

**VOLO
A
VELA**

† NOV. - DIC. 1993
† N. 221

La Rivista dei Volovelisti Italiani

BIMESTRALE, SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO



Lenti Rēvo.

Dalla ricerca spaziale un contributo alla protezione oculare.

Le lenti Revo rappresentano la più grande rivoluzione nel campo della protezione solare.

L'elemento innovativo è rappresentato da uno speciale filtro di interferenza ottica, costituito da un numero molto elevato di strati microsottili (4 milionesimi di pollice) di ossidi inorganici duri ed otticamente puri, in grado di creare uno sfasamento nella luce che lo colpisce.

Tale sfasamento provoca da una parte il riflesso dei raggi nocivi e dall'altra facilita il passaggio della luce utile per la percezione delle immagini.

Le lenti Revo creano così una barriera impenetrabile alle radiazioni dannose per gli occhi, i raggi UV, gli IR e la luce azzurra ad onda corta, assicurando nel contempo un più alto valore di trasmittanza: circa il 20%.

Pur garantendo la più totale protezione, consentono quindi all'occhio di operare in condizioni di massimo comfort visivo, senza alterare i colori e migliorando il contrasto.

Le lenti Revo rappresentano quindi un valido contributo alla protezione oculare a tutti i livelli: dai casi più semplici di fotobia, per il raggiungimento di una visione più accurata e confortevole, fino all'utilizzo come ulteriore precauzione per prevenire lo sviluppo di un'eventuale cataratta.

Non a caso la NASA — l'Ente Spaziale Americano — ha adottato la tecnologia delle lenti Revo per garantire agli astronauti le migliori condizioni in termini di protezione e acutezza visiva.

Rēvo[®]

MASSIMA PROTEZIONE COL MASSIMO VALORE DI TRASMITTANZA E CONTRASTO

difa
Cooper

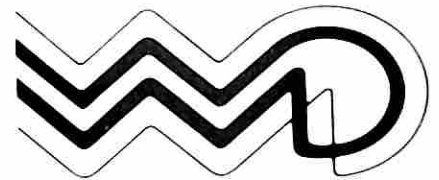
Via Milano, 160 - 21042 CARONNO P (VA)

Telefono (02) 9659031 - Telefax (02) 9650382

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
NOVITÀ	:	SISTEMA DI VOLO TESTA ALTA: HUDIS

