo, forse perchè questa è Commissione dove la maggior parte dei componenti, di gare e di volo sportivo nel vero senso della parola, non ne ha mai masticato.

Sembra di essere al mercatino delle pulci, dove tutti trattano ma nessuno compra.

Forse è troppo tardi, ma per Rieti 85 era proprio il caso di usare del buon senso per una selezione dei piloti, puntando su nomi di esperienza, che a Rieti ne han fatte di cotte e di crude, ma su quel campo senza dubbio, hanno per ben figurare, numeri più di ogni altro pilota.

Per questo mi sembra inutile (visto che non abbiamo purtroppo ancora un sistema matematico ed inconfutabile di selezione) negare il fatto che Brigliadori e Vergani avrebbero dovuto essere d'autorità le nostre punte sul campo di Rieti, e a sua volta aiutati da piloti scelti da loro stessi, in modo di esser sì gravati da questa grossa responsabilità di vittoria, ma nello stesso tempo caricati dal fatto di non essere soli.

Forse è proprio il caso di dirlo, se per Rieti 85 ci si doveva nascondere dietro un C.T., erano proprio questi due piloti a dover selezionare uno staff efficiente e finalmente vincente, per questo imminente mondiale.

Ho torto, ho ragione, oggi ho comprato una pulce.

Renato Mussio

*Caro Renato,
grazie per quanto mi scrivi e grazie per il tuo modo di scrivere: genuino. Come il tuo vino
Il buon senso... certo ne sentiamo tutti la mancanza, basta guardare come stiamo andando, tu
al mercatino l'hai trovato?*

Il guaio è che il calibro degli «errori» si va facendo sempre più grosso ed i risultati sempre più piccoli.

*E' vero: io ho scritto che ritenevo opportuno mettere in soffitta tutti i nostri campioni, facendo
prima dei poster ad imperitura memoria, ma tutto ciò dopo i mondiali di Rieti 1985, non prima!*

Ai mondiali di Rieti dovevano partecipare tutti i nostri cari vecchi esperti campioni e dopo lasciare libero il campo alle nuove speranze.

*Non cambio una virgola, hanno sbagliato ancora non puntando su tutte e tre le classi e così il
Leo anzichè una spalla si troverà un agguerrito e valido concorrente connazionale.*

*Colgo l'occasione per lanciare un'altra proposta: troppa parte del bilancio del nostro volo a
vela è dedicata all'agonismo. Sarebbe pertanto opportuno che in Australia non andasse la Li-
bera o comunque il 50% dei piloti consentiti, accompagnati ed assistiti da soli due squadristi
per ogni pilota.*

Oggi ho comperato... due pulci!

Ciao Renato e preparami quello buono!

tuo, Lorenzo Scavino

Due italiani al XXIX Campionato Polacco

Il XXIX Campionato Polacco di Volo a Vela, svoltosi a Leszno dal 20 agosto al 1° settembre 1984, ha raggruppati 54 piloti in un'unica classe, la standard. Ciò non avveniva da molti anni (pare dai tempi del Foka) in quanto nelle edizioni precedenti il campionato nazionale è stato sempre disputato su due classi, libera e standard (com'è noto, i polacchi non hanno ancora aliante di classe corsa, anche se a Leszno partecipavano al Campionato — fuori gara — due Jantar 15, predecessori di un futuro aliante corsa che forse sarà pronto l'anno venturo).

Salvo poche eccezioni — un francese che volava col Pégase e i due cecoslovacchi che usavano l'ASW 19 — tutti i concorrenti volavano con lo Jantar Standard di cui erano presenti tre versioni, quella originaria e le versioni successive Jantar Standard 2 e 3, che peraltro non differivano tra loro in misura apprezzabile nelle prestazioni.

Un campionato, dunque, monoclasse e monotipo per mettere tutti i concorrenti ad armi pari nello stesso calderone e misurare quindi il valore di ciascuno nei confronti di tutti gli altri. Tale obiettivo era perseguito anche con altre misure quali il divieto, per i soli piloti polacchi, di installare variometri elettrici — giustificato a quanto pare non da misoneismo bensì dallo scarso numero di tali strumenti disponibili in Polonia per cui non tutti i concorrenti se ne sarebbero potuti avvalere (i piloti stranieri sono stati blandamente invitati a non installare variometri elettroacustici, ma in realtà è stata poi loro concessa la facoltà di installarli) — e il divieto di usare la radio fuorché per motivi di sicurezza del volo, fuoricampo e comunicazione dell'arrivo al traguardo (il traguardo di partenza era col sistema del ground clock come a Rieti). La frequenza in uso su cui i piloti dovevano essere in ascolto era una soltanto, e qualsiasi comunicazione «proibita» da parte di qualche trasgressore su questa frequenza era subito coperta da un coro di fischi e suoni strani da parte degli altri piloti che la rendevano incomprensibile.

Per la verità la radio non era sigillata su questa unica frequenza, ma qualsiasi tentativo di Luca Monti e mio, unici partecipanti italiani a questo campionato, di sfuggire alla solitudine nell'aere straniero scambiandoci qualche parolina su altre frequenze è stato frustrato ed eluso dal cattivo funzionamento delle radio che avevamo a bordo.

Dei 54 concorrenti, 10 erano stranieri: 4 francesi, 2 cecoslovacchi, 2 tedeschi dell'Est (fra cui una donna) e 2 italiani. Tra i 44 piloti polacchi spiccavano nomi illustri come, oltre a quelli presenti a Rieti quest'anno (Centka, Trzeciak e Wujczak in gara, Witek e Muszczynski a terra), Kepka, Kluk, Henryk Pozniak, Zientek. Si nascondevano però, tra i nomi meno illustri, piloti di calibro non inferiore a quello dei suddetti, quali i primi due della classifica finale sotto riportata ed altri ancora.

5 donne in gara, di cui 4 polacche, costituivano un 10% di partecipazione femminile degno di nota. Tra queste, la più illustre era Adela Dankowska, madre di un ragazzino ventunenne (con 1300 ore di aliante e 400 di motore) an-

ch'egli in gara e che al termine ha irrispettosamente preceduto in classifica generale la genitrice.

Venendo alle gare disputate, il bilancio del campionato è stato più che soddisfacente in quanto 9 prove con una distanza media dei temi di 302 km costituiscono un risultato che va oltre le aspettative dei polacchi stessi i quali non immaginavano tanto in un periodo insolito e tardivo per lo svolgimento del loro campionato e per di più dopo una stagione volovelistica fino ad allora pessima. C'è da dire inoltre che delle 4 giornate di riposo (su 13 giorni utili) una è stata assegnata non per motivi meteorologici ma poichè si erano disputate 5 prove consecutive e nell'ultima tutti i piloti erano atterrati fuoricampo, ed un'altra è stata dichiarata non volativa troppo frettolosamente poichè il fronte che al mattino dava una copertura totale si è dileguato rapidamente dando luogo ad una bella postfrontale. La scelta dei temi è sembrata azzeccata poichè, eccetto una prova che non ha visto alcun rientro, la percentuale di rientri non è mai scesa sotto il 44% ed in 5 prove è stata superiore al 90%.

E adesso un po' di cronaca sul nostro primo contatto con Leszno e sulle singole prove.

Arriviamo a Leszno la sera di Ferragosto e la mattina del 16 facciamo un «check» col Puchacz, biposto in tandem in vetroresina tipo Twin-Astir II ma forse con un po' meno di efficienza, insieme a uno dei vari istruttori del «Centrum Szbowcowe», Roman Grys, di cui ricordiamo la cordialità e la premura che ha sempre mostrato nei nostri confronti. Subito dopo, prendiamo possesso degli Jantar Standard assegnatici facendo tre decolli e atterraggi consecutivi, quindi un breve volo di veleggiamento. Il 17 non voliamo, causa anche il tempo non favorevole. Il 18 facciamo del volo locale provando a volare con l'acqua. Con lo Jantar si decolla col ballast pieno (150 litri) per non rischiare l'imbardata, ma in volo tale carico risulta eccessivo per cui almeno un 20% di zavorra va sempre scaricato. Il 19, ultimo giorno di allenamento, facciamo tranquillamente, in condizioni molto buone, un triangolo di circa 250 km.

20 agosto - Prima prova. Iniziamo il campionato con un triangolo FAI di 501 km in condizioni meteo simili al giorno precedente, pertanto buone con ottima visibilità. Si decolla intorno alle 11 e il volo si svolge senza problemi finchè a metà circa dell'ultimo lato una copertura fluttuante ci fa planare fino a bassa quota senza trovare termiche; tornati al sole, troviamo da salire ma non tanto da poter chiudere il tema. Luca Monti atterra dopo 486 km a soli 15 km da Leszno, essendo troppo basso per attraversare il bosco prima della città, e ottiene un 37° posto a pari merito; io atterro dopo 458 km e sono 42°. Entrambi sperimentiamo per la prima volta il recupero per via aerea dal campo di atterraggio. Chiudono il tema 34 piloti con Kepka in testa a 94 km/h seguito da Siadeau e Trzeciak. Un paio di nomi illustri, Witek e Muszczynski, esordiscono male, rispettivamente con il 44° e il 50° posto. 21 agosto - La seconda prova, un'andata e ritorno di 228 km, si disputa in condizioni meteorologiche al limite della sicurezza, essendo la visibilità quasi solo verticale. La forte umidità, inoltre, da luogo lungo il percorso a una copertura che causa soverchi problemi. La difficoltà di navigare in tali condizioni fa sì che al rientro mi accorga di essere a circa 8 Km dal campo, con 1200 m di quota, solo quando vedo sfrecciarmi sotto ben più bassi tanti aliante in planata finale (pensavo di essere ben più lontano!). Vince Siadeau a 99,8 km/h seguito da Kluk e Tobola. Io mi piazza 40° a 70,6 km/h, Luca 46° a 68,7 km/h, in una gara in cui solo 5 piloti atterrano fuoricampo. Witek, ultimo dei rientrati, compromette il suo campionato, nonostante un buon rendimento nelle gare successive.

22 agosto - La terza prova si disputa in condizioni buone lungo un circuito con 4 piloni per un totale di 298 km. Inizialmente la base è bassa, ciononostante lunghi alli-

neamenti di cumuli consentono buone velocità. Risulta vincitore Tobola a quasi 112 km/h, seguito da Witek e da Mariusz Pozniak. Io, a 100,5 km/h, giungo 30°, mentre Luca, a 95,8 km/h, è 45°.

23 agosto - Condizioni simili al giorno precedente e pertanto distanza simile per la 4° prova che si disputa su un triangolo di 297 km. Un cattivo primo lato abbassa la media sia a me che a Luca, che finiamo rispettivamente 40° a pari merito con quasi 96 km/h e 50° con 92 km/h. Vince Muszczynski a 106,8 km/h, secondo è Frankowiak, terzo Witek.

24 agosto - Un flusso da Est con vento di discreta intensità caratterizza la 5° prova in cui viene assegnato un quadrilatero di 366 km, con un lungo il lato contro vento. Tale tema risulterà troppo lungo per le condizioni riscontrate e nessuno riuscirà a chiuderlo. Quattro piloti divideranno la palma della giornata, 2 donne — Dankowska e Paszc — e 2 uomini — Siadeau e Kluk —, atterrando tutti dopo 318 km. Luca, atterrando poco dopo il secondo pilone, è 50° con 203 km percorsi. Io atterro nell'aeroporto che costituisce l'ultimo pilone e sono 30° a pari merito con altri 4 piloti, avendo percorso 274 km. Qui ho modo di fare una nuova esperienza: recupero aereo in coppia (un traino e due alianti) per la modica distanza di 92 km. Molti piloti dovranno aspettare il mattino successivo per essere recuperati per via aerea, pertanto l'indomani è giornata di riposo.

Il mattino del 26 il cielo è coperto e le previsioni meteo sono tabù, perciò al briefing la giornata viene dichiarata non volativa. Dopo circa due ore, il cielo si apre e viene fuori una bellissima postfrontale, come già accennato.

27 agosto - La sesta prova si disputa su un quadrilatero a forma di boomerang di 370 km in condizioni inizialmente buone con bei cumuli ma poi con lunghi tratti di termica secca che rende opportuno volare in gruppo. Vince ancora Siadeau a 95 km/h, seguito da Dunowski e Kamos. Luca è 43° a 81 km/h, io 51° a 77,5 km/h. Tutti i piloti completano il tema.

28 agosto - Ancora tratti di termica secca nella 7° prova, un triangolo di 241 km, in cui Luca ed io otteniamo i migliori piazzamenti di prova di tutto il campionato, con un 15° posto a pari merito per Luca a 89,1 km/h e un 18° per me a 87,7 km/h. Vince Gogala a 95,8 km/h, secondo arriva Muszczynski, terzo Centka. Tobola perde il 2° posto in classifica generale ed il primo della classifica dei soli polacchi avendo fatto uno dei due soli fuoricampo di questa prova, frutto per lui della scelta arrischiata di tornare a ritagliare il traguardo di partenza quand'era già a parecchi km da Leszno lungo il primo lato.

Il 29 agosto il tempo non promette nulla di buono, con coperture prefrontali fluttuanti. Viene assegnato un triangolo di 248 km poi ridotto a 205 km sulla linea di decollo; infine il tema viene annullato prima dei decolli.

30 agosto - Condizioni molto variabili quelle in cui si disputa l'8° prova, con molta umidità, base inizialmente piuttosto bassa e forte vento da ovest. Tema di gara è un triangolo con la ripetizione dell'ultimo lato per una distanza totale di 217 km. La gara si rivela piuttosto selettiva: 25 piloti su 53 partiti completano il percorso, con il cecoslovacco Dederà in testa a 69,8 km/h, seguito da Kepka e da Siadeau. Luca Monti ottiene ancora un buon piazzamento col 19° tempo a 54,5 km/h, mentre io sono 49° atterrando fuoricampo dopo 114 km.

31 agosto - La 9° prova vede condizioni simili a quelle della prova precedente, permanendo il forte vento da ovest (40-45 km/h da 0 a 1000 m). Viene assegnato un triangolo di 207 km e la prova si rivela nuovamente selettiva poiché viene completata da 23 concorrenti. Vince Dunowski, seguito da Kepka e Mrozowicz. Io sono 18° a 53,4 km/h, Luca è 44° a pari merito con altri tre piloti essendo atter-

rato nell'aeroporto che costituisce il primo pilone, dopo 51 km; stavolta anche lui speri-menterà il recupero a traino doppio.

1 settembre - Al mattino si comincia a schierare gli alianti ma subito avanza, rapida e massiccia, una copertura prefrontale. Il fronte darà pioggia per tutta la giornata sancendo la fine del campionato.

La classifica finale vede vincitore il francese Siadeau su Pegase, seguito nell'ordine da Jaworski, che così si laurea campione polacco, Frackowiak, Kepka, Centka e tutti gli altri.

Il risultato finale della «squadra» italiana è, nonostante l'impegno, mediocre: io arrivo 38', Luca Monti 48'.

In realtà, il livello medio dei concorrenti ci è parso elevato ed abbastanza omogeneo e ciò è dimostrato dal fatto che scarti di velocità non troppo consistenti rispetto ai vincitori delle prove corrispondevano spesso a piazzamenti in classifica piuttosto bassi. Questo bensicomprende se si pensa che in Polonia, dove la base volovelistica è molto ampia, si accede al campionato nazionale dopo aver superato tre selezioni.

Oltre a ciò, la nostra prestazione non brillante non è imputabile, credo, a difficoltà particolari incontrate nel volare sulla pianura polacca, a parte quelle di correre. La navigazione ha costituito un problema solo in parte, specie quando la visibilità era cattiva come nella 2° prova. Forse anche l'incapacità a volare col gruppo (o, talvolta, la presunzione di lasciarlo deliberatamente) ha giocato la sua parte, in un campionato in cui molti concorrenti, nonostante il divieto di usare la radio, volavano in gruppi più o meno compatti controllandosi a vista. Inoltre, Luca ed io volavamo a Leszno per la prima volta ed anche lì la conoscenza della zona può giocare il suo ruolo specie per chi, come noi, non è abituato a volare in pianura. Sarebbe interessante ritornarci.

La necessità, per i volovelisti italiani più impegnati sul piano agonistico, di partecipare con regolarità a gare in pianura è determinante se si vogliono ottenere risultati importanti a livello internazionale. Sarebbe pertanto opportuno incoraggiare la politica degli scambi di volovelisti (in occasione di gare e non) con paesi ove si fa volo di pianura: è infatti grazie a uno scambio proposto dai polacchi che Luca ed io abbiamo avuto la possibilità e la fortuna di partecipare a questo bel Campionato di Polonia 1984. Va segnalato, a tal proposito, che i polacchi sembrano intenzionati a proporre uno scambio anche il prossimo anno: ospiterebbero piloti italiani al Campionato di Polonia 1985, che si terrà in maggio o giugno, e/o a una gara che si terrà successivamente a cui parteciperanno solo i loro 25 migliori piloti, gara che servirà a selezionare la squadra che prenderà parte a Rieti '85. In cambio, chiederebbero di essere ospitati a Rieti per allenarsi prima dei Mondiali.

Luca Urbani

**VUOI IL CIELO IN UNA STANZA?
UN BOSCO INCANTATO?
IL FASCINO DELLE MALDIVE?**

dipingo murales

TELEFONA A RITA: 02/572878

Questa magnifica montagna e la sua trappola insidiosa

di **Henry Combs**

Una possibile spiegazione di alcuni inspiegabili incidenti su pendio.

Grazie a Niki Snider che si è premurato di farmi avere subito l'attenta traduzione dell'articolo che proponiamo ai nostri lettori, e grazie anche a Vittorio Colombo ed a Walter Vergani che hanno voluto commentare l'interessante articolo apparso su Soaring.

E' un classico (ma purtroppo raro) esempio di fattiva collaborazione per portare a tutti i nostri volovelisti un richiamo affinché facciano tesoro dell'esperienza altrui (spesso anche molto dolorosa) ripassando con la mente le proprie esperienze e trarne le debite conclusioni.

Se poi pensano di avere qualcosa da aggiungere tanto meglio. Le pagine di VOLO A VELA sono sempre disponibili.

LS

P.S. - Ricordiamo che la redazione di Como raccoglie abbonamenti alla rivista SOARING per gli abbonati di VOLO A VELA.



Quel sabato mattina del 26 maggio 1984 era particolarmente piacevole nella Antelope Valley a nord di Los Angeles in California. I preparativi per il nostro volo procedevano come molte altre volte durante l'anno. Eravamo tutti contenti ed entusiasti delle prospettive — Robert Nethercutt, Chet Lyman ed io non avevamo assolutamente idea di cosa avesse in serbo per noi questa fatale giornata. Chet era ansioso di partire per primo a ricercare le prime termiche della giornata. Spesso ci riferivamo a lui come il nostro «fiutatore» di termiche. Nel suo magnifico Phoebus A era in grado di lavorarsi anche le più deboli con sorprendente successo. Sua moglie, Violet, gli faceva da squadra e noi tutti lo aiutammo nei preparativi per il decollo. Si aggiustò per bene le cinture e le tirò ben strette. Iniziò il traino alle 10.36 dall'aeroporto di Crystalaire vicino Pearblossom e sganciò al normale punto di partenza lungo le San Gabriel Mountains. Alle 10.46 mi chiamò, dato che aspettavo a decollare, e disse che sul lato nord della montagna aveva 1 m/s a salire.

Iniziai il mio decollo alle 10.57 e venni trainato al medesimo punto dove sganciai. Non vidi il Phoebus di Chet da nessuna parte. Alcuni minuti più tardi la sua squadra da terra lo chiamò senza ricevere risposta. Non riuscivo a vederlo e pensai che avrebbe invece dovuto essere in vista. Quindi lo chiamai ancora senza ricevere risposta. Questo non era da Chet affatto.

Fu così che un irresistibile presentimento mi fece ritornare al campo. Rientrando chiamai per radio e feci notare il problema.

Il tempo di atterrare e già Gerge Thomas era pronto con il traino per la ricerca. Presa una radio portatile, decollammo ed iniziammo una virata a sinistra verso la montagna. Come pensavo un invisibile richiamo ci stava guidando lungo una rotta quasi rettilinea sul luogo dell'incidente a 2000 m sul lato nord della montagna.

Là giacevano i contorti rottami di quel che era uno stupendo Phoebus A. Il terreno era eccessivamente ripido ed era difficoltoso scorgere i dettagli tra i pini, così George ed io sorvolammo ripetutamente il luogo... quando durante un passaggio notammo un braccio agitarsi a noi! Potete immaginare la nostra emozione! La sola possibilità di recupero sarebbe stata un elicottero il quale era già stato chiamato alla vista dei rottami.

Il mezzo di salvataggio dello sceriffo della Contea di Los Angeles entrò in azione. Personale paramedico venne calato da piccoli elicotteri, quindi l'elicottero primario di salvataggio, un Sikorsky S58 pilotato da Roger Peterson, eseguì l'esperto ed arduo recupero di Chet Lman. Egli fu a bordo dell'elicottero circa due ore dopo l'incidente e venne direttamente trasportato al Centro Medico di Antelope Valley in Lancaster dove indugiò tra la vita e la morte per quattro settimane al reparto di rianimazione. Il suo progresso è dovuto alle sue eccellenti condizioni fisiche precedenti l'incidente, al suo ben determinato spirito unito alle eccellenti cure mediche ricevute. Naturalmente la sua amorevole moglie e squadrista, Violet Lyman, fu sempre presente al suo fianco.

Posso contare differenti amici e conoscenti volovelisti che sono rimasti uccisi o seriamente feriti in incidenti di aliante avuti contro una montagna. Tutti fra loro erano dei bravi volovelisti. Perché ciò accadde loro? Commisero alla fine un errore? O può essere che la montagna **tenda una trappola che porti qualsiasi aliante fuori controllo?**

Io credo alla teoria della trappola. La coincidenza può tenere il pilota al difuori per lungo tempo, persino anni. Ma anni di volo con successo in montagna, sempre più vicino al pendio, conducono a falsa confidenza fin tanto che va bene, tranne quella volta che per coincidenza volate nella trappola della montagna.

Questa trappola che la montagna prepara è invisibile e transitoria. In modo da visualizzare il fenomeno iniziamo con lo studio di una termica vigorosa là dove origina vicino la superficie sopra un terreno piatto come mostra la Fig. 1.

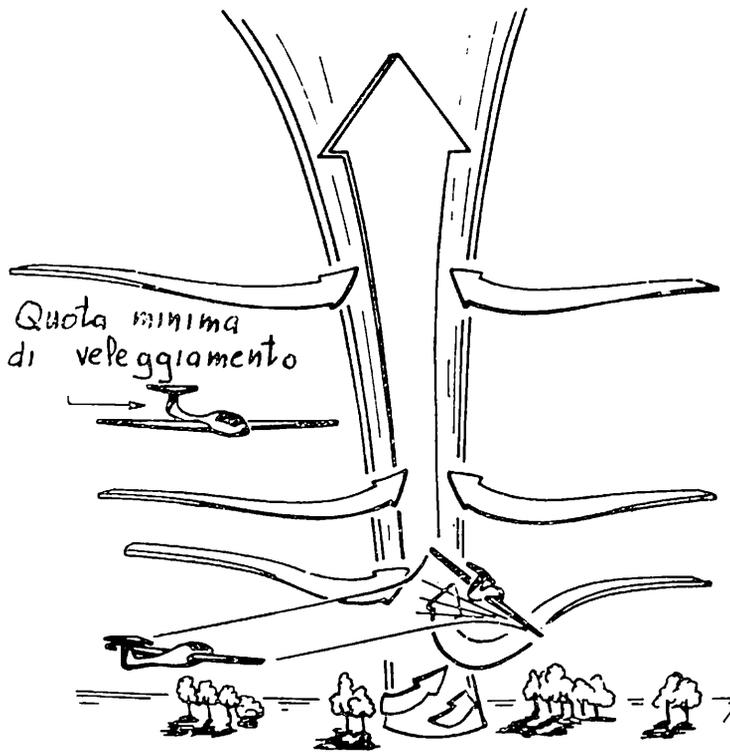


Figure 1.

Un aliante che si avvicina alla termica spesso incontra forte discendenza poco prima di entrare nella termica. Tutti noi piloti abbiamo familiarità con questo fenomeno, e molti di noi hanno talvolta sperimentato una turbolenza tale da alzare un'ala sino quasi in posizione verticale, con la coda alta. Ciò accadeva nonostante venisse applicato tutto comando a correggere ed il recupero avveniva poi mediante una richiamata. Notate che più bassa la quota questo fenomeno avviene maggiore sarà la differenza tra l'ascendenza sull'ala di sinistra e la discendenza su quella di destra, dovessimo noi volare sul bordo della termica.

Questo può costituire una situazione mortale ed ha condotto alcuni dei migliori piloti a raccomandare di non usare queste termiche con meno 120 m di distanza e con una velocità sufficientemente alta da tener conto dell'effetto dello shear orizzontale sulla velocità indicata. Tutti quanti siamo stati istruiti sul pericolo nell'affrontare una termica a quota molto bassa. Questo addestramento unito al nostro desiderio di risparmiare la quota per meglio preparare il nostro atterraggio ha preservato la maggior parte di noi dall'esporsi a questa invisibile trappola posta vicino al suolo su terreno piatto.

Ma come fare quando si vola su un pendio in montagna quando vi sono termiche? C'è del resto tutta quella distanza, giusto 40, 60 m da un lato anche se la nostra ala opposta passa a pochi metri vicino a piante e rocce. Dopotutto basta semplicemente inclinare a valle e tirarsi via dal pendio ogni qualvolta venisse necessario, giusto?

Vero il più delle volte. Infatti questo funziona bene per anni ed anni al punto che arriviamo a credere questo tipo di volo essere pratica sicura. L'abbiamo fatto per volte e volte e non siamo ancora morti. Per coloro fra voi che ancora volano in questa maniera meglio prestare attenzione. Voi non avete ancora incontrato questa meravigliosa insidiosa trappola della montagna, dove la turbolenza nascosta vi farà inclinare brutalmente verso la montagna

con il muso del vostro aliante ben picchito, sovrastando tutte le capacità di controllo dei comandi del vostro moderno aliante. Ciò significa che non possiamo più mettere in pratica la nostra buona intenzione di tirar via verso valle e siamo in trappola. Solo una sufficiente distanza dal terreno tale da permettere la rimessa ci risparmierà da un impatto ad alta velocità col terreno o da condizioni di stallo o vite incipiente.

