

**VOLO
A
VELA**



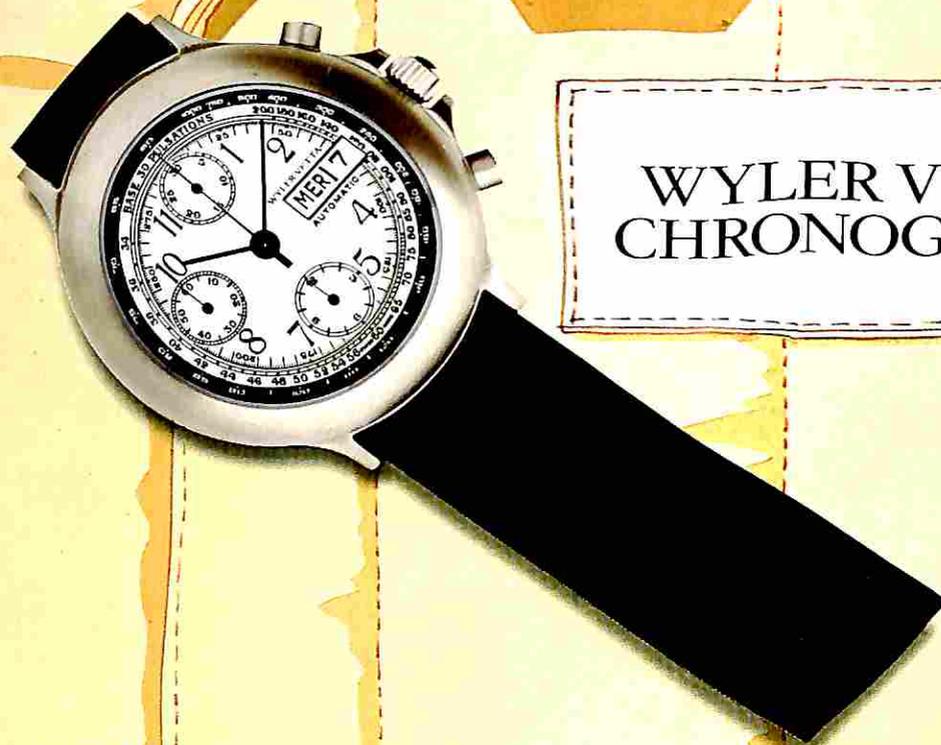
LUG. - AGO. 1988

N. 188

La Rivista dei Volovelisti Italiani

BIMESTRALE. SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE. GRUPPO IV/70





WYLER VETTA
CHRONOGRAPH

Wyler Vetta "Chronograph" al titanio. Diverso dagli altri, come te.

È un orologio sportivo? Certo. È dotato di meccanismo automatico, di tutte le funzioni cronometriche, di scala medical e scala tachimetrica. Interessante, e poi? Poi, è provvisto, oltre al day-date, di contasecondi, contaminuti, contaore e sfera contasecondi centrale a 1/5 di secondo. Ed è anche impermeabile fino a 10 atm: più completo di così! Sì, d'accordo, ma esteticamente com'è? Guardalo. La sua cassa è addirittura al titanio, sinonimo della più alta e raffinata tecnologia in fatto di orologi; per non parlare del vetro minerale antigraffio e del cinturino regolabile in caucciù con la praticissima chiusura a pressione. Che ne dici? Mi pare che sia molto più di un semplice sportivo! Infatti: Chronograph si distingue dagli altri, come te.

WYLER VETTA

Distribuito in Italia da I. BINDA S.p.A. - Via Cusani, 4 - Milano

AERMACCHI

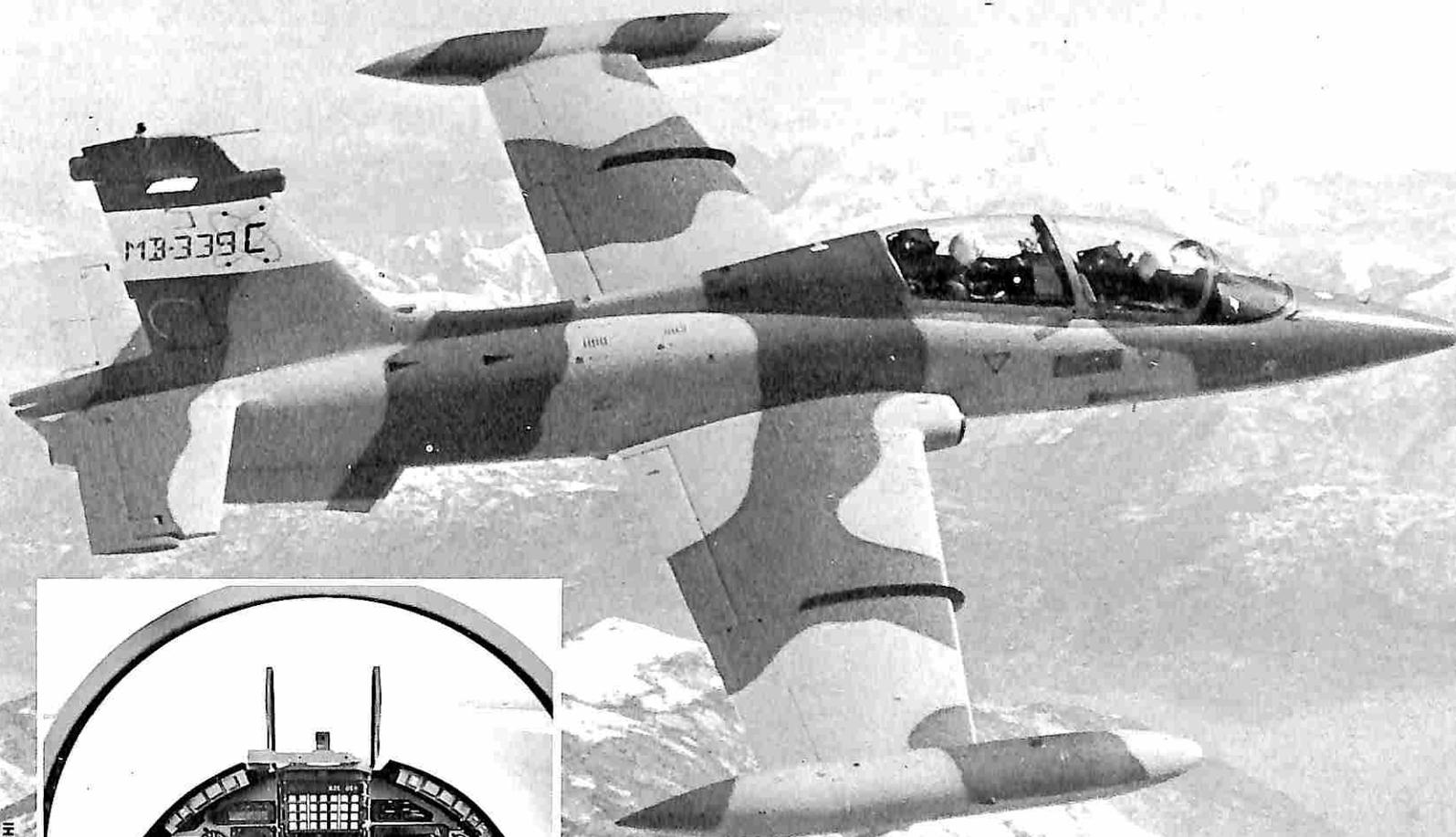
LA VERSATILITÀ DELLA TECNOLOGIA ITALIANA

MB-339C

UN SISTEMA ADDESTRATIVO COMPLETO D'AVANGUARDIA

Oggi e ancor più domani, l'ambiente in cui si trovano ad operare i piloti militari, richiede la conoscenza delle moderne tecniche di gestione della missione che devono essere apprese contemporaneamente all'inizio dell'addestramento. Per rispondere a questa esigenza addestrativa è quindi necessario fornire all'allievo pilota un ambiente il più possibile rappresentativo rispetto ai moderni aerei da combattimento.

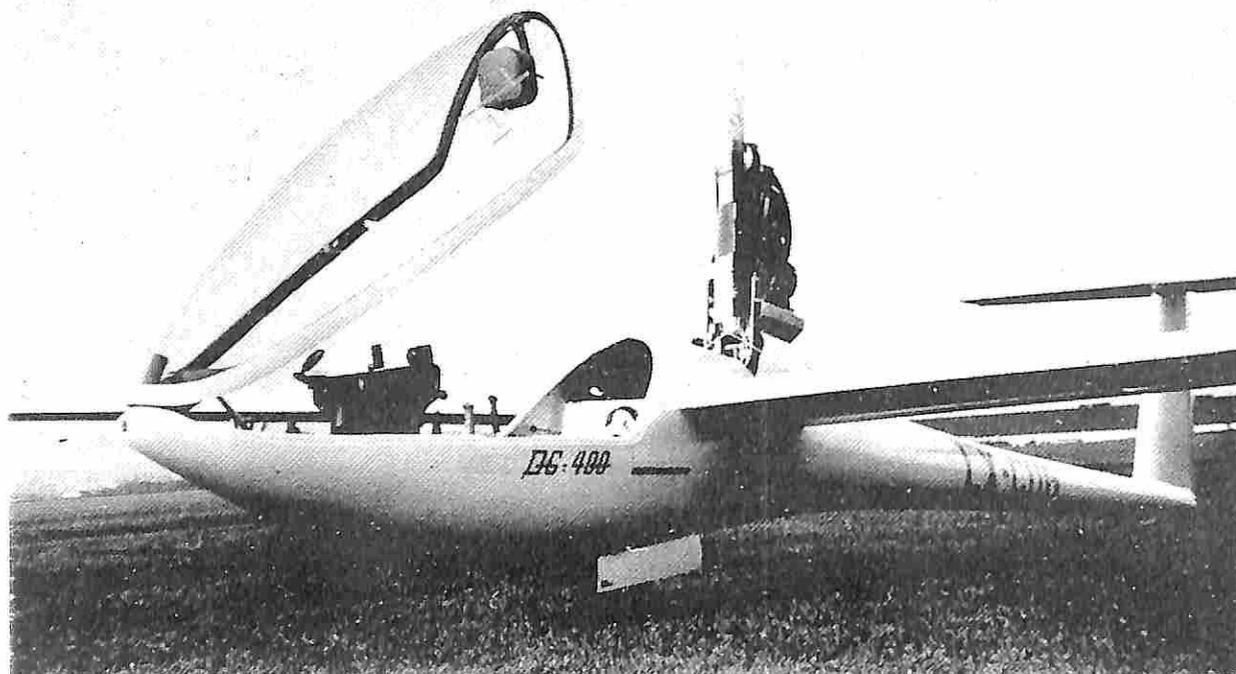
L'MB-339C dell'Aermacchi, equipaggiato tra l'altro con una piattaforma inerziale e radar doppler, un computer di navigazione, un head-up display ed uno schermo multi-funzione, è stato espressamente realizzato per soddisfare queste esigenze.



FOTOAERMACCHI

PUBBLAERMACCHI

7.000 velivoli prodotti, più di 60 prototipi costruiti,
10.000 piloti addestrati nel mondo.
Prestigiosi programmi di collaborazione internazionale.
Partecipazione in ricerche e progetti d'avanguardia.



DG-400 - Da 7 anni in produzione e sempre valido per le sue grandi prestazioni. Oltre 240 pezzi consegnati.

Lo sapevate che il DG-400 possiede l'ala più leggera che un 17 m in plastica abbia mai avuto e che rimarrà così anche in futuro perché i nuovi profili più sottili non consentiranno tale risultato? Per questo il divertimento del volo inizia già col montaggio del DG-400 e continua alla sera con lo smontaggio. Di certo non in fuori campo!

DG-500 - Aliante di alte prestazioni con motore retrattile e apertura alare di 22 m

DG-600 - Il super aliante classe 15 m della nuova generazione con prolunghe a 17 m

Venduti da GLASFASER ITALIANA spa

Glaser-Dirks Flugzeugbau GmbH
Im Schollengarten 19-20 - 7520 Bruchsal 4 - Untergrombach, West-Germany
Telefon 07257/1071 - Telex 7822410 gl dg d

Il buio oltre la siepe ?

L'interrogativo rappresenta l'indispensabile ottimismo che deve necessariamente accompagnare il nostro operare nel piccolo mondo volovelistico nostrano.

Ma si potrebbe mettere anche un esclamativo, perchè si ha la netta sensazione che nessuno trovi il tempo, o il coraggio, di alzare la testa per vedere l'erba del vicino, per vedere un po' più in là nel tempo, per comporre una panoramica più ampia e più realistica rispetto a quella del quotidiano.

Quel quotidiano che ti affligge con tutte le sue difficoltà, buona parte delle quali sono insulsaggini della burocrazia distorta che ti assorbe e ti avvilita per un pugno di mosche. E dobbiamo, a malincuore, constatare che la supina accettazione e l'indifferenza hanno invaso quasi tutti i livelli ed è sempre più arduo scuotere l'albero dell'entusiasmo.

Ma dobbiamo insistere.

Dobbiamo continuare la nostra battaglia contro... i mulini a vento, anche se consapevoli dei nostri limiti. Dobbiamo riscuoterci dall'apatia e non lasciarci permeare dall'indifferenza, nell'errata convinzione che nulla sia fattibile per difenderci dai troppi... tutori.

Non dobbiamo limitarci a segnalare le incongruenze che ci affliggono, ma dobbiamo proporre rimedi e formulare programmi atti a correggere quello che non va oppure ad eliminare ciò che è palesemente inutile.

Dobbiamo anche insistere per giungere a costituire la Federazione Italiana di Volo a Vela.

Non per sostituirci all'Aero Club d'Italia, ma per affiancarci allo stesso, magari nell'ambito di una Confederazione.

Forte dell'impegno che i volovelisti sanno assumere, la Federazione potrebbe svolgere — con più competenza, in tempo più breve e con oneri infinitamente più modesti — quel lavoro che la struttura «paraministeriale» dell'Aero Club d'Italia non riesce a svolgere.

Ma per poterci indirizzare su questa strada occorre che la «base» — cioè tutti i volovelisti ed in particolare quelli non coinvolti — si risvegli, prenda coscienza dell'apatia che si sta diffondendo, alzi la testa ben alta sopra la siepe, per vedere più lontano, senza lasciarsi sfuggire l'erba verde dei piccoli centri che ancora dispongono di entusiasmo e voglia di scendere in campo a dare corpo alla Rivolta di Abele!

Queste note stanno anche a significare che un altro numero di VOLO A VELA è stato ultimato e che un ennesimo appello è stato rivolto ad una base alquanto fantomatica che, pur continuando ad operare, non trova il coraggio di scrivere, di esprimersi, di uscire allo scoperto, di manifestare opinioni, anche le più controverse.

Ed un dubbio s'annida tra le righe. Vorrà scacciarlo?

Vedremo. Ciao

LORENZO SCAVINO

Un telefax per VOLO A VELA

*Grazie all'abituale disponibilità dell'amico Aliverti, VOLO A VELA dispone ora di un telefax, che riceve al seguente numero:
031-277472.*

Con lo stesso contiamo di diffondere informazioni tempestive in occasione di importanti avvenimenti.

Tutti coloro che dispongono di un telefax e SONO DISPONIBILI A DIFFONDERE, nel loro ambito, informazioni volovelistiche, sono pregati di segnalarci la loro disponibilità ed il numero di telefax al quale inviare i comunicati.

Il tutto — come sempre — senza alcun rimborso spese.

LA REDAZIONE

**COMITATO REDAZIONALE:**

Lorenzo Scavino
Ernesto Aliverti
Smilian Cibic
Patrizia Golin
Carlo Grinza
Attilio Pronzati
Plinio Rovesti
Sandro Serra
Emilio Tessera Chiesa
Pietro Viscardi

SEGRETERIA & ARCHIVIO:

Paola Bellora
Elisabetta Gandolfi
Costanza Giusti
Monica Malnati

PREVENZIONE & SICUREZZA

Bartolomeo Del Pio
Jacob C.

PROVE IN VOLO:

Walter Vergani

**VIP INTERNATIONAL
GLIDING CLUB:**

Roberta Fischer

REDAZIONI ESTERNE:

VOLO A VELA - c/o SCAVINO
Via dei Partigiani 30 - 22100 COMO
Tel. 031/266636 - Fax 031/277472

VOLO A VELA - c/o PEDROLI
C.so San Gottardo 99
CH 6830 CHIASSO - SVIZZERA

CORRISPONDENTI:

FAI-CIVV: Piero Morelli
O.S.T.I.V.: Demetrio Malara
STATI UNITI: Mario Piccagli
Alcide Santilli

ABBONAMENTI & PUBBLICITÀ

ITALIA
— sostenitore L. 200.000
— ordinario L. 50.000
— cumulativo L. 45.000
ESTERO
— ordinario \$ 60
(solo per anno solare)
— una copia L. 10.000

STAMPA

Arti Grafiche Camagni - Como

DIRETTORE RESPONSABILE:

Lorenzo Scavino

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

LUGLIO-AGOSTO 1988**N. 188****S O M M A R I O :**

- 135 IL BUIO OLTRE LA SIEPE ?
143 NOTIZIE DAI CAMPI DI VOLO
155 FINLANDIA: CAMPIONATI EUROPEI 1988
159 VOLO A VELA IN U.S.A.
— A Minden nel 1991
— Primo oltre i mille dal New Mexico
165 O.S.T.I.V.: LA CLASSE SPORT NEGLI U.S.A.
167 VOLOAVELAINFORMAZIONI
169 COMPETERE IN MONTAGNA ALLA NORVEGESE E...
171 V.I.P. - INTERNATIONAL GLIDING CLUB
174 GENERALE DI B.A. ADOLFO CONTOLI
175 ...storie del tempo andato...
— CONDIZIONI D'ONDA A INNSBRUCK
181 VOLO A VELA AL SERVIZIO DEI VOLOVELISTI
189 ULTIMISSIME

IN COPERTINA:

Ancora una suggestiva e fascinosa immagine del Cervino, certamente la cima più fotografica che non finisce mai d'incantarci e di suggerirci...

Foto scattata nel corso di un recente volo per il Primo Campionato di Distanza da Attilio Pronzati in volo con Adele Orsi.

Redazione e Amministrazione: Aeroporto «Paolo Contri»

21100 Varese, Calcinate del Pesce, tel. 0332/310073 - C.F. & P. IVA 00581360120

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

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

È permessa la riproduzione, quando non espressamente vietata, citando la fonte.

Glasfaser Italiana s.p.a.

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

TUTTO PER L'ALIANTE ED IL MOTOALIANTE

24030 VALBREMBO (BG) - Via delle Ghiaie 3 - Tel. 035 / 631011

NEW**NEW**

NUOVO RICETRASMETTITORE VHF A 760 CANALI

FSG 70



FSG 71 M

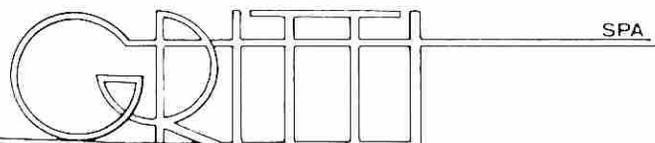


- si inserisce sul cruscotto in uno spazio di 57 mm di diametro
- potenza di trasmissione da 5 a 7 W, 8 W AF
- l'FSG 71 M comprende una memoria elettronica da 10 canali
- assorbimento di corrente in stand by di sole 25 mA
- perfettamente adatta ad essere alimentata con batterie
- è possibile inserirla con facilità in un supporto portatile e trasformarla con ciò in una stazione di terra



Walter Dittel GmbH
Luftfahrtgerätebau

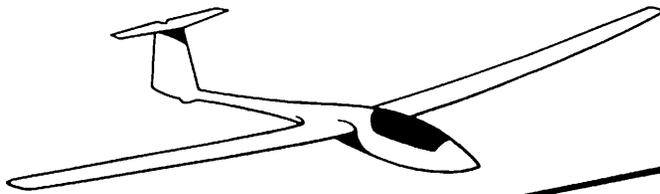
Erpfinger Straße 36, Postfach 260
D-38910 Landsberg/Lech 1



AG

SPA

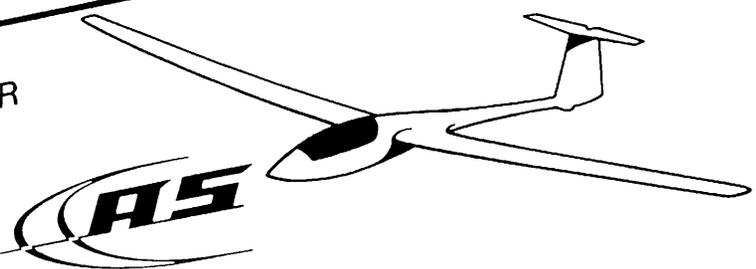
I-39100 BOLZANO BOZEN
Via Maso della Pieve 72 Pfarrhofstrasse
P.O. Box 89 - 90
Tel. 0471/940001 (5 linee)
Telex 400312 GRITTI I



- AS K21**
Biposto scuola
Apertura alare 17 mt
Eff. max. 35 (calcolata dal DFVLR)
Monoposto da addestramento,
- AS K23**
B
scuola e performance
Apertura alare 15 mt
Eff. max. 34 (calcolata dal DFVLR)
- AS W24**
Monoposto di classe Standard
Apertura alare 15 mt, peso max. al decollo 500 Kg
Eff. max. 43
- AS W20**
B
Monoposto di classe : FAI - 15 mt
Peso max. al decollo 525 Kg
Eff. max. 43 (calcolata dal DFVLR)
- AS W20**
C
Monoposto di classe FAI - 15 mt
Peso max. al decollo 454 Kg
- velocità min. di discesa 0,57 mt/sec a 87 Km/h
Eff. max. 43 a 90 Km/h
velocità di discesa 2,0 mt/sec a 183 Km/h
(dati misurati dal DFVLR)
- AS W20**
BL
Monoposto di classe FAI - Open
Apertura alare 16,60 mt
- velocità min. di discesa 0,53 mt/sec a 84 Km/h
Eff. max. 46 a 91 Km/h
velocità di discesa 2,0 mt/sec a 178 Km/h
(dati misurati dal DFVLR)
- AS W20**
CL
Monoposto di classe libera
Apertura alare 25 mt, peso max. al decollo 750 Kg
Eff. max. 60
- AS W22**
B
Versione motoalante
Apertura alare 25 mt, peso max. al decollo 750 Kg
Eff. max. 60
- AS W22**
BE
Versione motoalante
Apertura alare 25 mt, peso max. al decollo 750 Kg
Eff. max. 60
- AS H 25**
Biposto di classe libera
Apertura alare 25 mt, peso max. al decollo 750 Kg
Eff. max. 58



ALEXANDER SCHLEICHER
GMBH & CO
Segelflugzeugbau · Telefon 06658-225
D-6416 Poppenhausen-
Wasserkuppe



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. 011/341121 (ab.)

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



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

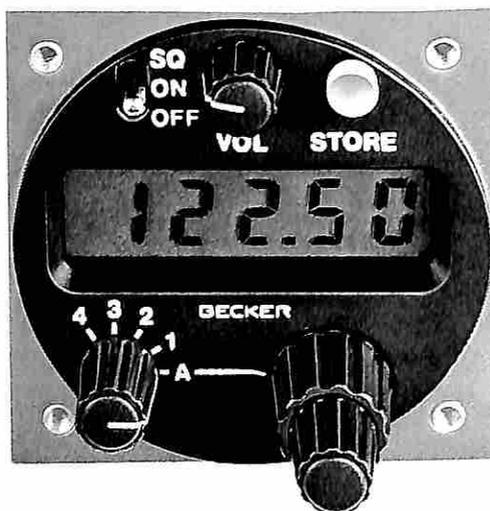
L'apparato radio VHF AR 3201 della
Becker Flugfunk è il piú piccolo e
potente oggi esistente.

Formato strumento piccolo
(diametro 58 mm).

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

Potenza di trasmissione 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.

Apparati di Categoria 2

Garanzia 2 anni!