TUTTO PER L'ALIANTE ED IL MOTOALIANTE



Walter Dittel GmbH



FSG 5

FSG 5 W

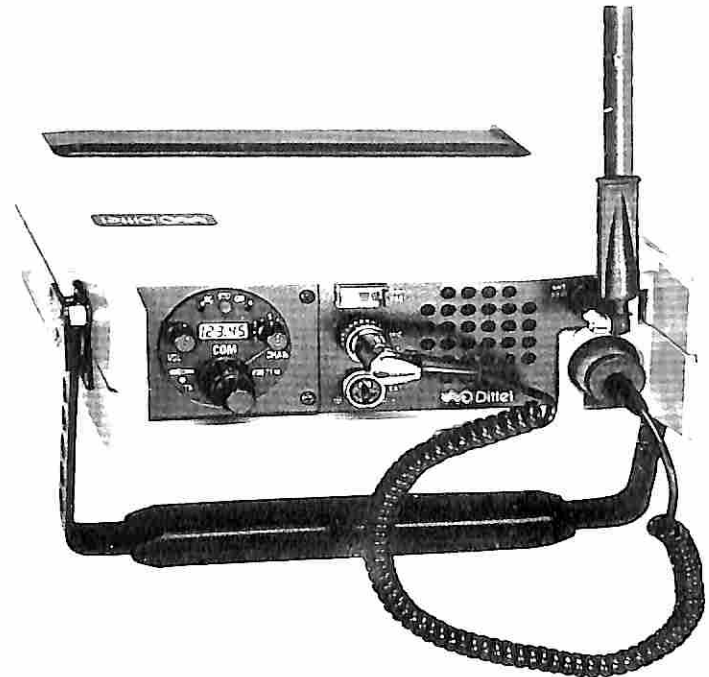
FSG 4



FSG 71 M



FSG 70



AVIATION COMMUNICATION SYSTEMS

GRITTI s.p.a. I-39100 BOLZANO/BOZEN • Via Maso della Pieve 72 Pfarrhofstraße

Tel. 0471/940001 (5 linee) • Telex 400312 GRITTI I • Telefax 0471/940472

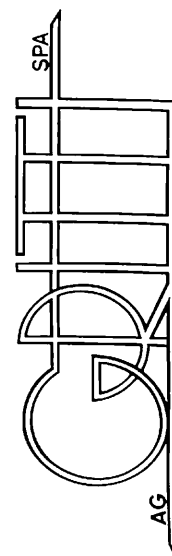
MODEL	FSG 70	FSG 71 M	FSG 5	FSG 4	FSG 5 W
FCC (USA)	yes	yes	yes	yes	no
TSO / LBA	pending / yes	pending / yes	N / A	N / A	N / A
Airborne, installation mounting system transceiver panel size	direkt fixed, panel 57 mm / 2 1/4" ϕ	direkt fixed, panel 57 mm / 2 1/4" ϕ	UL, parachute -	UL, parachute -	UL, parachute -
Portable Version	yes	yes	Hand-held	Hand-held	Hand-held
Mobile Version	yes	yes	yes	yes	yes
Fixed base Version	yes	yes	yes	yes	yes
Back up	yes	yes	yes	yes	yes
Portable case, type Tx duty cycle (%), Sby Operation time	70 PC and 70 PS 20% 10% Sby 17 33 200hrs	70 PC and 70 PS 20% 10% Sby 17 33 200hrs	N / A 20% 10% 5% Sby 5 8 12 24hrs	N / A 20% 10% 5% Sby 5 8 12 24hrs	N / A 20% 10% 5% Sby 5 8 12 24hrs
Channels / Freq. range	760/118-136.975	760/118-136.975	760/118-136.975	6 out of	1040/118-143.975
Memory channels	-	10	-	-	-
Transmitter output	min. 6 W	min. 6 W	1 W	1 W	0.8...1 W
Transmitter duty cycle	100%	100%	100%	100%	100%
Audio (Speaker)	8 W / 2 Ω	8 W / 2 Ω	0.7 W / 8 Ω	0.7 W / 8 Ω	0.7 W / 8 Ω
Audio (Phones)	35mW / 500 Ω	35mW / 500 Ω	0.3 W / 8 Ω	0.3 W / 8 Ω	0.3 W / 8 Ω
Frequency tolerance	< \pm 15 ppm	< \pm 15 ppm	< \pm 20 ppm	< \pm 20 ppm	< \pm 20 ppm
Sensitivity (m = 30%)	< 1 μ V / 6 dB	< 1 μ V / 6 dB	< 1 μ V / 6 dB	< 1 μ V / 6 dB	< 1 μ V / 6 dB
Selectivity \pm 8 kHz Selectivity \pm 25 kHz	< 6 dB > 70 dB	< 6 dB > 70 dB	< 6 dB > 60 dB	< 6 dB > 60 dB	< 6 dB > 60 dB
Spurious response Rx	> 80 dB	> 80 dB	> 60 dB	> 60 dB	> 60 dB
AGC range	5 μ V ... 0,2 V / < 6 dB	5 μ V ... 0,2 V / < 6 dB	5 μ V ... 0,1 V / < 6 dB	5 μ V ... 0,1 V / < 6 dB	5 μ V ... 0,1 V / < 6 dB
Supply voltage range	9.7...15.2 V	9.7...15.2 V	11...15.2 V	11...15.2 V	11...15.2 V
Low voltage warning	< 11 V (LCD blinking)	< 11 V (LCD blinking)	5 LED test	5 LED test	5 LED test
Standby (typ.)	< 25 mA	< 25 mA	< 15 mA	< 15 mA	< 15 mA
Receive (typ.)	140 mA	140 mA	35 mA	35 mA	35 mA
Transmit (typ.)	1.5 A	1.5 A	400 mA	400 mA	400 mA
Mike dyn. (ext.) 200 (600) Ω	2...10 mV	2...10 mV	2...10 mV < 200 Ohm	2...10 mV < 200 Ohm	2...10 mV < 200 Ohm
Amplified mike	0.1...1 V	0.1...1 V	-	-	-
Modulation compressor	yes	yes	yes	yes	yes
Climax audio filter	yes	yes	yes	yes	yes
Auxiliary audio input	yes	yes	-	-	-
Intercom	yes	yes	no	no	no
Transmit side tone	yes	yes	optional	optional	yes
Frequency display	LCD	LCD	mechanical	label	LCD
Display Illumination	14/28 V ext.	14/28 V ext.	internal LED	no	internal LED
Altitude ft/m MSL	50000 / 15000	50000 / 15000	50000 / 15000	50000 / 15000	50000 / 15000
Temperature range	-20°C / + 55/ + 71°C	-20°C / + 55/ + 71°C	-20°C / + 60°C	-20°C / + 60°C	-20°C / + 60°C
Dimensions W x H x D (mm)	63 x 61 x 237 mm	63 x 61 x 237 mm	83 x 35 x 209 mm	83 x 35 x 209 mm	88 x 54 x 233 mm
Weight (kg / lbs.)	0.74 kg / 1.63 lbs.	0.80 kg / 1.76 lbs.	0.87 kg / 1.91 lbs.	0.87 kg / 1.91 lbs.	1.05 kg / 2.3 lbs.
Depth behind panel incl. plugs and wiring	240 mm	240 mm	-	-	-