Onde meglio apprezzare questa trappola sinistra della montagna possiamo rifare ed estendere l'analogia delle termiche originanti su terreno piano e compararle con quelle che spontaneamente si creano su un ripido pendio di montagna come illustrato in Fig. 2.



Figure 2

La situazione già di per sé pericolosa che abbiamo visto in figura 1 su terreno di pianura diviene ancor più accentuata nella regione dove l'aria alimentante la base della termica viene risucchiata violentemente verso il basso per poi venire brutalmente innalzata verticalmente entro l'ascendente colonna della termica. La condizione già pericolosa su terreno pianeggiante diviene fatale su un ripido pendio a monte della base della termica.

Una buona parte degli odierni alianti possiede una capacità teorica di manovra tale che una termica di 2,5 m/s (o probabilmente anche meno) sotto un'ala eserciti una spinta maggiore di quanto noi si possa contrastare con gli alettoni, persino senza discendenza sull'ala opposta. Un assetto azzardato è conseguente: noi ci troveremo con la coda alta ed inclinati verticalmente verso la montagna a solo sufficiente distanza dal suolo ed una condotta esperta ci risparmierà la giornata!

Consideriamo le nostre probabilità nell'incontrare la trappola sinistra della montagna:

- 1) Deve esserci una forte e vigorosa termica in atto.
- 2) Dobbiamo volare entro la ben localizzata regione sul lato a monte della termica, dove la discendenza dell'aria alimentante la base della termica è molto vicina all'aria che sale verticalmente all'interno della termica. Le possibilità

ULTIMISSIME



3° Avio Raduno "Città di Asiago"

Alianti - Motoalianti - Aerei da Turismo

ASIAGO COMMEMORA E VA AVANTI

Non meritava il volo a vela asiaghese la pioggia ed il vento che hanno rovinato buona parte dei festeggiamenti preparati per celebrare il passato, ma anche per mettere in evidenza una ripresa di attività che bene promette per il futuro.

E' praticamente naufragato il raduno aereo, ed i più volenterosi hanno dovuto venire in macchina sull'Altopiano che dopo le aspre battaglie della prima guerra ha visto poco più tardi, nell'ottobre del 1924, italiani e tedeschi competere nella prima gara di qua dalle Alpi.

Ed i tedeschi, guidati da quell'Oscar Ursinus che forse più di tutti ha contribuito allo sviluppo della Wasserkuppe, forti di piloti come Martens, con gli alianti più avanzati, naturalmente vincevano tutto; e Martens stabiliva con una planata di 21,2 km il primato mondiale, anche se non ufficiale, di distanza.

I nostri, in particolare gli universitari pavesi Cattaneo e Segrè, si difendevano come potevano, con tecniche e mezzi improvvisati.

Di tutto questo e della successiva storia del volo a vela ad Asiago, che ha vissuto altri momenti molto importanti prima della seconda guerra mondiale, c'era ampia documentazione nella mostra allestita nei locali del municipio e curata in particolare da Nico Lobbia, certamente il più documentato storico di questi eventi, da lui raccolti nel suo libro «In groppa al vento».

La mostra è stata inaugurata sabato 6 ottobre alla presenza di autorità, volovelisti ed appassionati, e di una rap-

presentanza tedesca della Wasserkuppe. Tra i tanti anche l'ing. Della Torre, il noto costruttore del S. Ambrogio, ed il veterano Giuliani, rispettivamente brevetti C n. 17 e 18 del 1937.

E più o meno gli stessi si sono coraggiosamente ritrovati, sfidando le intemperie, la mattina dopo sul monte Siesmol, punto di partenza delle gare, per la messa ed un discorso commemorativo dello stesso Lobbia. Ma se con questo è finita la parte commemorativa, all'aeroporto, con un cielo finalmente più benigno, si è avuta la parte più attuale e più promettente della giornata.

Va ricordato che nel dopoguerra Asiago ha visto una discreta attività negli anni '60 e nella prima metà degli anni '70, e che questa attività si è ridotta al lumicino con la costruzione di una bellissima pista in cemento mai aperta: da allora infatti, salvo che per brevissimi periodi, non si possono usare traini aerei e l'attività è solo quella svolta col verricello dalla locale Associazione Volovelistica Carlo Deslex.

Associazione che, dopo aver vivacchiato negli ultimi anni, ha preso, con la dinamica presidenza di Franco Bissaro, nuovo slancio e coraggio, ha fatto venire da Foligno la scuola itinerante di Volpe ed ha aggiunto ben quindici nuovi (e giovani) piloti ai tredici anziani, con un incremento del 115% (e più o meno dell'1% sul totale del volo a vela italiano).

Il tutto in un mese e senza il minimo aiuto da nessuno.

Adesso è da sperare che i vecchi ed i nuovi piloti possano volare, che la situazione della pista venga finalmente sbloccata, perchè si possa usufruire anche di traini, e che a loro possano aggiungersi, nei mesi primaverili ed estivi, piloti provenienti da vicino e da lontano (i tedeschi per esempio, che chiedono insistentemente di sapere quando possono venire).

Purtroppo di una Asiago di chiara vocazione volovelistica si vuol fare un aeroporto internazionale: «Pronti in primavera aerostazione e torre di controllo — all'aeroporto velivoli di linea fino a 40 persone — Asiago punta sul turismo con le ali» dicono i titoli del Giornale di Vicenza. E' ovvio che sono solo chiacchiere, come quelle del politico che nel discorso agli allievi scopre che il primo aeroporto che tedeschi ed austriaci trovano provenendo da nord è quello di Asiago (sic!).

Ma tutto questo impedisce che si faccia quello che sembrerebbe più logico, a piccoli passi, per ridare ad Asiago quell'importanza nel volo a vela che già ha avuto in passato.

21 PRIMATI IN UNA SETTIMANA NEL NEVADA

L'annuale incontro-premiazione dei vincitori della Coppa Barron Hilton nel ranch di questo fortunato signore vicino a Minden nel Nevada ha portato ad una messe di ben 21 primati, mondiali e nazionali.

Insieme con i vincitori (Sommer per la standard, Ueblacker per la 15 metri, Blatter per la libera, Andresen per la club e Binder per i biposti) della competizione del 1983 che ha visto 2500 partecipanti fra Europa e America, c'erano anche i campioni mondiali Oye, Musters e Renner, qualche americano e l'organizzatore Reichmann. Tra il 24 ed il 28 luglio i tedeschi E. Sommer e I. Andresen hanno battuto, su Janus C, per due volte il primato mondiale di velocità su triangolo di 100 km portandolo a 177,2 km/h. Tra i primati nazionali, 5 svizzeri di F. Blatter (2 in monoposto e 3 in biposto), 3 austriaci di Ueblacker, 2 ciascuno di B. Ivans (USA), S. Oye (DK) e K. Musters (NL).

CAMPIONATI AMERICANI DELLA LIBERA E DELLA 15 METRI

Due campionati completamente diversi quest'anno quelli della libera e della 15 metri negli Stati Uniti.

Splendido e con pochissimi concorrenti il primo, affollatissimo, difficile e con un finale tragico il secondo.

Solo 25 concorrenti si sono trovati a Minden nel Nevada nell'ultima decade di giugno per la gara della libera: 12 Nimbus 3, un ASW 22 e gli altri, della generazione precedente, o dalle ali troppo corte, come i Ventus 17.

Naturalmente hanno vinto i primi, con otto nei primi dieci, dopo nove belle prove, delle quali una di 820 km conclusa da 15 concorrenti, e con medie dei vincitori che in quattro giornate sono state superiori ai 150 km/h.

Ha stravinto Ray Gimmey, che abbiamo visto a Rieti, primo in 5 prove, con un Nimbus 3 nella conformazione corta di 22,9 metri e con piccole winglets che già aveva mostrato Moffat a Hobbs. A più di 600 punti il veterano Johnson e Tom Knauff, coi Nimbus 3 lunghi. Notevole la prova dell'anziano presidente della CIVV, Ivans, che con un Nimbus 2 è riuscito ad inserirsi al sesto posto.

Ben 69 concorrenti ad Ephrata, Washington (nell'angolo nord occidentale degli USA), per il campionato della 15 metri.

In una zona che di solito ha condizioni ottime, quest'anno le termiche erano poche e secche. I concorrenti si ammucchiavano già nell'unica termica alla partenza e procedevano per greggi affollandosi di nuovo spesso in altri punti difficili del percorso.

La spericolatezza di una parte dei concorrenti ha contribuito a far degenerare le cose: oltre ad alcune piccole, alle quali la gente si era assuefatta, si sono avute tre collisioni importanti. Nell'ultima, che ha visto coinvolto Striedieck, c'è scappato il morto.

27 ASW 20 nelle varie versioni e 15 Ventus erano gli alianti più rappresentati.

Nelle nove prove disputate tra il 3 ed il 12 luglio sono stati volati temi tra i 250 ed i 500 km a velocità dei vincitori comprese tra gli 80 ed i 100 km/h. In una giornata non è rientrato nessuno, in un'altra uno solo dei concorrenti. Ha vinto Jacobs, che pure abbiamo visto a Rieti, seguito a 53 punti da Seaborn (entrambi su Ventus) e, nello spazio di 15 punti, da Mozer su ASW 20C e Woods su ASW 20B.

IL FUTURO DELLE CLASSI FAI

Si è tenuta a Francoforte nei giorni 25 e 26 ottobre una riunione della CIVV con lo scopo di sentire le opinioni dei costruttori, dell'OSTIV e di rappresentanti di club nazionali riguardo al futuro delle classi FAI ed in particolare riguardo l'eventuale istituzione di una nuova classe di 17-18 metri, propugnata da alcuni costruttori, in sostituzione della 15 metri.

In attesa di riferire in maggiore dettaglio, diremo che i pareri sulla 17-18 m sono stati piuttosto contraddittori, mentre sono emersi una certa propensione per l'eliminazione della classe libera e un notevole interesse per la creazione di una classe biposti limitata a 20 metri di apertura.

Decisioni in proposito dovrebbero venire prese nella riunione della CIVV del marzo 1985.

a cura di Smilian Cibic

Cosa scrivono?

Aviasport

(giugno 84)

E arriva il Discus!! o meglio, il Discus è già arrivato da tempo e ormai tutti avranno avuto la possibilità di vederlo a Rieti oppure all'ultimo salone di Valbrembo. Ciò che arriva, pertanto, è il pool di articoli che ne descrivono le caratteristiche. Quello che si chiede Aviasport è se sia ancora possibile, oggi come oggi, ottenere un sostanziale guadagno di performance nell'ambito della classe Standard, su macchine destinate a volare nel clima della Europa dell'ovest. La risposta viene naturalmente da Klaus Holighaus con questa sua ultima creazione piena di promesse che mette in pratica gli studi che per accademici cervelloni sono ancora nel mondo del futuro (sempre detto che val più la pratica che la grammatica!!).

Ancora nel mondo cartaceo dei progetti sono invece le due macchine della Aka-Flieg (l'accademia sperimentale tedesca) che ne prevede la sperimentazione pratica tra un paio d'anni: sono l'E 14 monoposto St. di 15 metri sul quale si è cercato di ridurre il più possibile pesi e superfici incernierate, e l'SB 13 un 15 metri tutt'ala flessa e senza coda che assomiglia molto ad un boomerang.

Dai modelli alle gare: chiude questo numero il resoconto della gara «iniziazione alla competizione «tenutasi dall'8 al 15 aprile in Vinon nella quale hanno debuttato i giovani piloti sotto i 25 anni. Ecco l'ordine di arrivo di nomi che probabilmente diventeranno famosi: 1° Philippe de Medrano su LS 1d, 2° Roger Eyrier su Pegase, 3° Luc Meneguz su Astir, 4° Pascal Noailly su Libelle.

(luglio 84)

Tutto dedicato alle competizioni questo numero.

Lungo articolo del Gen. Vuillemot sui «Nazionali dell'aria» tenutisi a Vinon dall'8 al 14 maggio che quest'anno non si sono svolti secondo la formula tradizionale ma, avendo assunto il ruolo di campionati d'Europa, hanno visto il numero dei piloti limitato a 6 per nazione.

Innovazioni degne di merito: l'ammissione in gara dei «super libera» con però un Handicap del 12%; l'immissione in Corsa di Janus, Calif e del Twin Astir in Standard per non «ghettizzare» i biposti; la creazione di un circuito della «promozione», gara alternativa per i meno esperti, valutata al 75% della prova normale; l'uso di un orologio a intervalli variabili per i tempi di partenza e, dulcis in fundo, il recupero GRATUITO via aria agli at-

terrati per aeroporti, in omaggio alla sicurezza.

Nei week-ends tra l'Ascensione e la Pentecoste si è poi tenuto il primo campionato interregionale del «nord Picardie» competizione aperta a tutti i piloti della regione sotto la direzione di Serge Balu.

Non poteva infine mancare il resoconto sulla Settima Transeuropea (26 maggio - 14 giugno) che questa volta pare abbia avuto un'annata particolarmente dorata (niente pertanto a che vedere con la crisi del settimo anno!!!). Pochi i partecipanti tra i quali spicca però la presenza femminile di Cristine Moroko che ha ottenuto un brillante terzo posto sul suo ASW 19. Vincitore Ohlmann seguito da Burgevin (pilota militare). Una bella tabella ci presenta alla fine percorsi e punteggi parziali con penalità e no delle varie prove, non chiedetemi però di spiegarne il meccanismo!

(settembre 84)

La serie dei numeri estivi di Aviasport si chiude con i resoconti delle varie competizioni. M. Battarel ci relaziona sul campionato di Cahors (11-21 luglio). Su 80 piloti iscritti solo 62 hanno effettivamente partecipato al campionato ripartiti 39 in classe St. e 23 in classe Corsa. Da notare: tutti i partecipanti hanno volato o su Pegase o su LS 4 in St. e quasi tutti su ASW 20 in Corsa (19 su 23). Vincitori: St. 1° Lopitoux su Pegase bc, 2° Navas su LS 4, 3° Siaudeau su Pegase. Corsa: 1° Gerbaud su ASW 20, 2° Hersen su Ventus a, 3° Fache su Ventus b. D. Bonnet ci parla invece del raduno dei giovani piloti a La Roche-sur-Yon (5-13 maggio) (competizione già comunicata con la scaletta delle gare per il 1984). Campionato ben riuscito, il migliore tra quelli disputati sinora di questo tipo, ha visto 48 piloti al di sotto dei 25 anni provenienti da 27 club nazionali più 3 tedeschi invitati; 1920 ore volate, 74.945 km percorsi. Una prova da più di 500 km, 3 da più di 400, solo 7 fuoricampo su 359 voli, una donna partecipante: Corinne Couette, condizioni meravigliose. Particolare l'esperimento effettuato con un CAP 10 che ha fatto da trainer durante queste gare e ha dimostrato di cavarsela egregiamente. Ancora una gara: il decimo concorso di Bailleau tenutosi al grido di: «la qualità al di sopra della quantità» visto il tempo inclemente che ha permesso di svolgere solo 3 prove valide su 10 giorni di gara; ma quei tre giorni però...: 16 piloti hanno chiuso per la prima volta il triangolo dei 600 km, 19 hanno fatto per la prima volta i 500, e 7 hanno terminato le prove per i diamanti. 65 i concorrenti — 44 in St. e 21 in Corsa — tra i quali parecchi stranieri.

La «Magna Charta»

1) ESAME DELLO SCENARIO IN CUI CI MUOVIAMO OGGI

a) *Generale*

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

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

Crescente interesse verso attività sportive e formative.

Trascurati in Italia gli sport praticati da una minoranza.

Clima favorevole a riforme normative e burocratiche.

b) *Aeronautico*

Mancanza di coscienza aeronautica.

Crescente diffusione del volo libero.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

c) *Rappresentanza del Volo a Vela*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3) DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI PER RAGGIUNGERE IL FUTURO PRESCELTO

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

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

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

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

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

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

g) promuovere immagine del Volo a Vela.

4) DEFINIZIONE DELLE STRATEGIE NECESSARIE PER RAGGIUNGERE GLI OBIETTIVI

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

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

Esempio: sub commissioni per:

a) Mass media

b) Promozione scientifica

c) Raccolta e distribuzione dati

d) Civilavia, Rai e regolamenti legislazione

e) Organizzazione gare

f) CONI

g) Sponsorizzazioni

h) Libri, riviste specialistiche.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SISTEMA DI CONTROLLO

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

L'INIZIATIVA

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

la rivista VOLO A VELA

- senza la pretesa di sostituirsi a nessuno,
- auspicando che per il futuro iniziative analoghe partino direttamente dai volovelisti o dalle loro associazioni,
- nella convinzione che qualche tentativo di «democrazia diretta» possa essere d'ausilio allo sviluppo del volo a vela italiano e di conforto alle persone chiamate a realizzare tale sviluppo,

prende l'iniziativa di sottoporre ai volovelisti la mozione più avanti specificata per essere sottoscritta, se condivisa, ed inviata alla redazione di Como, che provvederà a trasmetterla all'Aero Club d'Italia tramite il Consigliere Federale della specialità.

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

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

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

1) diffusione del vericello

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

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

2) attività didattica anche sulle aviosuperfici

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

3) monotipo economico

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

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

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

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

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

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

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

4) campionato nazionale aperto

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

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

5) disponibilità economiche indirizzate

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

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

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

Staccare lungo la linea perforata.

MOZIONE NUMERO UNO

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

LA RIVISTA VOLO A VELA

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

SOTTOPONE

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

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

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

dal Briefing di Bologna del 18 novembre 1984.

per approvazione: (firma leggibile)

Piegare in tre, affrancare e spedire.

Mittente:

Bollo

Spett.

VOLO A VELA

Via Partigiani, 30

22100 COMO

Vol a voile

(maggio-giugno 84)

Sempre dalla Francia ecco l'ultima pubblicazione di carattere aeronautico dedicata al volo a vela e della quale abbiamo annunciato la nascita alcuni mesi or sono: Vol a Voile.

La rivista, essenzialmente di tipo tecnico, ci tiene informati di tutte le novità del settore: dai consigli per gli amanti del «fai da te» relativi ai vari autocostruiti con elenco delle caratteristiche e delle prestazioni, alla presentazione di nuovi calcolatori portatili che possano aiutare i giudici di gara a stendere velocemente le classifiche, alla spiegazione di come il sempre più imperante Mr. Computer aiuti le case costruttrici nello studio di strutture aerodinamiche sempre più perfette: come esempio viene analizzato il lavoro che attualmente la Centair sta compiendo sul «Marianne».

Troviamo poi alcuni consigli per ovviare alla scarsa competenza che solitamente colpisce i piloti di alianti al momento di scattare foto durante le gare o nell'istallare gli apparecchi a bordo.

Infine si interessa anche di audaci imprese: è di quella di Siretta (vedi VOLO A VELA del luglio 83) che si parla in questo numero. Come già sappiamo c'è il progetto di una traversata atlantica in aliante e Vol a Voile illustra Zeus, l'aliante in progettazione destinato a compiere il «viaggettr»

Sailplane and gliding

(giugno-luglio 84)

In questo numero ci vengono descritti da T.A.M. Bradbury le osservazioni pratiche e gli aspetti tecnici del volo d'onda sulle isole Britanniche.

Troviamo parecchi resoconti di esperienze volovelistiche compiute all'estero (India, Kenia ecc.) e in «casa» (Aboyne, Shobdon...) tutti raccontati unendo dati e tecniche di volo all'entusiasmo provato nel realizzarli.

Seguono: carrellata di foto sui personaggi «chiave» della conferenza del BGA tenutasi il 17-18 marzo u.s. e l'ormai classica recensione sulle ultime novità nel campo dei videogiochi dedicati al volo a vela.

Alcuni articoli interessanti sulla sicurezza ci ricordano come l'utile operazione del check-list debba entrare a far parte della nostra attività quotidiana di volovelisti, imparando e ricordando sempre le operazioni da fare aiutandosi magari con una filastrocca del tipo «ma con gran pena le recan giù» di scolastica memoria.

Sempre per la sicurezza veniamo mes-

si in guardia dal pericolo, per chi possiede ancora alianti con parti in legno, causato dal disseccamento della struttura legnosa per perdita d'acqua a livello cellulare, con conseguente perdita della integrità e robustezza della fibra.

Per evitare l'inconveniente si consiglia molta cura nell'uso delle vernici protettive specialmente sulle strutture interne dell'aliante.

Ancora l'acqua è un problema, ma questa volta per il pilota Bill Schull che chiede se anche in Inghilterra, paese notoriamente umidiccio, è possibile che avvengano dei casi di disidratazione durante il volo.

La risposta è affermativa: la tensione e l'impegno del volo possono portare a situazioni spiacevoli, e quindi è sempre bene avere a bordo tanta acqua e i famosi cappellini per ripararsi dalle insolazioni.

(agosto-settembre 84)

Continuano su questo numero le osservazioni di Bradbury sui fenomeni d'onda delle isole Britanniche ed i racconti dei piloti che vanno all'estero a fare esperienze nuove: questa volta si parla anche dell'Italia, D. Findlay ha visitato il campo di Aosta e ha volato in compagnia delle aquile italiane.

Un'occhiata al Discus, come previsto, non poteva mancare e questa volta le osservazioni sono di Ralph Jones.

Anche qui, come da noi, si parla dei francobolli a soggetto aliantistico (mi sa tanto che l'idea è nata sfogliando le pagine della nostra rivista!!).

Ampio spazio è poi dedicato ai campionati di classe St. 1984 disputati a Nympsfield dal 2 al 10 giugno: 1° Davis su LS 4, 2° Wills J. su LS 4, 3° Kay su Pegasus.

A. Davis ci illustra i pregi del nuovo barografo Aerograf elettronico e spiega quali siano le sue possibilità al fine di utilizzarlo al meglio. Chi ne vuole sapere di più può telefonargli allo 0626/23564.

Per la sicurezza Derek Piggott, dopo un inizio di stagione segnato da 2 collisioni mortali a mezz'aria, nell'articolo «vedere ed essere visti» ripete ormai per l'ennesima volta le precauzioni da prendere in volo per evitare incidenti: mai pensare che l'altro ti abbia visto e sia lui a schivarti, mai volare sopra o sotto un altro, non permettere ad un altro di volarti sotto o sopra, mai avvicinarsi troppo, ecc. ecc.

Infine G. Speight ci fornisce alcune norme per lasciare le termiche partendo dal momento in cui si trovano fino alla planata finale.

(ottobre-novembre 84)

Sempre più attuale la prevenzione e la sicurezza: Volo a vela e stress — articolo di Val Brian — insegna come dominare la situazione e combattere con successo le tensioni dello sport. Spesso tendiamo a pensare che un volo sia un grosso problema, mentre in effetti consiste in una serie di piccoli problemi che possono essere previsti e superati in modo sistematico.

Ancora come evitare le collisioni in volo: Bill Schull ritorna sul problema già trattato nello scorso numero cercando di dare spiegazioni fisiche sui moti relativi, sulla capacità risolutiva della vista, sui tempi in relazione alle distanze. Solo se si capiscono bene questi problemi si può sperare di superare le limitazioni poste dall'occhio umano.

Jack Harrison parla del suo volo su Aboyne, posto dove si sa piovono i diamanti regalati dall'onda di Nord-Ovest.

Il solito Platypus disserta umoristicamente sui campionati Nazionali 15 m tenutisi a Dunstable dal 14 al 22 luglio: 1° Cardiff su ASW 20b, 2° Davis su Ventus, 3° Watt su ASW 20 fl.