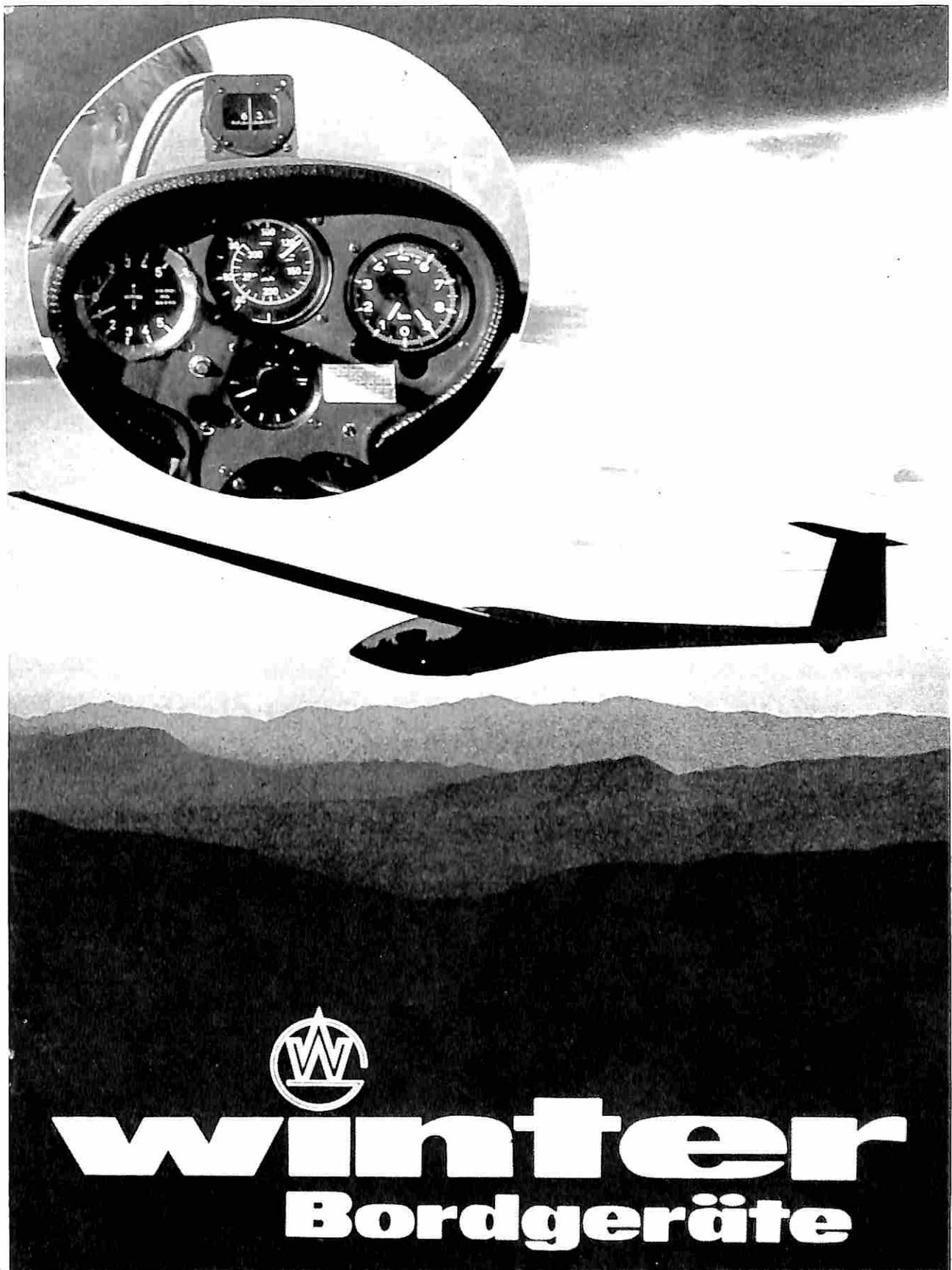
Omologata P.T.T. come stazione base a terra (D.C.S.R. 2/1/144/02)
Corredata di documentazione tecnica valida ai fini R.A.I.

BECKER
FLUGFUNK
Avionics made in Germany

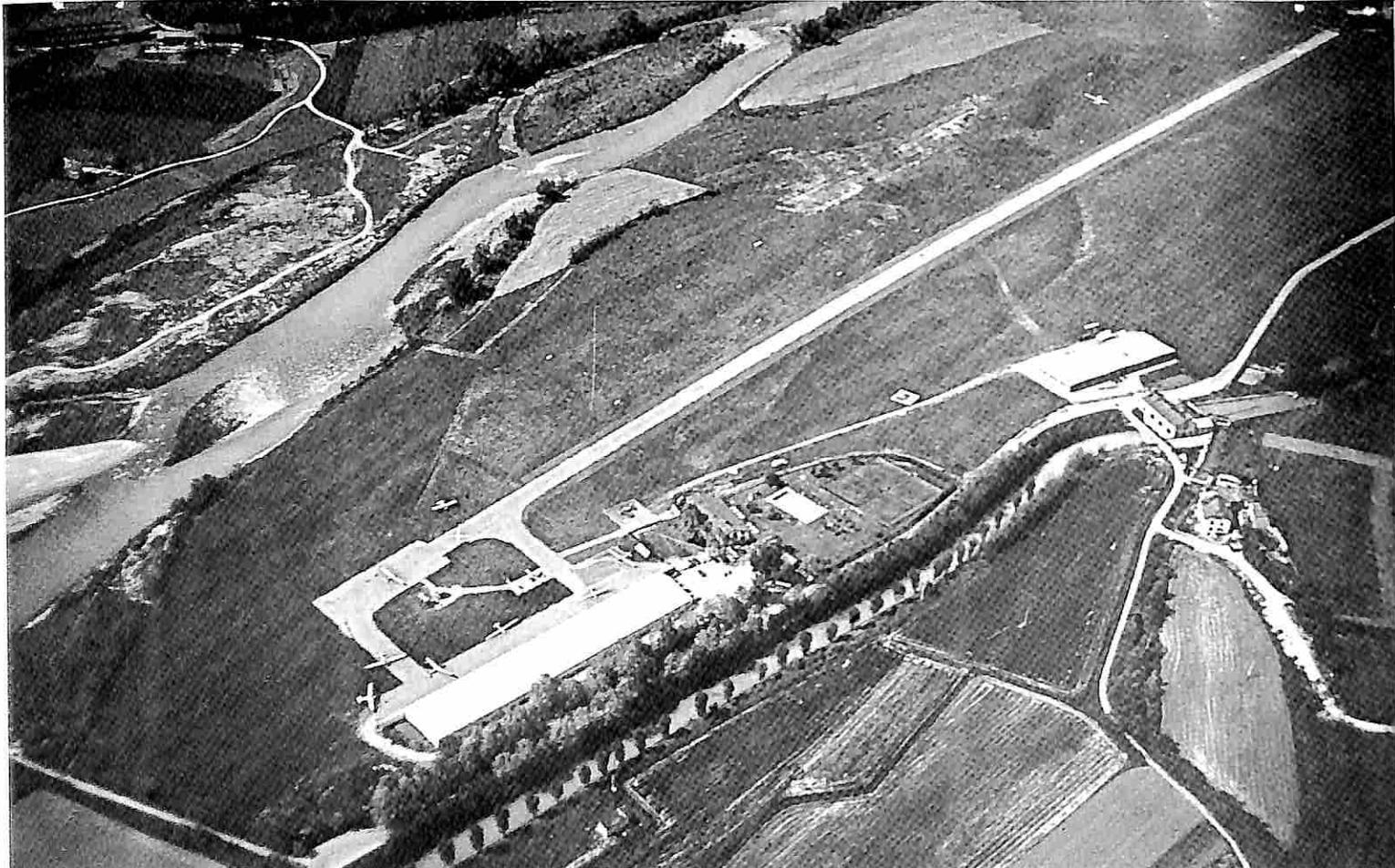
GLASFASER ITALIANA spa
24030 VALBREMBO - TEL. 035/631011

GENAVE ITALIANA
Via B. Buozzi 21/23 - 39100 BOLZANO
Tel. 0471/933328

Laboratorio Becker/Genave certificato riparazioni e installazioni. Ricambi originali.



GLASFASER ITALIANA spa - VALBREMBO - BG - TELEFONO 035/631011



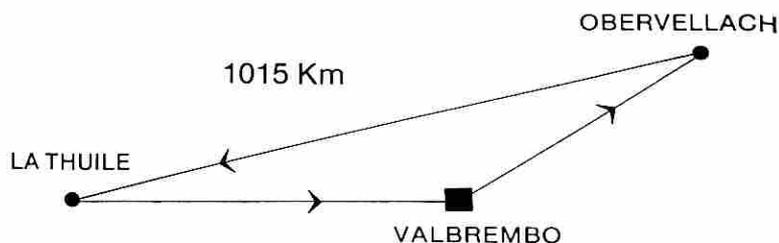
PRIMA BASE DI VOLO A VELA IN EUROPA PER VOLI DI OLTRE MILLE CHILOMETRI

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

Aeroporto di Valbrembo - BG
Telefono 035/631093 - 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.
- Alianti a disposizione di tutti i soci.

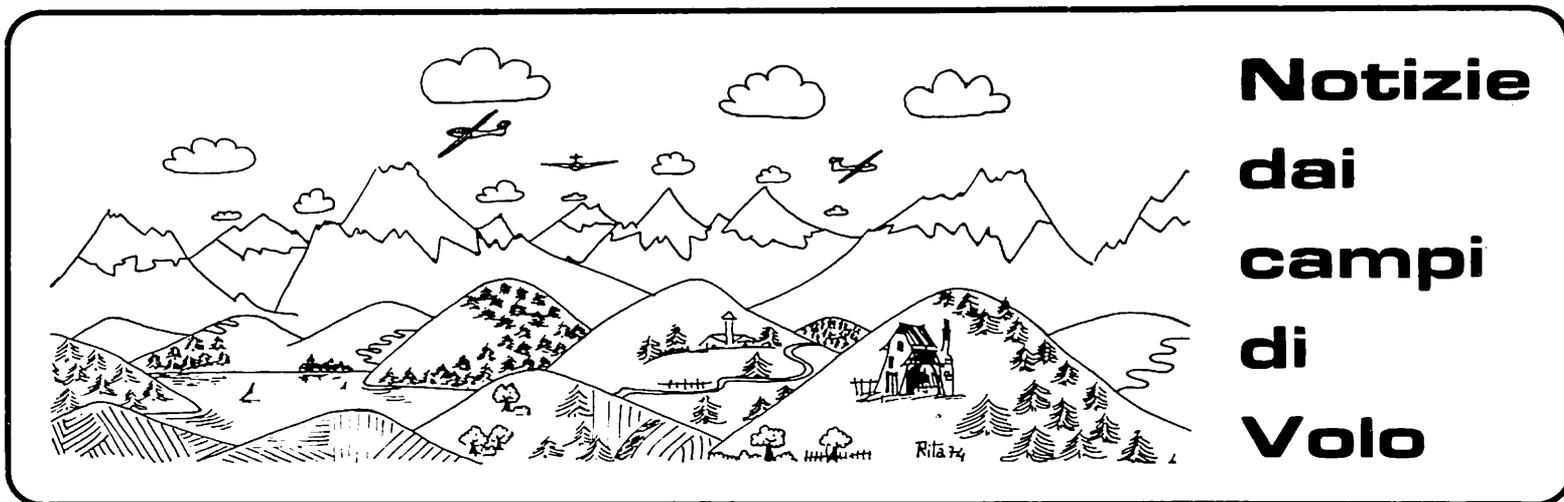
5 Twin Astir - Janus - 3 Astir Standard
4 Hornet - 2 Pegaso - DG 300
Motoalianti Grob G 109 B



- Stages per piloti stranieri dal 15 marzo al 15 maggio di ogni anno.
- Aerei da traino: 4 Stinson L5 HP 235 - Morane Saulnier HP 180

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.



Notizie dai campi di Volo

Coerente con quanto detto nel numero scorso, continuo a dare la precedenza a queste notizie che — malgrado il «pessimismo» di un imperdonabile ottimista — mi confermano che... l'amore mio non muore! Certo che, dopo il dovuto grazie a chi ha scritto, il pensiero corre a quelli che tacciono, a quelli che lavorano troppo in silenzio, e spero siano tanti anche se pochi mi vengono in mente, come... l'Aeroclub Volovelistico Ferrarese, l'Aeroclub Toscano, l'Alfina, Rivoli d'Osoppo, Borgo S. Lorenzo. Agli amici di Borgo devo chiedere scusa per non aver mantenuto la promessa! E devo le mie scuse ad altri, per non rispondere direttamente o per provvedere in ritardo. Ma ciò non esime nessuno dallo scrivere, scrivere, scrivere!
Vostro,

LORENZO SCAVINO

TORTONA: Il cavo di rimorchio

visto da Jerome K. Jerome

Quando parliamo dei cavi da traino, normalmente lo facciamo in riferimento alle caratteristiche tecniche che questi debbono possedere (lunghezza, resistenza, ecc.); ma noi tutti sappiamo che al di là dei semplici dati si cela la loro vera natura. Ecco il pensiero che, già nel 1889, Jerome Klapka Jerome esprimeva a proposito dei cavi da rimorchio.

«C'è qualcosa di strano, di inesplicabile in un cavo di rimorchio. Lo si arrotola con la pazienza e la cura con cui si piegherebbe un paio di calzoncini nuovi, ma cinque minuti dopo, quando lo si riprende, ci si trova tra le mani un orrendo groviglio esasperante.

Io non voglio essere ingiusto, ma sono fermamente convinto che se si prendesse un normale cavo di rimorchio, lo si stendesse dritto in mezzo a un campo e poi si distogliesse lo sguardo per trenta secondi, quando ci si voltasse di nuovo, lo si troverebbe tutto ammucchiato in mezzo al campo, aggrovigliato e annodato, e si constatarebbe che le due estremità sono sparite; dopo di che, per sbrogliarlo, ci vorrebbe una buona mezz'ora di lavoro, con relativo accompagnamento di imprecazioni.

Questa è la mia opinione sui cavi da rimorchio, in generale. Si intende che ci può essere qualche eccezione; non lo escludo.

Può darsi che ci siano cavi da rimorchio che fanno onore alla loro categoria — cavi coscienziosi e rispettabili — cavi che non si illudono di essere lavori all'uncinetto e che non tentano d'intrecciarsi formando una bella stuoia, non appena si volta l'occhio. Dico che POSSONO esistere cavi di questo genere; spero sinceramente che ne esistano. Io però non ne ho mai visti.

Quanto al nostro cavo, l'avevo preso io stesso poco prima di arrivare (...). Non avevo permesso ad Harris di toccarlo, perchè so che è sbadato. L'avevo arrotolato lentamente, con gran cura, facendone una matassa legata nel mezzo, poi l'avevo piegato in due, deponendolo con cautela (...). Harris l'aveva poi sollevato scientificamente per porgerlo a George. Dal canto suo, George aveva afferrato saldamente il cavo, e tenendolo lontano dalla propria persona si era messo a svolgerlo con la cautela di chi toglie le fasce a un neonato; eppure, prima che ne avesse svolto una dozzina di metri la matassa assomigliava a uno zerbino rudimentale più che a qualsiasi altra cosa.

Accade sempre così, e le conseguenze sono invariabilmente le stesse. Quello che (...) tenta di sgrovigliare la matassa è persuaso che la colpa sia tutta di chi l'ha arrotolato; e (...) se si pensa una cosa, la si dice.

“Si può sapere che cosa hai tentato di fare con questo cavo? Una rete da pesca forse? Hai combinato un bell'imbroglione! Non potevi arrotolarlo come si deve, imbecille?”. Così va borbottando quello (...), mentre lotta con la matassa e la depone (...) e vi gira attorno e cerca invano di individuarne il capo.

Dal canto suo (...), chi ha arrotolato il cavo è persuaso che la colpa sia tutta dell'amico.

“Non era affatto imbrogliato, quando l'hai preso!” esclama furibondo. “Perché non badi a quello che fai? Sei sempre un gran pasticcione. Saresti capace di aggrovigliare un palo da forca, tu!”.

E sono così adirati l'uno contro l'altro, che s'impicchierebbero volentieri a vicenda col cavo da rimorchio. Passano dieci minuti e quello (...) caccia un urlo di rabbia e si mette a calpestare la fune, poi tenta di sbrogliarla agguantando il primo anello che gli capita sottomano e tirando come un disperato. Naturalmente, il groviglio non fa che peggiorare. Allora, l'altro (...) corre in aiuto del compagno; s'intralciano a vicenda e non combinano niente di buono. Agguantano lo stesso pezzo di cavo e lo tirano in direzioni opposte, domandandosi dove diavolo si è impigliato. Quando Dio vuole, riescono a sbrogliare il cavo».

Ma chi non ha letto, da ragazzo, «Tre uomini in barca (per Tacer del cane)»?

Infatti, il cavo in questione è in realtà uno di quelli utilizzati per il traino delle barche dalla sponda del Tamigi, ma è sufficiente un minimo di fantasia per collocare la stessa situazione sui nostri campi di volo.

In conclusione, è incoraggiante constatare come anche illustri personaggi, nel corso della storia, si siano trovati ad affrontare lo stesso problema che oggi assilla noi quotidianamente.

ANDREA TRENTI

Caro Andrea, grazie a nome della «nostra» rivista e grazie per avermi spinto a rovistare mentalmente nel passato, per poi dover ammettere, con un po' d'amarrezza, che certi Autori si sono letti solo «da ragazzi». Il guaio è che non verranno più letti, nemmeno dai ragazzi di oggi. E allora consoliamoci rileggendoli un'altra volta. Ma ho l'impressione che i miei pensieri abbiano fatto la fine del... cavo. Cercherò di sbrogliarli attendendo notizie da Aerovela!

Saluti a tutti, ciao.

RENZO SCAVINO

Asiago alla ribalta!

Caro Scavino,

grazie per la gradita visita che mi ha stimolato a soffiare sul fuoco dei programmi che stiamo portando avanti con gli amici di Padova e Thiene. Poco per volta stiamo attrezzandoci, installati i servizi arriverà un prefabbricato, verrà sistemato il piazzale davanti all'hangar e come materiale di volo abbiamo portato a casa un motoalante DIMONA.

Per coloro che volessero venire con roulotte, tende o camper, possono campeggiare a 300 metri dal campo, con servizi ed alberi per ripararci dal sole e ritrovarsi alla sera per far festa e «braciolate» tutti insieme.

Finora, i più assidui frequentatori sono stati i volovelisti tedeschi. Lo scorso anno hanno volato per 450 ore con triangoli FAI omologati di 500, 700 e 900 Km.

Nello scorso aprile un gruppo di volovelisti dell'Università di Monaco, con solo sei giorni di bel tempo, ha volato per 290 ore ed ha fatto ben 587 lanci con verricello!

Seimila lire ogni lancio, oltre a 2000 lire per tasse di decollo ed atterraggio (!) che vanno a Civilavia.

Il verricello è vecchiotto (è stato fatto in casa dagli amici di Trento) ma ha ben 200 cavalli ed in 20-25 secondi porta i biposti (ASK 21 e Twin) a 300-500 metri.

La partecipazione è aperta a tutti e subordinata ad una domanda di iscrizione che prevede una quota di cinquantamila lire valida per tutto l'anno.

Il tutto deve essere visto anche come vacanza per i familiari, in una bella cittadina di montagna, bene attrezzata per il turismo, con campi di tennis, campo di golf a 9 buche, vari maneggi per imparare ad andare a cavallo e possibilità, per gli esperti, di gite a cavallo tra i monti. Insomma esiste la possibilità di fare contente anche le vostre mogli perché arriverete nel... Paradiso terrestre (anche se avrete dietro carrello ed aliante)! Non abbiamo possibilità di ricovero, stiamo vedendo di installare reti antigrandine, quindi il carrello è quanto di meglio, oppure usare quei teli di plastica con le bolle d'aria come hanno fatto alcuni tedeschi.

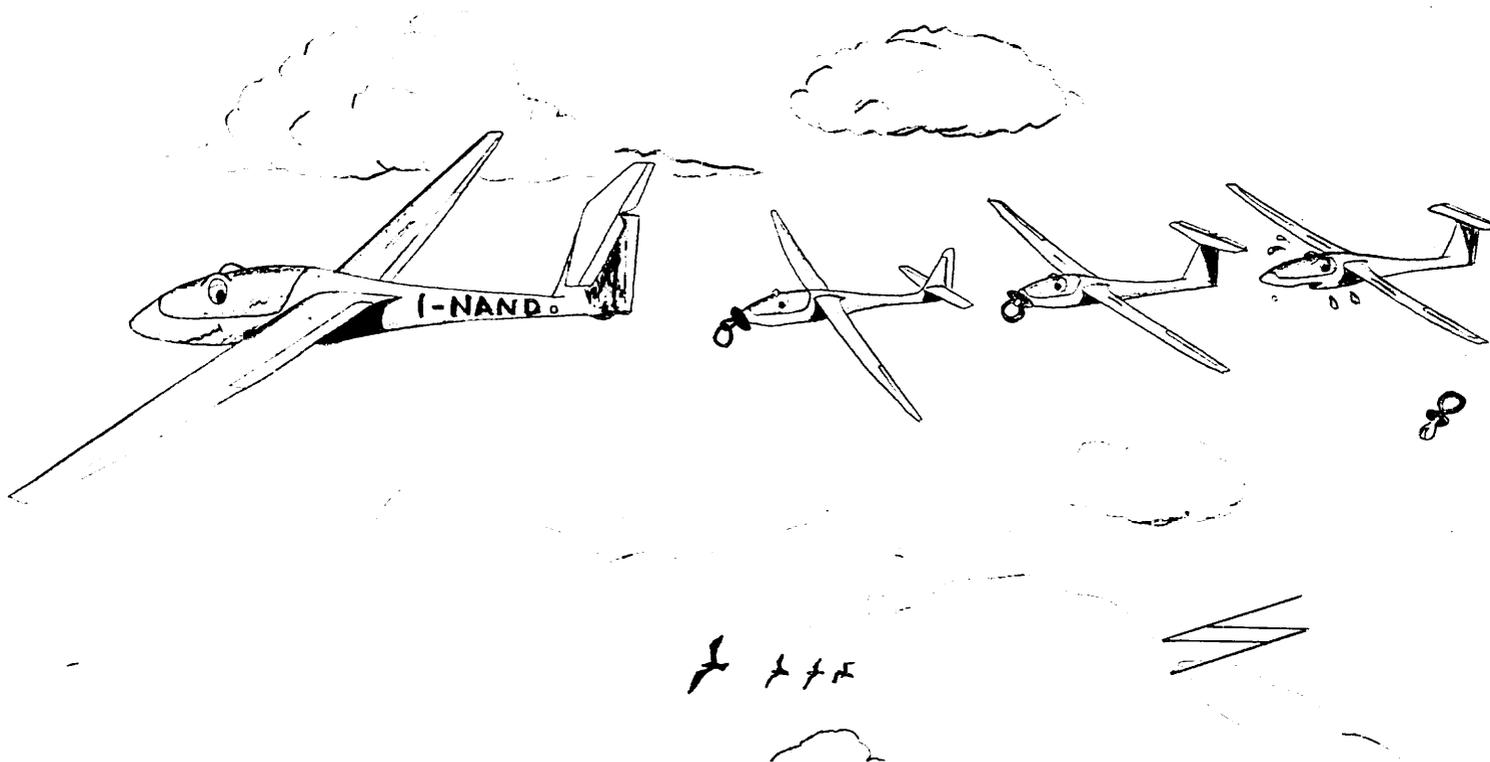


In campo trovate notizie di alcuni triangoli FAI che l'amico ing. Kussler ha tracciato per i suoi «kamaradi» e che sono a disposizione per chi vuol cimentarsi.

Avremmo una gran voglia di onorare la memoria di un caro amico che ci ha lasciati, organizzando una gara per tutti i piloti che si troveranno ad Asiago nel mese di agosto e speriamo di realizzare questo desiderio con l'aiuto di tutti. Per ogni informazione potete scrivermi o telefonare:

Associazione Volovelistica «Carlo Deslex»,
Piazza Il Risorgimento 23, 36012 ASIAGO (VI),
telefono 0424/62112 (Farmacia Chimica Bortoli).
A presto.

FRANCO BISSARO



CALCINATE: ...dare una mano...

Siamo due neobrevettati, abbiamo infatti sostenuto gli esami lo scorso maggio.

Ci teniamo a premettere che amiamo il volo a vela e che siamo felici di aver intrapreso questa strada. Possiamo dire che questa attività ha decisamente riempito la nostra vita e i nostri fine settimana, tanto che spesso ci chiediamo come facessimo a non annoiarci prima.

Generalmente, trascorriamo il sabato e la domenica a Calcinate dalla mattina alla sera, proprio perchè, anche dopo aver volato, è bello restare in compagnia di altre persone che hanno in comune con noi la passione del volo e con le quali si è ormai instaurato un bel rapporto d'amicizia.

È pure bello «dare una mano», ossia collaborare con la linea. Ci rendiamo conto che quello che abbiamo imparato è davvero pochino, perchè la strada è molto lunga, ma questo non ci scoraggia di certo, anzi siamo sicuri che il volo a vela non potrà mai stancarci, perchè ci sarà sempre qualcosa di nuovo da imparare soprattutto dalle persone «più brave» e con più esperienza.

Tutto questo è senz'altro molto bello e positivo, ma vi è, come in tutte le cose, un rovescio della medaglia.

Infatti qualche problema esiste anche a Calcinate.

Il numero dei brevettati aumenta considerevolmente e purtroppo il numero di aliante, ora come ora, non sembra essere adeguato al numero di piloti praticanti che normalmente frequentano il Club. Il problema poi si evidenzia maggiormente il sabato e la domenica, quando diventa difficoltoso trovare un posto su un aliante per volare.

È chiaro che è facile criticare, ma questa non vuol essere una critica alla nostra dirigenza, ma piuttosto un invito a riflettere sulla situazione attuale, sicuri di una risposta adeguata alle nostre esigenze.

Del resto, da sempre, si è pianto sull'esiguo numero di volovelisti, su uno sport che fatica a decollare; ora vi è una speranza, non lasciamola cadere nel nulla!

Un ultimo, ma non meno importante riferimento va fatto alla persona che con grande passione e pazienza ha permesso alla maggior parte di noi di mettere le ali, quella persona dall'aspetto forse un po' burbero, ma dal cuore grande, pronta sempre ad aiutarci. Un grandissimo grazie al nostro Nando.