E per finire John Alway, un marketing manager ricco di esperienze in campo sportivo, suggerisce come aiutare lo sviluppo del volo a vela tramite un corretto approccio al Marketing: esso — dice — è una combinazione di 4 P: prodotto, prezzo, promozione e posti di distribuzione che nel suo articolo vengono viste in relazione al problema in questione.

a cura di Pat

Nel prossimo numero leggerete:

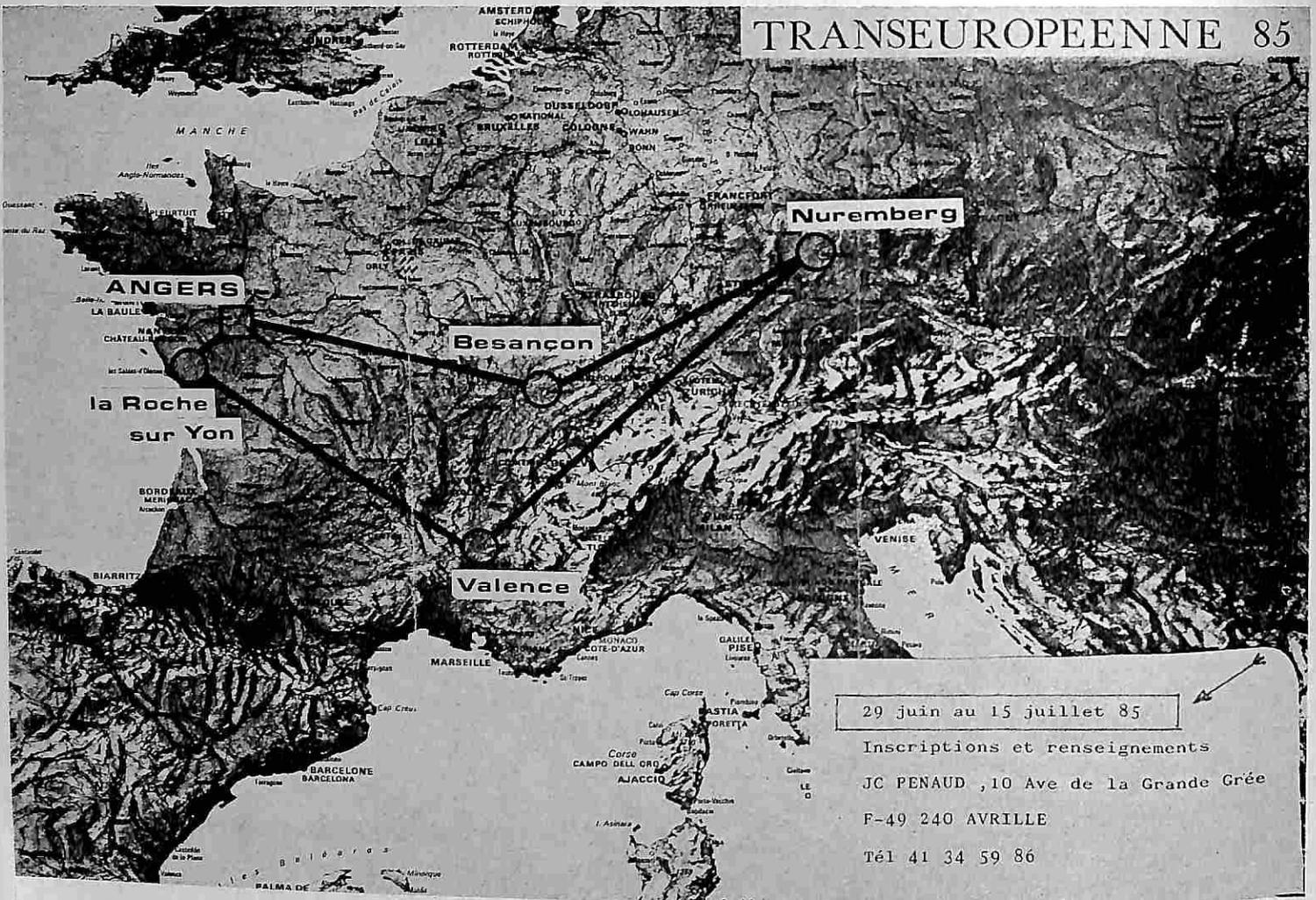
**EL NINO
di Cesare Razini!**

**LA CRONACA DEL
CINQUANTENARIO**

**FATTORI CORRETTIVI,
CHE PASSIONE!**

**ALIANTISTI MILITARI
A RADUNO**

**Volovelisti, rinnovate
il Vostro abbonamento
entro il 31 gennaio 1985,
risparmierete!**



29 juin au 15 juillet 85

Inscriptions et renseignements

JC PENAUD, 10 Ave de la Grande Grée

F-49 240 AVRILLE

Tél 41 34 59 86

VENDESI PARACADUTE « SAFETY CHUTE »

nuovo - Seat back stile - Model 350
colore giallo

rivolgersi a: BARBERI LEONE
Via Serlio, 25 - 00128 ROMA
Tel. 06/5206025

VENDO MOTOALIANTE FOURNIER RF4D

monoposto acrobatico
motore e cellula a 60 ore dopo revisione
generale; con radio 720 canali e VOR
completo strumenti a

L. 17.000.000

oppure con cruscotto standard a
L. 15.000.000

Telefonare ore serali a MASSIMO STUCCHI
02/3551201

VENDESI ALIANTE L.S. 3A - D.4297

completo di strumenti ossigeno e carrello

1. un anemometro Winter n.

2. una bussola Shanz + antenna Duf
3. un variometro Winter n.
+ variometro Zander n.
4. un microfono per radio Dittel FSS 40
con PTT sulla barra
5. una radio tipo Dittel FSG 50 n.
6. una scatola contenitrice FSG 50
7. altoparlante
8. un altimetro Winter n.
9. un impianto ossigeno + maschera tipo
10. un cronometro marca
11. due batterie + contenitore

Accessori:

1. tubo e imbuto per caricamento acqua
2. ruotino pivottante per manovre a terra
3. foderine varie ali e coda
4. copricapottina

L. 36 milioni

(eventualmente anche un terzo quota)

rivolgersi a: BARBERI LEONE
Via Serlio, 25 - 00128 ROMA
Tel. 06/5206025

sono tali che volando ad una distanza pari ad una apertura alare (15 m) a sinistra o a destra sia sufficiente ad evitare il ribaltamento.

3) La termica è invisibile e se noi la attraversiamo, al di fuori della ben localizzata zona trappola, probabilmente ci autocompiaceremmo per averla così espertamente trovata. Ma se per caso entrassimo nella trappola pedestramente la montagna potrebbe averla vinta. Le probabilità di incontrare la trappola realmente sono piuttosto piccole per ogni singola occasione. Questo porta a falsa confidenza che io sospetto essere almeno parzialmente responsabile per una grande porzione dei così chiamati casi «inspiegati» di alianti caduti in montagna.

Raccomandazioni

1) Se le condizioni atmosferiche sono per termiche sul pendio, stare **abbastanza lontani** tanto da permettere la rimessa da un improvviso ed incontrollabile ribaltamento verso la montagna con ali verticali e coda alta.

2) Valutate, pianificate ed addestratevi sulla tecnica di rimessa che usereste dovesse la montagna tendere la sua trappola sinistra a voi. Io raccomando una manovra come segue onde uscirne con la minima perdita di quota (vedere Fig. 3).

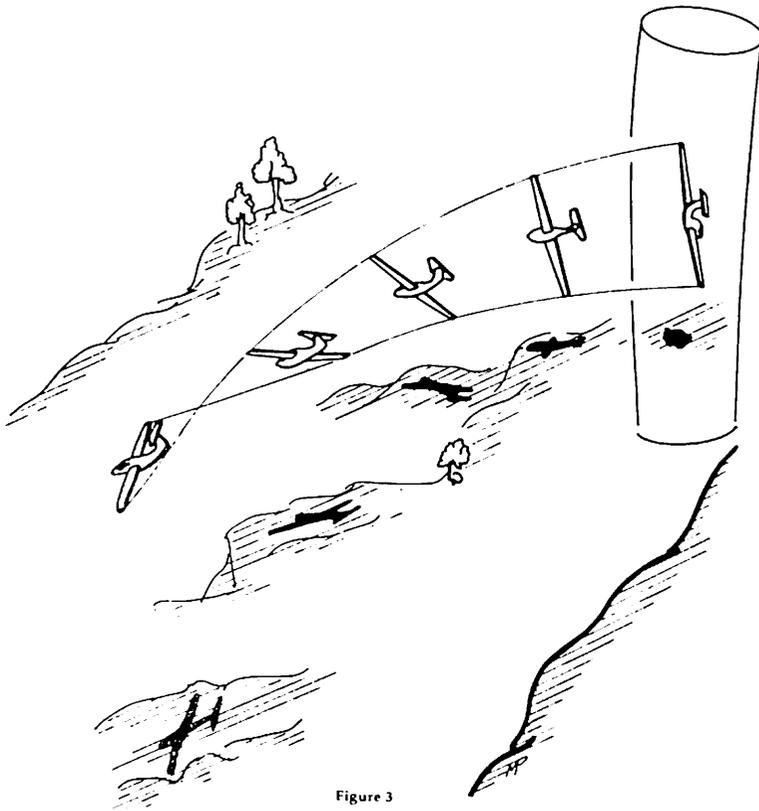


Figure 3

Prima portare la barra avanti come immediata reazione, così da ridurre la velocità di stallo e simultaneamente venir via dal pendio. Questa sarà una manovra a ridotto «g» o persino leggero «g» negativo. Quindi mentre il vostro fattore di carico e di conseguenza la vostra velocità di stallo sono ridotti dal nullo o leggermente negativo angolo d'incidenza, ruotate l'ala alta verso il basso mediante gli alettoni. Usate coordinatamente il timone di direzione durante questa manovra. Completate la rotazione quando ben orientati verso la valle.

3) Ricordate che la termica sarà più lavorabile ad una più alta quota sopra l'origine. In altre parole, scegliete una termica che sia «spuntata» più in basso il pendio della montagna. Se non ne esiste nessuna, tornate a casa e volate ancora un altro giorno.

4) Persino in giorni in cui non ci sono termiche e la sola possibilità di veleggiamento è di tipo dinamico lungo il pendio è dimostrato che l'effetto di rallentamento dovuto all'attrito del terreno con la massa d'aria in movimento lungo il pendio fa sì che la miglior ascendenza venga a trovarsi lontano abbastanza dalla superficie tanto da essere esente da questo effetto di strato limite terrestre.

5) MORALE: quando volate date a quella montagna la sua distanza, ed apprezzerete la sua bellezza per sempre.

Il parere dell'esperto

Il 4 luglio 1984, durante una prova del campionato Europeo di Vinon, veniva dato un percorso di circa 500 km, con primo punto di virata l'aeroporto di Solliers, posto a Nord Est di Modane. Il taglio del traguardo di partenza avveniva assieme a Giorgio Galletto alle 14,10 circa. Con un volo molto veloce, arrivati al passo oltre il quale c'è la vallata di Modane, una forte discendenza, ci impedisce il passaggio, non ci resta che un rapido dietro front per almeno 20 km, poichè nel frattempo, essendo scesi sotto le linee di cresta, il vento molto forte ed allineato con l'asse della vallata, non permetteva lo stacco di una ascendenza, creando solo delle discendenze che non accennavano a diminuire, pertanto decidiamo un atterraggio nei pressi del camping di Les Alberts (Briançon), con ancora 300 m di margine, ecco finalmente il primo costoncino messo decisamente di traverso all'asse del vento, l'aria diventa leggermente portante, lasciando presagire un rinforzo in dinamica per poi tramutarsi in termica negli strati superiori, come in effetti è avvenuto in seguito, permettendo ad un altro concorrente, nelle vicinanze, di concludere il percorso.

Dopo una serie di otto per sfruttare la dinamica molto vicina al costone, un forte botto mi solleva l'ala destra, il variometro segna +2,5 +3 m/sec, un rapido piede e cloche a destra verso la valle, e penso fra me, «questa non la mollo» e stringo molto, a circa mezzo giro inserisco il flap termica, ma ecco improvvisamente l'ascendenza si tramuta in discendenza, la coda si alza e l'ala interna si inclina, la componente di vento mi spinge verso le piante, (in questa configurazione di volo, viene di molto facilitato lo shear orizzontale), spingo sulla cloche ulteriormente picchiando, ma l'aliante è ingovernabile, con l'ala destra prendo la cima di un pino e in un attimo mi trovo nel bosco. Per la meccanica dell'incidente, ritengo importante leggere con molta attenzione l'articolo che appare sulla rivista a proposito di questi incidenti, poichè il problema è stato sicuramente centrato, anche se non sono pienamente d'accordo sulla manovra consigliata per uscire da questa situazione, io penso che tale manovra è positiva solo quando avviene in volo rettilineo e non in spirale, perchè quando passi da aria con forte ascendenza a discendenza, l'aliante è in una configurazione tale da richiedere più spazio per la manovra di rimessa.

Secondo, se avessi raddrizzato per invertire, sarei finito dritto contro la montagna.

Nel mio caso, penso di imputare la colpa a due fattori:

1° nervosismo dovuto alla costrizione di ripiegare a ritroso per 20 km dopo un veloce volo;

2° forse non avere mantenuto la giusta distanza di sicurezza in funzione del vento che doveva spingermi verso il costone.

Quando, alzando gli occhi verso il cielo, ho visto sopra l'aliante di Giorgio Galetto ho sospirato di sollievo, in quanto la sua presenza mi ha dato la certezza di poter essere soccorso celermente.

Quando Giorgio dopo l'atterraggio nei pressi è venuto per portarmi soccorso, era pallidissimo e ho pensato che lui più di me aveva bisogno di assistenza, grazie Giorgio!

Colgo inoltre l'occasione per ringraziare tutti coloro che mi hanno soccorso e che mi hanno prestato assistenza sia all'ospedale che nel centro di rieducazione. Ringrazio anche tutti i volovelisti italiani e stranieri che mi sono stati vicini in un momento così particolare con le loro visite, telefonate e scritti.

Dalla finestra dell'ospedale, posto in un magnifico belvedere, non mancavo di vedere nei giorni a seguire aliante che solcavano il cielo ogni giorno, ed io anche se fisicamente ero sdraiato in un letto, col cuore e la mente ero con loro. Un giorno ne ho visto uno molto basso, ed io mentalmente penavo e stavo con lui per riprendere quota. Ad un certo punto decide di atterrare ed io penso «povero disgraziato, so quello che provi...».

Dopo circa mezz'ora, con un viso travolto e madido di sudore, si presenta in camera un amico volovelista «il Bob» che non era altro che quel povero disgraziato.

Vittorio Colombo

Il parere di chi la sa lunga

Scavino mi ha pregato di dare un'occhiata all'articolo in questione e di scrivere le mie impressioni.

Sono certamente d'accordo che volare in montagna voglia dire guardarsi da queste ed altre trappole e con quello che l'articoliista dice circa i movimenti di colonne d'aria nei pressi dei pendii; sono però propenso ad usare la parola trappola per indicare fenomeni improvvisi e non conosciuti che abbiano, appunto, come fattore primario la sorpresa.

Mi sembra ora che questa caratteristica venga a mancare nei casi descritti. Tutti abbiamo sperimentato come spesso l'ascendenza sia staccata dal costone e come certe volte, per salire, sia meglio lavorare un po' meno attaccati al pendio. Tutti siamo qualche volta stati messi in assetti non voluti da rotori (aria che si muove con andamento a ricciolo) e tutti conoscono la turbolenza — neanche eccessiva — dell'ascendenza termica di sottovento, quando cioè il vento è in opposizione al sole.

Tuttavia queste non sono trappole, ma fenomeni ben conosciuti da un pilota normalmente esperto, che prende le sue precauzioni, che in genere sono poi una sola: volare correttamente con 10 km/h in più sull'anemometro.

Infatti il caso citato dall'articoliista prevede una ascendenza robusta, ma allo stesso tempo separata in

modo netto dall'aria circostante e tale quindi da provocare forze asimmetriche su una semiala rispetto all'altra, o sui timoni rispetto alle ali, capaci di modificare l'assetto dell'aliante e di metterlo in picchiata.

Francamente, in trent'anni di volo a vela in montagna non mi sono mai imbattuto in trappole del genere, e voglio sperare che questa trappola non esista ma sia solo un modo di spiegare come l'amico dell'articoliista abbia potuto essere buttato sul costone senza pensare che forse c'è stato un errore di pilotaggio.

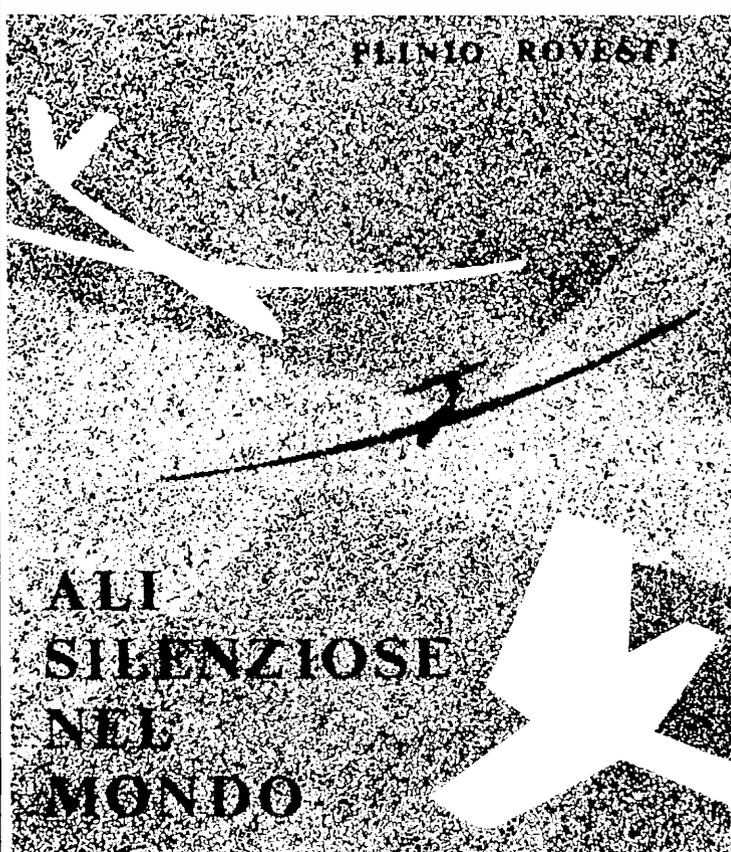
Il più frequente di questi errori è quello di volare troppo lenti. Poichè a bassa velocità la macchina risponde più lentamente ai nostri comandi (ed ai nostri desideri), ecco che spesso la si gratifica di qualche scarpata o di qualche strapponata all'alettone interno, per buttare l'aliante nel cuore dell'ascendenza.

Questa manovra è classica per entrare in vite.

Spesso il vento non è ortogonale al pendio e ci si ritrova a sfruttare quelle piccole ascendenze, incapaci di contenere un aliante, che vengono originate dalle coste che movimentano il pendio e che scendono dalla cima verso valle: pericolose perchè hanno un lato portante e l'altro no.

Comunque il mio consiglio è questo: 1°) automatizzare il volare corretto, cioè pallina e filo di lana in centro sempre, anche quando si cerca o si centra l'ascendenza; 2°) volare sempre sul costone a 95-100 ed anche, in presenza di turbolenza, 110 km/h. A questo punto si può anche volare abbastanza vicini al costone.

W.V.



FLINIO ROVESTI

ALI
SILENZIOSE
NEL
MONDO

Richiedetelo direttamente alla Rivista

Il "Certificato di Navigabilità Europeo" è una chimera?

a cura di Jonathan

Alla conclusione della chiacchierata, apparsa nel numero 161 della nostra Rivista, con il titolo «Il C.N.: è un fastidioso vincolo o un gradito compagno di volo?», l'amico Scavino commentava:

«Il C.N. è quella cosa...

No, meglio non dire.

Formuliamo però un voto: visto che i politici non si decidono a fare l'Europa, spero che i tecnici riescano a precorrere i tempi ed a realizzare qualcosa di «europeo»: p.e. perchè non operano in modo che un C.N., rilasciato da un Paese europeo, sia valido reciprocamente in tutti gli altri Paesi europei? e perchè, già che sono all'opera, non estendono il concetto al mondo intero?

I numeri parlano tutti la stessa lingua (e non biforcuta come quelli di cui sopra).

Il messaggio, chiarissimo, meritava un giusto riscontro e mi è parso non vi fosse modo migliore di una intervista ad un importante funzionario del R.A.I.

L'invito, inoltrato all'ing. Filippo De Florio, braccio destro dell'ing. Rodolfo Galli, Direttore Territoriale del R.A.I. di Milano, è stato accolto con simpatica, ampia disponibilità e ne è scaturita una interessante conversazione.

La scelta dell'ing. De Florio non è stata casuale, tutt'altro: egli, innanzi tutto, è uno dei «nostri», cioè è un appassionato e valido pilota di Volo a Vela; ha seguito, in prima persona, gli iter di omologazione, oltre che di numerosi alianti stranieri, del più prestigioso aliante italiano degli ultimi decenni, il «Calif»; rappresenta il R.A.I. in seno ad importanti comitati tecnici internazionali (OSTIV, AECMA); in definitiva, è certamente uno dei tecnici italiani più esperto in fatto di alianti e motoalianti.

Volo a Vela. Ing. De Florio, i volovelisti, spesso, lamentano il fatto che l'immatricolazione, in Italia, di nuovi modellidi alianti o motoalianti costruiti all'estero, richiede tempi quasi sempre molto lunghi. Ci sono motivi per sperare in un cambiamento, nel prossimo futuro?

De Florio. Premesso che il problema coinvolge solo parzialmente l'operato e le responsabilità del RAI, direi che un grosso passo è già stato fatto con l'emanazione, avvenuta di recente, da parte di un buon numero di paesi europei, di una normativa congiunta per l'omologazione di alianti e motoalianti.

Mi spiego meglio.

Verso la metà degli anni '70 le Autorità di Aeronavi-

gabilità di alcuni stati europei, fra i quali l'Italia, convennero sulla opportunità di raggiungere accordi riguardanti lo sviluppo e l'accettazione di norme di aeronavigabilità congiunte.

L'intento era quello di concertare la stesura di regolamenti tecnici comuni (JAR - Joint Airworthiness Requirements) per *minimizzare* i problemi relativi all'omologazione di aeromobili costruiti come coproduzioni di ditte appartenenti a stati diversi ed, inoltre, per facilitare lo scambio di prodotti aeronautici.

Le Autorità partecipanti concordarono che le JAR avrebbero sostituito le diverse norme nazionali di aeronavigabilità salvo casi particolari e limitati, per i quali sarebbero state introdotte delle «varianti nazionali» (è chiaro che queste varianti sarebbero dovute essere assolutamente eccezionali e non concernenti punti di rilevante importanza, altrimenti lo spirito delle JAR sarebbe stato vanificato).

Furono, quindi, creati alcuni gruppi di lavoro multinazionali ad ognuno dei quali fu assegnato l'incarico di mettere a punto norme di aeronavigabilità per diversi argomenti: aerei da trasporto, motori ed eliche, alianti e motoalianti. Per ogni nazione, sono stati chiamati a fare parte dei gruppi di lavoro un rappresentante delle Autorità di Aeronavigabilità ed un rappresentante dell'industria aeronautica. Per l'Italia, nel gruppo di lavoro alianti e motoalianti, la Direzione Generale del RAI mi ha designato come suo rappresentante, mentre per l'industria ha partecipato l'ing. Ferrarin (il progettista del «Calif» n.d.r.).

Il nostro gruppo di lavoro ha preso come riferimento il regolamento tedesco. Esso è stato discusso, confrontato, modificato in una serie di riunioni dall'ottobre del '76 al febbraio dell'80. Devo dire, ad onore del vero, che il RAI vi ha partecipato molto attivamente; alla mia presenza si è aggiunta, in diverse occasioni, quella dell'ing. Castelli del RAI di Roma. Il frutto di questo lavoro è stata la JAR 22 che, conformemente agli impegni assunti, è stata fatta propria da tutte le nazioni partecipanti e, successivamente anche da altre.

Volo a Vela. Quali sono queste nazioni?

De Florio. Oltre che da quelle che hanno formato il gruppo di lavoro: Belgio, Germania Federale, Francia, Italia, Olanda, Gran Bretagna e Svizzera, la JAR 22 è stata adottata anche da Danimarca, Finlandia, Norvegia, Svezia e dagli USA, ed ha destato l'interesse di diversi paesi dell'Est europeo.

Il RAI non ha introdotto alcuna variante nazionale e la traduzione della JAR 22, che ha preso il nome di «PARTE 222 del Regolamento Tecnico del RAI - Norme di aeronavigabilità per alianti e motoalianti» è divenuta effettiva a partire dal 9 giugno '83.

Volo a Vela. Questo, dal punto di vista pratico, che cosa significa?

De Florio. Significa che se un aliante o un motoalian-

te viene progettato, costruito ed omologato con riferimento alla JAR 22 esso possiede, o dovrebbe possedere, tutti i requisiti che interessano ai RAI per il rilascio di una omologazione di tipo in Italia.

Volo a Vela. Quindi se, ad esempio, l'L.B.A. tedesca omologa un aliante e, quindi, lo riconosce ufficialmente rispondente ai requisiti della JAR 22, il RAI rilascia automaticamente l'omologazione in Italia?

De Florio. Beh, non corriamo troppo. Certo, le premesse per un iter di omologazione molto rapido esistono, però il RAI deve riservarsi il diritto di effettuare le verifiche più importanti o, comunque, che ritenga indispensabili.

Influisce molto, sulla rapidità dell'iter di omologazione, la capacità della ditta costruttrice di mettere a disposizione del Funzionario RAI incaricato, la documentazione necessaria ad attestare la rispondenza del progetto ai diversi punti della JAR 22. In funzione del livello di questa documentazione, egli potrebbe anche vedersi costretto a richiedere la ripetizione o l'esecuzione di determinate prove.

Volo a Vela. I nostri lettori, a questo punto, Le chiederanno: ma perchè il RAI non si fida della omologazione tedesca e vuole verificare o ripetere prove?

De Florio. La responsabilità, relativamente all'aspetto tecnico delle costruzioni aeronautiche civili, è demandata al RAI per legge: lo stabilisce, infatti, il Codice della Navigazione Aerea. Il RAI, quindi, non può delegare a nessun ente, nazionale o internazionale, questa sua responsabilità. Se, dopo avere rilasciato una omologazione, dovessero nascere dei problemi tecnici, e Lei sa che nel nostro campo i problemi tecnici possono diventare facilmente anche molto seri, il RAI non avrebbe alcuna possibilità di appellarsi al fatto di essersi fidato, ad es., dell'L.B.A. tedesca o dell'F.A.A. statunitense. Lei mi consente che quando si deve rispondere in prima persona delle proprie responsabilità, si abbia anche il diritto di effettuare quegli accertamenti che la coscienza professionale ritiene doverosi.

Volo a Vela. Quindi non potrà mai esservi un automatismo nel riconoscere valide le omologazioni fatte dalle Autorità estere?

De Florio. Fino a quando vigerà l'attuale ordinamento giuridico, certamente no. Badi che, nello scambio di prodotti aeronautici, la situazione è la stessa in tutto il mondo: nessuna Autorità nazionale può accettare ipso-facto le omologazioni effettuate in altre nazioni.

Volo a Vela. Quindi il problema è nelle mani dei legislatori?

De Florio. Ora che è entrata in vigore la JAR 22 si può dire proprio di sì: gli enti tecnici hanno esaurito quanto in loro potere. Solo le volontà politiche europee si orienteranno verso la creazione di un unico ente sovranazionale che incorpori tutti gli attuali enti nazionali e al quale vengano conferite le responsabilità oggi ad essi affidati, si completerà il realizzarsi delle condizioni per reali possibilità di immediati interscambi dei prodotti aeronautici all'interno dell'Europa.

Volo a Vela. Nell'attesa, che, non nascondiamocelo, sarà molto lunga, quali consigli si possono dare a chi vuole importare un nuovo modello di aliante o motoaliante? Cioè che cosa può essere fatto per rendere il più celebre possibile l'iter di omologazione in Italia?

De Florio. Per quanto fino a qui detto, è chiaro che partono di gran lunga avvantaggiati i modelli già omologati all'estero a fronte della JAR 22. Quindi, gli interessati verifichino preliminarmente questo fatto. Successivamente, chiariscano al costruttore la necessità, per il RAI, di entrare in possesso di documentazione (in lingua inglese o francese) inerente l'avvenuta omologazione, quali sono le sue esigenze.

Infine, si accertino della reale volontà e disponibilità, del costruttore, di dare riscontro agli eventuali ulteriori quesiti del RAI. Se esaminando il carteggio, il Funzionario dovesse accorgersi che qualche cosa non era stata fatta in modo assolutamente rigoroso, i tempi potrebbero allungarsi; tutto dipende, comunque, dalla tempestività del costruttore nel dare risposta o organizzare prove aggiuntive.

Volo a Vela. Qualcuno, a questo punto, dirà: ma il funzionario italiano deve proprio essere più bravo dei suoi colleghi francesi, tedeschi o inglesi?

De Florio. Questo certamente no: d'altra parte anche le nostre omologazioni, di prodotti italiani, vengono riviste all'estero. Lei ammetterà che quattro occhi vedono meglio di due. Non dimentichiamo, comunque, che il tutto va, in definitiva, a beneficio della sicurezza del volo.

Volo a Vela. Ing. De Florio, qualche lettore potrebbe essere interessato a sapere quali requisiti deve possedere un aliante o un motoaliante per essere omologato: come è possibile procurarsi la Parte 222 del R.T. del RAI?

De Florio. Semplicemente scrivendo ai RAI - Via del Tritone, 169 - 00187 Roma. Il costo è di L. 12.000.

Volo a Vela. Comunque, ingegnere, dato che Lei può essere considerato il padre italiano di questo documento, posso chiederLe di riassumere, per Volo a Vela, i punti più significativi?

De Florio. Con piacere; vedrò di preparare qualche cosa per uno dei prossimi numeri.

Ringraziamo l'ing. De Florio per la sua cortese disponibilità. Credo che l'amico Scavino possa ritenere esauriente la risposta al suo quesito, anche se la soluzione globale del problema viene ad essere confermata, purtroppo, assai lontana.

VENDO ASW 20

anno 1981, ore volate 350 ca., ballast, strumentato, Dittel FSG 40S 720 canali, Zender 820 SR, consegna immediata, lire 31 milioni

s.r. carrello 2 assi Pirazzoli, 1981, 5 milioni

s.r. coperture, 400 mila

telefonare: MARCO GAVAZZI 039 - 361550

MOTOALIANI·MOTOALIANI·MOTOALIANI

La GROB ed il suo G-109 B

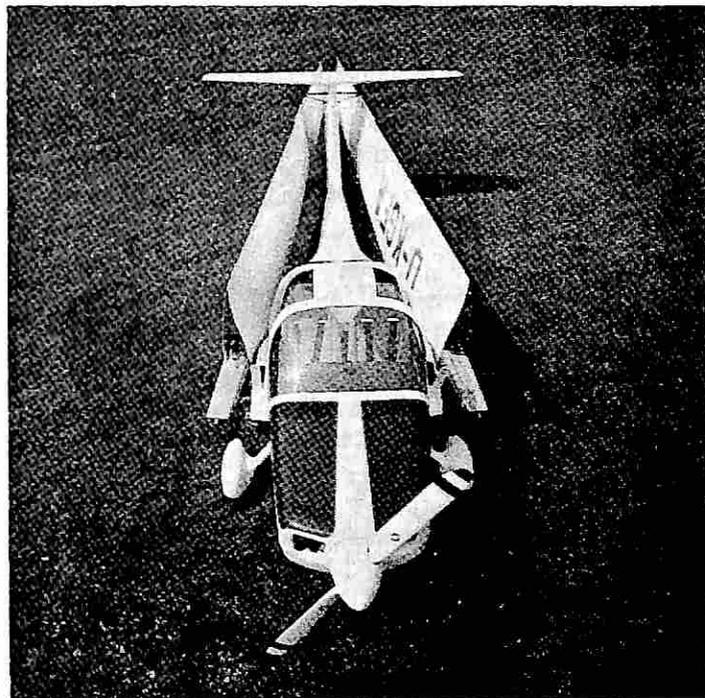
di Luigi Bolis

Quando mio padre, nonostante le tribolazioni di «quota '30» — così l'umor popolare contraddistinse quell'epoca di crisi economica — mi accompagnava per sacri sentieri all'aeroporto di Ponte San Pietro, il primo lembo di campo che appariva era quello riservato ad un aeroplano in disuso, cui erano state crudelmente tarpate le ali al fine di iniziare al rullaggio gli allievi militari. E esso consolava ben magramente i pellegrini allorquando il tempo ed i venti (così bonariamente allora si definivano meteo e turbolenza) precludevano la sognata visione dei romantici bianchi biplani sulla linea volo. Il mostro era sempre lì presente, giorno e notte, con le sue sconcertanti fattezze e la sua pelle color terra battuta, screpolata come il letto del lago salato di Eyre.

Anche alla Grob di Mattsies c'è un particolare angolo di campo destinato ad un aeroplano che sfida stagioni, intemperie e sciattezze. Con la sola differenza che questo continua a volare per davvero ed a presentarsi con tutto rispetto. E' il primo Grob-109 A che la casa costruttrice deliberatamente trascura ormai da anni, limitando la manutenzione a quel tanto che basta per la sola sicurezza. In altre parole, la Grob si è preposta di verificare il comportamento nel tempo di questo aeromobile di genere recente (motoaliente) e costruito, come si sa, con materiali e tecnologie non convenzionali. Questa felice idea, subito sussurrata dalla costruttrice, ha introdotto un positivo effetto anche su di noi (gli amici Ghidotti e Candini, mio fratello Felice ed io) quando tre mesi fa ci siamo recati in visita alla Casa tedesca.

Gli scopi principali erano: primo, accondiscendere finalmente all'invito del Gian Paolo Internazionale a visitare una fabbrica aeronautica di specie recente e particolare; secondo, toccare e provare in volo la seconda serie del motoaliente che anch'io già conosco a fondo (essendo coutilizzatore preferenziale del D-KCEC di stanza a Valbrembo). Dico subito che il sopralluogo ha senz'altro provocato anche in me — per complessione sempre dibattuto fra i saggi (?) scetticismi pirronistici e le avventate (?) decisioni degli impulsivi entusiasmi — i sentimenti evidentemente attesi dalle Pubbliche relazioni della Grob. La visita ha cioè ridefinita quell'impressione di pressapochismo che, per un insieme di constatazioni, mi ero via via costruito. Infatti, allorquando confrontavo i riscontri pratici con i dati e le caratteristiche anticipate dalla pubblicistica ufficiale della Casa (talvolta in disaccordo con le sue stesse varie edizioni), mi ero addirittura chiesto se non esistesse, quanto meno, un fondo di irresponsabilità.

Oggi sarei più clemente. Ho infatti constatato cosa possa aver significato per questa Casa affrontare, credo prima al mondo, la realizzazione in grande serie di un motoaliente di nuova struttura «composita», come è appunto il suo G-109. Altre Case, che pur non vanno per le minori, cimentandosi in simili radicali innovazioni hanno dovuto segnare rapidamente il passo. La Grob ha il merito di aver deliberatamente corso l'impetosa responsabilità di affrontare una forte produzione, certamente razionale sotto l'aspetto tecnologico ma estremamente arida sotto quello economico-finanziario. Così ho via via compreso ed accettato i ridimensionamenti di talune prestazioni (che,

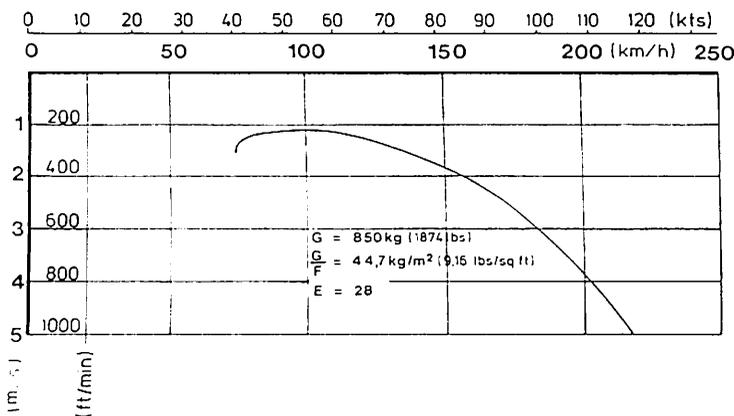
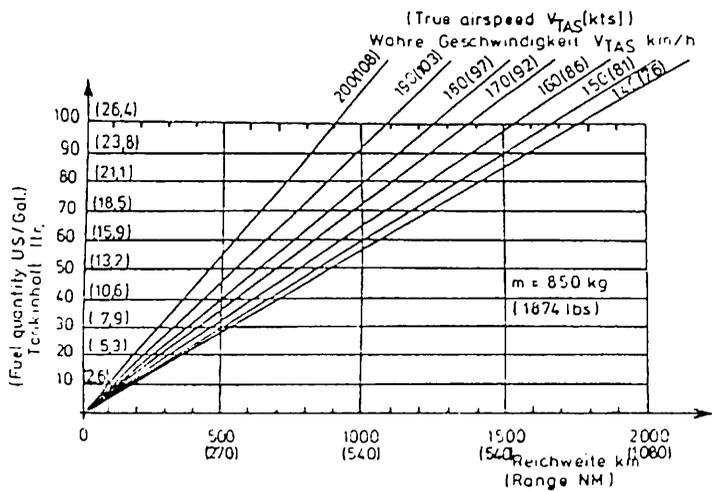
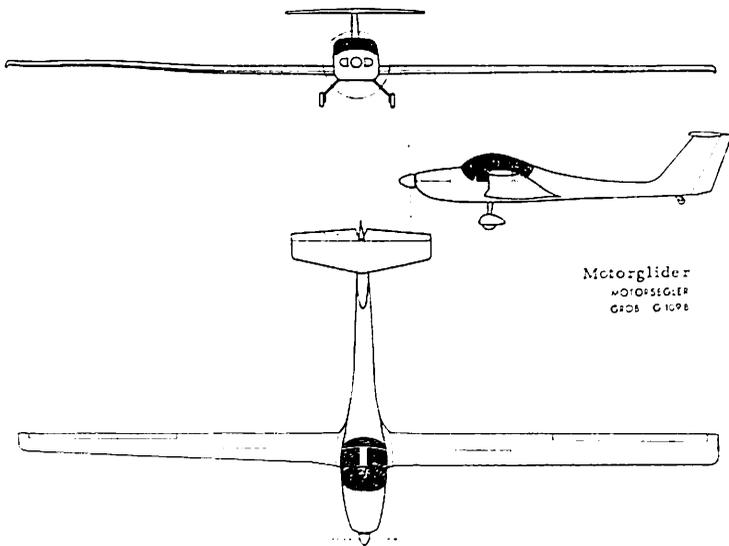


del resto, furono talvolta sbandierate fin troppo esuberanti, come per la Vx massima e la Vy minima). Per altro sono personalmente del parere che sia meglio volare sull'esemplare numero venti o trenta piuttosto che su quello numero due o tre. Nel caso della Grob siamo addirittura nel regno delle centinaia. In tal modo l'applicazione operativa è massiccia, i rischi della sperimentazione molto diluiti ed i serrati aggiornamenti si traducono in sicurezza rapidamente crescente della macchina.

Ma torniamo agli schematici appunti. Anzitutto l'aspetto del complesso Grob si presenta veramente attraente, come quello offerto dai grandangolari dei suoi pieghevoli pubblicitari. La portineria è già informata: su la barra e ci sentiamo liberi di vender tutto. Belle sagome di motoalianti appena fatti dappertutto (quasi uno al giorno) ed ostentanti le sigle dei più svariati Stati e le più belle personalizzazioni di linee e colori. A fondo campo un esemplare sta eseguendo le prove motore; per un altro è in corso la regolazione bussola; altro lampeggia il suo albero natalizio di luci stroboscopiche e di posizione; quello appena nato è posizionato per il più severo dei controlli pre-volo; altro rulla per i collaudi di volo. Un altro ancora aspetta che gli facciamo il pienissimo di carburante per provocare le nostre spietate impressioni di volo. Subito un telesguardo nell'aviorimessa di quelli pronti per la consegna. Qui, se ce ne fosse bisogno, si esalta superbamente il vantaggio delle ali (facilmente) ripiegabili del G-109 B. Allineati o disordinati sembrano cavallette a riposo, volenterosamente a spalle strette per risolvere gli annosi problemi dei club del mondo intero.

Scatta però l'ora della mensa e dobbiamo rimandare a dopo pranzo la nostra prova. L'amico Candini è già alle stelle, lui digiunerebbe, dimentico della germanica disciplina. Solo un accenno anche a questo ristoro dell'appetito: l'architettura dell'edificio-mensa (come del resto di tutto il complesso, degli uffici al «sancta sanctorum» delle ricerche) è all'altezza dell'ottima colazione e dell'ospitalità delle cucinatrici. Ad ogni incontro ci sono presen-

tati esponenti dell'equipe Grob, presenti in forze per prove e presentazione dei nuovissimi velivoli in plastica G-111 e G-112. Questi sono due altre espressioni dell'esperienza del 109. In essi, specie per il secondo, si è volutamente abbandonata l'ostinazione di destinarli contemporaneamente al volovelista ed al pilota di volo a motore. Ne è così uscito un aeroplano che, svincolato dall'equilibrismo sui parametri imposti dai regolamenti (caduta minima, carico alare, efficienza ecc.), ha valorizzato appieno le nuove doti, specie di robustezza e di velocità, con il medesimo motore del G-109 B (per il quale è anche offerta opzionalmente la doppia accensione). Ora mi colpisce la cordiale sobrietà, quasi ascetica, del principale fra i progettisti delle creature Grob.

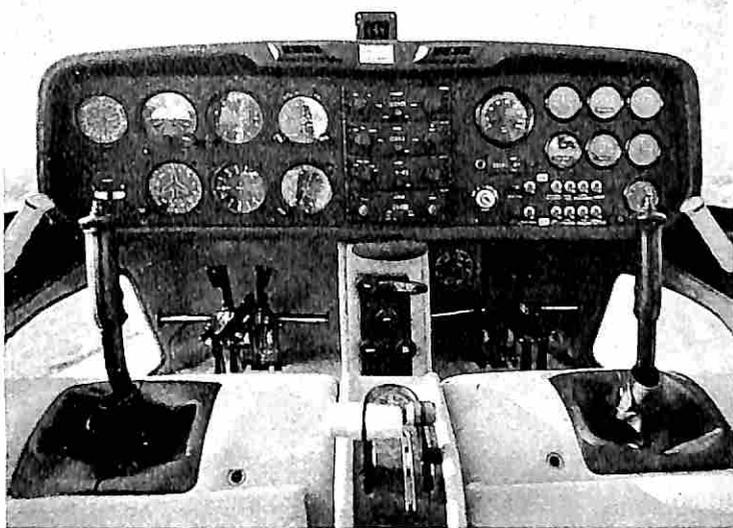


Il tempo imbroncia. Bisogna volare e provare. Prima Candini, poi mio fratello, poi io, quando ormai il temporale imperversa. Mi limito a qualche breve impressione. Non posso infatti pretendere di ripetere le ben più qualificate prove ed i ben più attendibili giudizi dei bei nomi delle migliori tirature specializzate mondiali. Dunque, un giovanotto, che non avevo ancora capito se era più pilota o più impiegato, si rassegna a cedermi il posto di sinistra. Ci dividevano inesorabilmente il duro idioma ed una comprensibile reciproca diffidenza. Io speravo fosse più impiegato che pilota perché, non so se questo capita anche a voi, più aumenta la mia anzianità di volo e più temo di volare con chi è men brocco di me! (Purtroppo questo silenzioso accompagnatore doveva essere ben bravo come pilota, visto che non si fidava troppo di me...). Comunque presto ci ha unificato l'esperanto del pilotaggio.

Eccoci in decollo, sul non lungo macadam con 4-5 nodi di vento in coda. La pioggia battente mi dà modo di apprezzare il nuovo profilo alare. Il motore romba seccamente dal doppio scarico, ma l'abitacolo ben chiude e diventa silenzioso. La corsa al decollo non è molto men lunga di quella del modello di prima serie, ma i dieci cavalli in più si manifestano in modo positivo dopo lo stacco. Il G-109 B, infatti, difende subito il suo reale rateo di salita senza dover attendere, livellato, il rilancio della velocità non appena esaurito l'effetto suolo. Tutta questa fase critica del volo è inoltre effettuata ad un più tranquillo numero di giri (anche l'elica è stata completamente ridisegnata), mentre la nuova pedaliera a funzioni frenanti separate alleggerisce le attenzioni del pilota. Direi che queste sono state le impressioni più favorevoli del nuovo modello, condivise anche da Candini e Felice nella loro prova. Ora il rateo di salita continua con assoluta costanza. Il variometro segna solo 2,2 m al secondo (contro i massimi 3,4 del diligentissimo Manuale di Volo), ma le condizioni meteo sono negative sotto ogni aspetto: anzi, è un volo un po' arrischiato.

Infatti una vastissima zona temporalesca è ormai in avanzata degenerazione. Non turbolenta, ma certamente tutta «a scendere». Ci rechiamo 7-8 miglia fuori del circuito aeroportuale, per saggiare qualche comportamento in assetti inusitati a sfondo acrobatico. Impresione di benignità, solidità, e quindi sicurezza elevate; specie dopo assetti e stalli a forti angoli, con o senza motore, cui seguivano scampanate di correlativo valore, rimesse in tutta tranquillità. (A proposito, ci sarebbe un bel discorso sulle viti — che non abbiám fatto — e che mi troverebbe, se non in polemica, in integrazione con quello che ha scritto Payne nell'articolo di Soaring riportato dall'ultimo numero della nostra rivista. Ciò pur riconoscendo che il mio sarebbe di dilettantistica attendibilità rispetto a quello della colossale esperienza del noto professionista). Livello e spingo la velocità. Il silenzioso giovanotto mi preme la barra in un balzello a picchiare, per raggiungere più rapidamente la massima. Questo la registro inferiore a quella indicata dal 109 A in compenso i giri-motore permangono più bassi. Una velocità orizzontale comunque tale da assicurare in crociera tondi e comodi 2,5 km al minuto veri e continui (la V_x massima è però ben più elevata!), in assoluta distensione anche per i piloti dalle percezioni più profonde.

Il nostro teatro operativo si fa più buio, sia pure nella trasparente visibilità. L'ordinata campagna scorre attraverso le originali finestrate basso-laterali della cabina (che danno a questo motoalante un tono di «osservatore»). Laggiù, lontano, fra il riflesso verdeargenteo del temporale, il piccolo aeroporto della Grob. Ma di colpo immensi covoni di pioggia dipingono l'orizzonte, scendendo positivamente a pennellare la pianura che si restringe a vista d'occhi sotto di noi. In altro volo di collaudo ci sono anche il bravissimo Shel e collega e le esercitazioni radio sono adeguate alla circostanza. Metà campo non esiste



già più, separato dalla valanga che avanza. Smorfie latine e risoltezze germaniche collimano in un'assoluta identità di vedute e il motoalante inverte immediatamente di 180° a metà del sottovento. Pretendiamo la testata opposta e mentre posiamo le ruote un fulmine sventra per tutta altezza un alto albero che costeggia l'aeroporto. Direi proprio una prova in condizioni insolite. Intanto che attendiamo impermeabili ed ombrelli mi gusto il superbo interno del «B», ancor più sfarzoso di quello, già ammiratissimo, della serie «A». Riosservo il senso di sicurezza ad ogni effetto che danno ora le aperture laterali della nuova ben difesa cupola trasparente della cabina di pilotaggio. Questo argomento è infatti stato completamente ridisegnato nella serie B. Per contro non è più filante come nella prima serie e l'accessibilità è meno comoda, nonostante il rilevante maggior volume dell'abitacolo.

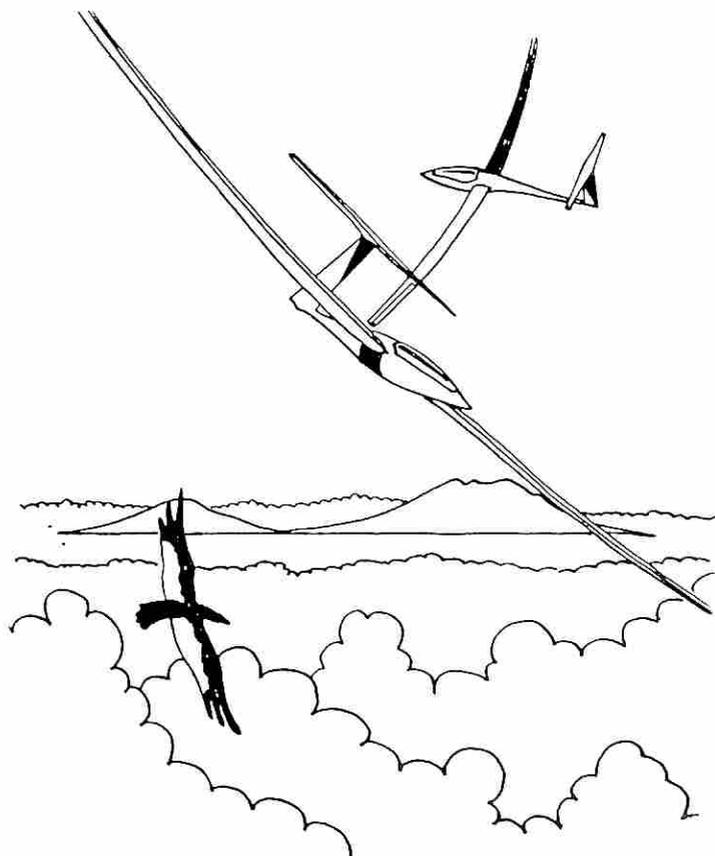
La seconda parte della trasferta alla Grob è dedicata alla visita del complesso. Siamo praticamente liberi di osservare e chiedere, tranne che per il reparto sperimentale. Noto anzitutto come nei nostri interlocutori coesistano frequentemente le qualità di esperti piloti con quelle di tecnici e/o di impiegati amministrativi: segno di una precisa impostazione direzionale. Per il resto, un moderno, razionale ed ordinato susseguirsi di lavoro. Mi sorprende il fatto che tutti i particolari della stessa cellula, anche i più elementari (quelli che una grande azienda avrebbe potuto delegare al cosiddetto terziario esterno) sono realizzati in fabbrica. Questo è indubbiamente un altro elemento di affidabilità. Se l'osservanza delle leggi della catalisi fossero delegate alla leggerezza di altri, ci si potrebbe poi imbattere, per esempio, in un pannello dell'estradosso dalla precaria resistenza. Ci colpiscono altresì i numerosi elementi che compongono il complesso della cellula. Un esempio fra i tanti sono i piccoli triangoli di rinforzo, composti da un interno a struttura espanso-cellulare e da sottili strati esterni. La loro compattezza è strettamente legata al modo con cui le resine vengono spalmate, avvicinate, polimerizzate. Tutto ciò è eseguito da decine di operatori (numerose il personale femminile) sotto continuo controllo. Dappertutto curatissime attrezzature di stampi e controstampi. Ambiente intriso di inebrianti odori chimici. Piacevole è notare come tutto avvenga in silenzio, direi con il gusto del lavoro di questa disciplinata maestranza del meridione tedesco.

Ho avuto anche modo di osservare come nella nuova cellula alare esistano rinforzi di fibra di carbonio e quanto sia stata curata agli effetti della robustezza la zona dell'abitacolo, convincente capolavoro d'assieme. Il carrello è fisso e del famoso caccia questo Grob ha solo il numero (rimpianti dell'ASK 16?), ma un simile abitacolo non

poteva certamente conciliarsi con la prepotente ingegneria di un carrello retrattile. Proseguendo la visita ci siamo poi goduti la festa dell'assemblaggio finale. I nuovi motori, ormai elaborati con vantazione autonomamente dalla Grob nella propria Divisione meccanica, partono pur sempre dall'intramontabile ceppo Volkswagen. Per inciso ricordo come la Grob sia da sempre all'avanguardia nella fabbricazione di sistemi robotizzati per l'industria meccanica.

Sono questi i principali momenti della nostra visita, durante la quale mi son chiesto: ma se il G-109 non avesse incontrato questo successo, che ne sarebbe stato di tutto questo bel po' di roba? Qui poi il rischio è ancor più accentuato, per l'argomento monoprodotto. Ecco perché anch'io desidero, da queste righe, sfumare alcune manchevolezze della Grob. Il suo ottimismo e la sua risolutezza nell'affrontare l'incertezza della risposta del mercato ha oggi messo nel mondo tanta gente in condizione di volare piacevolmente ed economicamente, con una formula precedentemente solo episodica. Certo, non si può pretendere tutto da questa macchina. La sua potenza, esuberante in volo, permane «tirata» in decollo e la corsa al rullaggio è in funzione dei suoi 850 kg di peso — ma anche di robustezza! — Sono infatti del parere che il decollo è pur sempre deciso dal pilota; un'improvvisa turbolenza no. Se la pista è corta ci può soccorrere una debole brezza. Ma lassù fa sempre piacere disporre di un'elevata robustezza strutturale.

Così l'irresistibile Candini un mese dopo è riuscito ad avere il suo G-109 B, ed anche noi di Valbrembo pregu stiamo l'arrivo del nostro che, sperando nell'accorpamento delle aliquote IVA, abbiamo fatto slittare ai primi giorni del 1985. Favoriti dalla preveggenza del nostro Ghidotti, sempre pronto a cedere il paio di prenotazioni che nasconde nel polsino della camicia. Generosamente. Al miglior offerente...!



BIPOSTO SCUOLA:

Il Polacco SZD-50-3 PUCHACZ

nuovo aliante da addestramento

CARATTERISTICHE DI PROGETTO

Aliante con ala alta e coda a T - Ala in due sezioni, rastremata, con diedro negativo, struttura a sandwich, di semplice assemblaggio, con un solo spinotto centrale, accoppiamento automatico dei comandi, capottina in un pezzo unico con apertura laterale, sganciabile. Ampie possibilità di regolazione della pedaliera anteriore (allievo), ventilazione regolabile. Sedile posteriore (istruttore) regolabile, buona visibilità del cruscotto anteriore. Pesì di zavorra per piloti al di sotto del peso richiesto per i voli da solista. Soddisfa i requisiti dell'OSTIV 76 ed è certificato in Polonia, RFG, Svezia ed Austria.