BARBARA e ANTONIO

VALBREMBO '88

XIV MOSTRA INTERNAZIONALE DELL'ALIANTE

24 e 25 SETTEMBRE



TRENTO: L'Università, con il C.U.S., scende in campo?

Siamo troppo poco informati per parlarne esaurientemente — speriamo lo facciano gli amici trentini — rimane comunque il fatto che l'Università di Trento e l'Aero Club d'Italia hanno sottoscritto «un accordo di collaborazione» per facilitare il C.U.S. nello svolgimento di una sua attività volovelistica. Attività che dovrebbe trovare ampio sviluppo in quanto, attraverso il C.U.S., dovrebbero confluire a Trento universitari di tutta Italia ed anche dall'estero, dove l'attività volovelistica dei centri universitari è da tempo ampiamente sviluppata. In occasione di tale incontro abbiamo «buttato l'occhio» anche

su un prestigioso programma di sviluppo dello stesso aeroporto di Trento, per il quale gli enti locali stanno operando al fine di «rompere l'isolamento» dal resto del Paese, attraverso un collegamento di terzo livello!

Noi siamo sicuri che il rinnovato spirito volovelistico degli amici trentini saprà superare le molte difficoltà che lo sviluppo richiede, e confidiamo che attraverso queste pagine informeranno anche il nostro piccolo mondo dei loro programmi.

L.S.



VALBREMBO:

Stage svizzero

dal 26 marzo

al 16 aprile 1988

Inizio stage. Venerdì 25 marzo giornata stupenda, visibilità ottima, plafon alti (3500-4000 m). Termiche ben organizzate e potenti.

I primi piloti svizzeri arrivati in campo nella tarda mattinata dopo aver montato e lucidato con cura i propri alianti si sono fatti trainare per un volo di ambientamento.

La serata del venerdì si è conclusa con un tramonto da film.

Il week-end ed il lunedì sono stati ottimi. I nostri Stinson hanno lavorato duro. Il vento che all'inizio si è fatto sentire debolmente ha poi aumentato d'intensità (15-20 nodi Nord-Est). Non vi dico la fatica per centrare una termica e i forti sottoventi. Nella serata di domenica 27 marzo nel cielo azzurro sono apparse anche delle magnifiche lenticolari, il vento però segnava l'arrivo di una

perturbazione, la quale puntuale si è presentata nel bacino del Mediterraneo fermandosi per giorni. Pioggia, tanta pioggia, copertura bassa e diminuzione della temperatura. Il morale dei piloti stranieri, ma anche quello nostro, è caduto vertiginosamente.

L'8 ed il 9 aprile le condizioni sono migliorate solo per poco. Infine i giorni 14-15-16 aprile il sole ha baciato gli alianti HB ancora umidi. I piloti stranieri, nei pochi giorni accettabili, hanno fatto dei voli di distanza. I voli fatti sono riportati nella tabella che segue con durate del volo in ore, chilometri e piloni. Mi auguro che il prossimo anno le condizioni meteo siano migliori, ma soprattutto spero che abbiano un miglioramento fin da oggi, sono giorni ormai che guardando fuori dalla finestra dell'ufficio osservo un ben triste panorama: una pioggia insistente che non vuole smettere. Ormai quest'anno i giorni migliori per il volo a vela al Nord Italia sono passati, si spera in giornate miracolose. La foschia, i plafon bassi, saranno compagni di volo.

Però, non lamentiamoci troppo. Penso che sia meglio volare anche in queste condizioni che stare a terra sognando voli galattici. Verò? Fine stage. (W il volo).

Saluti a tutti!

ALESSANDRO MARCHESI

VALBREMBO: ecco l'elenco dei voli effettuati

Pos.	Datum 1988	Name	Flugzeit	Km	Route
1	26.03	Blatter	5:45	586	Malè - Vanzone - Dimaro
2		Raithel	6:00	250	Madonna di Campiglio - Ascona
3	27.03	Blatter	8:15	754	Lienz - Vanzone
4		Raithel	6:52	560	Bressanone - Masera
5		Van Voornfeld U.	5:55	250	Edolo - Locarno
6	28.03	Blatter	9:30	787	Brunico - Antronapiana - Ponte di Legno
7		Raithel	7:46	560	Bressanone - Masera
8	29.03	Van Voornfeld U.	5:10	200	Edolo - Colico
9		Boos	5:20	300	Ponte di Legno - Biasca
10		Preisig	3:40	132	Caiolo - Olonio
11	01.04	Van Voornfeld U.	5:35	220	Bormio - Locarno
12		Bänziger	4:10	300	Aprica - Colico - Maloja
13		Raithel	6:20	220	Borno - Locarno - Clusone
14		Preisig	5:35	137	Breno - Branzi
15		Feurer	5:22	220	Edolo - Locarno
16		Boos	6:38	400	Ponte di Legno - Bormio - Masera
17	08.04	Blatter	4:50	357	Navé - Biasca - Domodossola
18	09.04	Blatter	6:45	601	Sarnico - Ritom - Staffa - Edolo
19	10.04	Jost Ch.	5:56	220	Ritomsee - Gotthard
20		Van Voornfeld J.	6:12	354	Navé - Ritom - Bedretto
21		Jori	6:50	442	Ritom - Staffa - Tirano
22	14.04	Schwarb	7:56	645	Dimaro - Ritom - Valbrembo - Varzo
23		Herzog	7:37	476	Dimaro - Ritom
24		Van Voornfeld J.	10:39	665	Obervellach - Colico
25	14.04	Blatter	9:00	808	Bressanone - Alagna - Branzi
26	15.04	Blatter	4:00	346	Sarezzo - Olivone - Ascona
27		Van Voornfeld J.	6:57	472	Sarezzo - Olivone - Vanzone
28	16.04	Blatter	7:55	590	Usseglio - Broglio - Sarezzo - Olginate
29		Van Voornfeld J.	8:48	181	Lanzo - (Motor) - Broglio
29 Flüge mit TOTAL:			191 h	12.033 Km	Gesamt - Strecke
Durchschnitte: 6:36 h pro Flug / 415 Km pro Flug / 63 Km/h Geschwindigkeit					

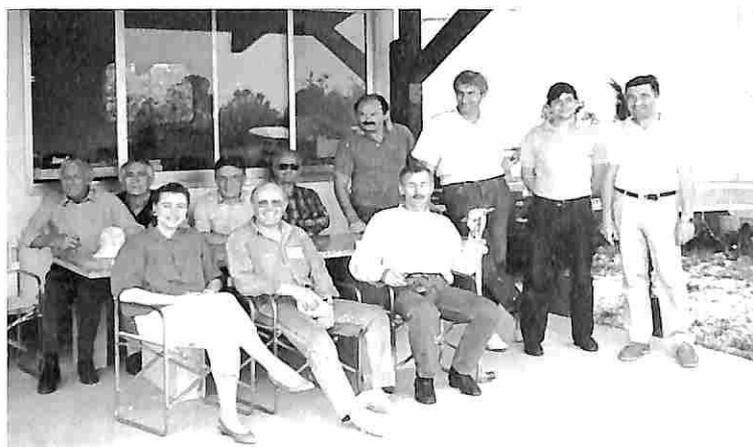
**IN NOVEMBRE A BOLOGNA CI SARÀ IL BRIEFING.
VOGLIAMO ANDARCI UN PO' PIÙ PREPARATI PER MEGLIO
ESPORRE LE NOSTRE OPINIONI?**

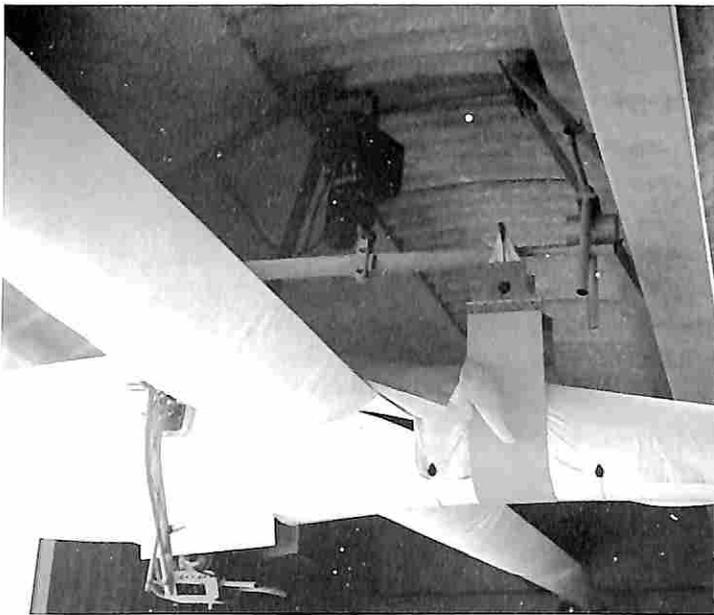


THIENE: Una coda al Campionato della 15 Metri

Abbiamo già scritto intorno alla validità ed utilità di almeno un campionato decentrato e — senza nulla togliere al confronto agonistico — vogliamo ribadire che la mobilitazione periferica che avviene intorno al Club organizzatore è senz'altro di grande utilità e di promozione per il volo a vela nostrano. Tornano alla ribalta vecchie glorie, vengono evidenziate capacità e virtù nascoste, si assopiscono futili insofferenze e riprende fiato l'entusiasmo di quelli che non mollano mai. Per non dire delle altre molte cose ovvie. Io poi confido sempre nelle numerose promesse di articoli e per un po' di mesi anche le mie speranze riprendono fiato. Ed è appunto nell'attesa degli articoli che — per non demordere — mi attacco a qualche foto in modo che qualcosa resti «a futura memoria» per quelli che verranno dopo. Ecco quindi qualche foto che — di proposito — lasciamo senza didascalie, nell'intento di promuovere qualche curiosità o precisazione... scritta, ovviamente!

L.S.





BOLZANO:

**Il gallo di
Gostner
suona la carica!**

Dopo un sofferto 1987 con l'attività ridotta al 30% per le chiusure dell'aeroporto, prima per mancanza dell'antincendio e poi per la mancanza di impiegato di Civilavia, il Gruppo volo a vela dell'Aero Club di Bolzano ha ripreso a volare nel 1988 con maggiori speranze di attività continua. Un elemento che ha decisamente aiutato la ripresa dell'attività e l'assunzione da parte dell'Aero Club Bolzano del servizio antincendio è stato il rinnovo del direttivo dell'Aero Club: presidente è stato eletto un volovelista, il dott. Alois Baumgartner che ha al suo attivo non solo distanze da «C» d'oro ma ha volato i 500 Km in triangolo con lo spartano Ka6E! Nel direttivo dell'Aero Club inoltre sono stati eletti consiglieri Giorgio Weber, presidente

del Gruppo VV BZ, Fontana Fernando pilota 2° grado e vv, Lazzari Umberto pilota 2° grado e vv, Tschager Georg vv, Gostner Thomas 2° grado e campione volovelista, oltre a piloti a motore di notevole passione e volontà.

Il Club sta riprendendosi da quasi due anni di attività ridotta, e un ruolo importante nel finanziare totalmente l'acquisto del mezzo antincendio lo ha la Provincia autonoma di Bolzano. Il servizio giornaliero impegna molto il volontariato dei soci e priva il personale d'officina per molte ore dal suo lavoro. Questo servizio, fatto in conformità delle norme previste sta lentamente pesando come costo fisso sul Club senza alcun ricavo. Le tasse di decollo, atterraggio e sosta sono riscosse

da Civilavia, mentre ancora non ci è stata data autorizzazione per riscuotere come Aero Club.

Il Gruppo volo a vela di Bolzano ha una consistenza di 72 soci di cui 46 piloti attivi e 12 allievi in corso di istruzione. Molto lavoro per gli istruttori Weber e Tumiatì al fine di reintegrare diversi brevetti scaduti lo scorso anno per la chiusura del campo. Anche l'istruttore Giorgio Galetto è attivo per allievi e reintegri quando torna dalle gare che lo impegnano per buona parte dell'anno. L'istruttore Hans Torggler collabora nella abilitazione al verricello.

È stata una magnifica notizia l'organizzazione del Campionato italiano di distanza che con molta precisione Smilian Cibic ha illustrato con il regolamento alla mano nella riunione regionale a Trento ad inizio stagione.

I nostri piloti hanno aderito subito numerosi alla iniziativa documentando i voli di una certa importanza. Annualmente il nostro Gruppo organizza il Trofeo Freissinger ed il Campionato provinciale di distanza con la stessa impostazione di classifica del Campionato ora avviato a livello nazionale.

Riporto qui di seguito alcuni voli effettuati ad oggi da nostri piloti:

- 15.4.1988 Gostner Thomas su Ventus
Vezzadoglio - Kruen - Steinfeld FAI 550 Km
- 23.4.1988 Kastlunger Erich su Ventus
Schilpario - Mittenwald - Steinfeld FAI Km 601
- 23.4.1988 Gostner Thomas su Ventus
Schilpario - Mittenwald - Steinfeld FAI Km 601
- 22.4.1988 Tschager Georg su Libelle st.
Dubino - Mittenwald - Caprile Km 502
- 9.6.1988 Baumgartner Alois su Astir st.
S. Genesio - Dubino - S. Genesio A + R Km 303
- 9.6.1988 Gostner Thomas su Ventus
Colico - Oberau - Radenthei FAI KM 759

Al momento il tempo non è favorevole ed il mese di giugno sta andandosene, ma in anni passati condizioni postfrontali hanno favorito sia in luglio che agosto voli di 500 Km ed oltre. L'entusiasmo è in crescendo e le distanze raggiunte sono già livelli che superano le annate trascorse. Esperienza, utilizzo al meglio delle macchine, pianificazione aiutano a superare i «vecchi» limiti.

Cronaca (i volovelisti parlano poco!) del volo di Thomas Gostner FAI in triangolo di Km 759:

Il volo più lungo del giovane pilota Thomas Gostner realizzato in data 9 giugno ha richiesto un notevole impegno, 10 ore e 27' dal decollo all'atterraggio in Bolzano.

Il decollo da Bolzano alle ore 09.53 e dopo 12' di traino lo sgancio sul punto remoto di partenza, S. Genesio, località vicina a Bolzano a m 1200 di quota, ad una quota assoluta di 2000 metri. Il primo punto del triangolo FAI di 759 KM era Colico sul lago di Como dopo circa 1 ora e 20 di volo; il secondo punto del triangolo FAI era Oberau, paese in Baviera a circa 20 Km a nord di Garmisch, dopo una attraversata iniziata dalla Valtellina verso Bormio, Stelvio con CU e basi 2900-3000 m.

Il punto in Baviera veniva fotografato con difficoltà per l'abbassarsi delle basi che hanno costretto il pilota ad una planata in parte sopra la parziale copertura per poi scendere in vista del pilone ad una quota inferiore ai 2000 m.

Il punto di virata ad est era Radenthei, paese a nord di Villach in Austria, con basi a 3000 m.

Il ritorno dava qualche problema per raggiungere la Pusteria da dove in val di Casies iniziava la planata finale senza avventure.

La percentuale di termica era del 55% con una salita media durante l'intero percorso di m 1,3/sec.

Questo triangolo potrà sicuramente essere migliorato, prima nella velocità ed ancora nella distanza. Per ora rimane il

miglior volo del nostro Gruppo volo a vela.

Voli per guadagno di quota sono stati pochi: un volo di Gostner Thomas a m 8200 in onda sull'Ortles, ed altri minori dai 4000 ai 5000 metri.

Poche sono state le giornate favorevoli all'onda in questo inizio di stagione.

Una grande soddisfazione al nostro Club ha dato il pilota Giorgio Galetto che ha conquistato il titolo di Campione italiano della classe 15 metri a Thiene dal 7 al 15 maggio. L'attività di istruzione è impegnata con 12 allievi ed un solo biposto Blanik. Il secondo biposto Blanik è in riparazione da circa 8 mesi in Cecoslovacchia. Anche il traino sta diventando per noi un grande problema. Infatti le circa 380 ore di traino annuali vengono effettuate dall'unico Robin in proprietà del Club, dopo che il secondo trainatore, il Cessna 172, è andato distrutto da circa due anni. Ad ogni ispezione o revisione, l'attività di volo a vela viene interrotta e soltanto con difficoltà viene usato il verricello. La difficoltà non è nell'uso poiché sono numerosi i voli con decollo a verricello che riusciamo a compiere, ma la difficoltà è rappresentata dal traffico di rullaggio e di parcheggio che non ha ordine. Non esiste bretella di rullaggio ed il traffico anche internazionale è abbastanza intenso durante il week-end.

Per garantire una certa sicurezza nel traffico in superficie evitiamo di usare il verricello nei momenti di maggior traffico. Il traino aereo si dimostra insostituibile quando la giornata adatta al volo di distanza inizia presto in montagna: un traino a 1500 metri sulle montagne che circondano la conca di Bolzano rappresenta la soluzione per un volo a decollo in mattinata. Se il decollo avviene nel pomeriggio con la prima brezza di valle, le termiche di ponte verso i percorsi migliori si allontanano o vengono disturbate dalla crescente brezza di valle.

GIORGIO WERER



TESSUTI STAMPATI

UGGIATE TREVANO (Como)

Via Volta, 5 - Telefono (031) 948994



CAIOLO:

Anche questa è fatta!

Il tempo è stato inclemente e non ci ha consentito di svolgere il programma per intero, ma la bravura dei piloti delle Alpi Eagles e di quelli dell'Elitellina hanno salvato la manifestazione per il folto pubblico giunto numeroso da ogni parte.

Sotto il profilo tecnico-organizzativo ci riteniamo soddisfatti anche se speriamo di riuscire a fare meglio alle prossime occasioni.

Ringraziamo, anche a nome dell'Avio Valtellina, gli oltre quaranta volontari che hanno dato il loro contributo all'organizzazione, nonché coloro che, pur presenti, non hanno potuto svolgere il loro programma a causa del maltempo, ed in particolare: i paracadutisti dell'Aero Club di Varese, i piloti acrobatici Riccardo Briigliadori e Aldo Locatelli, il Gruppo Aeromodellistico Valtellinese ed i Deltaplanisti dell'Alto Lario.

Ora la nostra Aviosuperficie è operante ed abbiamo distribuito a tutti gli Aero Club una cartina per l'individuazione e le infrastrutture esistenti.

Per quanto riguarda l'ASSOCIAZIONE VOLO VALTELLINA — che è sorta lo scorso anno ed è guidata dal nostro illustre concittadino Gen. Aldo Piani — le prime novità sono rappresentate dal primo corso per il conseguimento del brevetto di pilota di volo a vela (gestito dall'AVA di Valbrembo con l'istruttore Massoni, con il biposto Twin Astir ed uno Stinson L.5 come trainatore) operativo ogni fine settimana, che sarà di grande richiamo per la diffusione volovelistica in valle; inoltre è stato acquistato un motoalante DIMONA H 36 che ci consentirà di volare anche durante la settimana e sarà a disposizione anche per piloti di altri Club.

Le condizioni di volo sono state ottime all'inizio della primavera, poi il forte sviluppo vegetativo e le numerose precipitazioni hanno indebolito le condizioni fino alla quota di circa 1200 metri, mentre più su l'aggancio è sicuro.

Ora le condizioni sono in netto miglioramento e confidiamo che esperti volovelisti vorranno sondare con i loro alianti la zona per tracciare una prima mappa delle possibilità che la nuova base può offrire al volo a vela alpino.

A ricordo dell'avvenimento ecco qualche stralcio dalla stampa locale.

ANTONIO MAZZUCCHI

«Eco delle Valli» del 14 giugno

CAIOLO, IL GIORNO DELLE AQUILE

Una pioggia fastidiosa cadeva domenica mattina sull'aviosuperficie di Caiolo. Ma non è bastata a tenere a casa la gente che voleva vedere l'inaugurazione, rimandata dopo le calamità estive (avrebbe dovuto tenersi a settembre) ad una data migliore. Un momento di ufficialità, quindi, ma anche di spettacolo, con le esibizioni annunciate di aerei, elicotteri, deltaplani e paracadutisti.

Il maltempo ha costretto a rimaneggiare ampiamente il programma preparato dal direttore dell'aviosuperficie, Antonio Mazzucchi. Ma non ha impedito che al «Bachett» si riversasse una grande folla. Lunghe code sulla provinciale, file di ombrelli e teste in su, a godersi l'esibizione dei cinque Siai Marchetti SF 260 dell'Alpi's Eagles, la pattuglia acrobatica

che si è prodotta in «looping» e «tonneau» da brivido. Quasi duemila persone, tra i fortunati con invito che avevano potuto effettuare l'incontro ravvicinato con aerei e piloti e la gente comune assiepata ai bordi della strada per Fusine, hanno assistito al battesimo ufficiale dell'impianto voluto dall'Avio Valtellina s.p.a. che ha in Giancarlo Giugni il suo entusiasta presidente.

Quasi un anno fa, il 5 luglio, parecchi valtelinesi, al prezzo di una corsa in taxi avevano potuto provare l'ebbrezza del volo. Domenica ci si è dovuti accontentare di guardare, senza toccare, ma è stata festa lo stesso. Sarà per un'altra volta, le occasioni non dovrebbero mancare ora che l'impianto entra a pieno titolo nel novero delle strutture per il volo turistico. Qualche cifra sulla pista realizzata proprio nella località dove una volta Celeste Martinelli e altri appassionati facevano volare i loro radiomodelli (e lo avrebbero fatto anche domenica, se il tempo lo avesse permesso): è stata realizzata livellando 240 mila mq di terreno concessi dal comune di Caiolo, misura 800 metri ed è larga 23, con due fasce di rispetto da 20 metri ciascuna. Il nastro d'asfalto, i piazzali e le aree circostanti sono dotate di opere di drenaggio per consentire l'agibilità della struttura anche sotto forti piogge. L'aerostazione è stata dotata di due hangar da complessivi 5000 mq per ospitare velivoli, una palazzina uffici e un impianto di rifornimento carburante.

A Caiolo l'attività aviatoria è già in pieno fermento. Dai primi di aprile funziona la scuola di aliante, curata dall'Associazione Volo Valtellina. Su richiesta, è possibile effettuare voli con Roma, in meno di un'ora e mezzo, utilizzando un aereo turboelica.

Un modo rapido di superare l'isolamento e la lentezza delle tradizionali vie di comunicazione. Per chi può.

«Il Lavoratore» del 15 giugno

LA VALTELLINA GUARDERÀ IN ALTO

La società Aviovaltellina, presieduta dall'avv. Giancarlo Giugni, ha coronato il sogno di dotare la Valtellina di un'aviosuperficie, destinata a diventare aeroporto, anche perchè la Regione Lombardia ha inserito quest'opera tra le prioritarie da potenziare per i trasporti tra la nostra provincia e il resto d'Italia.

Così domenica scorsa c'è stata l'inaugurazione ufficiale della pista di Caiolo, presente lo stesso avv. Giugni e signora (quest'ultima «madrina» durante il taglio del classico nastro), l'assessore regionale Verga, il sindaco di Caiolo Vettovali, autorità civili e militari.

Alla cerimonia è seguita l'esibizione della pattuglia acrobatica «Alpe's Eagles» che ha entusiasmato il numeroso pubblico presente. Le condizioni meteorologiche non ottimali hanno impedito il passaggio dei «Tornado», ma la gente ha potuto ammirare, a terra, un esemplare dei famosi F 104.

«Corriere della Valtellina» del 18 giugno

LA VALTELLINA APERTA AI VOLI

**Spettacolare ed esaltante esibizione degli «Alpe's Eagles»
Dimostrazione di soccorso alpino e di spegnimento incendi**

Il cielo di Valtellina è ufficialmente aperto ai voli aeronautici; l'apertura al traffico aereo è stata sancita con l'inaugurazione dell'aviosuperficie di Caiolo (località Palù), avvenuta domenica scorsa con la partecipazione di una marea di gente, quale non si ricorda abbia partecipato ad altre manifestazioni. D'altro canto è stata completamente appagata, con spettacoli di grande interesse e con una squisita ospitalità.

Dopo l'atto ufficiale di inaugurazione, con il taglio del nastro da parte del sindaco Vettovali, e la S. Messa, concelebrata

dal parroco di Sirta (nonchè cappellano militare) don Raimondo Bettini e dal parroco di Caiolo don Longhi, il discorso del presidente della società avv. Giancarlo Giugni: l'aviosuperficie si pone quale elemento di completamento del sistema dei trasporti per la Valtellina, ancora assai fragile, se si riflette che le vie di comunicazione verso il territorio che circonda la nostra Provincia sono la SS 36-38 ed i valichi alpini. Questo sistema viario può essere messo in crisi da ordinari eventi meteorologici o da uno dei dissesti anche modesti che caratterizzano le regioni montane: frane, smottamenti.

Un collegamento aereo già sotto questo aspetti appare importante. Vi sono poi le questioni della protezione civile — esaltate dalle calamità dell'87 — che si pongono come necessità di una struttura che faccia affluire uomini e mezzi in caso di situazioni di necessità.

Rispetto a queste ultime funzioni — ha concluso — è però necessario passare dal livello dell'aviosuperficie a quella di aeroporto, ma per questo salto di qualità occorre l'intervento dello Stato. La legge sulla ricostruzione della provincia è lo strumento adatto.