EQUIPAGGIAMENTO STANDARD

Il cruscotto (anteriore) dotato di anemometro, altimetro, variometro ad energia totale, bussola, vibrosbandometro. Tutti gli strumenti sono di produzione PZL. 2 ganci tipo SZD o TOST. Cuscini, cassetta di pronto soccorso, copertura capottina in stoffa, utensili.

EQUIPAGGIAMENTO OPZIONALE

Secondo cruscotto. Ricetrasmittitore RS 101-1. Impianto ossigeno TA-03-A da 8 dm³ di capacità (150 bar). Capottina volo cieco. Anelli di aggancio automatico in entrambi i posti di pilotaggio. Barra facilmente rimuovibile nell'abitacolo posteriore.

E' possibile installare altri tipi di equipaggiamento su richiesta del cliente.

APPLICAZIONI

Addestramento primario (lancio con verricello o traino aereo), compresi i voli da solista ed i voli di transizione per il passaggio ai moderni monoposto. Addestramento avanzato ed introduzione al volo di prestazione. Addestramento al volo acrobatico ed al volo in nube. Voli di piacere.

VOLARE CON IL PUCHACZ

Il piacere per il pilota comincia già con la manovra a terra: finalmente un aliante la cui coda non deve neppure essere toccata; basta infatti sollevare un poco il musetto per sistemarlo nella direzione desiderata.

Un equipaggio di 2 persone può spostarlo a mano su pista in cemento senza sforzo; dopo l'atterraggio quindi è agevole riportarlo al punto di decollo anche senza trattore. Se però, per motivi diversi si ritenga utile fare uso del trattore, è possibile fissare il cavo in modo da permettere il recupero «coda in avanti», cosicché l'aliante è di nuovo immediatamente pronto per il decollo, e non deve essere girato a terra.

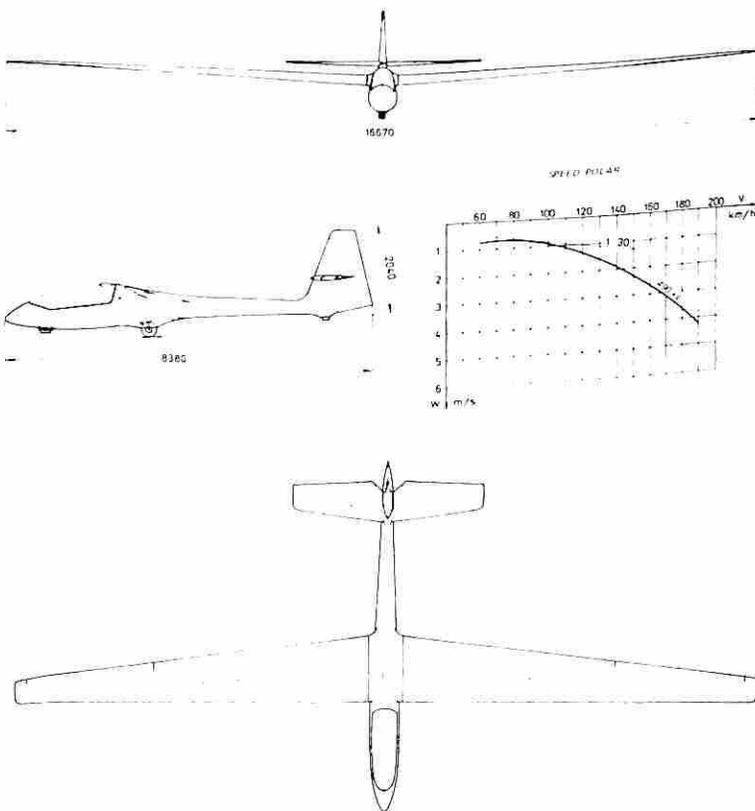
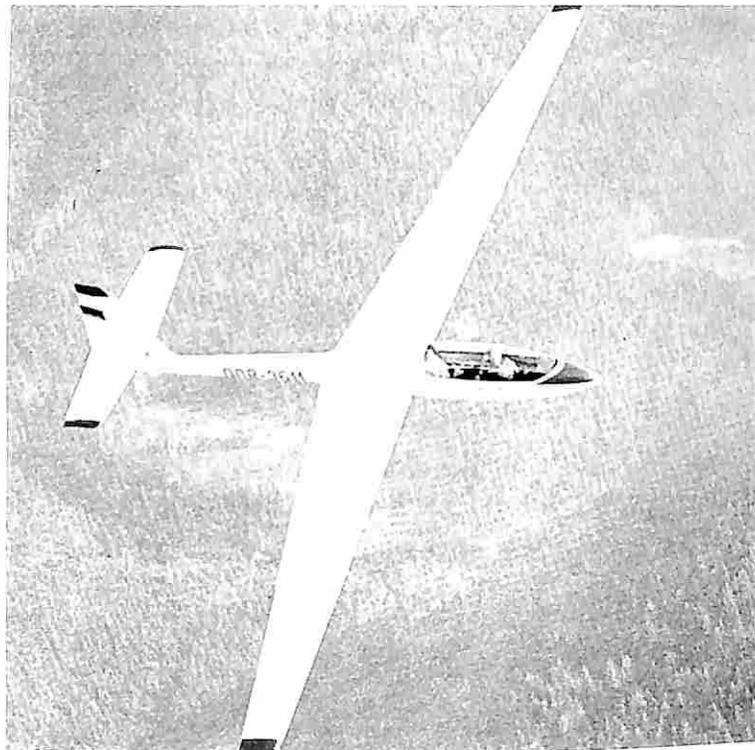
Gli istruttori ne apprezzano la comoda accessibilità dell'abitacolo, la capottina in un pezzo unico che permette loro di controllarne il bloccaggio, ed il sedile regolabile, che con poche operazioni può essere posizionato in modo da offrire la migliore visibilità del cruscotto dell'allievo. Il comfort dell'istruttore è garantito.

Dopo aver agganciato il cavo, cominciamo a muoverci. Dopo una breve corsa il ruotino si solleva e notiamo il leggero molleggiamento degli ammortizzatori del carrello. Nel lancio col verricello osserviamo la notevole stabilità durante l'ascesa. La quota misurata di sgancio è pari a circa 250 m, con cavo da 550 m e vento calmo. Dopo una rapida ascesa l'aliante vola con velocità di discesa assai contenuta e l'addestramento può essere compiuto senza fretta anche da campi molto piccoli.

Nel volo libero le prestazioni del PUCHACZ sono simili a quelle dei moderni monoposto. Vale la pena di sottolineare che il PUCHACZ presenta caratteristiche di stallo e vite estremamente sicure, un'eccezionale manovrabilità e qualità di volo assai piacevoli in acrobazia.

Al termine di ogni volo il pilota apprezzerà l'elevata efficienza dei diruttori.

I vantaggi sopra descritti, sia a terra che in volo, rendono possibile ridurre in modo notevole il numero dei voli necessari all'allievo pilota prima del decollo rispetto ai biposto utilizzati sino ad ora.



DATI TECNICI

- Apertura alare: 16,67 m
- Lunghezza: 8,32 m
- Altezza: 2,04 m
- Superficie alare: 18,16 m²
- Allungamento: 15,3
- Peso a vuoto: 370 kg
- Peso massimo di volo: 570 kg
- Velocità minima di discesa: 0,7 m/s a 78 km/h
- Velocità minima di controllo: 60 km/h
- Vne: 215 km/h
- Efficienza max: 30 a 96 km/h

Per proseguire nella storia del volo a vela, il 10 febbraio 1983 l'URSS emise una ulteriore serie di cinque valori su disegni di A. Aksamit, per commemorare il 60° anniversario del volo a vela sovietico.

Si tratta di velivoli realizzati tra il 1940 ed il 1979.

Il 2 K (fig. 91) rappresenta l'aliante «A9» del 1948.

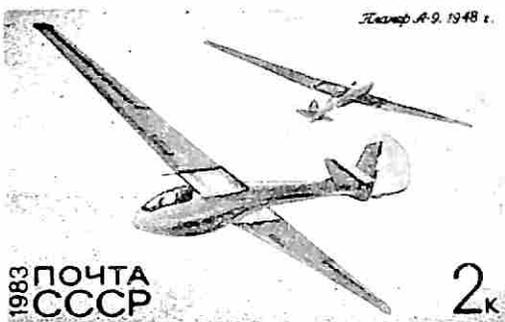


Fig. 91

Si tratta di un progetto Antonov con fusoliera a goccia, impennaggi a croce forma anni trenta, ala attraversante molto rastremata.

Oltre all'aliante raffigurato in primo piano, un altro simile si libra in un cielo azzurro con nubi bianco rosate.

La fusoliera e le ali sono color rosso-arancio, mentre la parte centrale delle ali ed i timoni sono color arancione.

Di questo francobollo ne sono stati emessi 9.200.000 pezzi.

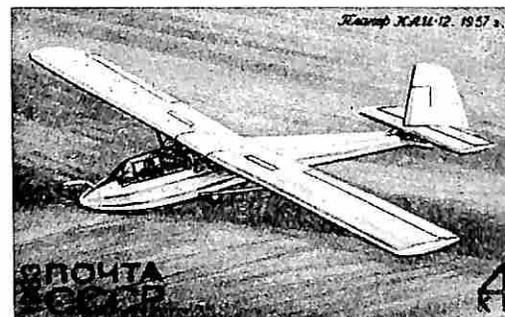


Fig. 92

Il francobollo da 4 K (fig. 92) riproduce l'aliante «KAI-12» del 1957, prodotto dall'Istituto di Aviazione di Kazan.

Questo aliante si presenta come un velivolo da scuola ed allenamento ad ala rettangolare con montante, diruttori dorsali, ruotino fisso, impennaggi a croce.

La colorazione è bianca-ombreggiata per il velivolo che si vede in volo su prati verdi con diverse striature in tinta.

Di esso ne sono stati stampati 8 milioni 600.000 pezzi

Del terzo valore della serie (un 6 K), ne sono stati stampati 7.400.000 esem-

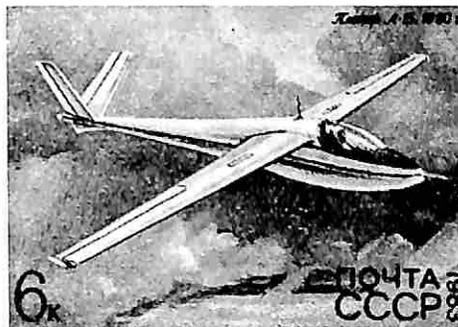


Fig. 93

plari; esso riproduce l'aliante «A-15» del 1960 (fig. 93).

Si tratta di un monoposto progettato da Antonov per la Classe Libera che compì il primo volo nel marzo del 1960 e risultò essere un significativo progresso nella progettazione di alianti sovietici.

La fusoliera semi-monocoque è in lega di alluminio rinforzata con ordinate. Gli impennaggi a «V» sono in lega leggera con la parte mobile in un composto di lega e legno. I flaps e gli alettoni sono in lega leggera ed espanso trattenuto da rivetti.

I water-ballast della capienza di 50 l sono contenuti nelle ali.

Ai primi del 1960 l'A-15 conquistò diversi records, incluso quello di distanza con meta prefissata del giugno 1960 con km 714, rimasto imbattuto per tre anni.

Le caratteristiche principali sono:

- apertura alare m 17
- lunghezza m 7,20
- superficie alare m² 12,3
- profili alari NACA 64-3-618/63-3-616
- allungamento 24
- peso a vuoto kg 300
- peso massimo kg 380
- carico alare max kg/m² 30,89
- velocità max km/h 250
- minima velocità di discesa m/sec. 0,63
- rapporto di planata 40

La stampa è in color grigio metallico su un cielo plumbeo ove si scorge un pezzo di prato verde e di cielo azzurro.

Sempre nella stessa serie il 20 K (figura 94) rappresenta l'aliante «KA-7» del 1970.

Si tratta di un aliante biposto in tandem per veleggiamento e scuola, con ruotino fisso, impennaggio a «T», ala

il volo a vela nella filatelia

(15) a cura di Gian Luigi della Torre



Fig. 94

rastremata attraversante la fusoliera, conopy ben raccordata con la fusoliera.

Le tinte scelte per la stampa sono un grigio e bistro per l'aliante ed un cielo color oro, con nubi rosate.

Ne è stata fatta una tiratura di 6 milioni 900.000 esemplari.

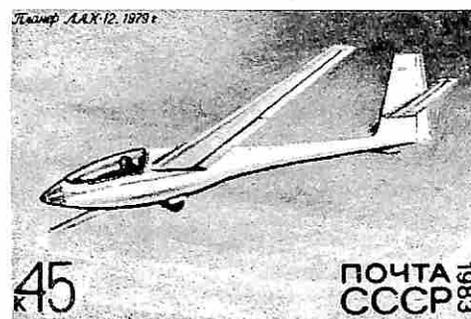


Fig. 95

L'ultimo valore della serie è un 45 K e riproduce l'aliante «ZAK 12» del '79 (fig. 95).

Si tratta di un monoposto derivato dal «LAK 9» il primo aliante sovietico che ha partecipato ai Campionati Mondiali del 1968.

E' un aliante di elevate caratteristiche costruito negli stabilimenti LAK, la fabbrica lituana di costruzioni aeronautiche; è realizzato in fibre di vetro e resine epossidiche, monolongherone con 100 kg di capienza dei water-ballast, munito di flaps e di carrello monoruota retrattile.

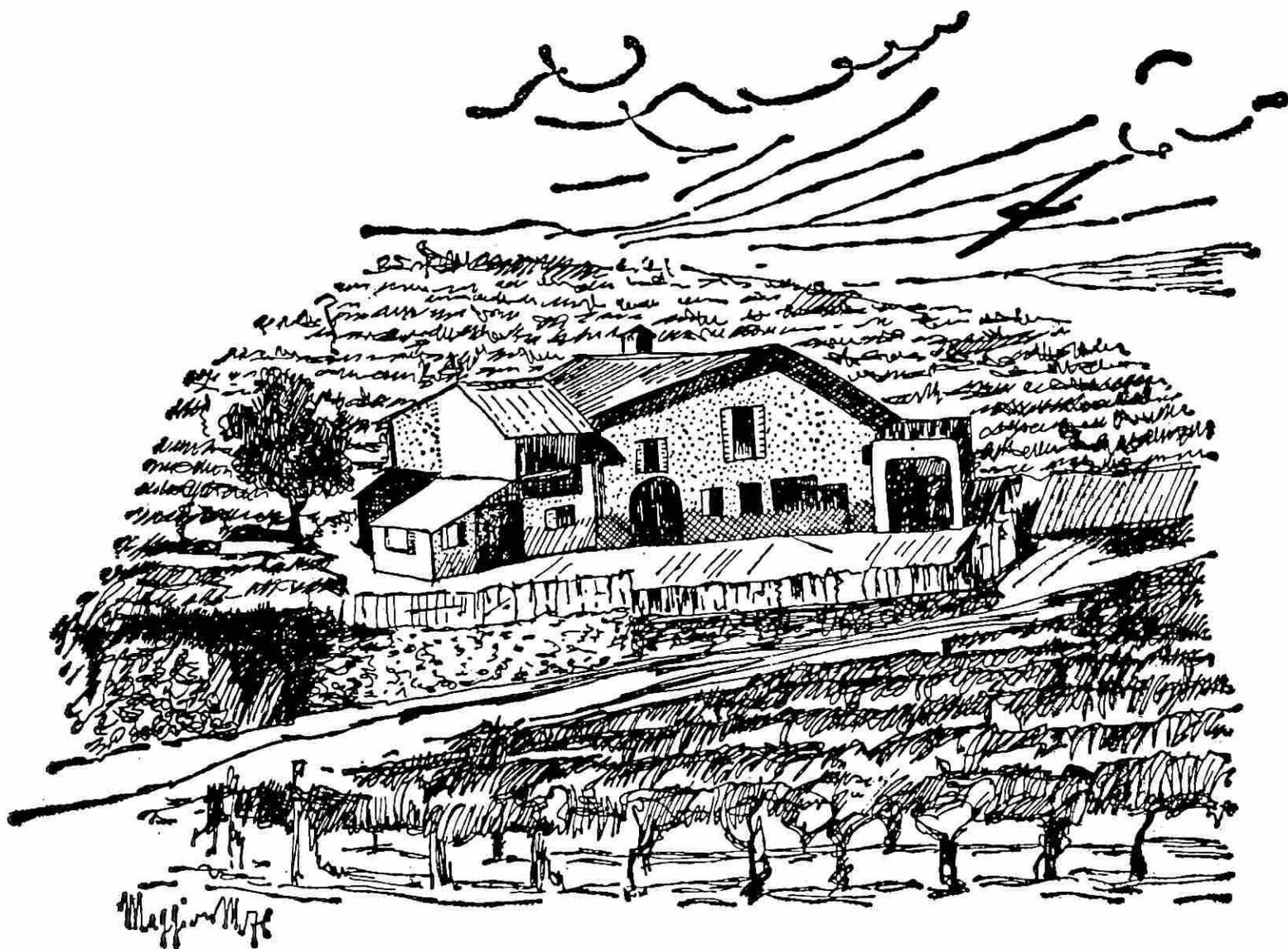
E' raffigurato in tinta bianca con ombreggiature grigie e punte di rosso a prua e sul timone di direzione, campeggiante in un cielo bleu in varie gradazioni.

Ne sono stati stampati 5.900.000 esemplari.

AZIENDA VITIVINICOLA

« Sit del Toni »

di Mussio Antonio



via Borgo Sparse, 28 - ERBUSCO (BS) - Italia

Tel. 030/726596-722422

RIETI 1985 - 19° Congresso dell'OSTIV

Invito per la presentazione di interventi ed informazioni

Il 19° congresso dell'OSTIV si terrà a Rieti dal 3 al 10 agosto 1985. Il congresso avrà luogo in concomitanza con i Campionati Mondiali di Volo a Vela. Gli interventi ed i vari argomenti saranno discussi nelle seguenti sessioni:

Sessioni scientifiche:

Meteorologia e climatologia. Addestramento al volo, salute, fisiologia.

Sessioni tecniche:

Aerodinamica, strutture, materiali e progetti, manutenzione ed addestramento.

Sessioni congiunte:

Argomenti interdisciplinari.

Sessioni di formazione:

Argomenti di carattere tecnico e scientifico, analisi o notizie, presentati in forma divulgativa e «gradevole» per i più ampi interessi degli incontri del Campionato Mondiale e dell'OSTIV.

Argomenti riguardanti gli strumenti, l'elettronica, la sicurezza, la statistica e le tecnologie di altri impianti rientrano nelle sessioni di questo tipo, nelle quali è però di particolare importanza tutto ciò che è connesso con le applicazioni tecnologiche.

Argomenti tipici e consigliati sono:

Sessioni scientifiche:

Meteorologia:

- Mesoscala e piccoli fenomeni convettivi, baroclinici o di origine orografica.
- Nuove osservazioni; misurazioni od analisi delle linee di convergenza, modelli cellulari, strutture di tipo «shear», onde stazionarie o mobili, cicli di breve periodo.
- Tecniche analitiche per la definizione di strutture termiche e di mesoscala basate su dati di routine o dati sperimentali ottenuti a terra od in volo, o da sensori a distanza.
- Simulazione di strutture di termica, mesoscala o miniscala.

Addestramento:

- Teoria ed analisi delle tecniche e dei risultati; psicologia, obiettivi, mezzi di addestramento e materiale didattico.

Salute:

- Fisiologia e psicologia umane.

Sessioni tecniche:

Le sessioni tecniche tratteranno tutti gli aspetti connessi con il progetto e lo sviluppo di alianti, ultraleggeri e velivoli a propulsione umana o solare. Gli argomenti possono indicativamente comprendere quelli indicati qui sotto, senza essere peraltro ad essi limitati:

- Concetti strutturali
- Aerodinamica
- Stabilità e controllo
- Vibrazioni e flutter della cellula, ali-vela
- Impianti di propulsione
- Integrazione ed ottimizzazione del progetto

- Nuovi sviluppi, prove di volo
- Tecniche di pilotaggio ed addestramento.

Sessioni congiunte:

Veleggiamento in condizioni di dinamica, volo a propulsione umana, tecnica per il moderno volo di distanza. Interessi comuni con altri sport dell'aria. Filosofia generale delle classi da competizione.

Sessioni di formazione:

Argomenti tecnici e scientifici, analisi e notizie presentate in forma divulgativa e «divertente» per soddisfare interessi più vasti.

Qualora desideriate avere ulteriori informazioni sull'OSTIV o sul congresso, o se desiderate parteciparvi o presentare un intervento, riempite l'accluso formulario ed inviatelo al più presto, comunque non oltre il 31 ottobre 1984, ai seguenti indirizzi:

Prof. C.E. Wallington, Chairman, OSTIV, Scientific Section, 15 Fitzgerald Street, Yarralumla, A.C.T. Australia 2600. Tel. (62) 813014

Per interventi di carattere scientifico, per gli interventi alle sessioni congiunte e di formazione.

Dipl. Ing. W.M. Feifel, Chairman, OSTIV, Technical Section, 7107 South Regan Street, Seattle, Washington 98178, U.S.A. Tel. (206) 772-7021

Per interventi di carattere tecnico.

Una copia dovrà comunque essere inviata a:
OSTIV - Secretariate, c/o DFVLR, D 8031 Oberpfaffenhofen, Germania Occ. - Tel. (8153) 28507

Al congresso saranno disponibili per i relatori:

- un proiettore per diapositive 24 x 36 mm
- un proiettore per grafici su acrilico
- un proiettore per film da 8 mm
- un proiettore per film da 16 mm

VENDO ASW 15 B

marche I-GLOO

telefonare a Aliverti

031/552108 (ab.) 031/277380 (uf.)

VENDO ALIANTE ASW 19 B

con o senza rimorchio e strumenti

telefonare a Fausto Tonini

0461/37862 - 30144

VENDO NIMBUS 2B

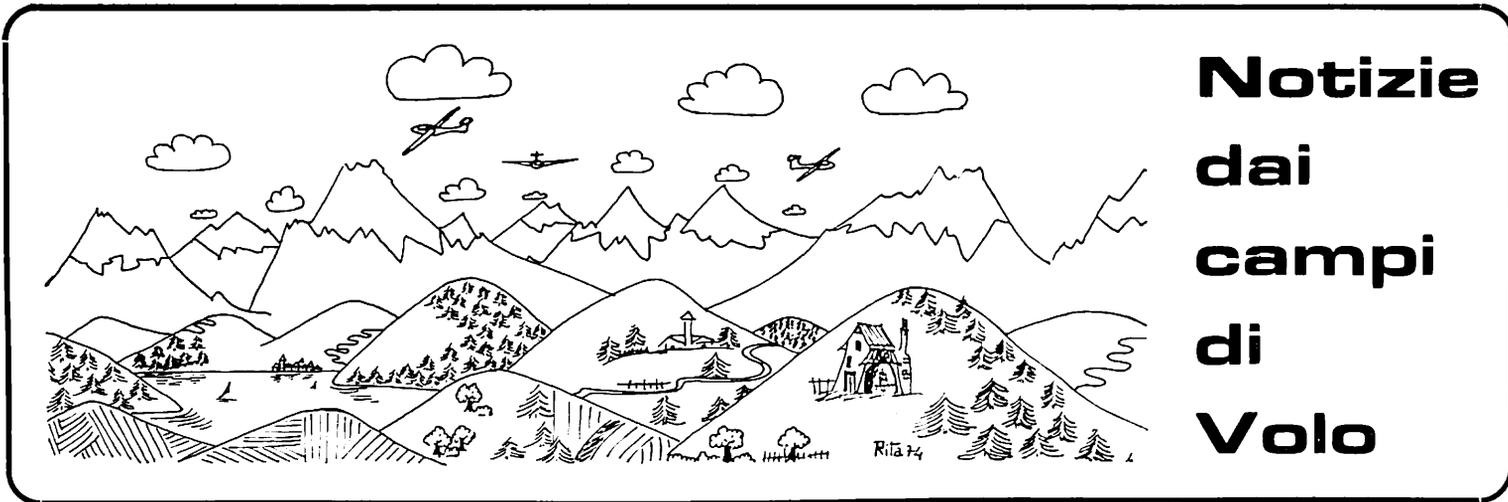
anno di costruzione: 1978

marche I-LIPA

con carrello e strumenti

telefonare a Campanini

0521/30083 (Parma)



Notizie dai campi di Volo

AVIANO

Nato Day

Un vivo ringraziamento all'USAFE (United States Air Force Europe) che dopo due anni di interruzione ha ripreso con l'aeronautica militare italiana la tradizionale manifestazione aerea denominata NATO DAY.

Aviano, sede del 40° Tactical Group e del 2187° gruppo trasmissioni USAF ha aperto i cancelli del glorioso aeroporto «Pagliano e Gori» ad un pubblico strabocchevole, che qualcuno ha stimato in circa 500.000 persone fotografate a volo radente da un RF 104 del 3° stormo di Villafranca.

Dunque mezzo milione di persone a naso all'insù hanno potuto ammirare in volo queste potenti macchine, purtroppo da guerra, riflettendo sulle conseguenze di un conflitto con queste armi moderne.

Un TORNADO Italiano del 6° Stormo di Ghedi ha mostrato la sua grinta con arditissime ed assordanti evoluzioni e non da meno lo stesso TORNADO della marina tedesca mentre la nostra marina fa i capricci per avere anch'essa moderne ali accontentandosi di un gruppo di modesti HARRIER inglesi a decollo verticale, assai osteggiata dall'aviazione che forte di antiche leggi deve dominare i cieli della nostra penisola.

Maestosa e potente l'esibizione del bombardiere americano F-111 di base in Inghilterra, altamente mimetico per gli attacchi a volo radente.

Anche il superbo cacciabombardiere F-15 ha mostrato la sua superiorità aerea, proveniente dalla base di Bitburg in Germania da anni sede abituale di questi potenti velivoli.