1988/89



Lufthansa

TASCHENBUCH DER LUFT-UND RAUMFAHRT- PRESSE

RIETI: Aero Club Centrale di Volo a Vela

RELAZIONE AL BILANCIO CONSUNTIVO 1987

Riveste particolare importanza questa relazione in quanto sarà l'ultima redatta dal sottoscritto in qualità di Presidente — pro tempore — del Consiglio Direttivo dell'AeCCVV. Come tutti sappiamo infatti gli organi direttivi del nostro sodalizio dovranno essere rinnovati nel corso del corrente anno e più precisamente entro agosto 1988.

Questa relazione vuole quindi e soprattutto, oltre che relazionarvi sull'attività svolta durante il 1987, riassumere quella che è stata la politica amministrativa e la gestione sportiva dell'AeCCVV in questi ultimi quattro anni di attività. Come era stato a suo tempo messo in rilievo la gestione di questi quattro anni ha sostanzialmente subito le conseguenze dell'avvenimento di grande rilievo sportivo e di immagine dei Campionati del Mondo svoltisi in Rieti nel 1985. Le strutture dell'AeCCVV avevano dovuto adeguarsi alle esigenze tecniche di questo avvenimento, parte venne attuata in tempo per essere utilizzata per i mondiali stessi e parte venne completata successivamente (vedi ultimo hangar).

I principali problemi da risolvere sono stati:

- dare un seguito adeguato all'immagine d'internazionalità assunta da Rieti dopo il reale «successo» sportivo e meteorologico dei Mondiali;
- gestire l'AeCCVV nella sua dimensione patrimoniale post-mondiali con contributi AeCI decrescenti ed in un contesto volovelistico nazionale stabile.

Al primo punto la risposta dell'AeCCVV è stata la gestione della «Coppa Internazionale del Mediterraneo» ed un'azione «commerciale» mirata ad attirare sul campo di Rieti «équipes» d'oltr'Alpi in stages d'allenamento agonistico «vendendo» loro i servizi del Centro.

Per il secondo aspetto si è cercata una soluzione «politica» che coinvolgesse Rieti, la città, i suoi enti, le sue autorità, con una linea di comportamento che rendesse evidente a tutti che Rieti volovelistica non appartiene solo ai volovelisti italiani ed europei ma anche a Rieti stessa. Le cifre che abbiamo portato a supporto di questo concetto sono di consistente significato e basate sulle «presenze» che il volo a vela porta alla città ed alla sua economia. Si tratta pur sempre di un «turismo specializzato» ben gradito dalla comunità cittadina, ai suoi

rappresentanti ed ai suoi operatori economici. Con questa azione si mirava a compensare e possibilmente incrementare i ridotti aiuti finanziari di provenienza AeCI con quelli di provenienza dai diversi enti cittadini.

Non tutto è riuscito come ci si proponeva, ma è certo che a queste linee d'azione non si avevano alternative. Infatti i limiti d'azione ad investimenti miranti ad una maggiore efficienza della struttura operativa del Centro (leggi istruttori e/o personale tecnico) sono stati determinati da un insufficiente apporto di mezzi economici di natura corrente: in altre parole di fatturato.

Lo sviluppo futuro del Centro è condizionato dalle sue possibilità di sviluppare un volume d'attività che gli consenta investimenti correnti.

Un piccolo circolo vizioso che può essere risolto sfruttando l'alto potenziale «naturale» del territorio: la sua meteorologia e la bellezza naturale dell'area geografica.

Questa operosità non siamo riusciti a crearla nella misura che volevamo e nella quale credevamo ed ancora oggi posso confermare di credere soprattutto per carenza di mezzi finanziari o vivendo nella costante incertezza dei supporti AeCI indispensabili per una gestione più aggressiva di quanto si sia potuto svolgere.

Il bilancio che vi invito ad approvare illustra l'attività economica e la sua manifestazione contabile la quale è stata mantenuta nella costanza degli indirizzi fin qui adottati; in questo modo lasciamo alla futura gestione intatto ogni potenziale per sviluppare linee d'azione coi soli condizionamenti generali che precedentemente ho illustrato. Chiudo con un vivo ringraziamento ai componenti il Consiglio Direttivo per la validità della loro opera e per il contributo di idee e di azioni che generosamente hanno prestato per la migliore gestione dei problemi che siamo stati via via chiamati a risolvere.

Ringrazio il Collegio dei Revisori, in modo particolare il loro Presidente, per l'intelligente attenzione prestatami e per la necessaria critica — sempre positiva — agli effetti di una corretta gestione, sicura garanzia per i volovelisti italiani legati alle attività dell'AeCCVV.

Sede: Via Padre Reginaldo Giuliani 10 - Monza - tel. 039/365603 - telax 333318RASMZA

- Assicurazioni in tutti i rami
- Consulenza assicurativa per aziende e privati
 - Risk management
- Gestione posizioni assicurative per l'industria

SPECIALIZZATI IN ASSICURAZIONI AERONAUTICHE

Responsabile ramo aviazione: **GIANNI PAVESI** c/o A.V.A.L.

Aerop. «P. Contri» tel. 0332/310073
21100 VARESE, Calcinate del Pesce

Al personale tecnico, al direttore Muzi per la sua fedele prestazione professionale ed agli istruttori che hanno volontariamente prestato il loro tempo ed il loro entusiasmo durante gli «stages» indirizzo il mio personale ringraziamento insieme a quello del Consiglio Direttivo.

Ringrazio voi per la vostra attenzione e per l'approvazione che vorrete dare al bilancio consuntivo 1987 e formulo a ciascuno volonellistici auguri per una proficua stagione sportiva ed agonistica.

ATTILIO PRONZATI

UN CONSISTENTE POST SCRIPTUM

Il 23 giugno scorso, l'avv. Arrigo Gattai, Presidente del CONI, ha convocato, su mia richiesta, presso la sede del CONI al Foro Italico, l'avv. Testa, Presidente dell'AeCI, il sottoscritto in qualità di Presidente dell'AeCCVV, il dr. Scopigno, Presidente del Comitato Provinciale CONI di Rieti, accompagnato dal sig. Ferruccio Piludu.

Scopo della riunione: la mia richiesta a nome dell'AeCCVV al CONI, per un programma di rinnovo flotta alianti per lo stesso Aero Club Centrale.

Infatti, dopo la riunione a Rieti del 20 maggio, nella

quale gli Enti locali hanno aderito alla proposta di rilancio delle attività dell'Aero Club Centrale, confermando che il campo d'aviazione non subirà mutazioni (leggasi insediamenti civili o pista d'asfalto), assicurando un supporto finanziario per tre anni, infatti, dicevo, all'Aero Club Centrale rimaneva il problema di rinnovare e modificare il materiale di volo e contestualmente rilanciare il programma di qualificazione del personale.

L'incontro avvenuto al CONI è stato molto cordiale ed estremamente positivo e l'avv. Gattai — sentita l'entità del preventivo — ha chiesto l'aggiornamento della documentazione, già presentata dall'avv. Testa, ed ha ritenuto possibile che, nell'arco di un certo numero di anni, il programma potrà essere realizzato.

Questi sono gli ultimi avvenimenti che riguardano l'AeCCVV che quest'anno deve rinnovare l'intero Consiglio Direttivo.

ATTILIO PRONZATI



FRIUL-VELA

*manutenzioni e riparazioni
alianti e moto-alianti*

**OFFICINA AUTORIZZATA
R.A.I. & L.B.A. 11.B17
Via Martiri di Bologna 6
33038 S. DANIELE DEL FRIULI (UD)**

La **FRIUL-VELA**, certificata dal R.A.I. e dall'L.B.A., esegue manutenzioni e riparazioni di classe 1^a, 2^a e 3^a su aa/mm di costruzione tedesca con marche «I» e «D».

Inoltre esegue consulenze e la vendita di strumenti ed accessori per il volo.

POLANO ROBERTO • Via Aquileia 32 • S. DANIELE DEL FRIULI (UD) • Tel. 0432/954101



FINLANDIA: dal Campionato Europeo di Räyskälä

a cura di PIERO PUGNETTI

Gli «ozi finlandesi» al 4° Campionato Europeo, si sono trasformati in una specie di Camel Trophy per piloti e squadre con una media di 2500 chilometri di ricuperi da fuori-campo.

Delle dieci giornate di competizione (undici per la Standard), le prime sei sono state volate in condizioni mediamente buone, con risultati regolari, mentre la settimana conclusiva ha offerto solo temporali, non più docili che altrove, non sufficienti comunque, a far desistere dalla caparbia assegnazione di temi di gara al limite della sicurezza o, come l'ultimo giorno, dalla stravaganza.

Risultato: una decina di rientri su 310 decolli!

Sinceramente, in quei giorni, guardando i roccoli in attesa della partenza, veniva in mente il raggruppamento dei lemmings all'inizio della loro infelice migrazione.

Ciò non toglie merito ai bravi campioni: il polacco Trzeciak nella Standard (dagli una buona macchina, ai polacchi, e li rivedi tra i primi!); il francese Lherm, per la 15 m, ed il ripetitivo Holighaus, con il Nimbus 3 dalle alucce roccò. A parte la Standard, dove Trzeciak (si legge pressapoco Ciesiak) ha tenuto saldamente la testa fin dalla quarta prova, nelle altre due classi c'è stato movimento fino all'ultimo giorno. Lherm e Navas hanno superato il polacco Centka sul filo degli ultimissimi chilometri, ed Andersen, Open, vincitore della CIM 87, ha ceduto il primato a Holighaus per meno di venti punti, subito davanti all'altra coppia di francesi.

Sui podii sono quindi saliti cinque francesi, due polacchi, un tedesco ed un danese.

La squadra transalpina ha colto i frutti di una preparazione che viene da lontano e di una organizzazione logistica non certo a corto di mezzi: efficace il lavoro in coppia di piloti affiatati e di pari valore individuale, sempre al top di ogni condizione di gara.

Come detto, ai polacchi bastano macchine competitive per rinverdire i vecchi allori. Complessivamente, un po' in ombra i tedeschi, a parte Holighaus, veramente fuoriclasse, come il giovane rosso danese.

Che dire di noi? Soddisfacenti i risultati: un settimo di Bob Monti, sempre in fase e scevro da grossi errori, tranquilla conferma di stoffa di qualità; Luigi Bertoncini, in classifica, potrebbe essere a ridosso di Bob, senza la esagerata penalizzazione della seconda giornata (oltre 600 punti) per un errore fotografico, dovuto anche alla imperfetta documentazione distribuita dalla organizzazione. Sullo stravagante sistema delle penalizzazioni sarà opportuno scrivere qualcosa di più.



Nella 15 m, Giorgio Galetto ha sbagliato una sola volta, perdendo, il primo giorno, quei settecento punti che lo avrebbero collocato in zona medaglie: due ottimi secondi posti nelle prove giornaliere, una rimonta ed una tenuta eccellenti. Luca Urbani, con regolarità, ha migliorato giorno dopo giorno e si colloca nella dozzina dei migliori europei della Classe.

Walter Vergani ha stentato ad inserirsi nella competizione, con i primi due giorni disastrosi; poi ha volato bene nelle quattro giornate regolari per finire poi nel casaccio delle liti con i temporali.

Esemplare al squadra nel suo complesso, senza il minimo problema.

Squadristi di vecchio pelo e matricole (di alto lignaggio) si sono prodigati al meglio in ogni circostanza.

Molta cordialità e molte manifestazioni di amicizia nella «Grande Famiglia» che si è ritrovata nel Camping della foresta di Råyskälä.

Il ritorno della squadra sovietica lascia intravedere un nuovo tipo di rapporti anche con quelli di là.

Ottima l'ospitalità finlandese sia all'interno che nei contatti esterni, e assistenza cordiale nelle incombenze dei fuori-campo.

L'organizzazione si è affinata strada facendo, superando quasi tutte le iniziali lacune. Molto efficiente il servizio di scoring con comunicazioni tempestive ed accurate. Meteo simpatico ma poco realista e comunque ignorato da un task-setting al di fuori della realtà, quasi chiuso in un bunker senza finestre. Una direzione burbera e, talvolta, dalla inutile rigidità, ma, nel complesso senza infamia. Buona la linea decolli con un discreto campionario di traini.

Qualche lacuna nella gestione degli arrivi, almeno inizialmente. Servizio fuori-campo messo a dura prova e carente della presenza di un esperto volovelista. Esemplare, comunque, l'impegno delle ragazze e di tutto il personale dell'organizzazione.

Un grazie a tutti.

Ed anche ai piloti ed agli squadristi della squadra italiana che, con grande piacere, ho avuto l'onore di dirigere.

OPEN class

Name	Nat.	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	TOTAL
1 XX HOLIGHAUS KLAUS	FRG	864	913	998	949	643	962	861	824	1000	812	8826
2 N1 ANDERSEN JAN	DEN	1000	860	1000	977	604	952	927	822	982	684	8808
3 AS SCHROEDER MARC	FRA	855	875	912	1000	720	1000	951	854	783	671	8621
4 AA CHENEVOY GABRIEL	FRA	854	876	869	910	713	934	951	854	783	671	8475
5 25 BACK HOLGER	FRG	855	457	844	898	582	949	894	903	980	613	7975
6 VW KURSTJENS GERRIT	HOL	839	983	521	923	793	820	277	844	947	1000	7947
7 KL SCHMACHT HANS-JUERGEN	FRG	798	467	735	834	624	914	927	816	895	908	7918
8 13 MAY ROBIN	GBR	751	827	560	835	594	834	862	834	520	908	7525
9 TT PANKKA ASKO	FIN	358	1000	895	0	509	844	1000	844	944	763	7157
10 V3 ASIKAINEN MIKKO	FIN	739	86	693	850	598	886	718	856	931	502	6859
11 82 JONES RALPH	GBR	815	506	554	883	599	577	446	648	901	513	6442
12 GB BOURGARD PAUL	BEL	518	448	531	661	608	831	911	597	640	553	6298
13 VV VERGANI WALTER	ITA	284	112	704	848	564	716	837	834	188	641	5728

"*" = Prognose, P = Preliminary, C = Checked, O = Official

STANDARD classe

Name	Nat.	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	TOTAL
1 BK TRZECIAK JANUSZ	POL	991	938	846	1000	596	954	953	551	261	897	738	8725
2 DO LOPITAUX JEAN CLAUDE	FRA	964	946	891	872	715	999	953	480	243	891	500	8474
3 SJ ABOULIN JACQUES	FRA	878	946	893	880	721	1000	760	480	243	891	738	8430
4 Y4 SCHRAMME REINHARD	FRG	919	820	707	955	695	966	780	401	408	1000	738	8389
5 TH VERMEER BIKKO	HOL	896	1000	807	833	645	888	957	551	201	948	513	8239
6 EU OLSSON MATS	SWE	912	850	827	921	693	740	792	553	187	895	502	7872
7 JA MONTI ROBERTO	ITA	934	829	835	790	715	875	704	535	247	724	448	7636
8 A1 HANSSON URBAN	SWE	751	860	782	744	475	879	982	553	179	845	502	7552
9 X9 HANSEN KRISTIAN	DEN	1000	937	858	797	660	865	92	442	195	900	597	7343
10 L7 MATOUSEK FRANTISEK	TCH	839	802	816	751	671	813	343	441	238	878	738	7300
11 WS KUITTINEN MARKKU	FIN	999	900	501	791	800	950	229	365	305	884	527	7251
12 TR HUYBRECKX EDDY	BEL	833	955	47	818	710	893	958	427	195	827	527	7190
13 JO FORSSTEN JARMO	FIN	750	810	817	719	727	846	334	509	195	878	527	7112
14 P1 TAIMIOJA ANTTI	FIN	921	931	106	838	734	906	629	518	162	899	385	7029
15 PW KOLARIC IGOR	YUG	620	909	724	701	624	764	653	491	243	878	414	7021
16 JW PAPP SANDOR	HUN	792	719	762	668	659	737	661	506	243	748	469	6964
17 TP HUYBRECKX GERT	BEL	777	902	47	819	711	919	958	427	234	646	502	6942
18 IX BERTONCINI LUIGI	ITA	800	83	862	766	710	842	688	535	216	878	448	6828
19 IE INAEBNIT EDUARD	SWI	857	879	26	790	687	744	774	480	195	878	469	6779
20 BI KEPKA FRANCISZEK	POL	726	888	444	808	205	768	785	480	195	959	388	6646
21 MB SOMMER ERWIN	FRG	890	93	94	745	658	786	596	542	220	1000	715	6339
22 66 MACHIULIS VITAUTAS	URS	629	635	481	709	552	624	675	394	197	764	532	6192
23 NE THOMSEN EDVIN	DEN	510	903	815	705	749	838	268	478	195	670	DNC	6131
24 UB BAUMGARTNER URS	SWI	858	881	26	795	679	797	63	404	195	878	355	5931
25 71 LYSAKOWSKI TED	GBR	214	717	453	772	714	823	291	423	195	678	381	5661
26 60 MOROZOW ANATOLIY	URS	152	630	481	710	503	625	675	394	197	742	DNC	5109
27 IC INGEBRETSSEN VIDAR	NOR	726	268	46	792	644	848	214	427	188	893	0	5046
28 NS STOJKOVIC BRANKO	YUG	182	149	49	634	644	730	232	535	187	755	375	4472

— AUTORIZZAZIONE AL TRASPORTO PERSONE
DOPO AVER CONSEGUITO L'INSEGNA D'ARGENTO;
— CERTIFICATO DI IDONEITÀ FISICA AL VOLO;
— CODICE DI COMPORTAMENTO;
— FEDERAZIONE ITALIANA VOLO A VELA;
su questi argomenti abbiamo sollecitato e sollecitiamo
scritti, proposte, opinioni.

Name	Nat.	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	TOTAL
1 GG LHERM GERARD	FRA	935	976	851	996	789	875	773	596	822	968	8581
2 CA NAVAS GILLES	FRA	650	1000	893	992	791	877	770	596	838	951	8258
3 HM CENTKA JANUSZ	POL	969	974	1000	870	747	1000	515	591	1000	674	8340
4 78 STOUFFS PATRICK	BEL	711	985	904	856	790	983	681	594	742	940	8186
5 YB PETTERSSON AKE	SWE	946	926	797	927	806	993	770	594	820	342	7921
6 ZV CERNY PAVOL	TCH	958	965	710	936	804	897	599	599	828	583	7879
7 PD KUUSISTO SIMO	FIN	982	820	863	881	699	890	773	588	634	674	7804
8 WM MEUSER WERNER	FRG	978	971	918	998	747	903	310	593	803	575	7796
9 LR PARE DAAN	HOL	958	794	948	936	766	748	760	658	619	585	7772
10 MS SCHUIT GEORGE	HOL	965	983	935	956	677	757	773	593	408	528	7575
11 YI GALETTO GIORGIO	ITA	217	888	861	859	873	893	609	596	708	970	7474
12 BC URBANI LUCA	ITA	918	746	822	890	728	747	609	433	635	573	7101
13 61 PETER ERNST-GERNOT	FRG	1000	98	755	1000	872	951	181	466	756	1000	7079
14 7F DEDERA MILOS	TCH	960	966	698	894	767	865	158	603	828	333	7072
15 PU DOSSING ERIK	DEN	897	886	742	909	714	955	68	604	543	657	6975
16 JM RUKAS ANTANAS	URS	953	816	152	892	702	943	792	611	473	609	6943
17 51 WIENBERG IB	DEN	932	869	623	904	903	938	761	190	475	313	6908
18 RS BLANKENZEE ONNO	HOL	853	348	917	881	702	741	774	594	372	641	6823
19 ML LAMM MAX	SWI	899	291	734	300	801	919	773	544	738	583	6582
20 FC ERIKSSON BERJE	SWE	923	393	790	922	788	872	235	571	705	298	6497
21 A6 SCHUBERT ALF	AUS	917	929	220	790	735	729	273	550	765	575	6483
22 PY YLIPAAVALNIEMI PEKKA	FIN	177	867	836	867	554	813	545	537	630	343	6169
23 HB BINDER HANS	SWI	823	708	877	854	630	803	249	591	396	235	6166
24 HC SORBYE ERLEND	NOR	717	684	751	710	710	817	244	456	475	585	6149
25 RC RACHWAL MARIUSZ	POL	808	983	469	810	798	879	216	550	506	46	6065
26 16 EDYVEAN JED	GBR	798	714	475	874	89	920	692	456	361	333	5712
27 30 SHEARD PETER	GBR	818	168	94	835	735	942	235	550	971	318	5666
28 HY LAUPSA JOHN EIRIK	NOR	804	144	873	913	547	872	48	588	270	377	5436
29 56 SILVANOVITCH ALEXANDER	URS	317	592	570	811	392	664	232	1000	467	319	5364
30 SL THALER MIHA	YUG	322	404	330	151	796	863	760	481	846	352	5305

STATISTICHE:

siamo disponibili a raccogliere e pubblicare le statistiche riguardanti l'attività di volo.

Ovviamente nel modo più semplice ed uniforme, prestando particolare attenzione ai chilometri volati.

VOLO A VELA IN USA

Che il volo a vela statunitense stia attraversando un periodo di fermento lo abbiamo appreso dalla chiara esposizione di Mario Piccagli, pubblicata nel numero precedente.

Che il fermento sia anche un chiaro sintomo di vitalità è fuori di dubbio e ne è conferma il fatto che proprio in questi giorni è uscito il primo numero di SOARING PILOT MAGAZINE.

Si tratta di una nuova interessante rivista, dalla veste editoriale molto curata, che vuol rappresentare un più sostanziale programma di lavoro che TOM KNAUFF e DORIS GROVE curavano da tempo attraverso un bollettino d'informazione.

Scopo principale della nuova iniziativa editoriale, per la quale VOLO A VELA formula i migliori auguri, è quello di migliorare la diffusione delle conoscenze e delle informazioni tra i volovelisti.

Come già avviene per SOARING, possiamo raccogliere abbonamenti e gli eventuali interessati possono rivolgersi alla nostra redazione.

LORENZO SCAVINO

A Minden nel 1991

a cura di ATTILIO PRONZATI

Minden sarà la sede dei Mondiali di volo a vela nell'anno 1991: non molto lontano nel tempo!

Per un europeo, per uno di noi, abituato al territorio volovelistico italiano fatto di Alpi, di pianura Padana, di Appennini, non risulterà né semplice né facile adattarsi agli enormi spazi del Nevada, ai suoi deserti, alla sua aria così trasparente che facilita gli errori, sempre per sottovalutazione, delle distanze.

L'altezza sul mare, del campo, di per se stessa, pone in partenza un problema coi suoi 1500 m. Poiché è relativamente facile avere termiche che salgono a oltre i 3500-4000 m QFE, avere a bordo buona riserva d'ossigeno è indispensabile.

Ma non sono le termiche quelle che possono imbarazzare oltremodo un pilota preparato per affrontare un mondiale. La vera caratteristica di Minden è quella di essere sottovento — al tipico vento dominante, quello del quarto quadrante — alla lunghissima, bellissima, Sierra Nevada.

La Sierra, come più semplicemente è chiamata, è una delle più lunghe catene montagnose che esistano sul globo terrestre. Ha punti di notevole altezza — tanto da risultare in diverse zone perennemente innevata — e definisce con un confine nettissimo, direi spettacolare, due climi: ad ovest quello verde e lussureggiante della California, ad est il deserto del Nevada. Questa linea climatologica in alcuni punti non è più larga di un paio di Km!

La bellezza della Sierra le deriva dall'essere esposta alle correnti umide provenienti dal Pacifico lungo il suo lato occidentale — quello californiano — che la rendono un parco naturale ricoperto da foreste, per lo più conifere d'altissimo fusto. Non a caso, lungo il suo versante ovest, nel parco nazionale dello Yosemite, si trovano alberi viventi vecchi di 3000 anni: le famose Sequoie. Il lato est — che appartiene al Nevada — è normalmente più ripido — in sezione quasi un dente di sega; il classico profilo che favorisce la formazione dell'onda. Dalla fiorente foresta folta di magnifiche conifere si passa brutalmente al deserto ed ai suoi incredibili, desolanti paesaggi e colori.

Per esaltare questo stupendo e bellissimo paesaggio, la natura ha pensato di inserire il lago Tahoe che, coi suoi 2000 m di altezza sul livello del mare, con la sua grandezza, coi suoi incredibili colori, non è difficile credere sia fra i più belli che esistono sulla faccia della terra, così come dicono gli opuscoli turistici. Emerald Bay vale la pena di visitarla e... rivisitarla. Per



godere di questo panorama bastano 1500 m sopra la verticale del campo.

Il campo si trova a circa 80 Km a sud di Reno — città specializzata nel divorzio rapido, facile e sicuro — e circa 30 Km a sud della capitale del Nevada, Carson City. Il campo si trova al centro di una grande pianura pochi chilometri a nord della cittadina di Minden. Facile da individuare se si arriva alti poiché il lago di Tahoe è un incredibile ed ineludibile punto di riferimento; fatta eccezione per gli arrivi da sud relativamente bassi perché allora il lago è nascosto dagli alti rilievi che danno corpo ad una delle più rinomate stazioni di sci americane: Heavenly Valley.