Con i suoi 50.000 kg di spinta ha portato il suo peso di 26 tonnellate alto e leggero nel cielo di Aviano evolvendo a velocità impressionante.

Il più moderno leggero e maneggevole F.16 ha sfoggiato le sue eccezionali caratteristiche di caccia tattico anche nei meravigliosi colori della pattuglia acrobatica americana dei «THUNDERBIRDS», che dopo molti anni di assenza ha finalmente ancora solcato i cieli d'Europa esibendosi in precedenza sulla base Nato di Ramstein in Germania poi in Italia e dopo in Portogallo quindi via di nuovo per i programmi americani.

L'entusiasmo del pubblico, già alle stelle, è poi scoppiato al massimo con le nostre Frecce Tricolori indubbiamente la miglior formazione acrobatica del mondo, senza tema di smentite; i passaggi del solista MOLINARO sono dimostrazioni di alta scuola e coraggio che giustamente perpetuano la grande fama dei piloti italiani nel mondo, fin dai vecchi tempi delle squadriglie della Regia Aeronautica.

Assenti i KARO AS austriaci, sempre presente invece il «Phantom» nei colori USAF e R.A.F. ormai intramontabile cacciabombardiere dalle eccellenti qualità e concesso a molte aviazioni militari e mai alla nostra a vantaggio del famoso, ottimo e discusso, ma bellissimo LOCKHEED-FIAT F.104 che solo noi facciamo ancora volare nei nostri stormi mentre gli americani lo hanno creato e mai lo hanno gradito.

Sempre bello e romantico il volo dell'aliante BLANIK del Centro volo a vela A.M.I. nelle mani del maestro Mutignani che invecchiando migliora come il buon vino.

Stupenda giornata d'ala quindi.

Lasciamo il campo rivedendo con gli occhi e col cuore le Frecce tricolori italiane i cui ottimi Macchi 339 ci fanno però ricordare con rimpianto gli indimenticabili F.84 e F.86 ed anche G.91 la cui potenza completava le grandiose esibizioni del passato nei cieli di tutto il mondo, di cui ci piace ricordare quelle svoltesi negli Stati Uniti negli anni d'oro della Aviazione Mili-

tare Italiana quando gli stessi americani fecero volare i nostri piloti sui loro F.84 «Thunderstreak» appositamente dipinti per la bisogna con tutti i colori italiani dei DIAVOLI ROSSI.

Il pubblico americano andò in visibillio ed i piloti del 6° stormo ne andarono fieri.

Emilio Zanaboni

FOLIGNO

Nasce l'AVIC

Si è recentemente costituito presso l'Aeroporto di Foligno un gruppo di Volo a Vela denominato A.V.I.C. Associazione Volovelistica Italia Centrale.

Tale associazione costituita per il momento da i volonterosi G. Bacci, G.B. Battaglini, P.L. Battaglini, C. Ciccarelli, A. De Curtis, A. Gaddi, F. Maneggia, si propone di far riavvicinare al volo tutti i piloti brevettati presso l'efficiente Aero Club di Foligno ma che per mancanza di velivoli o altri svariati motivi si stanno allontanando da questa meravigliosa disciplina.

L'adesione all'A.V.I.C. è aperta a tutti coloro che vorranno coltivare una preparazione intermedia tra il conseguimento del brevetto e «l'Università di Rieti», opera non facile al momento ma che ci auguriamo venga coadiuvata dalla collaborazione con il locale Aero Club dalle ottime condizioni ambientali, e degli instancabili e sempre disponibilissimi volovelisti di tutta Italia.

Tutte le iniziative sono buone ed il nostro volo a vela ne ha sempre bisogno di tante e di nuove. VOLO A VELA formula pertanto i migliori auguri perchè, a fianco della sempre utile scuola itinerante, sorga quella scuola — imperniata su stages — che avrebbe dovuto sorgere

a Rieti. Vista la flotta di cui dispone l'AeCCVV, una certa parte potrebbe essere dislocata a Foligno ed operare su mandato dell'Ae CCVV. Se son rose...

LS

Tanto fumo e niente arrosto

Molto inchiostro si stà consumando (spero non invano) in questi ultimi tempi a favore dell'Aero Club di Foligno incensando giustamente l'attività che lo stesso svolge con la sua «struttura-scuola itinerante» presso i vari Club per la divulgazione del volo a vela, tanto è che nell'anno '84 ben 46 nuovi piloti si sono brevettati per il volo a vela, forgiati dal Comandante Volpi con oltre duemila voli nei vari Campi di Firenze, Ponte Cagnano, Asiago.

«Ancora una vittoria della buona volontà»? Sì, ma di chi!!!

Mio nonno senese spesso diceva: «senza lilleri un si lallera», che si potrebbe leggere, anzi meglio, si sente dire, sul campo di Foligno: «senza alianti non si vola» dagli oltre cinquanta piloti aliantisti che si ritrovano nei giorni di attività, tutti ben allineati in linea a guardare con sommo interesse la flora e la fauna locali da un QFE che varia da ml 1.70 a 1.88; sembra infatti che secondo le ultime statistiche la visuale media del pilota si sia ridotta a tali «quote» nel campo di Foligno.

Tanto si è fatto a livello di Consiglio per regolamentare l'intensa attività dei Nostri Piloti locali al fine di evitare la ressa in campo attorno all'unico aliante rimasto, tanto è vero che per mantenere l'ordine, il rapporto pilota/istruttore, si stà avvicinando ad 1/1.

Nonostante ciò non si è riusciti ad impedire che alcuni ricorressero a stratagemmi per distogliere coloro, che più mattinieri, anzi, direi nottambuli, avendo bivaccato la notte, di fronte alla nostra bella segreteria erano riusciti ad avere la prenotazione per un volo, che con una buona dose di fortuna, avrebbero effettuato sicuramente almeno pochi minuti prima delle effemeridi.

Tra i vari fatti d'intolleranza si racconta che c'è stato chi, per scalare di posto, non abbia indugiato ad appiccicare il fuoco alla autovettura parcheggiata di chi lo precedeva, o gli abbia fatto telefonare in aeroporto facendo dire che se si fosse recato immediatamente a casa avrebbe sorpreso la consorte infedele fra le ali di un altro pilota. Si è reso pertanto necessario da parte del Consiglio effettuare uno studio fra i sopravvissuti rimasti incolumi da i vari duelli che si sono succeduti a

causa dei suddetti fatti e si è potuto constatare che questa selezione «naturale» aveva lasciato in vita un numero così esiguo di VOLODIPENDENTI che oltremodo sfiniti dalle ormai innumerevoli crisi d'astinenza non avrebbero creato più problemi di necessità di altri alianti, visto che oltretutto, le casse del Club non avrebbero mai consentito tali acquisti.

Sarebbe ora che qui a Foligno si mangiasse se non l'arrosto, almeno la bruschetta magari nel tentativo di conseguire una «C» d'argento, ma forse chiediamo troppo.

Pierluca Battaglini

GORIZIA

Sette i nuovi piloti

Sono sette i nuovi piloti di volo a vela dell'Aero Club Giuliano che nei giorni 17 e 18 settembre hanno sostenuto gli esami per conseguire il brevetto. Sono: Giuseppe de Menech, Enrico Carella, Marco Fanfani, Lucio Boschini, Franco Pizzignacco, Marco Tosolini, Paolo Bissi.

La Commissione composta dagli ispettori Walter Galli e Giampaolo Battiston, ha avuto parole di elogio per l'istruttore Giacomo Rizzi che, in due anni di attività della scuola, è riuscito a brevettare 23 allievi nonostante il club non sia esclusivamente volovelistico ed i mezzi a disposizione piuttosto pochi.

I piloti giuliani possono disporre di due alianti biposto: un Blanik ed il Twin-astir in leasing dall'Aero club d'Italia per il quale deve ovviamente sobbarcarsi una spesa non indifferente. Un incentivo potrebbe venire solamente dall'iniziativa privata di coloro che vorrebbero possedere un proprio mezzo, come avviene in tutti i centri volovelistici, ed alleggerire così la ormai stretta ed insignificante flotta che, se adeguata per la scuola, non lo è più per chi si trova un gradino avanti e vorrebbe progredire in qualche modo essendo incoraggiato a farlo.

Una nota lieta ci è giunta pochi mesi fa per l'arrivo sul campo, di un container precedentemente utilizzato come abitazione nel Friuli terremotato. E' una piccola casetta che alcuni volonterosi cercano di arredare con apporti del proprio; diventerà la nostra sede nonchè punto di ricovero nelle giornate particolarmente fredde che ci attendono. Per questo dobbiamo ringraziare il colonnello Giuseppe de Menech neo brevettato, comandante della Polizia Stradale di Gorizia, che si è prodigato generosamente, per l'iniziativa di poter disporre di un qualsiasi riparo da tempo richiesto e conside-

rato necessario, interessandosi personalmente presso le autorità circa la assegnazione.

Ricordo ancora le persone che collaborano alla preparazione degli allievi che sono, oltre al già citato istruttore Giacomo Rizzi, il direttore della scuola Laura Rizzi, l'ing. Giorgio Lardinelli e Walter Lorettu.

Laura De Simone

Arriva il monoposto

Invio questa corrispondenza con particolare gioia per riferire sul prossimo arrivo di un aliante monoposto, il Libelle I-ZAVA, all'Aero club giuliano, acquistato da cinque soci volovelisti.

Mi scuso in anticipo per il tono forse troppo ingenuamente entusiastico con il quale scrivo, specialmente pensando ad altre realtà totalmente diverse, ma si tratta di un avvenimento importante per il nostro club che dispone di due alianti biposto per la scuola ed il volo a vela, fra le altre sezioni del club (motore, paracadutismo, aeromodellismo, volo libero), è un'attività ancora giovane che si sta sviluppando fra mille difficoltà economiche e di convivenza.

L'essere riusciti a portare a casa un monoposto costituisce sicuramente un incentivo per allargare l'attività, per invogliare anche altri piloti ad uscire dall'ambito ormai troppo stretto ed insufficiente del club, per curare qualcosa di proprio e di più stimolante al volo, e non ultimo di aver aperto la strada per il superamento di quella sottile diffidenza di chi non è volovelista, e che con fatica riesce ad entrare nella concezione che il volo a vela si fa anche e soprattutto, con la iniziativa privata che va incoraggiata quindi.

Il Libelle è stato acquistato da Lucio Boschini, Marco Fanfani, Enrico Carella, Franco Pizzignacco e da chi scrive.

Messo in vendita dall'Aero club volovelistico alpino di Valbrembo, già all'epoca della mostra mercato di fine settembre, il Libelle I-ZAVA era sembrata la macchina più adatta per iniziare l'addestramento sul monoposto.

La cordiale disponibilità dell'ing. Capoferri ha reso poi possibile un accordo vantaggioso nello spirito di un'iniziativa che vuol essere promozionale per chi si avvicina al volo a vela, e di spinta a progredire, per chi, con un minimo di attività alle spalle e di esperienze di volo, ambisce ad eventuali passaggi su macchine più sofisticate.

Laura De Simone

*Cara Laura,
grazie per l'assidua corrispondenza*

za, vivi questi momenti che sono i più belli ed impara a volare bene su macchine modeste, hai una vita volovelistica di fronte non aver premura di pensare alle macchine troppo sofisticate del giorno d'oggi.

Ciao e grazie ancora.

LS

VICENZA

Preparano le basi di lancio

Nel complesso deludente annata per il volo a vela a Vicenza e a Thiene; stiamo affrontando numerose difficoltà di ordine organizzativo a causa soprattutto della forzata separazione del gruppo con gli alianti dislocati in due diversi aeroporti. Si prende atto, poi, con realistica determinazione di un certo scollamento intervenuto fra le attività del volo a motore e del volo a vela e la mancanza di interventi attivi per favorire anche economicamente i piloti e gli aspiranti volovelisti che sentono la necessità di ogni incentivazione all'attività di volo. E' stata notata, per questo, una certa disaffezione fra i piloti che hanno resistito caparbiamente ma che, ci si rende conto, non potranno sopportare ancora a lungo troppi sacrifici in nome di un pur sempre bellissimo sport quale è il nostro.

L'attività non era iniziata male: l'entusiasmo era a buon livello anche perché alcuni volovelisti, appena brevetati, hanno acquistato un Club Libelle ed altri già proprietari hanno provveduto a cambiarlo; dunque si parte con discreti voli sulle Prealpi in formazione più o meno stretta...!! anche per spronare i nuovi ad allontanarsi un po' dal campo e per prepararsi allo «stage» di Rieti.

Pasin, Grazioli, Pagnoni, Mario Ziche, Ellero, Bellorio danno una mano a Bussi, Pescarolo, Gennari, De Franceschi e Zerbato ed assieme ai «vecchi manici» Barbieri Pietro, Pellegrinotti, Altieri, Maschio, Cason ed altri, si vola sul Pasubio, sul Grappa e verso i Lessini e il Lago di Garda. Poi lo «stage» di Rieti dove troviamo condizioni non proprio brillanti ma sempre più paganti che quelle di casa. I nuovi che per la prima volta affrontano il Centro subito hanno problemi «fisico-evauatori-notturni» per cui il volonteroso

Dalla Vecchia e il Marchetto devono di giorno recuperare il sonno perduto anziché assaporare le termiche di Poggio Bustone; (l'emozione gioca alle volte brutti scherzi!!!). Marzotto e Pasin con le super-macchine del Centro ci procurano un po' di invidia e corro-



no forte ma abbiamo fede che dopo l'effettuazione dei Campionati Mondiali anche il nostro modesto e proletario sedere possa aspirare alle sollecitazioni dei vari LS.4 e ASW 20 senza però suscitare troppe «emozioni» al nostro buon comandante Muzi al quale porgiamo ancora ringraziamenti ed auguri.

I guai iniziano al ritorno quando giungono notizie poco rassicuranti sulla possibilità di effettuare l'attività volovelistica sull'aeroporto di Asiago; si fanno proposte alternative (L'Aquila, Foligno, Belluno)... e intanto le avverse condizioni meteo non ci permettono nulla di buono; la scuola prosegue con le solite difficoltà e l'istruttore Bordin, sempre solerte e paziente, porta avanti quattro allievi. Arriva, purtroppo, la diffida di operare ad Asiago per Ferragosto; è inutile a questo punto rinnovare segni di disapprovazione, disgusto, rabbia e chi più ne ha più ne metta tant'è dal momento che Direzione Civile e Militari non si «prendono la responsabilità» e così un aeroporto bellissimo, costato al contribuente più di un miliardo, 10 anni fa, rimane praticamente inutilizzato. Ci sono anche, per fortuna, i coraggiosi che se ne infischiano e volano; qualcuno però preferisce la «legalità» e allora si chiude, e dorme sonni tranquilli.

Viene organizzato, in alternativa, uno stage a Thiene; durante la prima quindicina di Agosto il tempo non è buono per il volo a vela ma voletti quotidiani a 700/800 metri sul costone ci tengono uniti sull'aeroporto fino all'ora di effettuare prelibate riunioni conviviali preparate dalla «siora Gigia».

Ci stiamo, in questo periodo, adoperando per preparare le basi per un rilancio del volo a vela e per creare i presupposti fondamentali che sono: la

propaganda (nelle scuole), la modernizzazione della flotta onde poter diffondere il settore prettamente sportivo ed agonistico, l'autonomia della gestione ed infine la riunificazione della flotta in un'unica sede (costruzione di un hangar) sia sull'aeroporto di Thiene che su quello di Asiago.

Con questo programma i volovelisti vicentini intendono proseguire la grossa tradizione del volo silenzioso che in questa zona, specialmente sull'Altopiano di Asiago, ha dato origine e lustro al nostro sport come evidenziato dalla cerimonia proprio di questi giorni, del sessantesimo anniversario della prima gara effettuata sul Monte Sisemol nel lontano 1924.

Piergiorgio Ellero

CALCINATE

Evviva la rivoluzione, ovvero: la riabilitazione dei "benevole"!

Ecco il testo della lettera che il Presidente dell'AVAL, Dante Garafini, ha inviato ai «preposti» per chiedere di organizzare i Campionati Italiani della 15 metri.

Facciamo seguito alla lettera del 16 ottobre 1984 inviataci dall'Aero Club Volovelistico Milanese a firma del sig. Egidio Galli.

Siamo lieti di comunicarVi che il ns. Consiglio Direttivo riunitosi in data 28 ottobre 1984 ha, con voto unanime, approvato di porre la propria candidatura

per l'organizzazione del Campionato Italiano di Volo a Vela — classe 15 metri — da svolgersi sull'aeroporto Paolo Contri di Calcinate del Pesce (Varese) nei giorni 18-26 maggio '85. Questa ns. iniziativa ha come scopo ed obbiettivo primario quello di contribuire al alleggerire i già pesanti oneri derivanti agli organi centrali dell'organizzazione dei prossimi Campionati Mondiali 1985.

Fin d'ora un buon numero di ns. collaboratori si è dichiarato disponibile a prestare la propria opera a titolo gratuito onde assicurare un ottimo svolgimento delle gare.

Potendo operare su due piste con 5 traini e relativi piloti locali, si potranno accogliere facilmente 35 concorrenti con tempi di lancio contenuti.

La quota di iscrizione prevista sarà di L. 150.000, mentre i traini saranno di L. 35.000 cad.

Qualora l'Aero Club d'Italia elargisse un contributo, tali quote potranno essere proporzionalmente ridotte.

Il ns. aeroporto può valersi di strutture logistiche esistenti come:

- area di campeggio attrezzata con servizi;
- Ristorante con sale riservate ai soci e ampie possibilità di menù a prezzi fissi;
- camere a 2 letti;
- servizio meteo con ricezione Meteosat, fac-simile e sondaggio aerologico locale;
- elaboratore per le classifiche;
- segreteria, telefoni ecc.

Nelle vicinanze dell'aeroporto si trovano numerosi Motels, Alberghi e Ristoranti di varie categorie.

Per quanto riguarda tutti gli altri aspetti organizzativi sarà ns. premura evidenziarli non appena ci perverrà l'eventuale assegnazione della gara.

Rimaniamo pertanto a Vs. completa disposizione ed in attesa di Vs. comunicazioni al riguardo, cogliamo l'occasione per salutarVi cordialmente.

Il Presidente dell'AVAL
Dante Caraffini

PARMA

Parma esce dal nido

Il volo a vela di Parma ha preso il volo. E' il caso mi sembra, di usare questo termine, se si considerano tutte le novità che hanno caratterizzato la nostra attività volovelistica in questi ultimissimi anni.

Per lungo tempo il volo a vela ha tro-

vato a Parma una collocazione tranquilla, decorosa, ovattata, quasi, in quella discreta eleganza che caratterizza questa splendida città.

Per molti, forse per troppi anni i nostri piloti si sono cimentati in voli rigorosamente locali, hanno conosciuto e sfruttato tutte le termiche a portata di Aeroporto diventando degli autentici specialisti anche dei più deboli aliti ascensionali.

Se si escludono alcuni autentici exploit compiuti ancora ai tempi del Canguro da Camillo Monguidi e da Remo Cella, tutto è filato via senza grandi scosse e forse anche senza eccessivi entusiasmi.

Insomma, volare in aliante, ha rappresentato, per molto tempo e per molti piloti locali, quasi un titolo nobiliare del volo, di cui fregiarsi nei mesi «furmanti» e da dimenticare totalmente in tutto il resto dell'anno.

A questo stato di cose, i cui aspetti positivi non vanno peraltro sottovalutati, hanno indubbiamente contribuito due importanti fattori.

Primo punto: l'Aeroclub di Parma, sotto la guida appassionata e intelligente dei suoi ultimi Presidenti, da Enrico Bandini a Camillo Monguidi, a Luciano Ferretti ed infine a Remigio Silva che regge attualmente le sorti del Sodalizio, ha raggiunto, io credo, i massimi vertici cui una organizzazione di questo tipo, che non riceve sovvenzioni da nessuno ma che fa tutto con i propri mezzi, può aspirare.

Tutte le specialità previste dallo statuto dell'Aeroclub d'Italia hanno trovato a Parma le condizioni ideali per svilupparsi e per crescere.

Ma è chiaro anche che il volo a motore, per libera scelta dei piloti, l'ha fatta da padrone almeno per quanto concerne la qualità dei risultati.

Se si esclude qualche mosca bianca, quasi tutti i piloti di volo a vela sono infatti, contemporaneamente, dei bravi «motorai», che hanno anche svolto una ottima attività e che sono eternamente dibattuti fra il lato Est ed il lato Ovest dell'aeroporto.

Punto secondo: la singolare collocazione geografica di Parma che, adagiata nella prima pianura, per chi arriva dal mare, ha sempre messo i suoi Piloti nell'imbarazzo della scelta fra il volo in pianura ed il volo in montagna. Scelta peraltro difficile, se si considera che le prime montagne verso Sud sono a 30-40 km e che il crinale, con i 1.800 metri dei monti Orsaro e Sillara, si trova a circa 70 km dall'Aeroporto. Ma non è tutto.

All'aria dolce e temperata delle colline di Parma, maturano, come tutti sappiamo, quei deliziosi prosciutti e salami, che rallegrano le nostre tavole. Infatti, sia la valle del Taro, sia quella

del Parma sono i «canali» ideali attraverso i quali, in molti giorni dell'anno, l'aria temperata del mare viene a turbare tutto quell'equilibrio atmosferico locale dal quale dovrebbero nascere le condizioni ideali per il volo velleggiato.

Sono molte le giornate di primavera e di prima estate in cui da Parma si può osservare un apparentemente strano fenomeno. Tutto il crinale appenninico, a perdita d'occhio con una sfilata di cumuli bellissimi verso Reggio Emilia e Modena; un po' meno belli ma sempre interessanti verso Piacenza e con un grande «BUCO» tutto desolatamente sereno all'altezza di Parma.

Tutto ciò premesso, non certo per inutile scusante sul passato e neppure per dare maggiore risalto al presente o al futuro, ma unicamente allo scopo di fare — dopo tanto silenzio — un «punto» abbastanza obiettivo della situazione, prima di passare all'esame delle novità di cui ho parlato all'inizio, non si può non concludere dicendo che — tutto considerato — questi sono stati probabilmente i tempi corretti perchè il volo a vela di Parma maturasse la disponibilità psicologica a conquiste più ambiziose.

Bravi tutti quelli che hanno contribuito a questo salto di qualità:

Camillo Monguidi che, quale Direttore della Scuola, ha saputo trasmettere a tutti i Piloti non solo la sua grande passione, ma pure quel sentimento bellissimo che non sta scritto da nessuna parte ma che ogni autentico volovelista possiede nel profondo del cuore. Ma che anche, con i 300 km in A.R. fatti a Rieti qualche anno fa, ha dato per primo una «sferzata» morale a tutti i piloti, giovani e meno giovani.

L'istruttore Maurizio Campanini serio, preparato ed instancabile a formare le nuove leve; quelle che dovranno a loro volta formare il nostro futuro. E' lui che cerca di dare ad ogni pilota l'esatta coscienza delle sue effettive capacità e potenzialità.

Remo Cella, vicepresidente del nostro Aeroclub, che da sempre cura, in modo perfetto, tutti gli aspetti amministrativi ed operativi del nostro volo a vela ed il cui occhio vigile è sempre presente in qualsiasi circostanza.

Le sue conquiste appartengono ormai alla «Storia» del nostro Sodalizio ma Egli non ha affatto rinfoderato le armi. Ed eccolo, con il suo KESTRELLINO, al fianco di tutti gli altri ad inseguire l'eterna avventura del volo a vela.

Claudio Zanichelli, rappresentante del volo a vela in seno al Consiglio direttivo, che ha portato fra tutti noi una ventata di nuovo entusiasmo e di spirito di emulazione con tutta una serie di voli bellissimi che gli hanno per-

messo di assicurarsi l'oro ed il primo diamante: in Francia nell'83; all'Aquila, dove, sempre nell'83, conquista i suoi 300 km in triangolo; ancora in Francia quest'anno dove, nell'unico giorno buono dello «STAGE» sfiora i 500 km «chiudendo» a 430. Poi ancora all'Aquila quest'anno dove, inseguendo i 500, chiude alcune bellissime giornate con voli di 300 ed oltre 400 km.

Ma non soltanto «fuori casa» egli dimostra le sue capacità di volovelista. Claudio Zanichelli è il primo pilota infatti che, partendo da Parma con plafond relativamente basso ha raggiunto ripetutamente durante la corrente stagione il crinale appenninico. Su questo particolare argomento, di interesse generale, lo sollecito anzi a darci una dettagliata relazione scritta.

Selvino Savazzi, membro del Consiglio direttivo dell'Aeroclub, che, nato pilota col volo a motore, vi svolge per anni una forte attività ignorando completamente il volo a vela. Poi, improvvisamente, coppia il grande amore che evidentemente a lungo aveva covato sotto la cenere.

E così egli, che si sente in ritardo — sul tempo — rispetto a tutti gli altri che hanno cominciato prima, «entra» con tutto l'entusiasmo di cui è capace nel nostro piccolo mondo trovandovi però subito una sua collocazione.

Selvino Savazzi non ha tempo da perdere e non perde tempo. Accumula rapidamente ore ed ore di volo su macchine molto valide ed in un tempo relativamente breve è pronto per le prove più impegnative che affronta senza esitare.

Da qui i primi risultati lusinghieri. I 300 km in A.R. conquistati quest'anno in Francia a Buno Bonnevaux; il guadagno di quota dei 5.000 m sempre quest'anno ad Aosta. Ed ancora, sempre nel 1984, un'altra volta i 300 km

all'Aquila dove, inseguendo anche lui i 500 km, compie insieme a Claudio Zanichelli altri bellissimi voli di distanza.

Anch'egli infine, partendo da Parma, in giornate non eccezionali, raggiunge il Crinale appenninico, trampolino ideale per futuri voli verso «Sud».

A parte queste doverose citazioni, un «bravo» particolare è dovuto altresì a tutti i Piloti volovelisti di Parma in attività, i quali, avendo colto i giusti messaggi dalle persone giuste, stanno dando al nostro volo a vela, al di là delle ore volate, un contributo qualitativo senz'altro migliore rispetto al passato.

L'attività volovelistica del Club nel corso dell'anno si esplica con i seguenti dati:

- Stage a Foligno nel mese di giugno con l'Istruttore Campanini e gli alianti del nostro Club. Partecipano i piloti Bozzetto, Chiesi, Martini, Rizzoli, Savazzi, Zanin. Coadiuvano l'Istruttore, Cella e Monguidi.
- Stage a Buno Bonnevaux (Francia) in giugno. Partecipano i piloti Savazzi e Zanichelli.
- Stage a Rieti nel mese di luglio. Partecipano i piloti Cella, De Nardis, Ferrari, Giublesi, Polini, Rizzoli.
- Stage a Preturo in agosto. Partecipano i piloti Annibali, Savazzi, Zanichelli, Mutti.

Ore totali volate: 750.

Parma dunque è uscita dal nido. Qualche «rondinotto» già si è cimentato in voli arditi e lontani. Gli altri osservano, ma è fatale che qualcun altro, fra poco, li seguirà.

Certo, ne è passato del tempo da quel lontano 20 luglio 1947 quando, alle 7.00 del mattino, lo Zoegling pilotato

da Emilio Pastorelli si alzava per la prima volta nel cielo di Parma. A guardarlo estasiati c'erano Guido Bergonzi, Gianni Bocchi, Tino Bozzetti, Remo Cella, Claudio Guzzon, Camillo Monguidi e altri ancora che si sono persi nel tempo.

Da allora sono passati 37 anni. Sono cambiate le macchine e le tecniche del volo ma non sono cambiate di molto — purtroppo — la coscienza e la conoscenza Nazionali per questo bellissimo sport che viene — a torto — trattato come un'attività di elite per pochi fortunati.

Forse colpevoli di questo stato di cose siamo un po' tutti noi, innamorati a tal punto del «NOSTRO» volo a vela da diventarne dei pessimi rappresentanti verso l'esterno. E così tutto ristagna in una generale «decadenza». Penso bisognerebbe fare qualcosa.

Per quanto concerne il parco macchine, sono ormai lontani i tempi della operazione LEASING voluta e realizzata da Teti al quale va il nostro ringraziamento. Quelle macchine stanno però invecchiando. Come le integreremo o le sostituiranno? Il volo a vela italiano è destinato a diventare soltanto un fatto «PRIVATO»?

Oggi le uniche «Attenzioni» nazionali per il volo a vela — ancorchè scarse — mi sembra vengano indirizzate in buona parte verso il «settore CORSE». Evidentemente tutto il «retroterra» che dovrebbe stare dietro le gare viene giudicato ad un livello soddisfacente e corretto.

E' così? Io non credo. Ma questo è un problema ampio e «Difficile» ed io sono giunto al termine del mio articolo il cui scopo iniziale era un altro.

Cordialmente,

Giorgio Mutti

ABBONAMENTI 1985!

- Invariate le tariffe (**45.000 ordinario, 35.000 associati**) per chi paga entro il 31 gennaio 1985!

Preferibilmente versando l'importo sul **C.C. Postale 16971210** intestato:
CENTRO STUDI VOLO A VELA ALPINO - VARESE.

- A tutti coloro che avranno versato l'abbonamento entro il 31 gennaio verrà inviata

l'agenda tascabile di



- Dal 1° febbraio 1985 le tariffe saranno le seguenti (sempre per anno solare):

ITALIA:	— sostenitore	L. 100.000
	— ordinario	L. 50.000
	— associati	L. 40.000
ESTERO:	— ordinario	\$ 40
	— via aerea	\$ 60

- A tutti coloro che si saranno preoccupati di raccogliere abbonamenti — rinnovi o nuovi — ed effettuare il versamento entro il 31 gennaio verrà inviata una bella ed interessante...
- Amici, aiutateci a crescere di numero ed a migliorare la diffusione di VOLO A VELA!
- Infine, per coloro che non hanno ancora provveduto al rinnovo dell'abbonamento 1984, l'invito a voler provvedere con cortese premura. Grazie.



VOLO A VELA
 AL SERVIZIO
 DEI VOLOVELISTI
 CHE SEMPRE
 PIU' NUMEROSI
 SVOLGONO
 ATTIVITA'
 PRESSO
 L'AERO CLUB
 CENTRALE DI RIETI

Pubblichiamo e ripubblicheremo un elenco di indirizzi che possono tornare utili agli amici volovelisti che sempre più numerosi scendono a Rieti.

Questo elenco non ha la pretesa di essere completo, è stato unicamente fatto in base ad almeno un'esperienza diretta nella quale non sono stati chiesti sconti ma siamo stati accolti con simpatia.

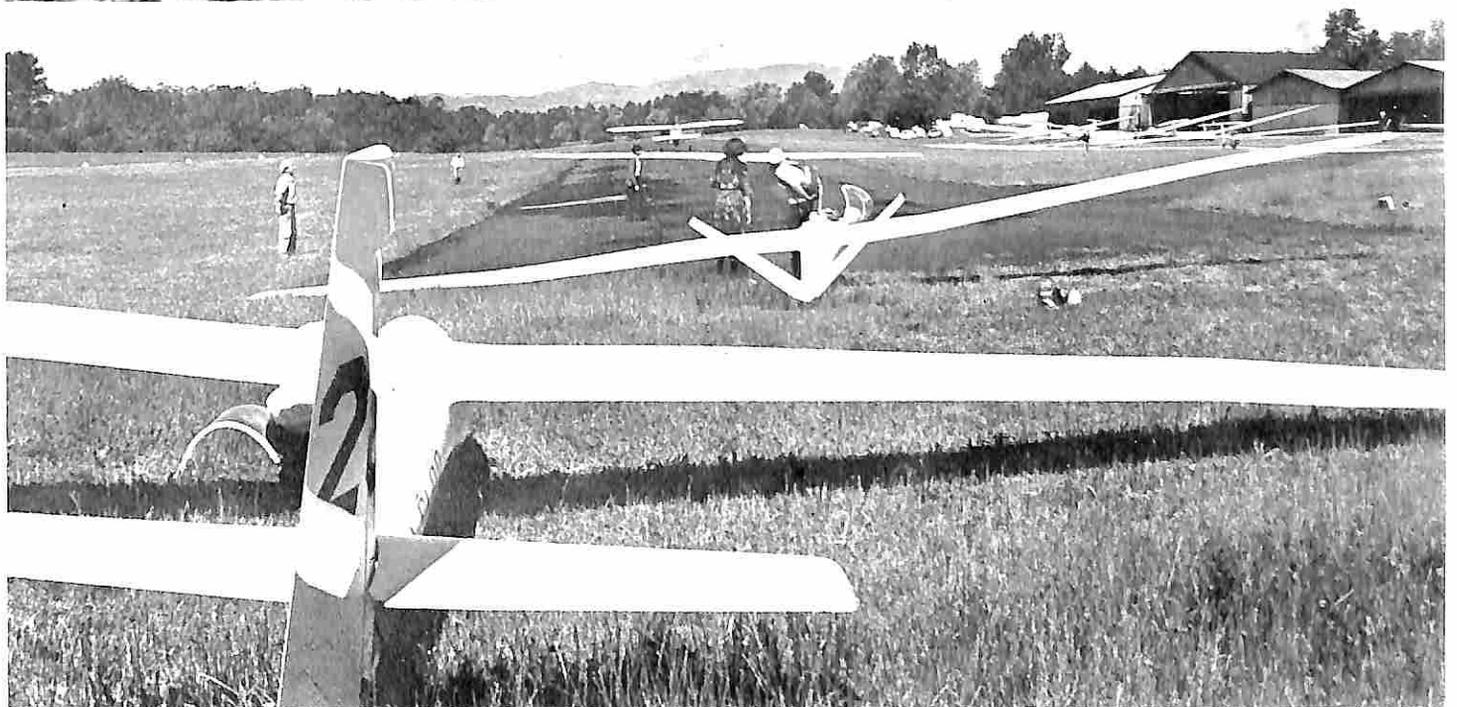
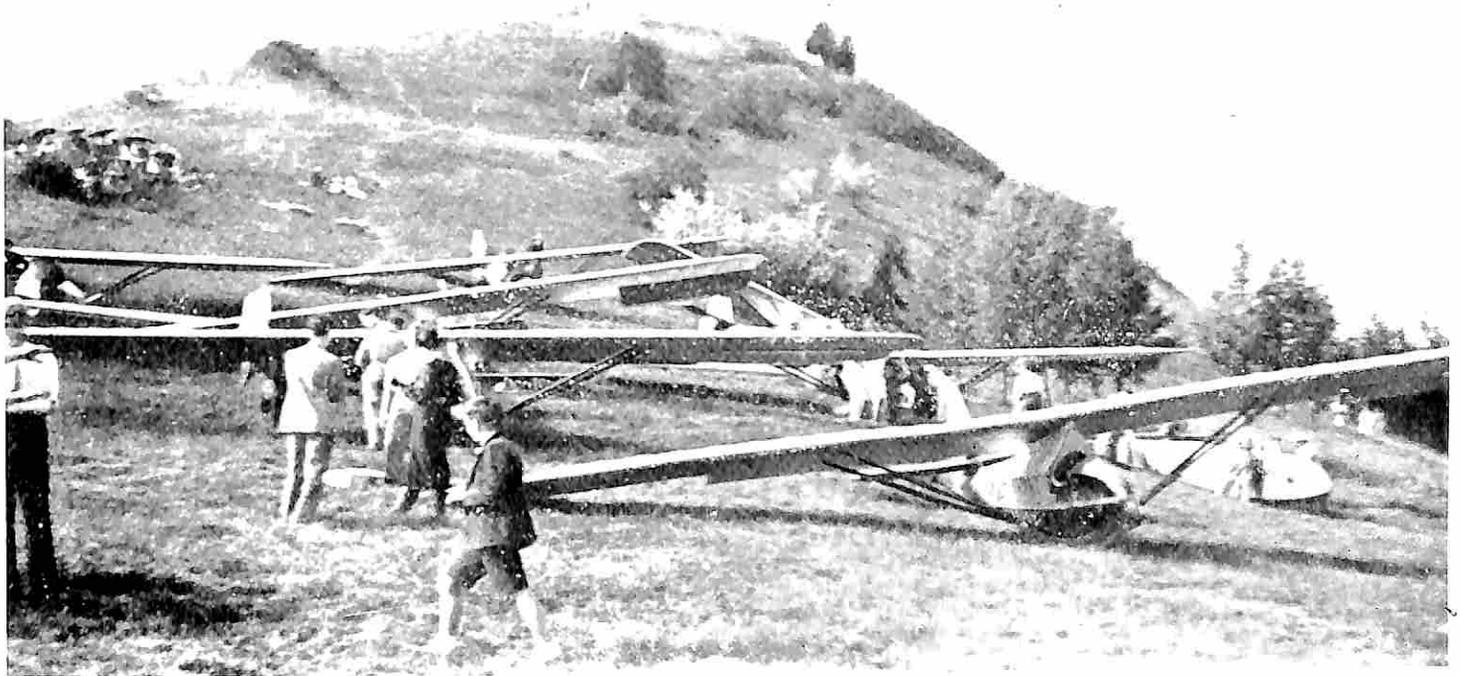
I volovelisti sono invitati a segnalarci altri nominativi che a loro giudizio — e nostro — possono essere compresi in questo elenco.

A scanso di equivoci, precisiamo che nulla è dovuto per queste segnalazioni.

<p>HOTEL VILLA TIZZI - RISTORANTE Tel. 0746/688956 Poggio Bustone - RIETI</p>	<p>GRANDE ALBERGO QUATTRO STAGIONI Direz.: A. Colangeli Tel. 0746/43306-47705 - RIETI</p>
<p>HOTEL MIRAMONTI (da Checco) Piazza Oberdan 7 Tel. 0746/41333-43350 - RIETI</p>	<p>HOTEL BLU - 2^a cat. Via Salaria per l'Aquila, 18 Tel. 0746/43064 - RIETI</p>
<p>HOTEL SERENA Viale della Gioventù 17 Tel. 0746/45343 - RIETI</p>	<p>RISTORANTE TEATRO FLAVIO (da Adelmo) Via Garibaldi 247 Tel. 0746/44392 - RIETI</p>

<p>RISTORANTE CHECCO AL CALICE D'ORO Via Marchetti 10 Tel. 0746/44271 - RIETI</p>	<p>PASTICCERIA E GELATERIA « S. HONORE' » Via Cintia 154 Tel. 0746/47723 - RIETI</p>
<p>RISTORANTE VOLO A VELA Al vostro servizio sul campo di volo</p>	<p>RISTORANTE « DA MARIA » Morro Reatino - RIETI Tel. 0746/648074</p>
<p>TAPIS VOLANT Tappeti orientali, cineserie, oggettistica P.za M. Vittori, 2 - Tel. 480168 - RIETI</p>	<p>BOUTIQUE DEL REGALO GIOIELLERIA Cesare Amici - Via Cintia 97 Tel. 0746/47713 - RIETI</p>
<p>GRASSI SPORT Piazza Vittorio Emanuele 13 - RIETI</p>	<p>PORCELLANE CRISTALLERIA ARGENTERIA De Angelis Elio Via Velinia - RIETI</p>
<p>ACCONCIATORE PER UOMO Bizzarri Domenico Via Pennina 37-a - RIETI</p>	<p>« IDILLIO » - Barber Shop Piazza Vittorio Emanuele 12 - RIETI</p>
<p>MUSICA - SPORT Luciani Aimone Via Cintia 83 - Tel. 45103 - RIETI</p>	<p>CARTOLIBRERIA SAPERE Viale Maraini - RIETI</p>
<p>TORREFAZIONE OLIMPICA Osvaldo Faraglia Viale Matteucci 86-92 - RIETI</p>	<p>FARMACIA COLANGELI Via Pescheria 5 - Tel. 41368 RIETI</p>
<p>STAZIONE RIFORMIMENTO ESSO Angelucci Nazzareno Piazza XXIII Settembre Tel. 0746/43712 - RIETI</p>	<p>ELETTRAUTO RINALDI ANTONIO Via Paolessi 50-52 - RIETI</p>

Oltre cinquant'anni di volo a vela



A.V.A.L.

**Aeroclub Volovelistico Alta Lombardia
VARESE - Calcinate del Pesce**

Glasfaser Italiana s.r.l.

24030 VALBREMBO - BG - Via delle Ghiaie, 3 - telefono 035 612617

VENDITA ALIANTI E MOTOALIANI: GROB - SCHEMPP/HIRTH - CENTRAIR - SCHNEIDER - GLASER & DIRKS

STRUMENTI A CAPSULA	:	Winter e Bohli
BUSSOLE	:	Schanz, Bohli, Airpath
VARIOMETRI ELETTRICI	:	Westerboer, Cambridge, Zander, Peschges, Ilec, Blumenauer, TTI Thermalling Turn Indicator
RADIO DI BORDO E PORTATILI	:	Becker AR 3201 B, Dittel G.m.b.H., Avionic Dittel, Genave
BAROGRAFI	:	meccanici Winter, elettrici Aerograf
FOTOTIME	:	macchine fotografiche con dispositivo orario ed im- pulso per barografo Aerograf
DRÄGER	:	esclusiva impianti ossigeno per alianti ed aviazione generale (nuovi impianti Oxiport)
STAZIONE DI SERVIZIO	:	per grandi riparazioni e revisioni di tutti i modelli di alianti ed inoltre velivoli Stinson, Robin, Socata, Piper, Zlin ed altri
SERVIZIO STRUMENTI	:	controlli periodici e messe a punto. Calibratura barografi per insegne FAI
SERVIZIO RADIO	:	installazioni e controlli al banco, riparazioni Becker, Dittel, Genave
ESCLUSIVISTA PIRAZZOLI	:	rimorchi a due assi omologati a norme europee. No- stra cassonatura in vetroresina integrale anche in kit di montaggio
FORNITO MAGAZZINO RICAMBI:		strumenti e radio

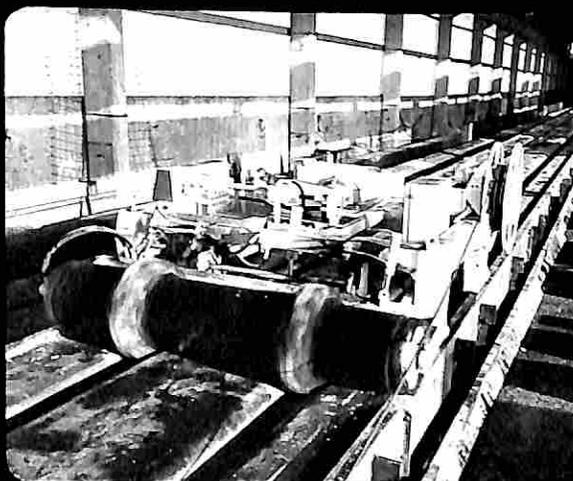
TUTTO PER L'ALIANTE

Sull'aeroporto di Valbrembo, 5 Km. a Ovest Nord-Ovest di Bergamo, pista
020 - 200, frequenza in uso 122,6 MHZ.

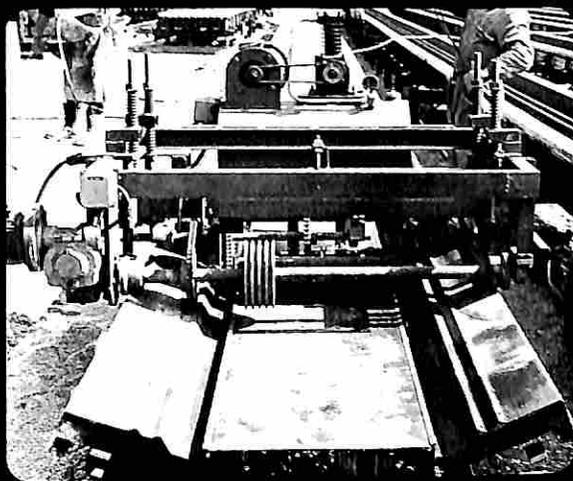
la spazzola

impianto e macchina
costruiti dalla Ditta
BIANCHI CASSEFORME
Parma

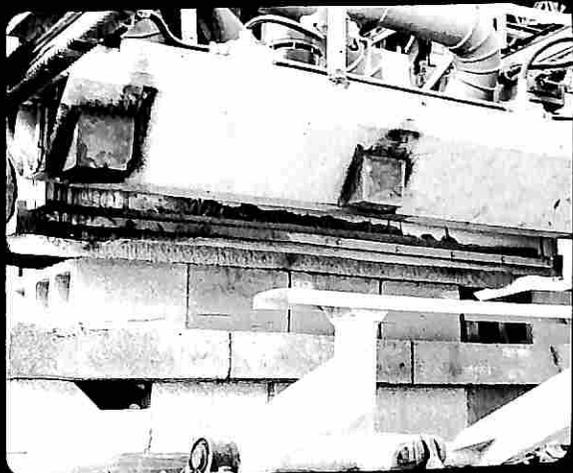
*per la pulizia
dei casseri per travi
in C.A. precompresso*



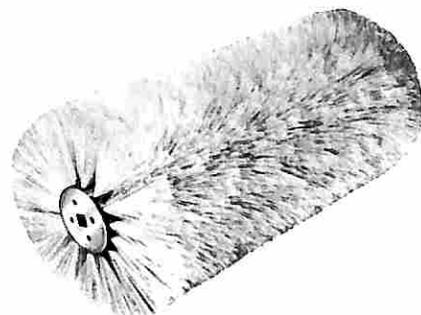
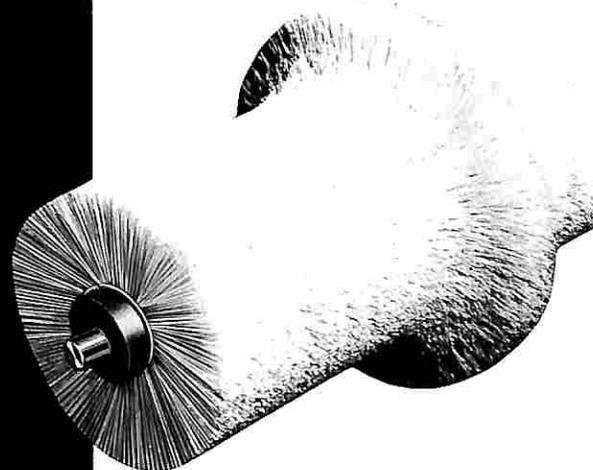
*per la pulizia delle
piste di getto solai in
cemento + polistirolo*



*per la pulizia dei
piani in refrattario dei
carrelli porta mattoni
dopo la dispilatura*



**una soluzione
moderna
per i problemi
dell'edilizia moderna**



fit | società
italiana
tecnospazzole

40033 CASALECCHIO di RENO (BO)
tel. 051-571201-13
telex: 212841 SITECN-I



COVERLINE srl

Via Tagliamento, 17 - 22053 LECCO - Tel. 0341/499191

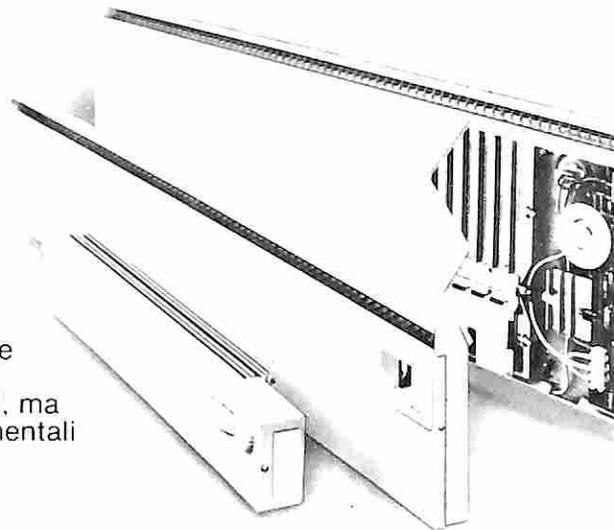
**PRODUZIONE RIVESTIMENTI PLASTICI
PER EDILIZIA, IDROPITTURE,
TEMPERE, ASSORTIMENTO
ANTIRUGGINI, SMALTI, VERNICI
SPECIALI, ACCESSORI DELLE
MIGLIORI MARCHE**

CONTRO LA CRISI ENERGETICA

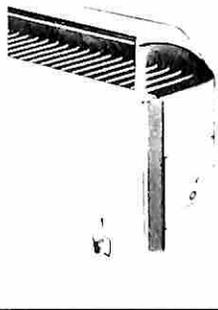
glamox

il pannello elettrico
con l'anima in alluminio e il cervello elettronico

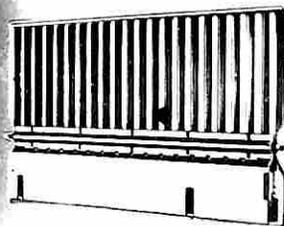
Tutti i pannelli Glamox sono garantiti 5 anni, e alcuni possono essere montati su ruote. Consumo medio L. 15 l'ora. I motivi che inducono un buon tecnico a scegliere Glamox sono molti, ma tre sono gli elementi fondamentali ed ineguagliabili:



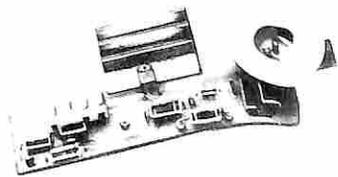
Riflettore in alluminio Glamox Favorisce la fuoriuscita dell'aria calda convogliandola verso il basso. Riflette i raggi infrarossi. Procura una intercapedine con il rivestimento esterno evitando scottature alle persone.



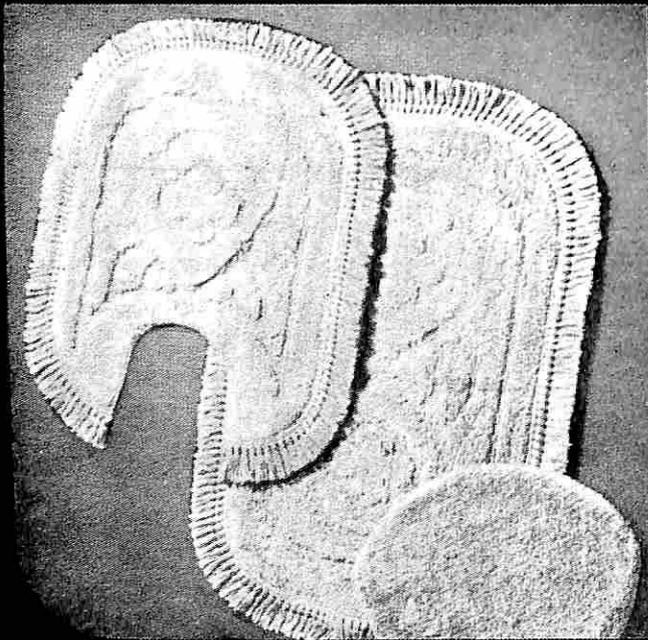
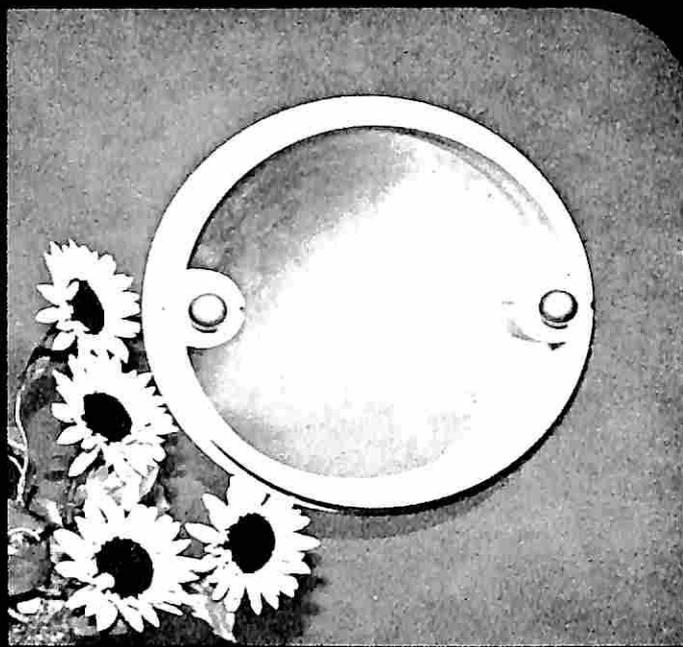
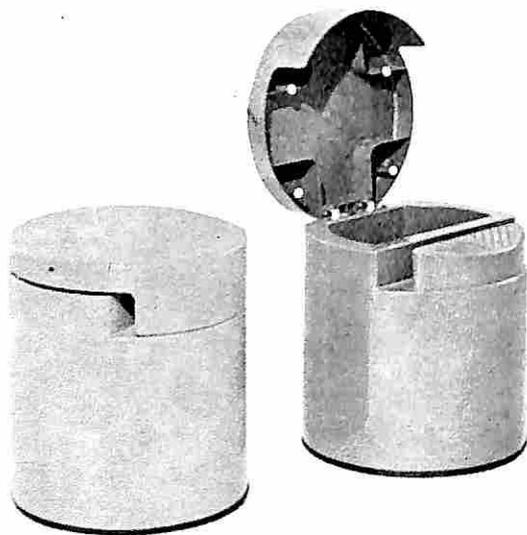
Diffusore in alluminio (brevettato Glamox), aumenta la superficie di contatto con l'aria. Abbassa la temperatura della resistenza per non bruciare ossigeno. La forma del diffusore in alluminio aumenta la convezione naturale dell'aria fungendo anche da volano termico. Resistenza corazzata nel manganeseo.