Il campo sul quale si svolgeranno i mondiali è il campo municipale della città di Minden per cui vi atterrano, a volte, anche dei jets o dei pluriturboelica in servizio taxi. Sul campo sono gestiti due centri di attività volovelistica: entrambi strutturati sotto forma di Companies... e si fanno concorrenza. Uno è gestito da due simpatiche ed efficienti ladies, una delle quali — tre diamanti — è Marion Barrit, nota a chi segue le cronache volovelistiche americane.

L'altro — un poco più in disordine — è gestito da soli uomini e l'istruttore, Roger, è un francese in pensione che smesso di volare Interair, s'è trasferito a Minden per volare a vela finalmente quanto desidera.

Tutto il mondo è paese ed anche qui qualche problemuccio di tipo più o meno politico esiste, non tutto fila sull'olio, qualche resistenza locale ed i volovelisti del posto si devono dar da fare parecchio per arrivare al 1991 con tutto funzionante.

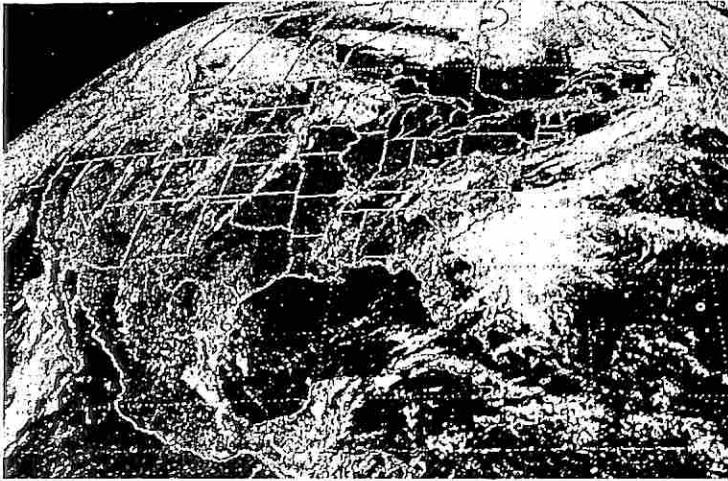
Rispetto ad alcuni anni fa ho notato alcuni miglioramenti, per esempio attorno al campo sono state realizzate delle piste di emergenza sulle quali si può atterrare e ripartire, evitando dei fuori campo in prossimità del campo base. Anche se dall'alto il «fuori campo» non sembra dia nessun problema in pratica a

terra, malgrado l'immensità dei campi, occorre saper scegliere, qualche passeggiata a piedi farà bene.

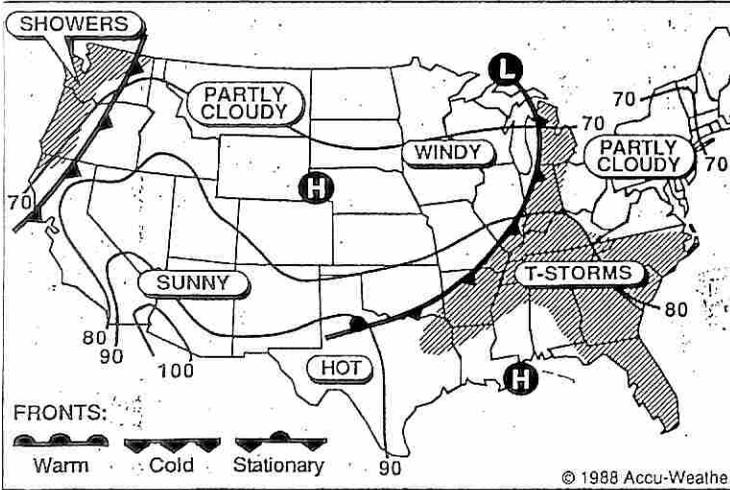
Degli aspetti più propriamente volovelistici ne parlerò una prossima volta, ma non voglio terminare questi appunti senza dire quale simpatica esperienza sia, per un italiano, uso — purtroppo — alla burocrazia nostrana, andare all'ufficio di Reno della FAA per farsi rilasciare l'estensione del brevetto. Provateci, è un'America... sembra d'essere su un altro pianeta, ti dicono «welcome», il documento te lo fanno in pochi minuti, non spendi un dollaro, una copia provvisoria te la rilasciano subito, quella definitiva te la spediscono a casa: in Italia! Davvero, lo giuro, è la pura e semplice verità.

Il primo volo di oltre 1000 Km in A&R con partenza dallo Stato del Nuovo Messico

a cura di ALCIDE SANTILLI



Satellite weather photo taken 2 p.m. Saturday.



Non c'è niente di nuovo: è la scusa di tutti i corrispondenti che non comunicano.

Ma sabato 14 maggio 1988 qualcosa di veramente nuovo è avvenuto: Jim Day è decollato con il suo Ventus B da Alamogordo e volando sempre verso Nord ha raggiunto Fort Garland, nel Colorado, dove ha virato il «turn point» ed in serata è tornato ad Alamogordo, effettuando così il primo volo oltre i mille chilometri in andata e ritorno, con partenza dal Nuovo Messico.

Ecco un breve sunto dell'importante volo.

Lasciato Alamogordo, Jim Day si è diretto verso Nord volando parallelamente alle montagne della «Sierra Blanca» per oltre settanta chilometri. L'aria fresca della condizione postfrontale, con l'innalzarsi del sole, generò termiche robuste permettendo l'attraversamento della pianura ad una buona media fino al solitario promontorio di «Gallinas Peack» per poi sorpassare la nostra base di Moriarty e proseguire sempre verso Nord, lasciando all'Ovest le alte cime del «Sangre de Cristo» e raggiungendo il «turn point» di Fort Galland, settanta chilometri oltre i confini settentrionali del Nuovo Messico, che è un posto ben conosciuto allo sbocco occidentale di un colle, del gruppo dei «Sangre de Cristo», chiamato «la Veta Pass».

Noi che volavamo alti sopra Moriarty potevamo sentire le sue comunicazioni riguardanti il volo di ritorno e passò sopra di noi in gara con la luce del sole ormai al tramonto.

Capimmo che sarebbe riuscito a rientrare ad Alamogordo quando, passato Gallinas, poteva sfruttare la «restituzione» della «Sierra Blanca».

Il giorno dopo ci pervenne la conferma: rientrato alla base dopo nove ore ed un minuto!

Una bella soddisfazione per Jim Day che da anni inseguiva questa possibilità sondando la rotta di andata e ritorno ad ogni fine settimana.

Spero di poterlo presto intervistare per gli amici di VOLO A VELA che saluto cordialmente.



società italiana tecnospazzole s.p.a.

40020 Casalecchio di Reno (Bologna) Italy - via Perottiana 452 - Tel. (051) 571201 - TLX 520179 SITECN-I - telefax (051) 574319

UNA GRANDE MOTO. CAGIVA HA SUPERATO SE STESSA.



Mai vista una 125 così: bella e aggressiva fin dal primo sguardo. Questa Freccia C 10 ha molto da dire a chi non si accontenta di una moto qualsiasi: è veramente unica al mondo nella sua classe. Ha un motore eccezionale, curato dal reparto corse Cagiva, incredibilmente potente ed affidabile. Mi ha colpito anche per l'aerodinamicità perfetta e il design d'avanguardia col cupolino che incorpora doppio faro, spoiler, frecce e specchi retrovisori. Ma è impossibile dirvi tutto su questa moto, anche per me che l'ho provata e riprovata in pista. Posso darvi solo un consiglio: provatela anche voi.

Randy Mamola



CAGIVA

FRECCIA C10.

UN'IMPENNATA NELLA CLASSE 125.

CREAZIONI

Vernit

F.lli PREMAZZI

21040 CISLAGO (VA) - Via Cavalieri di V. Veneto, 168 - Tel. 02/96382467-96380445



Sistema d'arredamento

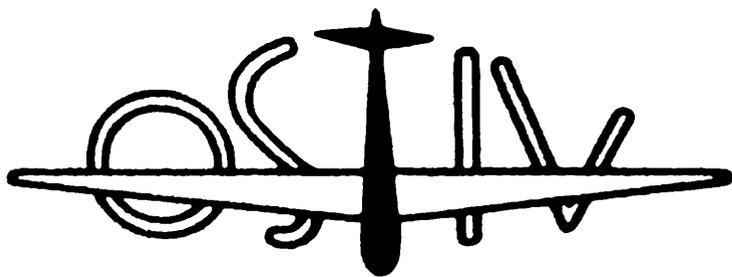
PAMAL™

- CASA
- NEGOZIO
- UFFICIO
- GIARDINO

Le nostre strutture sono nella loro composizione:
alluminio, cristallo, perper e legno.
Abbiamo così eliminato il ferro e tutti quei
materiali che nel tempo si logorano e danno
luogo a fastidiose e pesanti spese di manutenzione.



Eseguiamo arredamenti su misura e a disegno
del Vs. professionista o arredatore di fiducia.
Interpellateci per consulenze e preventivi
senza impegno.



La classe Sport negli U.S.A.

a cura di DEMETRIO MALARA

Non sono pochi coloro che sostengono che le moderne competizioni volovelistiche sono ormai divenute manifestazioni elitarie, aperte ad una ristretta schiera di campioni e di personaggi favoriti da una sorte benigna. Di conseguenza, si moltiplicano le proposte di interventi che infondono nuova linfa nel mondo delle competizioni e soprattutto permettano di attrarre sempre più concorrenti.

Una delle relazioni presentate al Congresso OSTIV di Benalla (Australia) può servire quale spunto di riflessione.

Gli statunitensi Campbell ed Herold vi descrivono a grandi linee le caratteristiche della classe Sport, introdotta dalla SSA (Soaring Society of America) nel 1975 e protagonista sia di campionati regionali che di un Campionato Nazionale U.S.A. In breve, competizioni regionali di questa classe sono aperte a tutti i tipi di aliante ed a tutti i piloti: questi, totalizzando un punteggio pari ad almeno il 30% di quello del vincitore, possono accedere ai campionati regionali delle classi FAI oppure al Campionato Nazionale classe Sport.

Questa «novità» non riscosse un vasto successo, se non in California, fino al 1984. Oggigiorno, tuttavia, 10 delle 12 regioni della SSA ospitano campionati Sport, le gare di questa classe sono più numerose di quelle di classe Libera e tutti gli anni si tiene un Campionato Nazionale a cui nel 1986 parteciparono ben 50 concorrenti, facendone il secondo più affollato campionato U.S.A.

La possibilità di partecipare con qualsiasi tipo di aliante apre le vie delle competizioni anche a coloro che non possano, o non vogliano, munirsi di una macchina di elevate prestazioni. Questa possibilità, però, ha un prezzo, rappresentato dalla necessità di usare, in modo esteso e profondo, i coefficienti correttivi, o «handicap».

Nelle gare di classe Sport, infatti, tutto è soggetto ad handicap (ci sembra di sentire, a questo punto, un clamore di voci che si leva dai quartieri dei «nemici dei coefficienti»): le velocità, le distanze percorse in caso di fuori campo e persino i percorsi assegnati, in modo che tutti i piloti, idealmente, completino il proprio tema nel medesimo tempo. Va detto, inoltre, che i temi possono essere sia assegnati che liberi, con piloni scelti da ciascun pilota anche in volo; la lunghezza del

percorso deve essere comunque superiore ad un valore minimo che, nel caso di un aliante con coefficiente 1, è pari all'80% della distanza assegnata ad uno Standard. Data l'importanza che i coefficienti assumono in questo tipo di competizione, essi sono stati attentamente studiati dalla SSA sulla base di un lavoro iniziato già nel 1962 e progressivamente perfezionato proprio dagli autori delle note di cui si sta parlando.

I parametri che hanno concorso a formare i coefficienti attualmente in uso sono, in ordine di importanza:

- polare teorica in aria calma
- tipo e quantità di zavorra asportabile
- forma ed intensità delle termiche nelle zone di gara
- regolamenti e punteggi
- prestazioni di salita
- spessore dello strato di attività convettiva
- altitudine dell'aeroporto di partenza
- velocità e direzione del vento
- quota del traguardo di partenza
- velocità massima dell'aliante
- introduzione di nuove tecniche di veleggiamento
- deterioramento della polare durante il volo
- variazioni delle condizioni di veleggiamento
- caratteristiche del terreno.

I coefficienti così ottenuti sono stati e sono tuttora periodicamente rivisti in base alle esperienze raccolte in gara. Gli autori fanno notare che l'uso di un unico coefficiente correttivo è assai più critico negli U.S.A. di quanto sia in nazioni come Inghilterra, Germania o Nuova Zelanda: gli Stati Uniti, infatti, offrono una assai maggiore varietà di condizioni di veleggiamento in un solo territorio.

Attualmente i coefficienti correttivi vengono ricalcolati in occasione di ogni Campionato Nazionale e gli autori prevedono che in futuro ogni campionato regionale possa disporre di coefficienti «personalizzati».

VOLO A VELA è come sempre a disposizione di chi, tra i lettori, desiderasse più dettagliate informazioni circa questo sistema di coefficienti correttivi e circa il regolamento della classe Sport.

QUALI MODIFICHE SUGGERITE AL REGOLAMENTO DEL CAMPIONATO NAZIONALE DI DISTANZA?

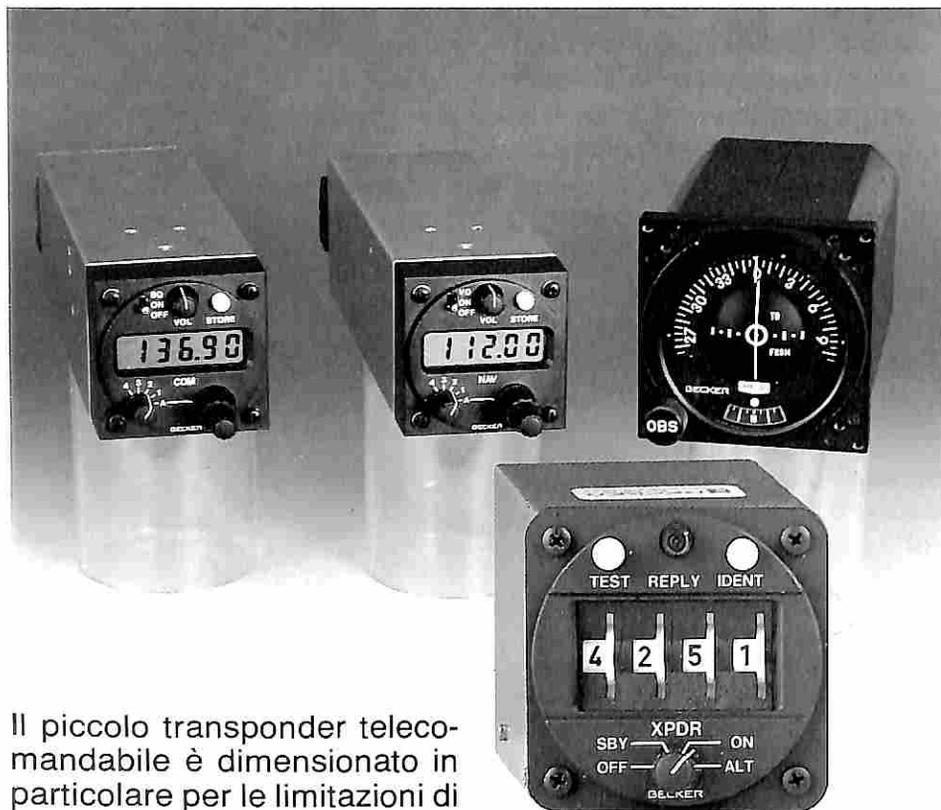
SE PUÒ SERVIRE A VINCERE LA PIGRIZIA, RICORDATI CHE ORA «VOLO A VELA» DISPONE DI UN TELEFAX:

031/277472

„Finalmente“ è arrivato il piccolo transponder!

Becker ATC 2000 R - (2)

il piccolo transponder per l'aviazione generale.



Il piccolo transponder telecomandabile è dimensionato in particolare per le limitazioni di spazio degli alianti e dei velivoli dell'aviazione generale, è adatto però come apparato ausiliario anche per elicotteri di ogni dimensione e per velivoli commerciali e da trasporto.

Per dimensioni e peso il transponder s'inserisce perfettamente nell'esistente serie «piccola» dei 3000 di casa Becker: COM AR 3201 e NAV NR 3301 indicatore IN 3300 - (4).

Le piccole dimensioni dell'unità di comando ed il basso consumo d'energia dell'unità di trasmissione/ricezione ne permettono una pluralità d'utilizzazioni: l'unità di co-

mando dell'ATC 2000 R -(2) permette innanzitutto il montaggio in coppia assieme al COM AR 3201 oppure al ricevitore NAV 3301. Però anche come apparecchiatura montata singolarmente è inseribile in un foro standard da 58 mm di diametro. Può essere usato sia a 14 V, che a 28 V per merito dell'adattatore automatico di tensione.

Il commutatore a ghiera permette la selezione rapida e precisa dei codici 4096 nella banda L. Collegato ad un altimetro codificato può trasmettere la quota istantanea (mo-

duli C). L'uso facile e sicuro del transponder è reso possibile anche in gravose condizioni di volo oppure di notte dalla conformazione funzionale dell'unità di comando e dall'illuminazione integrata.

La compattezza dell'apparecchiatura offre un grande vantaggio: permette il montaggio dell'unità di comando anche nel più angusto cockpit — p.es. di alianti — mentre l'unità ricetrasmittente può essere installata in una posizione comodamente accessibile fino a 10 m di distanza.

Dimensioni:

unità di comando

CU 2000 - (2):

HxLxP: 60x60x88 mm

peso: 0,26 Kg

unità ricetrasmittente

AT 2000 (2) R:

HxLxP: 253x50x232,5 mm

peso: 1,2 Kg

 **BECKER**
FLUGFUNK

Avionics made in Germany

Becker Flugfunkwerk GmbH

Niederwaldstr. 20

D-7550 Rastatt

Tel. (072 22) 12-0 · Tx. 781 271

Telefax 1 2217

<p>«ULTRA LIGHT» Editore: EDIT DAINO - Milano Direttore Responsabile: Roberto Capezuoli Direttore Tecnico: Luigi Aprile Casella Postale 12105 - 20120 Milano</p>	<p>VENDO KESTREL 17</p> <p>Telefonare a: BRIVIO EZIO - 039/692180</p>
<p>VENDESI CARRELLO CHIUSO IN VETRORESINA PER ALIANTI 15 M. 2 assi, omologato e collaudato Telefonare al 0432/755045</p>	<p>ARPINI - ARREDAMENTI NAUTICI <i>Studio e campionatura tappezzeria ed imbottiti per imbarcazioni, accessori speciali</i> 22063 CANTÙ (Como) - Via Milano 99 Tel. 031/702405</p>
<p>TUTE DA VOLO invernali ed estive, con maniche staccabili, in puro cotone TUTTOSPORT MAZZUCCHI Via Mazzini 51 - 23100 SONDRIO Tel. 0342/511046</p>	<p><i>Vuoi il cielo in una stanza? Un bosco incantato? Il fascino delle Maldive?</i></p> <p><i>Dipingo murales</i> <i>Telefona a Rita: 02-572878</i></p>
<p>VENDO ASW 20CL costruzione: maggio 1984 ore volate: 220, mai incidentato BALZER MARIO - 035/251392</p>	<p>VENDESI CIRRUS STANDARD Radio Dittel FSG 40 S, SOLFAR G, 2 VARIO ELETTR buono stato, carrello coperto Tel. 02/6886816 ore pasti (chiedere di Franco)</p>
<p>GIANPAOLO DELL'ORTO & C. <i>Tessuti d'arredamento</i> D.E.A.L. S.p.A. <i>Moquettes e rivestimenti murali</i> SEREGNO (MI) - Via Briantina, 60/68</p>	<p>«IL VOLO» Editore: Pegaso Edizioni s.a.s. Direttore: Guido Medici Redazione: Via Camuffo 57 30170 Mestre (Venezia)</p>
<p>CERCO per piccolo cruscotto 1) COM tipo Dittel o Becker 2) NAV tipo Becker 3201 o simili 3) ADF completo di antenne solo se certificati e funzionanti Pozzini Mario - Via Macallè 9 - Trecate (NO) Tel. 0321/71372 ore pasti</p>	<p>AERO CLUB DI VITERBO AVIOSUPERFICIE «ALFINA» Punto di ritrovo: ALBERGO-RISTORANTE «LA PERGOLETTA» Via della Piazzetta - Tel. 0763/61071 05014 CASTEL VISCARDO (Terni) N.B. - Farsi riconoscere volovelisti!</p>



Nell'area dell'informatica e degli elaboratori elettronici svolge un ruolo di primissimo piano la Unisys, la Società sorta nel 1986 dalla fusione di due Società da sempre protagoniste in questa stessa area, e cioè la Sperry e la Burroughs.

Con un fatturato annuo di circa 10 miliardi di dollari, la Unisys è infatti tra le maggiori Società che in tutto il mondo progettano, producono e vendono sistemi per l'elaborazione dei dati, dai più compatti personal computer ai più potenti elaboratori elettronici.

Gli investimenti in ricerca e sviluppo superano il miliardo di dollari, e più del 75% del fatturato proviene dall'area dei sistemi informativi avanzati e dei relativi servizi, mentre il restante 25% proviene dal settore dei sistemi per la difesa.

Nel complesso, la Unisys opera in 123 nazioni con 96.000 dipendenti, ed ha un parco macchine installato del valore superiore a 30 miliardi

La fusione tra Burroughs e Sperry rappresenta la più grande operazione del genere che si sia mai verificata nel settore dell'informatica, ed è al tempo stesso una delle maggiori fusioni di tutti i tempi e di tutti i settori industriali. Inoltre, a differenza delle precedenti fusioni avvenute tra società d'informatica, la Unisys nasce dall'unione di due Società di successo e in espansione, classificate tra le prime 100 aziende industriali degli Stati Uniti, entrambe con una lunga tradizione di innovazioni e di qualità in uno dei settori industriali più esigenti e difficili.

Le dimensioni complessive, la gamma dei prodotti, le innovazioni tecnologiche e la forza finanziaria fanno della Unisys una nuova realtà di primo piano nell'area dell'informatica.

Con i prodotti la Unisys è in grado di soddisfare qualsiasi esigenza applicativa: nei grandi sistemi con la Serie 1100 e la Serie A, nei medi sistemi con la Serie 80, nei sistemi dipartimentali con le Serie 5000, 6000 e 7000

e infine nei microsistemi con i sistemi distribuiti BTOS e con le Personal Workstation².

La Unisys Italia S.p.A. ha la sua sede centrale a Milano, nel nuovo complesso di Via Benigno Crespi 57, mentre le strutture commerciali e di assistenza tecnica ed applicativa coprono tutto il territorio nazionale, con filiali ed uffici dislocati a Milano, Torino, Genova, Padova, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari, Palermo e Cagliari.

Con circa 1000 dipendenti ed un fatturato superiore ai 360 miliardi su base annua, la Unisys presenta in Italia una struttura organizzata per Divisioni, nelle aree Commercio e Industria, Enti Pubblici, Finanza e Microinformatica.

UNISYS

Unisys Italia S.p.A.
20159 Milano - Via B. Crespi, 57 - Tel. (02) 69851

Pensavamo che la pubblicazione dell'articolo di Birger Bulukin avrebbe dato luogo a qualche commento da parte dei «titolati», in considerazione del suo contenuto di novità: una zona pressochè inesplorata, che offre ottime condizioni meteo e panoramiche stupende, una formula di gara che, a prima vista, pare contenga molto buon senso senza depauperare il contenuto agonistico.

Poichè ulteriori notizie non ci sono pervenute, riproponiamo l'articolo in questo numero che verrà distribuito a Rieti in occasione della terza edizione della Coppa Internazionale del Mediterraneo, confidando di poter raccogliere opinioni su un argomento, le formule di gara, che è sempre più di attualità.

L.S.

Competere in montagna alla norvegese e sperimentare un nuovo sistema di assegnazione del punteggio

a cura di BIRGER BULUKIN

Tentare di fare il normale turista non è facile per un volovelista, anche se il luogo di vacanza è Santa Marinella, sulla costa occidentale italiana. Di quando in quando il pensiero corre a quello che probabilmente sta succedendo a Rieti, che è a circa 150 km di distanza. Un giorno o l'altro nelle prossime due settimane finirò per farci un salto, se non altro per sentirne l'atmosfera. Nel contempo, mentre guardo il traffico che scorre ininterrotto sull'Aurelia, desidero rendervi partecipi di quanto è accaduto quindici giorni fa (nella seconda metà di luglio) 2200 km più a nord.

La Svezia ha accettato l'invito della Federazione Volovelistica Norvegese a partecipare alla «Peder Smedvig Challenge Cup». La coppa è offerta dal Gruppo Peder Smedvig, una delle grandi compagnie petrolifere norvegesi «offshore» ed assegnata ogni anno al paese vincitore di una gara a partecipazione binazionale (tale competizione ha sofferto di alterne fortune per un certo numero di anni).