Termostato elettronico con economizzatore Glamox. Permette un più preciso controllo della temperatura mantenendo l'ambiente a temperatura costante. L'economizzatore è programmato con un circuito integrato a cicli di trenta secondi, permettendo un risparmio di energia elettrica variabile dal 10% all'80%.



RIVENDITORI DI FIDUCIA ABRUZZO - MOLISE - Sambuceto - AT EL CO. Via Tiburtina 39 Tel. (085) 20 66 68 BASILICATA - CALABRIA - S. Maria di Calanzano - IVQ PISCIGNERI - Viale Emilia - Loc. Aguglia - Tel. (0961) 61 052
61 297 Gioiosa Jonica - Via 1° Campanella 7 - Tel. (0964) 51 232 CAMPANIA - Casoria CENTRO JOSSA e JOSSA FASANO - Via Nazionale delle Puglie - Contrada Cimigliaro - Tel. (081) 759 91 33-759 90 94 EMILIA - ROMA-
GNA - Bologna COMET - Via Ranzani 7 2 - Tel. (051) 234 941 234 942 Modena FABBRIO ROLANDO di Villa & C - Via Cesari 40 - Tel. (059) 332 475 332 257 Parma LA BOIARDO dei F.lli MELLEI - Via Petrarca 11 - Tel.
(0521) 33 995 Reggio Emilia EMILIANA ELETTRODOMESTICI - Via Dell'Industria 33 - Tel. (0522) 54 126 54 486 - Reggio Emilia - SIMONAZZI Geom. LUIGI & C. - Via G. Davoli 5 - Tel. (0522) 26 641 - Reggio Emilia - F.lli CAI-
CIAVILLANI - Via Makowsky 2 - Tel. (0522) 74 741 Rimini ELETTROCOMET - Via Nuova Circonvallazione 82 - Tel. (0541) 77 54 50 77 12 36 - Vigonola - FRANCHINI LAMBERTO & C. - Via Dei Commerci 72 - Tel. (059)
721 304 LAZIO - Roma BORGHINI LUMINOTECNICA - Via Belsiana 87 89 - Tel. (06) 6790629-6784941 - ELETTROFORNITURE BORGHINI - Via Assisi 28/28A - Tel. (06) 794 13 48-785 38 41 - Roma - ELETTROCA POZZI - Via
Vulci 5 - Tel. (06) 752 741 Latina ONORATI s.a.s. - Via Nascosa 1 - Tel. (0773) 411 056 57 - Tivoli - CURTI PIERINA - Viale Trieste 101 - Tel. (0774) 20 184 Velletri MASTROGIROLAMO UGO - Via Oberdan 118 - Tel. (06)
963 59 61 Viterbo VITERLAMP - Via Monte Nevoso 10 - Tel. (0761) 35 622 36 061 LIGURIA - Genova ACERBI di NADILE & C. - Via C. Targa 4/6 - Tel. (010) 208 931 - Genova BETA ELETTRICA - Via degli Albanesi 41 -
Tel. (010) 393 771 Albenga SAFE - Via Tiziano 17 - Tel. (0182) 50 514 Sanremo EME di RABAGLIATI ALFREDO - Via P. Agosti 102 - Tel. (0184) 84 277 - S. Salvatore di Cogorno - IMAEL di SILVANA BACIGALUPO - Corso IV
Novembre 121 - Tel. (0185) 380 325 Savona SMAES - Via Garioni 11/B - Tel. (019) 386 738 LOMBARDIA - Milano - NORD-ELETTRICA - Via Agordat 13 - Tel. (02) 28 40 455 28 40 666 - Milano D.M.E. - V.le Cassala 53
Tel. (02) 83 51 582 83 77 806 Milano LA COMMERCIALE ELETTRICA - Via P. Sottocorona 13 - Tel. (02) 701 451 Bergamo RINALDI - Via C. Correnti 33 - Tel. (035) 341 555 Busto Arsizio BERNASCONI MARIO - Via Marco
ni 15 - Tel. (0331) 636 992 Cantù CASATI BRUNO & C. - Via Kennedy 4 - Tel. (031) 706 058 - Castione Andevone - RIFA - Via Nazionale 37 - Tel. (0342) 358 160 Collebeate ZANI & RANZENIGO - Via Roma 53 - Tel. (030)
274 12 03 274 15 57 Cremona VIEMME DUE - Via Massarotto 60/A - Tel. (0372) 34 877 Lecco GALLI EZIO - Via Caduti Lecchesi a Fossoli 21 - Tel. (0341) 373 411 Mantova ZENI Laura - via Cavour 90 - Tel. (0376)
322 309 Pavia SACCARO di SACCHI CARLO - V.le Canton Ticino 14 - Tel. (0382) 463 218 463 246 Varese AGO GAS - V.le Borri 162 - Tel. (0332) 261 157 - BERNASCONI MARIO - Via A. Saffi 88 - Tel. (0332) 229 186 Vi-
mercate LA COMMERCIALE ELETTRICA - Via Marzabotto - Tel. (039) 661 691 234 4 MARCHE - Ancona SVENSK ELVARME - Via Cardeto 60/A - Tel. (071) 55 093 PIEMONTE - Torino PERUCCA Sergio - Corso Verona 26 - Tel.
(011) 858 542 Torino MANNA - corso Sebastopoli 45/A - Tel. (011) 635 052-636 896 Asti - MINOLA geom. SILVANO - C.so Alta Vittoria 75 - Tel. (0141) 50 647 Cuneo L. ELETTRICA - Via A. Bassignano 11 - Tel. (0171)
61 577 Novara RITA Reg. Industriale S. Stefano - Tel. (0321) 399 616 VerCELLI WILSON ELETTRICA - Via Petrarca 3 - Tel. (0161) 61 491 Vigliano Biellese - ELETTRO R.D.M. - Via Marconi 2/G - Tel. (015) 512 096 PUGLIA
- Bari RO GIUSEPPE - Via Quarto 25 - Tel. (080) 226 696 Brindisi LA RITONDA MERLCHIORE - Via S. G. Bosco 15 - Tel. (0831) 86 998 Campi Salentina - TAURINO MARIO - Via U. Foscolo 10 - Tel. (0832) 761 094 - Nardo
SAFFERA - Via Iasso - Tel. (0833) 812 618 Taranto VIMET - Via Lago Ampollino 19 - Tel. (099) 311 681 SARDEGNA - Cagliari - RENÒ RICCI - Via Dei Carroz - Circonv. Quadrifoglio 6 - Tel. (070) 502 601 Sassari RENÒ RIC-
CI - Filiale Ditta Heno Boccia - c. Cossu Pietro - Via Napoli 131 - Tel. (079) 271 178 SICILIA - Palermo MIGLIORE - Via D. Costantino 37 - Tel. (091) 291 540 Via U. Giordano 172 - Tel. (091) 577 211 Palermo SPEDALE GIU-
SEPPE - Piazza S. Francesco da Paola 12 - Tel. (091) 583 718 Alcamo TUTT'UFFICIO di MILAZZO FRANCESCA - Via Delle Fiale 15 - Tel. (0924) 22 151 Camicati - FMV - Viale della Vittoria 142 - Tel. (0927) 851 847-855 666
Catania H.C.D. - Via G. Leopardi 52 - Tel. (095) 383 794 Favara AVENIA ROSA - Via Genova 17 - Tel. (0975) 357 849 Ciccina - F.C.R. - Via Napoli 24 - Tel. (0586) 684 788 Margonone MARCHETTI ANGIOLO - Loc. Ponte alla Chieppa - Tel. (0583) 26 171
Messina PASQUANIGLI GIUSEPPE - Via I. Manara 62 - Tel. (090) 710 816 Modica BELLAERA CARMELO di PININO - Via Geratiana 180 - Tel. (0932) 941 224-944 024 TOSCANA - Firenze - COMEDI di GHERARDINI RENZO -
Via Morgni 32 - Tel. (055) 430 281 Arezzo I.F.E.L. - Via Genova 17 - Tel. (0571) 59 103 Radice - Tel. (0577) 59 103 TRENTO - ALTO ADIGE - Bolzano ELECTRONIA - Via Pacinotti 11 - Tel. (0471) 47 465 Merano PLANT ANTON - Portici 30/32 - Tel. (0423)
26 172 Montebelluna I.C.M. & SACCOCCI L. di Radice - Tel. (0423) 38 369 36 354 UMBRIA - Terni BARBAROSSA ELIO - Maratita Bassa 13 1 - Tel. (0744) 59 141 VENEZIA - Oderzo ADRIATICA COMMERCIALE - Via Fa-
22 079 48 430 Trento IRI 1 - Loc. Campotrentino 38 2 - Tel. (0461) 38 369 36 354 Pordenone - PURELETTORICA di ROSSO & C. - Via Fontane 10 - Tel. (0434) 22 024 28 952 Udine FIAME - Viale Leora 56
3026 2 - Tel. (0432) 274 606 Padova ELETTROINGROSS - Via Cile 3 - Tel. (049) 760 627 760 577 Pordenone - PURELETTORICA di ROSSO & C. - Via Fontane 10 - Tel. (0434) 22 024 28 952 Udine FIAME - Viale Leora 56
Tel. (0434) 33 421 44 422 Verona - IUMMEL PEDRON - Via Basso Acquar 28 - Tel. (045) 32 740 12 Vicenza CIME di SERGIO PULLIN - Viale Verona 114 - Tel. (0444) 563 822



coordinati per bagno

Accessori per bagno della collezione ILMA
Ecco quattro idee novità pratiche e funzionali.
Rinnovate il vostro bagno, fatelo 'diverso, da come
lo avete sempre avuto.
Se anche nelle piccole cose cercate estetica e
qualità, allora lasciatevi tentare dai coordinati
per bagno della ILMA Plastica e della ILMA Tappeti

nelle foto:
sgabello Rolle / specchiera Selva / sedile Onde e tappeti mod. 570

PLASTICA
ilma

21026 OLTRONA DI GAVIRATE/VARESE

ABBONAMENTI 1985

- Invariate le tariffe (**45.000 ordinario, 35.000 associati**) per chi paga entro il 31 gennaio 1985!

Preferibilmente versando l'importo sul **C.C. Postale 16971210** intestato: **CENTRO STUDI VOLO A VELA ALPINO - VARESE.**

- A tutti coloro che avranno versato l'abbonamento entro il 31 gennaio verrà inviata l'agenda tascabile di



- Dal 1° febbraio 1985 le tariffe saranno le seguenti (sempre per anno solare):

ITALIA:

- sostenitore **L. 100.000**
- ordinario **L. 50.000**
- associati **L. 40.000**

ESTERO:

- ordinario **\$ 40**
- via aerea **\$ 60**

- A tutti coloro che si saranno preoccupati di raccogliere abbonamenti – rinnovi o nuovi – ed effettuare il versamento entro il 31 gennaio verrà inviata una bella ed interessante...
- Amici, aiutateci a crescere di numero ed a migliorare la diffusione di VOLO A VELA!
- Infine, per coloro che non hanno ancora provveduto al rinnovo dell'abbonamento 1984, l'invito a voler provvedere con cortese premura. Grazie.

Lettere al Direttore



AERO CLUB D'ITALIA

Il Presidente

Roma, 27 Settembre 1984

Egregio Sig. Scavino,

a seguito della lettera aperta, apparsa sulla rivista VOLO A VELA a firma Max Faber, al quale, peraltro, ho già indirizzato una lettera personale in data 26 luglio u.s., Le comunico che, nel corso della seduta del 22 settembre corrente, il Consiglio federale dell'Ae.C.I. ha esaminato il caso.

Al riguardo è stato espresso rammarico che non sia stata tenuta in maggior conto la correttezza formale, nel far ricorso al tipo di comunicazione preso in considerazione in detta circostanza.

E' stato infatti osservato che, prima di pubblicare la lettera, si sarebbe dovuto tener conto sia del sostegno che l'Aero Club assicura alla rivista, sia dell'opportunità di informare preventivamente l'Ente stesso sul contenuto di notizie che lo riguardano direttamente e che, peraltro, sono risultate infondate.

La invito, pertanto, per l'avvenire, a voler tenere in considerazione le sue esposte osservazioni, anche perchè ritengo che, ai fini di un'informazione più corretta ed esauriente dei lettori, sia opportuno che la rivista riporti, se del caso, anche il punto di vista di chi viene chiamato in causa.

Distinti saluti.

Avv. Guido Baracca

Egregio Presidente,

ho ricevuto la Sua lettera e, ritenendo giusto che anche i nostri errori siano pubblicati, sono a risponderLe attraverso le pagine della nostra rivista.

VOLO A VELA è il risultato dell'attività di un gruppo di dilettanti che lavorano con molta passione ma ovviamente con poca professionalità, vorrà pertanto scusarmi se non ho tenuto in maggior conto quell'indispensabile correttezza formale che avrei dovuto osservare nei confronti Suoi e dell'Ente che egregiamente rappresenta.

Correttezza formale molto importante non per il sostegno che l'Aero Club assicura alla rivista attraverso gli abbonamenti, ma per un'informazione più tempestiva a chi chiamato in causa e più completa per i nostri lettori.

La premura di dimostrare che VOLO A VELA è, come sempre, a disposizione di tutti i volovelisti — e delle loro più disparate opinioni — mi ha indotto nell'errore di non accertare che gli interessati ne fossero direttamente informati.

Rinnovando le mie scuse sono a ribadire che le pagine di VOLO A VELA sono anche a disposizione Sua e ovviamente dell'Aero Club d'Italia.

Con i più cordiali saluti.

Lorenzo Scavino

Carissimo Direttore,

leggo in V.V. della crisi di rapporti con il Vicedirettore della Rivista e me ne dolgo per molteplici motivi. Non entro nel merito della questione, naturalmente, ma prendo motivo dal fatto in sè per rilevare quanto ancora sia difficile dare al volo a vela italiano un organo di collegamento e informazione e come spesso la nobile intenzione di unire tutti al tavolo della comune passione trovi difficoltà insormontabili e ragioni per mandare tutto al diavolo e andare a pescare. Non lo faccia, tuttavia: se non ci fossero le belle pagine di V.V. a informare, dibattere, incitare, cosa sarebbe l'idea del volo a vela? Vede, io debbo confessarle una cosa: imprigionato dal lavoro e dalle difficoltà di collegamenti, privo di aiuti e quindi incapace a realizzare una struttura volovelistica in Sardegna, continuo, grazie alla sua Rivista, a pensare che un giorno riuscirò — o che altri riusciranno a farcela — e continuo a volare con gli alianti descritti nelle sue pagine e a frequentare i campi di volo e a catturare onde e silenzi d'alta quota con la sola lettura. Quanti sono, in Italia, in queste condizioni? E perchè? E qui lascio la poesia per il terreno più duro della concretezza: quanti fondi sono stati assegnati e quanta attività è stata svolta per propagandare e rendere possibile in Italia il volo a vela? Fino a che punto per volo a vela si intende quello dei campionati e dei primati e non quello fine a se stesso? Cosa sarebbero lo sport, l'industria, la cantieristica, se lo sport della vela cominciasse e finisse con Azzurra e la Sardinia Cup? O l'automobilismo, se oltre alle Mac Laren non ci fossero anche le Panda? Io trovo strano — forse perchè da qui le cose appaiono sfocate — che tutto o quasi tutto nel volo a vela sia subordinato all'attività agonistica e che le stesse industrie che fabbricano gli alianti e i verricelli e così via non studino un programma di diffusione di macchine più accessibili anche se con prestazioni meno esasperate. E trovo altrettanto strano che di questa diffusione non si faccia carico l'organismo che a questo è preposto, se male non ricordo.

Carissimo Scavino, una Rivista come VOLO A VELA ha il grande pregio di non dover obbedire, come avviene per quelle maggiori, a imperativi di tipo commerciale o politico o militare e di apparire, ad ogni numero, libera e autentica, pervasa di passione e ricca di contenuti tecnici grazie ai Suoi valentissimi collaboratori. Soltanto in una palestra siffatta si può discutere liberamente di volo a vela e si possono condurre battaglie per la diffusione di questa attività di altissimo valore morale, così raro e così prezioso nel nostro Paese, oggi, e così necessario. Per questo, da amico, Le chiedo di non dare peso alla nuova amarezza e Le auguro di comporre al più presto il dissidio col suo valente Vice, e di andare avanti perchè il volo a vela sia, sempre più, uno sport aperto a tutti e perchè i benefici che può offrire — nell'elevazione morale dei giovani, nella competizione con se stessi, nelle implicazioni economiche — non siano più ritardati. Conti sempre sulla mia modesta collaborazione e sulla mia più sincera amicizia.

Un abbraccio.

Dino Sanna

Caro amico, mi permetta di chiamarLa così, perchè tale me lo fa considerare la Sua lettera che il Direttore mi ha passato in copia.

Non prenda troppo sul serio le nostre beghe: è un modo come un altro per sfogarsi e per riprendere con maggiore lena il nostro impegno, ferme restando magari le differenze di vedute, il che può non guastare.

Lascio a Scavino di rispondere sugli altri argomenti,

ma non posso non dirLe che sono perfettamente d'accordo con Lei sul fatto che purtroppo non si fa praticamente niente per diffondere il volo a vela in Italia, sul fatto che questo sport non debba essere limitato all'agonismo per pochi e che di conseguenza si debbano ricercare e diffondere mezzi più economici di quelli offerti dal mercato.

Di queste mie convinzioni (arrivate ormai al limite di fissazioni) troverà prove in quanto scrivo in altra parte della rivista e su altre riviste: in questa direzione scriverò e mi impegnerò ancora, perchè penso che il volo a vela debba essere accessibile ai tanti che come Lei al momento possono solo leggerne sulle riviste o solo pensarlo. Anche perchè sono fermamente convinto che o aumentiamo fortemente di numero (e il raddoppio in pochi anni dovrebbe essere una meta minima) o andiamo lentamente all'estinzione.

In attesa del piacere di conoscerLa di persona La saluto cordialmente.

Smilian Cibic

Caro Sanna,

come vede, o meglio, legge, non si tratta di «dissidio» ma di semplici diversità di temperature, diversità che danno luogo alle termiche. Delle quali il volo a vela italiano ha estremo bisogno.

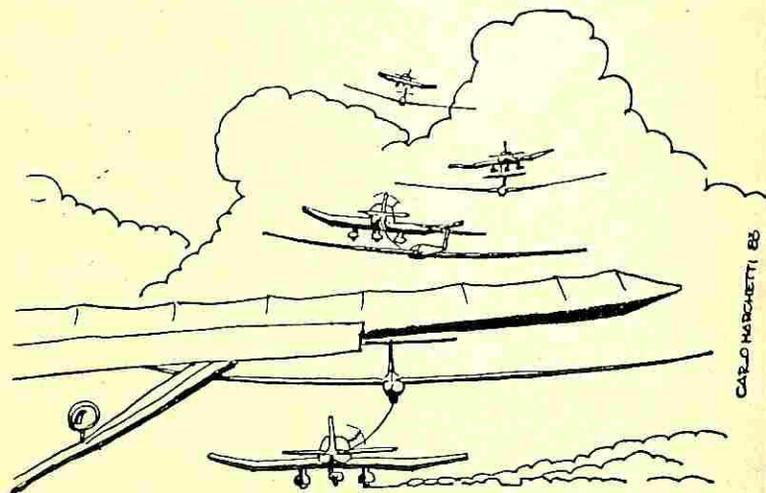
Quanto scrive nella Sua gradita lettera non è affatto sfocato, anzi, la lontananza Le consente una panoramica estremamente chiara e realistica, che VOLO A VELA condivide e proprio per questo cerca sempre di renderne consapevoli i volovelisti, anche se l'impresa non è delle più facili.

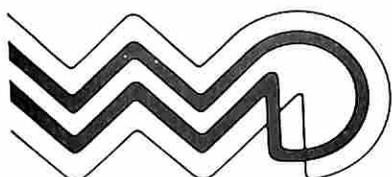
Spero sempre che un giorno possa giungermi la lieta novella della nascita (o rinascita?) del volo a vela sardo, Lei continui a soffiare sul fuoco!

Nel caso di una Sua venuta al Nord, m'informi e sarà mia premura invitare l'amico Smilian.

In tale attesa ricambio l'abbraccio,

suo Lorenzo Scavino





Walter Dittel GmbH
Luftfahrtgerätebau

Erpfinger Straße 36, Postfach 260
D-8910 Landsberg/Lech 1

AG

GRITTI SPA

I-39100 BOLZANO/BOZEN

Via Maso della Pieve 72 Pfarrhofstrasse

P.O. Box 89 - 90

Tel. 0471/940001 (5 linee)

Telex 400312 GRITTI I



FSG 60M

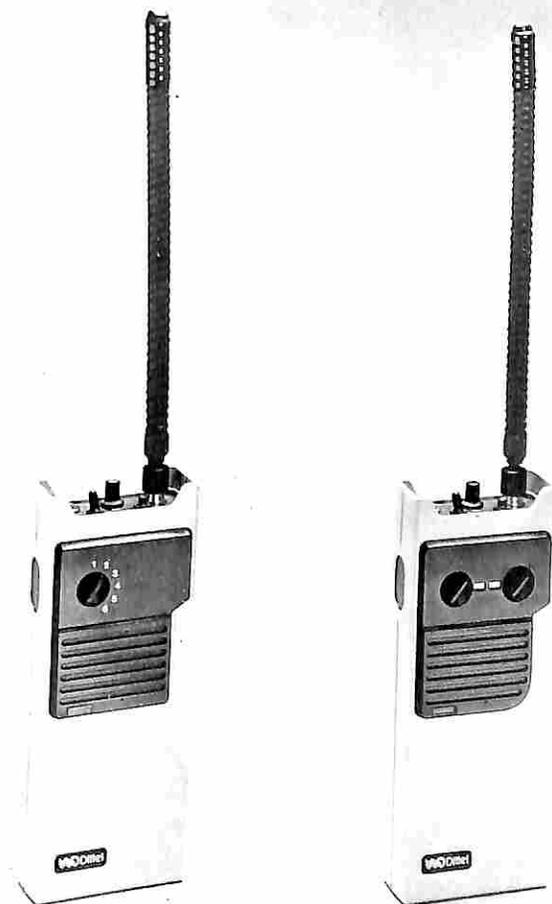
Il ricetrasmittitore ideale

- 4 frequenze preselezionabili memorizzate in aggiunta ai 720 canali disponibili.
- Grande potenza d'uscita 6...8 Watt in antenna.
- Grande indicatore LCD funzionante da - 40 a + 71 gradi C.
- L'indicatore di frequenza LCD lampeggia automaticamente quando la tensione di alimentazione scende sotto gli 11 Volt.
- Limitato consumo di corrente: ricezione 55 mA minimo 140 mA massimo, trasmissione massimo 1,6 A.
- Usa gli stessi accessori della FSG 18 e FSG 40S; con modifica, FSG 15 FSG 16.



FSG 50

- 720 canali disponibili.
- Grande potenza: oltre 5 Watt in antenna.
- L'indicatore di frequenza LCD lampeggia automaticamente quando la tensione di alimentazione scende sotto gli 11 Volt.
- Limitato consumo di corrente.
- Usa gli stessi accessori della FSG-18 e FSG 40 S; con modifica, FSG 15 FSG 16.



FSG 4 / FSG 5

- FSG 4 : Ricetrasmittitore palmare 6 canali dei 720 preprogrammati, antenna flessibile.
- FSG 4/01 : Come FSG 4, ma con opposizione sidetone per uso con cuffia microfono o casco.
- FSG 5 : 720 canali liberamente selezionabili, indicatore di frequenza illuminato, antenna flessibile.
- FSG 5/01 : Come FSG 5, ma con opzione sidetone per uso con cuffia microfono o casco.



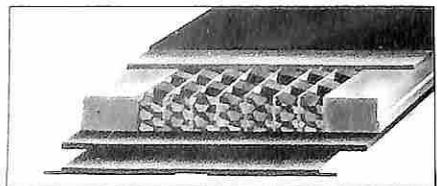
**Finsteraarhorn, 4274 metri: qualcuno è passato di qui...
Solo il vento cancellerà questa traccia**



May Day. Lo sci per chi sta sempre molto in alto.

Solo i veri appassionati di sci-alpinismo possono apprezzare questi nuovi sci Maxel.

I May Day sono infatti il risultato di un approfondito studio tecnologico: una nuovissima struttura a "sandwich" con anima portante a



canali alveolari che assicura massima sicurezza con minor peso.

Ne deriva una grande versatilità su tutte le

nevi e prestazioni sorprendenti come la capacità di galleggiamento, la stabilità su ghiaccio e la facilità di manovra.

Nuovi May Day Maxel, per chi pratica lo sci-alpinismo e vuole il meglio in fatto di prestazioni e affidabilità.

**maxel** SKI

conosce tutte le nevi