La sede scelta per la gara è stata un nuovo aeroporto, quello di Frya, situato nella splendida valle di Gudbrandsdalen, a 50 km sulla planata finale da nord di Lillehammer, ovvero a 3 ore e mezza di macchina di Oslo, verso il polo. Ciò che è veramente particolare in questa località è che è vicina alla parte più montagnosa della Norvegia e nello stesso tempo offre possibilità di atterrare fuoricampo ove necessario. Vi sono sia vallate che altipiani.

Per permettere ai piloti in gara di esplorare la zona a loro piacimento e nel contempo permettere a coloro che intendevano compiere voli da record, sia di distanza che di velocità, di soddisfare tale desiderio, le regole della competizione prevedevano che ogni concorrente potesse scegliere il proprio tema utilizzando una lista di punti di pilone preparata in anticipo.

Naturalmente ciò ha complicato lo scoring, ma si è provveduto a risolvere il problema includendo un «fattore di distanza» pari alla radice quadrata del rapporto tra le distanze di ciascun tema ad una distanza di riferimento (pari a 400 km, in questa gara). La formula originale per la quale il fattore di distanza veniva moltiplicato era quella che è impiegata anche nelle gare nazionali norvegesi. Non vi sono correzioni per temi corti o per temi di breve durata.

Il risultato di quanto sopra è stato che i giorni in cui venivano scelti temi brevi erano generalmente svalutati, ma ciò ha anche permesso che un'elevata velocità su un tema corto risultasse favorita rispetto ad una velocità un po' inferiore su di un tema considerevolmente più lungo. Naturalmente l'inclinazione della retta che rappresenta i punti assegnati per la velocità rispetto alla velocità determinata di quanto un pilota debba essere più veloce su di un tema corto per battere un concorrente che ha concluso un tempo più lungo. Nella nostra formula, i punti per la distanza sono 250 se tutti rientrano ed i punti di velocità sono 0 per una velocità pari al 60% della velocità del vincitore, con un andamento lineare crescente sino al massimo assegnato.

Tutti i calcoli relativi al punteggio sono stati fatti con un Olivetti M10 da 32 kbyte portatile (lo stesso sul quale sto scrivendo questo pezzo), ivi compreso il programma che calcola le distanze percorse inserendo semplicemente i numeri dei punti di pilone. Devo dire che le classifiche non ci hanno creato grossi problemi.

Diamo un esempio:

si suppone che tutti abbiano completato il tema scelto.

Pilota A: distanza 400 km, velocità 100 km/h, punti 1000

Pilota B: distanza 500 km, velocità 90 km/h, punti 908 (95 km/h) avrebbero dato 1013 punti).

Pilota C: distanza 300 km, velocità 100 km/h, punti 866 (siccome A e C hanno ottenuto la stessa velocità, ciò significa che il fattore distanza vale 0.866).

Se il pilota C avesse volato ad una velocità superiore, la sua sarebbe stata la velocità di riferimento; egli avrebbe pertanto ottenuto gli stessi 866 punti (per il fatto di aver volato più velocemente degli altri), mentre il punteggio dei contendenti rimanenti sarebbe stato calcolato rispetto alla sua velocità. Nella realtà della gara si è verificato che generalmente (ma non sempre) il pilota vincente fosse quello che aveva compiuto il tema più lungo.

Sarebbe probabilmente saggio che gli organizzatori indicassero una gamma di distanze entro le quali scegliere il tema in modo da aiutare i piloti ad «assegnarsi» un tema di distanza adeguata. Oppure, per facilitare lo scoring, gli organizzatori potrebbero definire un numero limitato di temi tra i quali ciascuno dei concorrenti potrebbe poi scegliere quello ritenuto più adeguato per sé. Credo che dovremmo considerare tutto ciò in futuro.

Penso di aver parlato abbastanza a lungo dei punteggi. Ciò che abbiamo ottenuto in questa gara, oltre alla libertà di esplorare zone diverse secondo le nostre preferenze, è stata una drastica riduzione del volo in roccolo (anche se devo ammettere che eravamo soltanto in 15), e che la congestione in planata finale praticamente non è esistita.

C'è probabilmente bisogno di verificare che cosa si deve fare con le planate finali da direzioni differenti e contrastanti, magari introducendo un ultimo punto di pilone obbligatorio nelle vicinanze dell'aeroporto per assicurare che il traffico avvenga a «senso unico», oppure semplicemente introducendo zone di arrivo separate.

Abbiamo anche adottato una regola che permetteva di variare il tema scelto dopo il decollo, ma in tal caso il pilota otteneva soltanto i punti relativi alla distanza.

Tutti gli alianti sono stati inclusi in un'unica classe ed ai 15 metri è stato assegnato un handicap di 0.9 (per semplicità), ma sebbene gli svedesi pensassero che avessimo penalizzato eccessivamente i 15 metri, questi ultimi sono quelli che hanno finito per prevalere (abbiamo l'impressione che le differenze di prestazione tra gli alianti risultino amplificate quando si vola in montagna rispetto a quando lo si fa in pianura). Non erano presenti alianti di classe libera.

Era evidente che taluni facevano un po' di tattica, per esempio Svein Erik Kristiansen ed io sceglievamo sempre lo stesso tema, provando il volo in coppia, per quanto ciò potesse essere valido.

Quali sono state le reazioni a questo esperimento? Ai norvegesi è piaciuto, magari a ciò ha un poco contribuito il fatto che per la prima volta nella storia hanno battuto gli svedesi (la zona in cui si è volato era nuova anche per la maggior parte dei norvegesi).

Ake Petterson, Tornbjoern Hagnander e gli altri svedesi non sono sembrati avere obiezioni, ma come ha detto Ake:

«Andremo a casa a leccarci le ferite, poi ci penseremo sopra». Ciò che è stato anche assai importante è che una nuova parte della Norvegia si è aperta al volo a vela, sebbene l'aeroporto e le infrastrutture non fossero ancora perfettamente a punto. Si sono udite spesso esclamazioni attraverso la radio del tipo «Avete mai visto un panorama così bello!» o «È incredibile, il variometro è lì fisso in salita e l'integratore indica 6.2 m/s!». Abbiamo anche dovuto promettere ai piloti partecipanti che avremmo cercato di organizzare una gara a Frya ogni anno; essi potranno così tornare e provare a volare in onda, in termica e sul pendio tutto nello stesso volo, con valori in termica di 6 m/s, più di 100 km di visibilità, con velocità dei vincitori di 115 km/h (sarebbero state più alte se il tempo avesse collaborato in pieno) e con distanze sui temi di più di

500 km/h., e, ancora, in un panorama che li ha lasciati incantati. (Commento: bisogna ammettere che il tempo non è stato perfetto ogni giorno se si pensa a come avrebbe potuto essere, ma su sei giorni si è volato in cinque e gareggiato in quattro, durante i quali la velocità del vincitore è stata inferiore a 100 km/h un giorno solo). L'ultimo giorno (nel quale Ake, Svein Erik ed io abbiamo fatto 500 km), Svein è ripartito alle 14.00 ed ha completato il tema.

È tutto?

A dire il vero, la modestia mi impedisce di indicare chi ha vinto singolarmente nel suo LS-6 (era anche il responsabile dello scoring), ma ecco la parte alta della classifica:

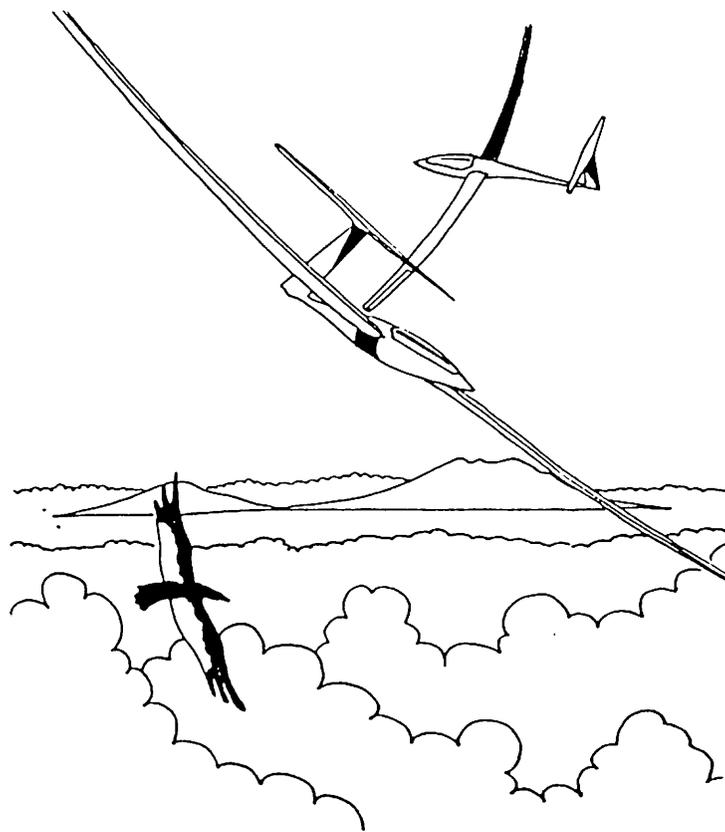
1.	Birger W. Bulukin	LS-6a	Norvegia	3134 punti
2.	Svein Erik Kristiansen	LS-6a	Norvegia	2672 punti
3.	Curt-Olle Ottoson	LS-4	Svezia	2365 punti
4.	Goeran Anderson	DG300	Svezia	2309 punti
5.	Magnus Kiaellstrom	Discus	Svezia	2254 punti
6.	Geir Raudsandmoen	LS-4	Norvegia	2231 punti
7.	Ake Petterson	LS-6a	Svezia	2223 punti
8.	Vidar Ingebretsen	Discus	Norvegia	2209 punti
9.	Torbjoern Haegnander	LS-6a	Svezia	2085 punti

Norvegia: 12.613 punti

Svezia: 11.633 punti

(calcolati sulla base dei primi 5 piloti di ciascun paese in ogni giornata).

(traduzione a cura di Roberta Fischer)





V. I. P. - International Gliding Club

We had just had an article by Leonardo Brigliadori dealing with his recent experience at Tom Knauff's and Doris Grove's Ridge Soaring Center, when we received a copy of the first edition of the «Soaring Pilot Magazine», of which Tom Knauff is the editor.

(It may at this point be worth giving some credentials: Tom Knauff holds four world soaring records amongst which that of the longest soaring flight, while Doris Grove was the first woman to complete a 1000 km flight).

This magazine is an extremely interesting publication; it is the offspring of a newsletter Tom and Doris were publishing for many years, and they say is a challenging endeavor.

As the editorial states, the magazine will be people oriented rather than object oriented. It aims to spread the knowledge and information amongst the glider pilots to help them be safer and more efficient. The table of contents of the first number mirrors this concept; let us go briefly through it:

Off-field Landings

Retrieving Stories

Total Energy Compensation

and much more.

This magazine pursues a goal which is very similar to the one the VIP Club of Volo a Vela is seeking, though with more professionalism, and expertise. Since its very beginning in fact, when Jochem von Kalckreuth founded the VIP Club, the club's main goal was to have the glider pilots writing for their fellow pilots.

The club was revived on occasion of the 19th World Championships in Rieti, as we felt that the message it strove to convey was still well up to date.

It was hosted by the magazine of the Italian glider pilots, a fully amateurial interprise.

We do believe in this sharing of information and experiences, and thus wish Soaring Pilot Magazine good luck and many many issues.

And now, let us read Leo's account on his experience in Pennsylvania at Tom's and Doris's gliderport.

R.F.

NETS, RIDGES AND INDIAN ARROWS **(An account of a pleasant, though unlucky, visit of an Italian glider pilot to the USA)**

by LEONARDO BRIGLIADORI

Some time ago I started making business trips to the US, and I am still doing them on a fairly regular basis. The reason for them is trying to sell on the American market the plastic nets manufactured by my company. At present it is not yet quite clear whether the purpose of these nets is to trap our finances and energies rather than getting US customer, but due to the stubbornness typical of the tenacious glider pilots, Mario Beretta and I cling to our «zero sink» hoping the thermal will develop sooner or later.

One day Mario and I discovered that our American office was just a few miles away from the Appalachian mountains, that are well known for the world records set by Karl Striedeck, Doris Grove and Tom Knauff. Thus, on a Sunday, we set out to find the famous Bald Eagle Ridge (this is the name of a famous Indian chief, and bears no reference to scanty feathered eagles!). From gliderport to gliderport we finally got the correct information, and so, in October 1987, we moved from Maryland to north Pennsylvania, where, close to State

College, the seat of the illustrious Penn State University since 1855, there is located the world's most prestigious ridge soaring center: the «Ridge Soaring Center».

We were warmly welcomed by the owners of the field, who are also the pilots who accomplished the mentioned great flights: Tom Knauff and Doris Grove (the first woman in the world to complete a 1000 km flight).

We decided that bringing a second-hand Nimbus 2 over there to use on our American Sundays could have been a great idea. We thought we could try to accomplish some good flights during the spring.

It was so that I-CESI, a Nimbus built in 1974, crossed the ocean and reached the Ridge Soaring Center on Saturday 26 March 1988. We had just the time to rig it, and went on a local flight on the following day: there were snowstorms around, but a wind from 300° made the ridge work nicely.

For those who are not familiar with it, I will say that this famous ridge goes nearly without discontinuities across four states: Pennsylvania, Maryland, Virginia and Tennessee. It is not high: a mere 700 m above the sea level on the average, which means approximately 500 m from the valley floor, but it works! You fly at tree top level, sometimes in very turbulent air, with the airspeed indicator stuck on 150 km/h, and even on the red mark in the good days.

Because my business trip was to last up to 10 April, I hoped to find some good opportunities and to take advantage of the fact that my wife and my son Stefano were with me and could crew for me.

Unlucky, the weather on the Easter weekend was very bad, and in the following week it was not good enough to convince me to leave my work in Baltimore. My last chances were Saturday 9 and Sunday 10 April.

We reached the State College on Friday evening; we had been invited to dinner by Doris Grove and her nice daughter Mary to celebrate Tom Knauff's (50th) birthday. Possibly with the help of Mary, Doris proved to be an excellent cook (a not much widespread ability), in addition to being an exceptional pilot and a very charming lady.

The good food and champagne however were not enough to take us away from our talks about gliding, above all because Karl Striedeck and Tom were devising big plans. Between courses, they even made an update on the weather forecast for the following day.

Immediately after coffee, Karl decided that the following day was to be a 1000 km day and thus, a bit too hastily, but with the understanding of all glider pilots present, we left to go to bed and to make the last checks to prepare for the big day to come.

As we could not find a single room vacant in any Motel because some kind of celebrations at the University had attracted thousands of parents, Karl decided to solve our problem by putting us up.

In the depth of a fully dark night (the sky was still cloudy), we chased Karl's Volkswagen climbing up the legendary hill from which Karl, towed by a car driven by his wife Susanne, took off in his Libelle in a November morning many years ago to fly a fantastic 800 km out and return.

Following the narrow road sided by enormous rododendrons I felt like I was going towards the mythical eagle's land: the land of a thinking eagle, a solitary creature looking attentively to the other birds with the aid of binoculars, on the alert in the night to hear the wind whistling and to understand whether the wind was the good one from the rustling of the leaves, from the movement of the clouds on the lee slope of the ridge. An eagle ready to grasp any hints of the wave which would boost the soaring conditions.

Karl is at the same time a compromise and a contradiction: he is on the one hand the modern man who can master the most advanced technicalities (a supersonic fighter pilot), and on the other hand he can live simply, sometimes even harshly, certainly without superfluities. He searches values that soaring has already given him, but perhaps not as much as he wanted. He is apparently rude, but amiable below the surface, a friend that is surely difficult to gain, but who will be a true one. He is positively a personage in our sport, a man who raises interests and leads you to digress, as I just did.

He woke us up at 5.15 the following morning, offered Adriana and me a big breakfast, prepared my food for a 10 hour flight, patted me on the shoulder and wished me a pleasant flight. Unluckily he had to go to Alabama (5 hours in a Cessna), to attend his niece's wedding.

Adriana was not exactly happy of the very early rising, but was very cooperative as usual, between squabbles. We reached the airfield, rushed to the glider to fit the wing tips, filled the water ballast, prepared everything, but the doubt that the day was not the right one started to get us: the wind was not strong and not from the west: it was a light Northerly.

Our doubt was confirmed by the fact that none of the fellows who had told Karl about their big plans the night before showed up.

Tom would later tell me that he had called the meteorology office at 3.30 in the morning and that after hearing what they said, he had got back to sleep.

I took off anyway, at 9.30, with tailwind. I headed north toward Williamsport (instead of south), where the ridge is better arranged to work when the Northerly is blowing, and tested the slope up to Altoona. I flew more than 300 km in two hours and a half in short out and returns, without turning a single time. This should be enough to give an idea on how flying can be when the conditions are OK. On that day I could not go farther away because there were some gaps to bridge and thermals or wave were needed to do it.

To my consolation, I realized that the barograph would have not written down my flight because of one of those tricks plugs play to you in the American hotels: I thought I had charged my Aerograph to maximum capacity, but it was an illusion.

The following day, Sunday, was universally recognized not to be a day to fly 1000 km, but the right one for a very nice 500 km with strong thermals and little wind. I therefore left the Nimbus moored and just not to lose the habit, pulled Adriana out of bed at 6 o'clock. I wanted to be at the field early. Even Karl Striedeck's cats were surprised at seeing us around at that time: the oldest

did not move a bit from his own scale where he was to check his overweight, as he had been slightly over twelve pounds since a while (apparently, even the cats knew how to recognize a big day).

The early rising was quite useless, also because the glider at the field was covered by a 1 cm thick frost layer which melted down only at 9.30.

Clear sky and tailwind: they advised me to load only half the ballast. At 10.30 I was the first to start, flying blue thermals.

Some bubbles of combined thermal and ridge lift started occasionally and ceiling reached 700 or 800 m; then I succeeded in climbing to 1300 m (4300 ft) and decided to pass the Altoona gap.

Things there however deteriorated fast: the thermals became weaker and weaker, the Northerly funneled into the valley, temperature on the ground was 20°C instead of the forecast 23°C, and when I finally decided to backtrack from Bedford, I realized how hard it was to fly against the wind with no ridge lift or thermals.

I therefore terminated my flight, against all expectations,

only 100 km away from home, landing in a large field of low-cut corn.

A man was waiting for me where I stopped: tough appearance, a stick in his hand. «Tom Miller, nice to meet you», and added «everything okay?» «Yes OK» «Then look, come with me to find Indian arrows. This is a miraculous field, they date back 10,000, 20,000 years Before Christ, the stone came from...». The story was very interesting and verisimilar. It became even more so because at a certain point Tom stopped suddenly, grabbed my hand and told me «look, but do not touch, there is an arrow tip, an object that has possibly not been touched by a man during the last 20,000 years. Think over this, it deserves some meditation».

He offered it to me as a gift and now the cupboard with my dearest souvenirs contains also the tip of an Indian arrow. Everytime I watch at it I stop for a while and «meditate» following Tom's suggestion. Soaring is great for these things too.

(translated into english by R. Fischer)



RIETI: AERO CLUB CENTRALE DI VOLO A VELA



Generale di Brigata Aerea **ADOLFO CONTOLI**

Il 26 maggio scorso si è spento all'età di 90 anni, presso la casa di riposo Villa Milla di Casalecchio di Reno (Bologna) il Generale di Brigata Aerea Adolfo Contoli.

Con animo profondamente commosso ricordiamo a tutti i volovelisti italiani, ma particolarmente agli ex aliantisti militari da sbarco e assalto, il caro Comandante. Egli fu il creatore del 1° Nucleo di Volo senza motore, grazie all'esperienza acquisita nel periodo prebellico presso la vecchia Scuola di Pavullo nel Frignano fin dai primi anni della sua fondazione, e per aver comandato nel corso della sua carriera reparti da caccia e d'assalto dell'aviazione militare.

Nella primavera del 1942, dall'isola di Rodi, dove l'allora Ten. Col. Contoli si trovava in un reparto italiano d'impiego bellico, si trasferì presso un gruppo tedesco di aliantisti militari con sede nell'aeroporto di Lecce, per addestrarsi all'impiego degli alianti da sbarco ed assalto della Luftwaffe.

Nel giugno 1942 lo Stato Maggiore della nostra Aeronautica decise finalmente la costituzione del 1° Nucleo Addestramento di Volo Senza Motore, che iniziò la sua attività al comando dell'infaticabile Contoli nell'aeroporto di Cameri presso Novara, con 200 allievi, reclutati tra i militari già in servizio nell'arma aeronautica e forniti di attestati o brevetto di volo a vela. Molte cose lo scrivente potrebbe raccontare sulla vita, morte e miracoli di quel primo Nucleo (rimasto anche l'ultimo) al quale ebbe la ventura di appartenere. Ma ci limiteremo a rilevare che la decisione dello Stato Maggiore di allora, nonostante i reiterati solleciti del Ten. Col. Contoli, giunse troppo in ritardo e che coincise proprio con quella fase critica del conflitto in cui gli avvenimenti bellici assorbivano già completamente le nostre modeste disponibilità di macchine di volo efficienti. Avvenne così che il materiale che il nostro Comandante poté ottenere in dotazione, se si fa eccezione per un certo numero di alianti bellici ottenuti da poco tempo dalla Germania, risultò assolutamente inadeguato ai fini che il Ten. Col. Contoli voleva raggiungere, poichè si ridusse ad alcuni rimorchiatori in pessime condizioni d'uso, e ad altri velivoli che, per le loro caratteristiche non rispondevano affatto alle esigenze della nuova «specialità». Per tale ragione il Comandante Contoli si trovò spesso costretto, per riuscire a svolgere il suo programma di addestramento, a ricorrere ad ogni sorta di ripieghi che lo sottoposero spesso alle più stravaganti esperienze di volo. Ciò nonostante, l'8 settembre 1943, quando l'armistizio venne a disperdere, con le altre forze armate, anche lo sparuto 1° Nucleo di aliantisti bellici italiani, dodici allievi avevano da poco conseguito il brevetto di pilota militare di aliante bellico, una quindicina era prossima a conseguirlo, mentre la rimanenza era ancora in periodo di addestramento.

Ma il Generale Contoli non è stato soltanto un abile pilota, un valoroso combattente ed un organizzatore di attività aeronautiche militari, ma anche uno sportivo ed un atleta di primissimo ordine, fervido cultore di tutte quelle discipline che fanno grande l'atletica leggera.

Chi scrive queste righe conobbe il Generale Contoli fin dagli anni in cui fece parte della squadra olimpionica italiana, e nel commemorarne da queste colonne la dolorosa scomparsa sa di provare quel senso di vuoto che è condiviso da tutti i vecchi volovelisti italiani e particolarmente dagli ex aliantisti militari da sbarco e assalto.

PLINIO ROVESTI

... storie del tempo andato ...

(da VOLO A VELA n. 7 - Febbraio 1958)

CONDIZIONI D'ONDA A INNSBRUCK

di MANFRED REINHARDT

Akademische Fliegergruppe Stuttgart

I voli che descrivo vennero effettuati durante la serie di esperimenti per « turbolenza e correnti a getto » dall'Istituto Germanico di Scienze Aeronautiche per il volo a vela, sotto la direzione del Prof. W. Georgii. L'aliante usato per questi voli era un biposto « Kranich III » della ditta Focke-Wulf, Brema, con le seguenti modifiche ed equipaggiamenti: comando degli alettoni a mezzo tubi, pattino con molleggio rinforzato, carrello sganciabile, capottina di plexiglas in tre pezzi per evitare grandi tensioni a temperature molto basse, cabina rivestita di Moltopren a difesa contro il freddo, pattino posteriore, respiratore ad ossigeno con autonomia da otto a dieci ore, radio « Rhode und Schwarz », magnetofono « Miniphon » per la registrazione dei dati di volo, *esascrivente* per registrazione della precisa quota assoluta, temperatura esterna, accelerazione verticale, meteorografo per la registrazione della pressione, temperatura e umidità, e inoltre, un barografo di riserva. L'aliante è riccamente dotato di strumenti, dei quali quelli elettrici vengono alimentati da una rete a 24 Volt isolata contro il gelo. Bisogna riferire che tutti i cavi di comando vennero allentati nella massima misura possibile, il che si-



gnifica, per un aliante con fusoliera in tubi, un provvedimento di cautela e non una stretta necessità. Per alianti con fusoliera in legno, con trasmissione comandi degli alettoni e diruttori tramite cavi, allentare i cavi è indispensabile, perchè dai -30°C in giù si verificano tensioni che possono causare un completo blocco dei comandi. Con un gradiente termico di $0,65^{\circ}\text{C}$, cioè una diminuzione media di $0,65^{\circ}\text{C}$ per 100 m, la temperatura a 10.000 m può essere considerata attorno ai 65°C sotto zero. Questa temperatura varia naturalmente con la massa d'aria presente (continentale, polare, tropicale, marittima ecc.) di circa 15°C in meno o in più.

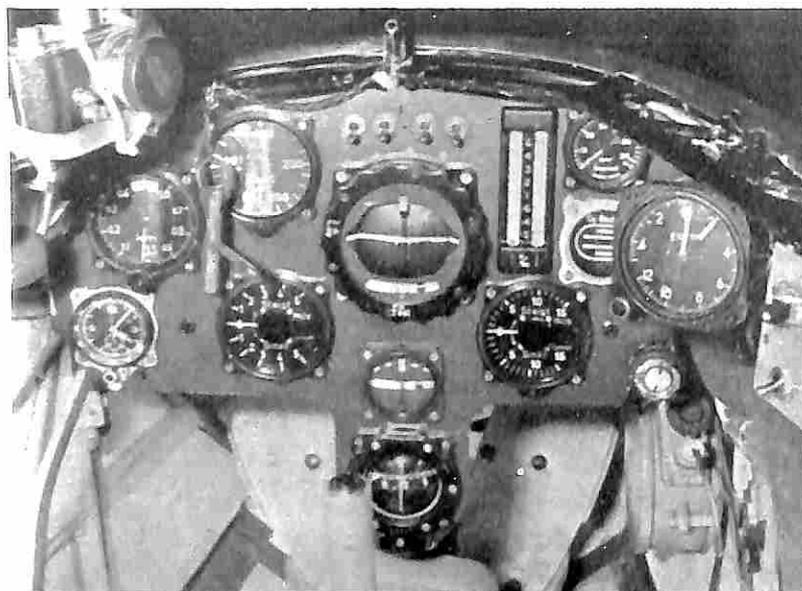
Le modifiche apportate, fecero superare il massimo carico utile di 150 kg come biposto. Perciò il « Kranich » con tutti gli strumenti a bordo può essere usato solo come monoposto.

La prima escursione verso sud nella zona di sottovento della catena sud della valle dell'Inn, venne fatta nel 1957.

La situazione era « falsa », cioè di poca durata con venti da sud-ovest precedenti un fronte in avvicinamento. Dopo il passaggio di questo il vento girò a nord-ovest distruggendo i moti ondosì.

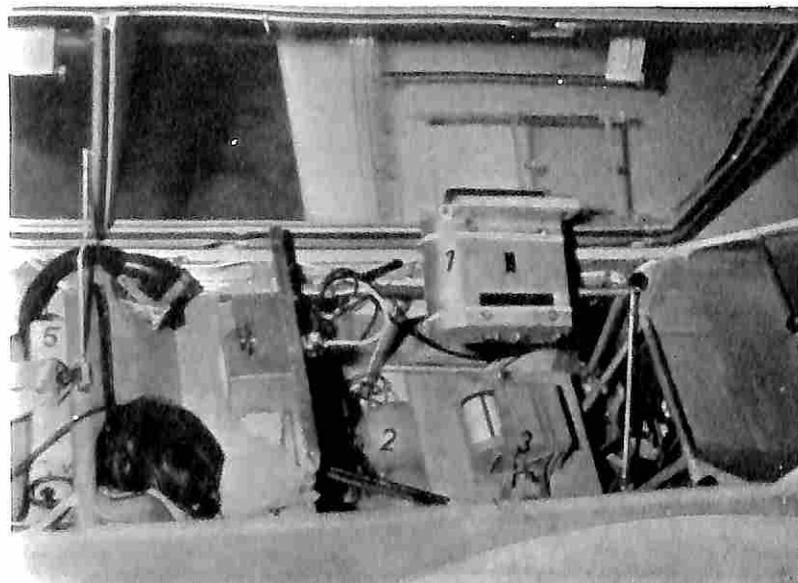


Il Kranich III D 1398 - Questo aliante è carico di strumenti. Fra l'altro, al secondo posto di pilotaggio, lo SFIM A-20 il nuovo apparecchio registratore francese per la misurazione contemporanea dei seguenti valori: quota-velocità dell'aliante - temperatura - accelerazioni.



Il cruscotto del « Kranich III ».

Sistemazione di strumenti nel secondo posto di pilotaggio. Si distinguono: 1, meteorografo - 2, bombole per ossigeno - 3, barografo - 4, esacrittore SFIM - 5, apparecchio radio.



Descrizione del volo:

Situazione meteorologica: In quota venti da sud-ovest fino ad ovest con velocità, relativamente alte, di 30 nodi a 850 mb; 40 nodi a 500 mb e 60 nodi a 300 mb. Sotto un altostrato a circa 5000 m NN si vedevano in direzione 100° da Innsbruck nubi d'onda ad una quota di 1000 m, oltre a nubi locali sui costoni delle montagne, specialmente in direzione del Brennero. Il vento in superficie da 100° aveva una velocità di 21-35 nodi.

Il decollo dell'aliante avvenne a traino di un velivolo « Auster » JP5 (135 CV) in direzione est. Poiché la direzione del traino era per il primo tratto sulla periferia della città proprio verso le ramificazioni della corrente predominante proveniente dal Wipptal, si ebbe turbolenza con valori massimi di accelerazione di $-1.6 g$ e $+1.5 g$. Sgancio dopo circa 10 min. di traino a quota 950 m, vale a dire, circa metà altezza della Karwendelkette. La salita fino sulla cima della catena nord fu effettuata in pendio.

Dopo aver raggiunto la cresta, tentai per tre volte di attraversare la valle per agganciarci all'onda locale. Il primo tentativo verso sud nella zona sottovento della valle dell'Inn, o meglio, nella zona di sottovento dietro al Patscherkofel e Glungezer, fu effettuato sulla linea Hafelekar-Glungezer. Con turbolenza media fino a $-1.7 g$, attraverso sulla valle zone di ascendenza e discendenza da $+5.5 m/s$ a $-8.0 m/s$. Le zone piuttosto estese di salita e discesa, fanno ritenere l'esistenza di rotori di piccole dimensioni, che però non hanno un carattere unitario e sono poco ampi, causa la strettezza della valle dell'Inn, oltre il disturbo derivante dalla divergenza della corrente sud proveniente dal Wipptal. Durante il secondo tentativo sulla linea Hafelekar-Patscherkofel, la turbolenza era, sia per ampiezza sia per frequenza molto più ridotta fino a metà valle; solamente nelle vicinanze della zona di sottovento della Tuxer Voralpen incontrai zone di turbolenza elevata, caratterizzate da forti discendenze. Il terzo tentativo sulla stessa linea mi portò ad un agganciamento dell'onda nella zona sottovento fra il Glungezer e il Patscherkofel. Siccome durante il primo e secondo tentativo sulla stessa linea non c'erano possibilità di agganciamento, si deve ritenere che con l'avvicinamento di un fronte freddo da ovest, le condizioni per la

formazione di onde, come il cambiamento della direzione e della velocità del vento, siano sensibilmente migliorate.

In una corrente ascendente quasi completamente calma vennero superate le nubi di cresta inferiori. La zona di ascendenza si estendeva da nord-ovest verso sud-est sulle Tuxer Voralpen, dopodichè a 3500 m NN fra strati inferiori e altostrati si vedeva una nube d'onda molto estesa, che non cambiava posizione. La nube si estendeva dal suo lato anteriore fino alle Zillertaler Alpen, facendo supporre l'origine sulla cresta centrale (Zentralkamm). Erano visibili il Gerlostal e il Pinzgau superiore e, nella direzione di Innsbruck, si riscontrava un peggioramento della visibilità, influenzato dall'avvicinamento del fronte. Il vento aveva direzione ovest pressochè costante con una velocità di circa 50 nodi. Fra i 4000 m NN e 4500 m NN la zona di ascendenza era identica sul lato anteriore del banco di nubi lenticolari, la cui base si trovava a circa 4000 m NN.

Alle ore 17.14 il volo dovette essere interrotto per il sopraggiungere dell'oscurità. Durante il volo di ritorno dalla verticale di Tux all'aeroporto di Innsbruck distante ca. 28 km., si ebbe presto una notevole turbolenza. Per il forte vento da ovest, era necessario volare di quando in quando con indicazioni anemometriche di 120-140 km/h il che causò valori di più o meno 2 g nella zona dei rotori della valle dell'Inn, con una raffica straordinaria di -2.8 g!

La turbolenza era causata dall'incontro orizzontale di una corrente d'aria da ovest in quota con la corrente che al suolo, proveniva da sud.

Atterraggio alle ore 17.31.

Secondo volo: 23 marzo 1957

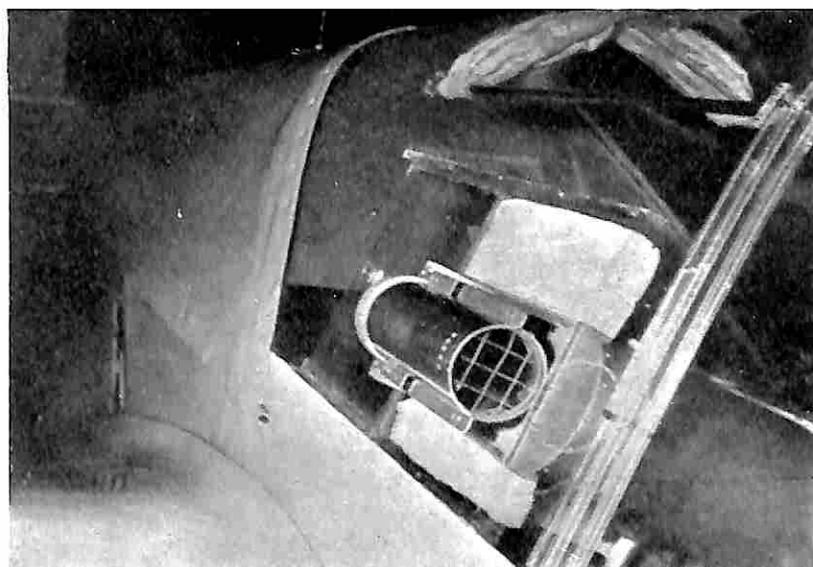
La situazione meteorologica generale dipendeva dal fatto che, davanti a una zona di bassa pressione sull'Islanda s'era formata una corrente unitaria, raggiungente quasi lo tropopausa, con direzione sud-sud-ovest, che durò per più giorni sull'Europa Centrale.

DESCRIZIONE DEL VOLO

Situazione meteorologica: La situazione meteo locale del 23 marzo 1957 a Innsbruck era caratterizzata come tipica situazione d'onda:



Manfred Reinhardt, autore dell'articolo, al posto di pilotaggio del Kranich. Reinhardt è pilota ufficiale del DFS. Si noti la speciale tuta protettiva contro le bassissime temperature, composta da due tute con intercapedine di piume d'oca.



Presca esterna del Meteorografo.

Nube d'ostacolo del Karwendelkette fotografata dall'aeroporto di Innsbruck.





Nubi lenticolari e cumuli sopra il Patscherkofel. Si consideri la difficoltà di superare e volare sopra questo vero mare di nuvole immediatamente sopra le cime delle montagne.

6/8 Cu con uno squarcio d'onda sopra la valle dell'Inn; verso sud 8/8 Sc, vento al suolo di 22 nodi da est fino sud-est con raffiche di punta fino a 30 nodi, verso il pomeriggio disfacimento della copertura da nord, con incremento della stabilizzazione atmosferica.

Dopo il lancio col verricello e salita in pendio fino all'altezza della catena nord della valle dell'Inn, vengono di nuovo tentate attraversate della valle in direzione sud. Dopo tre tentativi si riesce ad agganciare l'onda sulla verticale della valle, sotto e davanti la nube onda della Karwendelkette. Faccio il primo tentativo verso sud sulla linea Hafelekar-Patscherkofel. Sopra la città di Innsbruck attraverso una zona di salita di 2-3 m/sec, che

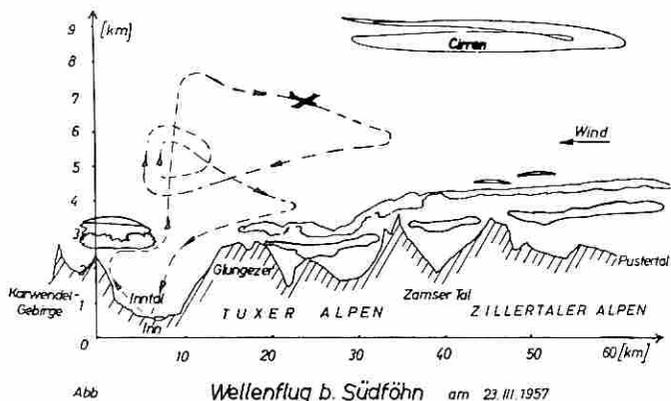


Diagramma del volo del 23 marzo 1957.

aumenta per poco tempo fino a 6 m/sec; segue però una zona di discendenza con lievi raffiche $-3 \text{ m/s} + 0 - 0.8 \text{ g}$). Davanti al Patscherkofel, ancora sulle montagne medie, la discesa aumenta a 7 m/s, poi a 14 m/s, con raffiche massime di -0.5 g e $+1.3 \text{ g}$.

La seconda traversata sulla linea Brandjoch-Nockspitze-Kalkkögel è molto più calma, ma solo alla terza traversata sulla linea Hafelekar-Patscherkofel riesco a salire in temica davanti alla nube d'ostacolo.

Alle ore 13,34 ha inizio la salita nell'onda, alle ore 15,20 si registra la quota massima di 7811 m NN con un guadagno netto di 7005 m. La temperatura esterna più bassa a quest'altezza era di $-41,2^\circ\text{C}$; non si rilevarono accelerazioni maggiori di 0,25 g. La capottina di Plexiglas era completamente ricoperta di ghiaccio all'infuori dei finestrini laterali, che però offrivano una visibilità sufficiente. La copertura verso sud era di 8/8 Cv. con forme ad onda sulla parte superiore situata a circa 4500 m NN di quota.

Le cime dei monti Hohen e Tavern e Zillertaler Alpen erano fra le nubi; montagne di nubi si elevavano sulla Zentralkamm, e sopra il Brennero si formava ogni tanto una vera e propria cascata di nubi verso il Wipptal. Verso est e ovest la copertura era di circa 6/8 Cu anche verso nord 6/8 Cu con diminuzione però a 4/8 e 2/8 verso sera con l'aumento della stabilità atmosferica sulle Prealpi. Il limite superiore della nube, che era a circa 4000 m NN, prendeva ogni tanto una forma lenticolare con superficie rotonda e liscia. Davanti a questa nube era possibile un facile veleggiamento fra i 4000 e i 6000 m NN.

Nel vasto raggio della valle dell'Inn non erano quasi visibili forme di questo genere. Appena sul Brennero e sullo Zentralkamm c'erano lenticolari, che però galleggiavano, uniche nel loro genere, su uno strato chiuso. Diversi voli verso sud al di sopra dello strato dovettero essere interrotti in tempo, per evitare, durante il ritorno, di entrare nello strato stesso. Difficoltà tecniche o difetti non si fecero sentire, nè nella macchina ne nell'equipaggiamento, i comandi furono normali durante tutto il volo; il raggrinzimento della capottina impercettibile. Il respiratore ad ossigeno funzionò, come del resto la radio, eccellentemente per tutto il volo. La discesa av-

venne per il sopraggiungere dell'oscurità alle ore 17,50 con atterraggio alle ore 18,13.

* * *

Se alla fine di questo articolo verranno pronunciate parole di carattere generale, non apparterranno alle condizioni meteo, ma alle premesse fondamentali che permettono questi voli sia a Saint Auban, che ad Innsbruck. Il centro di volo a vela di Saint Auban ha carattere statale, il personale è retribuito, l'attività di volo ben avviata, e ha i suoi metodi precisi dettati da lunghi anni di esperienza. Esistono corsi regolari, alla cui partecipazione occorre un permesso speciale rilasciato dal ministero francese del traffico aereo. Il ministero permette sempre la partecipazione di un certo numero di stranieri, se i corsi non sono sovraccarichi.

Tutt'altra è la situazione di Innsbruck. L'attività di volo viene effettuata su un aeroporto civile dal Gruppo Volovelistico di Innsbruck con il permesso della Società del Traffico Aeroportuale di Innsbruck e dell'Istituto Austriaco per la Sicurezza del volo. La responsabilità di ogni volovelista è, per questo motivo, molto grande, perchè qualsiasi incidente, anche se minimo, porterebbe con sè molte altre limitazioni. Così qualsiasi esperimento può essere effettuato solamente con l'autorizzazione del Gruppo Volovelistico di Innsbruck. Innsbruck ha le maggiori probabilità di diventare il Saint Auban d'Austria. I guadagni quota finora realizzati lo provano, però mancano ancora il riconoscimento e gli aiuti da parte dello stato, per uno sviluppo delle ricerche e delle possibilità di questo centro del volo d'onda.

A noi, nella Germania, rimane il compito di trovare una zona simile, con buone possibilità per i voli di quota, quali è Innsbruck per l'Austria, Saint Auban per la Francia e Bishop per gli Stati Uniti.

MANFRED REINHARDT

Nel titolo: **Nubi d'onda sopra Innsbruck**



"JACQUELINE..

ETICHETTA D'AUTORE A PREZZI COMMERCIALI

IL NASTRIFICIO BOLIS, grande produttore italiano di nastri, ribadisce il suo ruolo di pioniere nell'industria dell'etichetta con la realizzazione di "JACQUELINE" l'etichetta tessuta Jacquard. Un classico per i confezionisti finalmente realizzabile con moderni mezzi industriali.





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.

HOTEL VILLA TIZZI - RISTORANTE

Tel. 0746/688956

Poggio Bustone - RIETI

GRANDE ALBERGO QUATTRO STAGIONI

Direz.: A. Colangeli

Tel. 0746/43306-47705 - RIETI

HOTEL MIRAMONTI (da Checco)

Piazza Oberdan 7

Tel. 0746/41333-43350 - RIETI

HOTEL BLU - 2ª cat.

Via Salaria per l'Aquila, 18

Tel. 0746/43064 - RIETI

HOTEL SERENA

Viale della Gioventù 17

Tel. 0746/45343 - RIETI

**HOTEL CAVOUR (sul Velino)
interamente rinnovato**

Amm.ri Sigg. Torda

Tel. 0746/485252

**RISTORANTE CHECCO
AL CALICE D'ORO**

Via Marchetti 10
Tel. 0746/44271 - RIETI

**RISTORANTE HOTEL
« BELVEDERE »**

GRECCIO - RIETI
Tel. 0746/753096

RISTORANTE VOLO A VELA

Al vostro servizio sul campo di volo

**PASTICCERIA E GELATERIA
« S. HONORE' »**

Via Cintia 154
Tel. 0746/47723 - RIETI

TAPIS VOLANT

**Tappeti orientali, cineserie,
oggettistica**

P.za M. Vittori, 2 - Tel. 480168 - RIETI

RISTORANTE « DA MARIA »

Morro Reatino - RIETI
Tel. 0746/648074

GRASSI SPORT

Piazza Vittorio Emanuele 13 - RIETI

**BOUTIQUE DEL REGALO
GIOIELLERIA**

Cesare Amici - Via Cintia 97
Tel. 0746/47713 - RIETI

KERAMOS

cristallerie - oggettistica

Piazza San Rufo, 7 - Tel. 40147
RIETI

**PORCELLANE CRISTALLERIA
ARGENTERIA**

De Angelis Elio
Via Velinia - RIETI

MUSICA - SPORT

Luciani Aimone

Via Cintia 83 - Tel. 45103 - RIETI

CARTOLIBRERIA SAPERE

Viale Maraini - RIETI

**TORREFAZIONE OLIMPICA
Osvaldo Faraglia**

Viale Matteucci 86-92 - RIETI

**FARMACIA
COLANGELI**

Via Pescheria 5 - Tel. 41368
RIETI

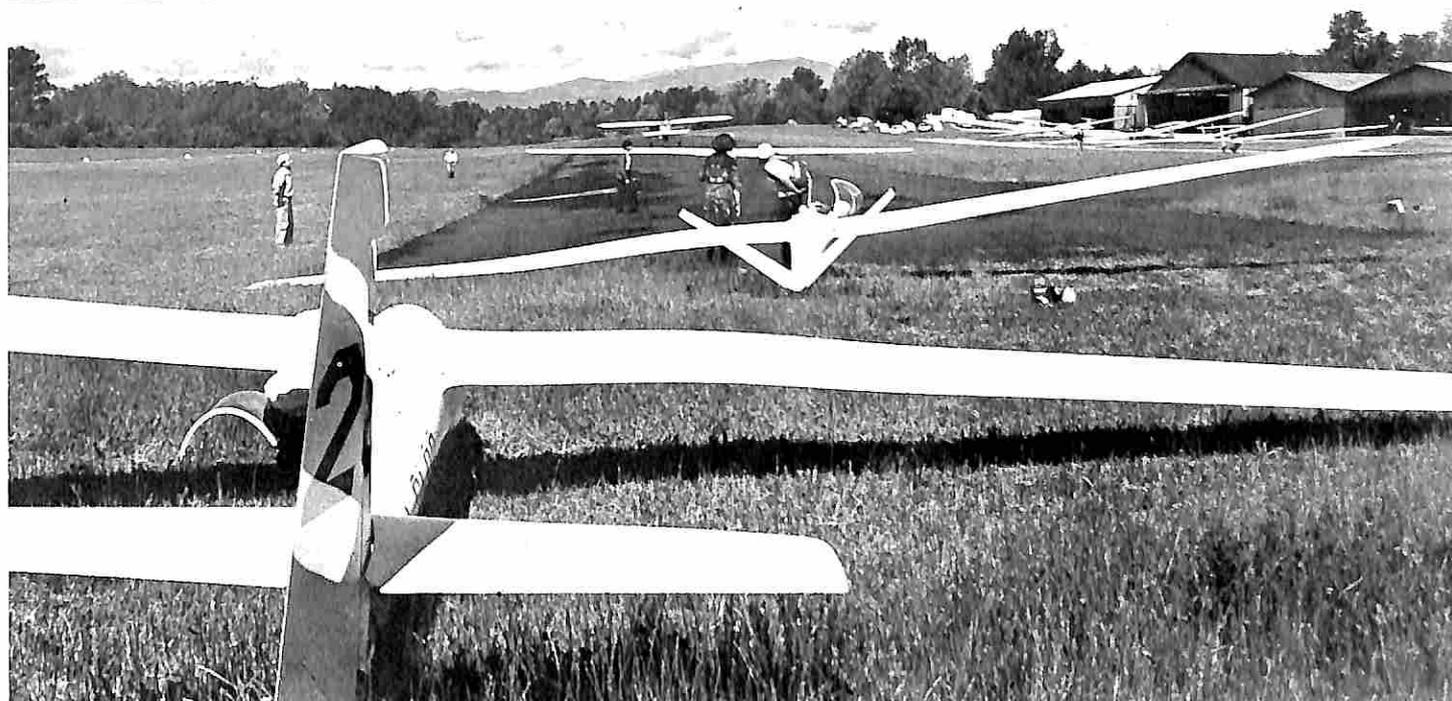
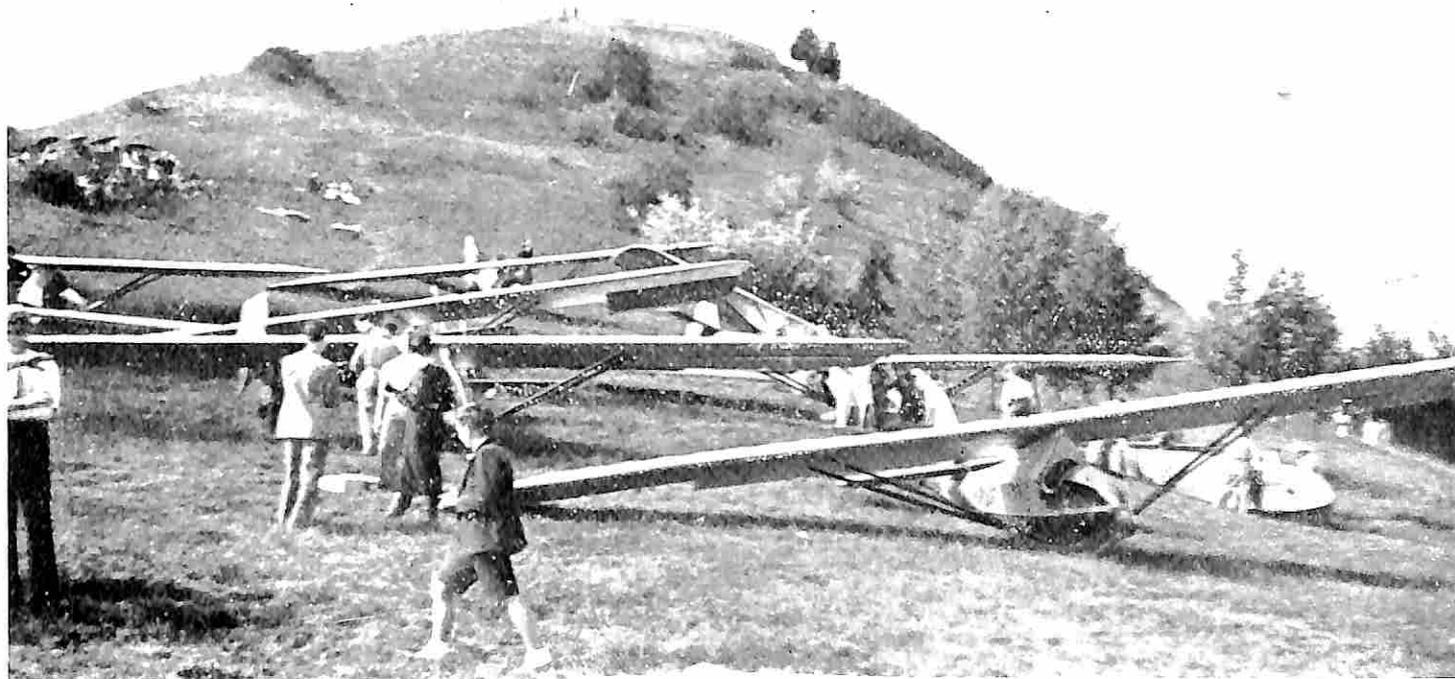
**STAZIONE DI SERVIZIO
E LAVAGGIO AUTO
Angelucci Giancarlo**

Via Angelo Maria Ricci 107
Tel. 0746/481297 - RIETI

ELETTRAUTO RINALDI ANTONIO

Via Paolessi 50-52 - RIETI

Oltre cinquant'anni di volo a vela



A.V.A.L.
Aeroclub Volovelistico Alta Lombardia
VARESE - Calcinate del Pesce

EP

moda maglia

PUGNETTI - Uggiate (Como) - tel. 031/948702

ELAN

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 Classe Standard - Efficienza max. 1:39 a 105 Km/h - Velocità max. 260 Km/h
Capottina «pezzo unico» incernierata in punta - Eccezionale visibilità, grande maneggevolezza.
GRANDE VERSATILITÀ - ADATTO AD OGNI TIPO DI UTILIZZO
Rapida consegna.
STRAORDINARIAMENTE ELEGANTE E... STUPENDAMENTE ECONOMICO!!
(OMOLOGATO RAI)

DG 300 ELAN:

ALIANTE DI ALTE PRESTAZIONI CLASSE STANDARD
Efficienza: 1:41 (32 Kg/mq) - 1:42 (50,6 Kg/mq)
NUOVO PROFILO CON TURBOLATORI SOFFIANTI
SERBATOIO BALLAST PIANO VERTICALE
CONNESSIONE AUTOMATICA DI TUTTI I COMANDI
FORMIDABILI PRESTAZIONI: LO STANDARD... PIÙ!!
(OMOLOGATO RAI)

ELAN

*Tecnologia d'avanguardia
e grande serietà!*

Contattate:

DE MARCO PAOLO

33044 MANZANO (UD)
Via G. Marconi, 22 - Tel. (0432) 755045

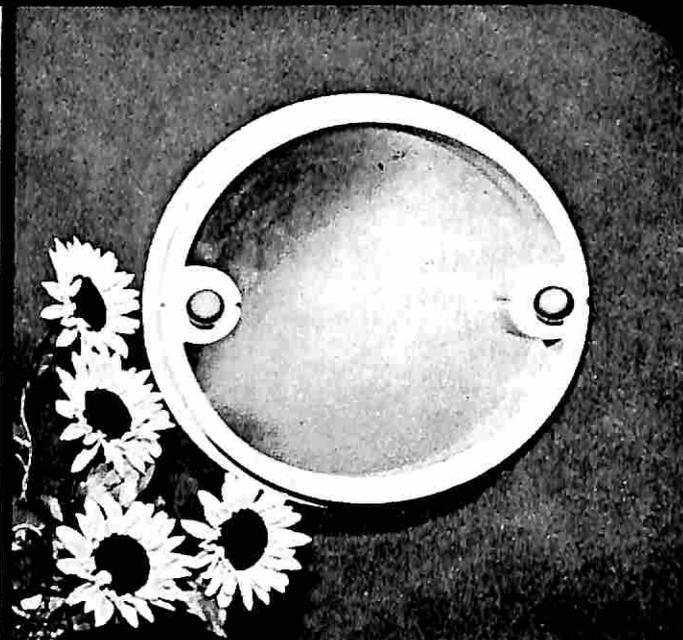
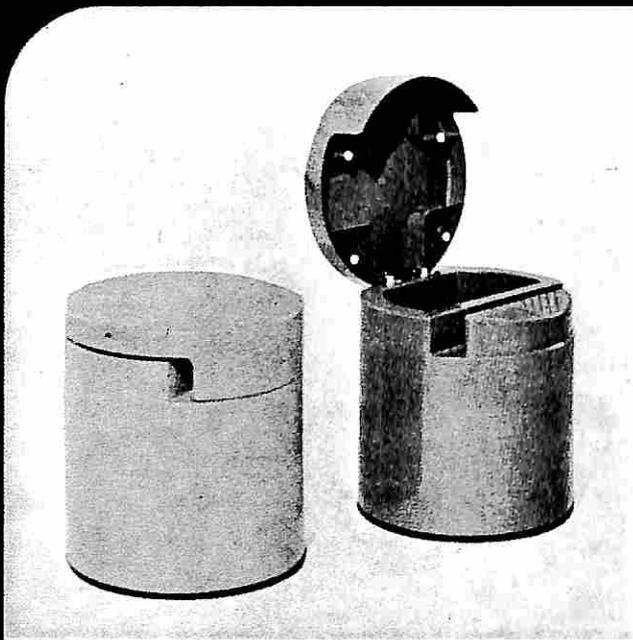
inda

INDUSTRIA NAZIONALE DEGLI ACCESSORI
S.p.A.

*nel bagno
accessori necessari*

Sede:

21032 CARAVATE (Varese) - Italia
telefono (332) 601151
telex 380481 INDACC
telefax (332) 603117



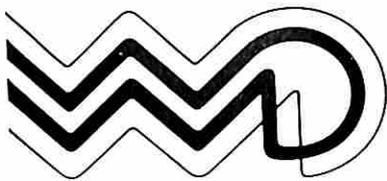
coordinati per bagno

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



Walter Dittel GmbH
Luftfahrtgerätebau

Erpftinger 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.

G. GIUSTI

21013 GALLARATE (Va)

Via Torino, 8 - Telefono (0331) 781.368

CONCESSIONARIO:

Batterie dryfit



COMPONENTI ELETTRONICI



dal 1886...



*...continuiamo una tradizione di qualità e prezzo
ottenuta con i migliori macchinari*

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.



S.p.A.

Via Chivasso 5 - ☎ 959.38.17 - 959.14.85

10096

LEUMANN

(Torino)

PRIMO CAMPIONATO NAZIONALE DI DISTANZA

Classifica provvisoria al 16 luglio 88

Classe MONOPOSTI

1°	GOSTNER THOMAS	Ae.C.Bolzano	Ventus B 16,6	v. 2	p. 2548
2°	KASTLUNGER ERICH	Ae.C.Bolzano	Ventus B 16,6	2	1870
3°	MONTI ROBERTO	AVAL Varese	ASW 20	2	1859
4°	TSCHAGER GEORG	Ae.C.Bolzano	Libelle St.	2	1596
5°	MERIZIOLA STEFANO	Ae.C.Rieti	LS.4 / ASW20	2	1496
6°	MONTI LUCA	AVAL Varese	ASW 20	2	1468
7°	BIAGI MARCO	AVM Milano	Cirrus St.	2	1306
8°	PRONZATI ATTILIO	AVAL Varese	Ventus 17,6/Discus	2	1258
9°	GRITTI ANGELO	AVA Valbrembo	DG 300	2	1094
10°	BRIGLIADORI RIC. j.	AVM Milano	Discus A	1	1033
11°	BERTONCINI Luigi	AVM Milano	Ventus B	1	977
12°	GIORGIO GIACINTO	Ae.C. Aosta	Libelle St.	1	889
13°	SERVILIO SERGIO	Ae.C. Roma	ASW 20	1	814
14°	LOVISCEK GIORGIO	AVA Valbrembo	DG 300	1	723
15°	SCAGLIONI GIOVANNI	AVA Valbrembo	LS.3	1	576
16°	LANG FEDERICO	AVAL Varese	ASW 20	1	510
17°	RIGHINI ALBERTO	AVAL Varese	LS.6	1	501
18°	CLEMENT J. M.	AVAL Varese	Ventus B	1	459
19°	STAGI FOLCO	AVM Milano	LS.4	2	388
20°	AVANZINI LUCIANO	AVAL Varese	Discus B	1	354
21°	MITICOCCHIO PAOLO	AVA Valbrembo	Hornet	1	352
22°	COLOMBO VITTORIO	AVAL Varese	ASW 20	1	341
23°	MEDIALKOV COSTANTINO	Ae.C. Roma	ASW 20	1	324
24°	PAVESI UGO	AVAL Varese	Cirrus St.	1	314
25°	TRONCONI GIANLUCA	AVAL Varese	DG 200	1	287
26°	POLETTI FRANCO	AVM Milano	SF.26	1	277
27°	ZUBALIC MARCO	Gorizia	Blanik	1	225

Classe BIPOSTI

1°	MUSSIO RENATO CAPOFERRI SERGIO	AVA Valbrembo	ASH 25	2	1374
2°	PRONZATI ATTILIO ORSI ADELE	AVAL Varese	ASH 25	1	808
3°	GHIORZO STEFANO CARUGATI	AVM Milano	Janus B 18 m	1	587
4°	CAPOFERRI SERGIO MUSIO RENATO	AVA Valbrembo	ASH 25	1	490

Classe MOTOALIANI

1°	MANZONI ROBERTO	AVAL Varese	Nimbus 3 D	2	1328
----	-----------------	-------------	------------	---	------

RIETI 3-10 LUGLIO 1988 : CAMPIONATO ITALIANO CLASSE CLUB

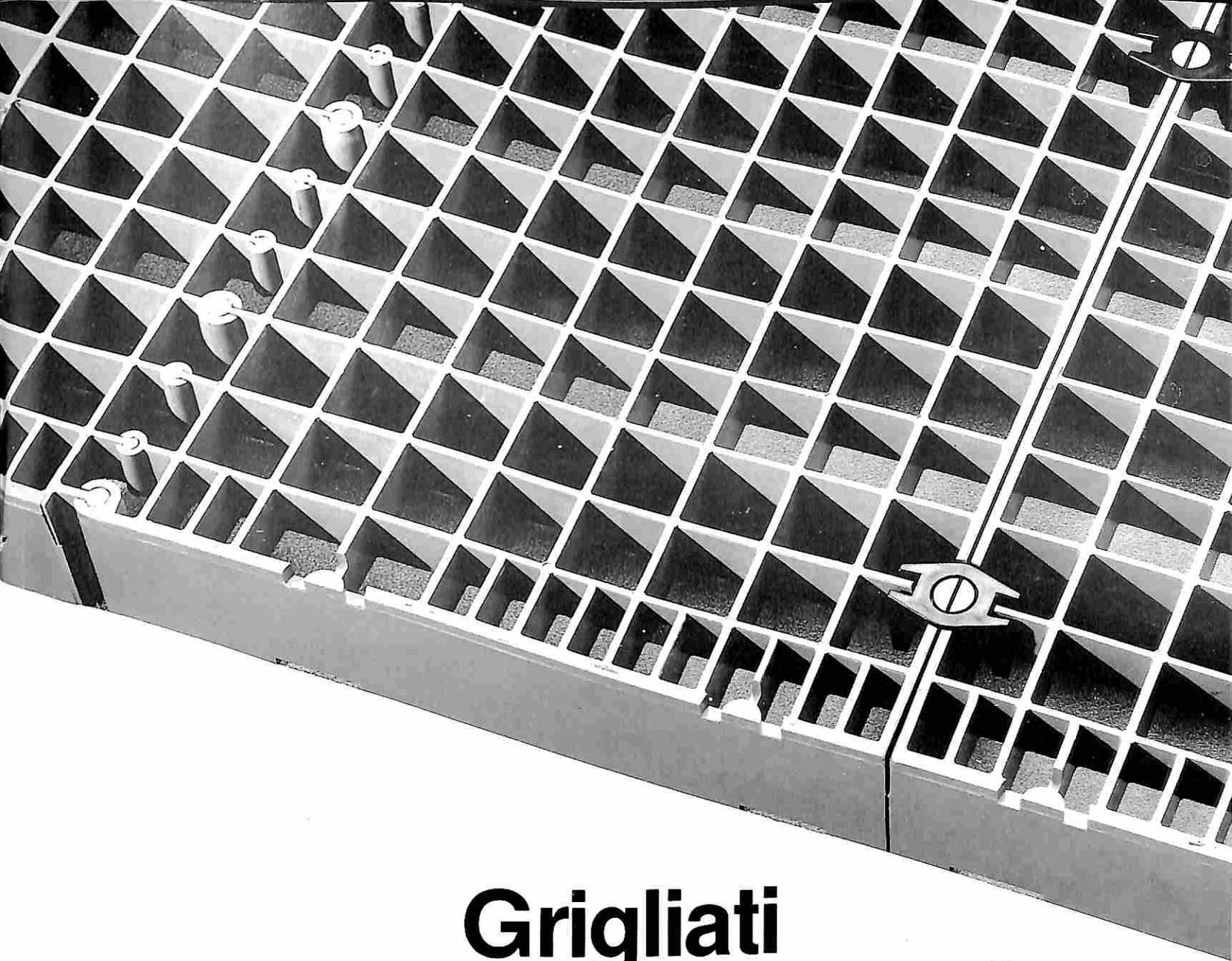
N.	N.GARA	PILOTA	CITTA	AERO CLUB	ALIANTE	PUNTI
01	ZM	GRITTI A.	BG	VALBREMBO	HORNET	4000
02	L	PILUDU F.	RM	AEC AQUILA	ASTIR II	3509
03	1	PAOLILLO U.	RI	VOLOV. TOSCANO	ASTIR III	3451
04	511	DANESY E.	TO	AEC TORINO	ASW 15B	3183
05	PF	POLETTI F.	VC	AEC ALZATE B.	SF 26A	3145
06	M	SARTI E.	RM	AEC AQUILA	ASTIR III	3096
07	VI	SERVILIO S.	RM	AEC. ROMA	ASTIR III	3059
08	41	COLOMBO A.	RI	AEC RIETI	LIBELLE STD	2695
09	8A	GUAZZONI R.	MI	AVAL	CIRRUS STD	2672
10	BL	NEDIALKOV K.	RM	AEC ROMA	ASTIR II	2323
11	I	CATALANO A.	RM	AEC FOLIGNO	LIBELLE STD	2231
12	MA	AMETTA M.	RM	AEC ROMA	ASTIR CS	2198
13	IC	CASTAGNO G.	TO	AEC TORINO	ASW 19B	1912
14	PR	POZZI G.	MI	AVM	CIRRUS STD	992
15	F	NUCCIO P.	TO	AEC TORINO	ASTIR CS	559

N.	N.G.	PILOTA	P.01	P.02	P.03	P.04	P.05	TOT.
01	ZM	GRITTI A.	1000	1000	1000	1000	785	4000
02	L	PILUDU F.	853	752	914	882	860	3509
03	1	PAOLILLO U.	962	877	851	761	311	3451
04	511	DANESY E.	474	634	818	871	860	3183
05	PF	POLETTI F.	625	538	847	673	1000	3145
06	M	SARTI E.	792	753	726	631	825	3096
07	VI	SERVILIO S.	641	841	750	827	79	3059
08	41	COLOMBO A.	840	822	515	518	380	2695
09	8A	GUAZZONI R.	702	740	619	611	342	2672
10	BL	NEDIALKOV K.	333	559	571	106	860	2323
11	I	CATALANO A.	613	285	223	936	397	2231
12	MA	AMETTA M.	553	556	571	518	0	2198
13	IC	CASTAGNO G.	528	494	482	320	408	1912
14	PR	POZZI G.	327	0	366	299	0	992
15	F	NUCCIO P.	559	95	0	0	0	559

C O P P A D E L V E L I N O

N.	N.GARA	PILOTA	CITTA	AERO CLUB	ALIANTE	PUNTI
01	C7	MERIZIOLA S.	RM	AEC RIETI	LS4	3772
02	11	PEROTTI G.	VC	AEC AOSTA	DISCUS	3572
03	3A	GIACOBBE S.	GE	AEROVELA	ASW20	3327
04	C	CALA' S.	RM	AEC RIETI	ASW 20 C	3309
05	SL	SECOMANDI M.	MI	AVAL	ASW 20C	2942
06	YI	PASIN/BAFFI	VI	THIENE	JANUS C	2546
07	LG	COSIMI G.	TO	AEC TORINO	ASW 22 /22	406

N.	N.G.	PILOTA	P.01	P.02	P.03	P.04	P.05	TOT.
01	C7	MERIZIOLA S.	1000	1000	678	772	1000	3772
02	11	PEROTTI G.	845	794	933	1000	609	3572
03	3A	GIACOBBE S.	724	783	951	696	869	3327
04	C	CALA' S.	871	867	1000	571	319	3309
05	SL	SECOMANDI M.	777	321	989	717	459	2942
06	YI	PASIN/BAFFI	486	304	887	302	869	2546
07	LG	COSIMI G.	406	0	0	0	0	406



Grigliati per pavimentazioni

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

Pavimentazione per centrali termiche, impianti galvanici, tintorie, concerie, verniciature, docce, salumifici, macelli, sale macchine, impianti di lavaggio, pontili galleggianti, impianti di depurazione, celle frigorifere, stand per fiere, coperture vasche, zone areazione e luce, intercapedini e controsoffittature anticondensa, piste carrellabili su spiagge, impianti elettrici (collaudati ENPI per tensioni fino a 6000 V).
Per informazioni telefonare al numero 0331-856553.



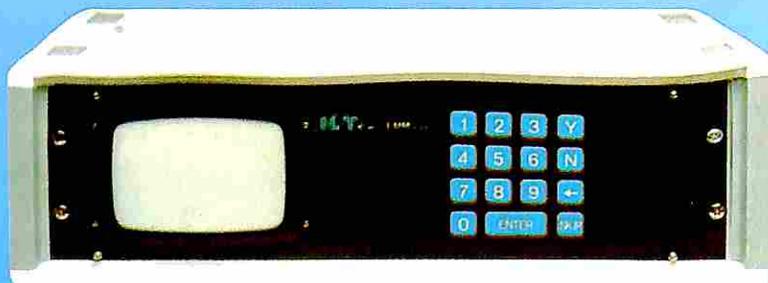
MAZZUCHELLI

Mazzucchelli Celluloide S.p.A. - 21043 Castiglione Olona (Va) - Italy
Telefono 0331-856111 - Telex 330609 SIC I - Telefax 0331-856213



COMPUTER GRAFICO BETA

Dal designer più esigente al tecnico di maglieria più qualificato proponiamo le nostre soluzioni per risolvere i problemi di programmazione, al servizio di sempre più numerose macchine da maglieria rettilinee e circolari delle case costruttrici più diffuse sul mercato.

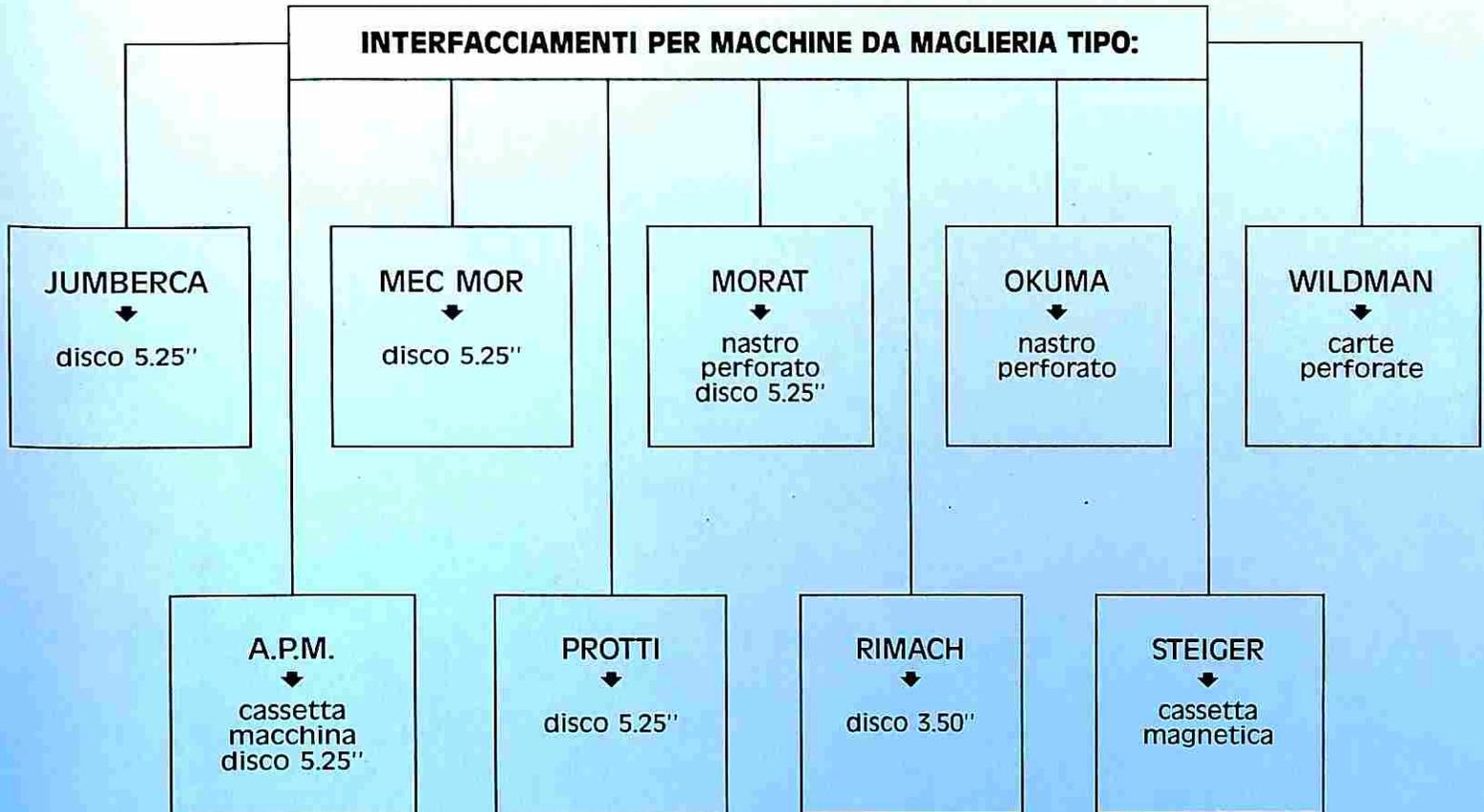


CONTROLLER EMM per macchine circolari Morat

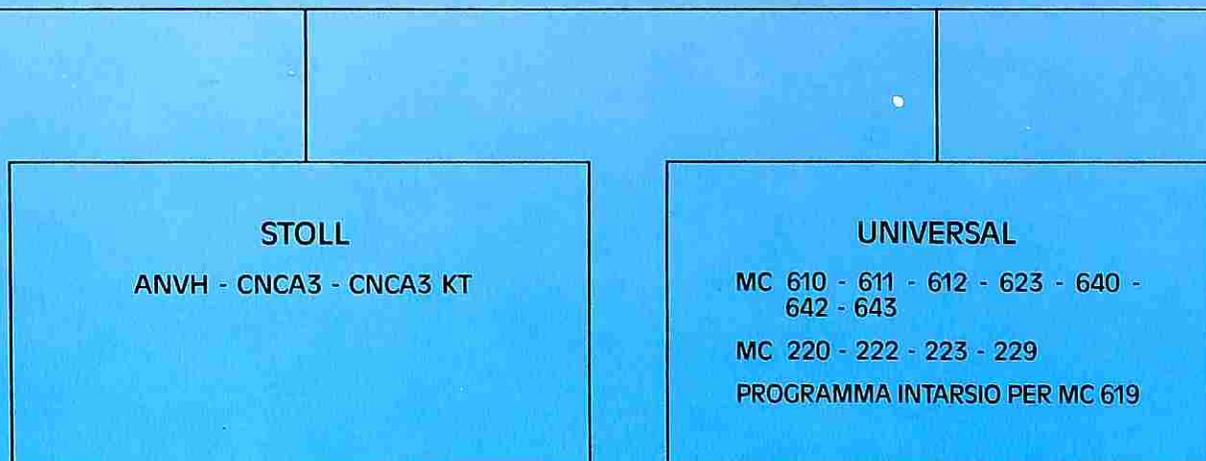
I vantaggi dell'elettronica vengono finalmente sfruttati qualificando la Vostra produzione.

TECNOLOGIE APPLICATE PER UNA MIGLIORE PRODUZIONE

INTERFACCIAMENTI PER MACCHINE DA MAGLIERIA TIPO:



INTERFACCIAMENTI COMPLETI DI PROGRAMMI MACCHINA PER MACCHINE DA MAGLIERIA TIPO:





GLASFASER ITALIANA S.p.A.
24030 VALBREMBO - TEL. 035/631011

HOFFMANN AIRCRAFT

Gesellschaft m.b.H.
EIN UNTERNEHMEN DER SIMMERING-GRAZ-PAUKER AG.

Esce ancora un pò addormentato dall'hangar. Le ali aderiscono alla fusoliera, cosicchè per la notte bastano 2 metri di larghezza. In pochi minuti distende le ali ed evidenzia tutta la sua bellezza. Si sale comodamente sulla balestra a sbalzo del carrello e già rulla dolcemente sul campo.

Qualche raffica inattesa al decollo, nessun problema, si corregge facilmente e l'elica è commutabile in assetto di crociera. Nell'abitacolo tutto è a tenuta perfetta, grazie alle solide chiusure ed al migliorato profilo del telaio della cappottina. E la vista è meravigliosa.

DIMONA H-36 MK II