Walter Dittel GmbH

TECHNICAL INFORMATION

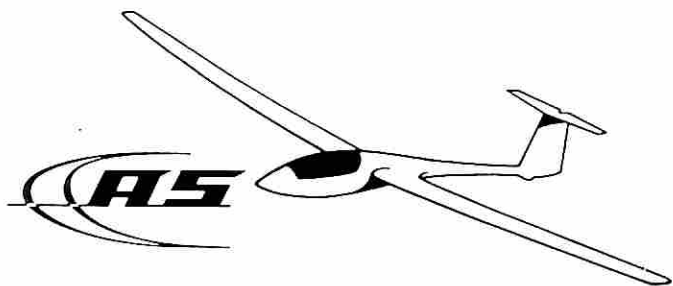
VHF AVIATION RADIO



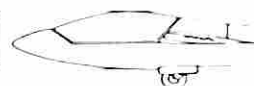
I-39100 BOLZANO/BOZEN - Via Maso della Pieve 72 Pfarrhofstraße
Tel. 0471/250001 (5 linee) - Telex 400312 GRITTI I - Telefax 0471/250472

“air classic”

RAPPRESENTANTE ESCLUSIVA PER L'ITALIA DI:



0,88 m



1,70 m

SWIFT S1

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



biposto scuola
apertura alare 17 mt
efficienza max 35 (DFVLR)



monoposto da addestramento
scuola e performance, apertura 15 mt
efficienza max 34 (DFVLR)



E

monoposto classe STANDARD
apertura 15 mt, peso max 500 kg
efficienza max 43
versione decollo autonomo
salita 2,8 m/sec
efficienza max 43



B

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

BE

versione motoalante
peso max al decollo 750 Kg
efficienza max 60



E

biposto classe LIBERA
apertura alare 25 mt
peso max al decollo 750 Kg
efficienza max 58

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



E

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



nuovo aliante 15 mt
FAI CLASS
efficienza max 48



RIMORCHI COBRA

ALEXANDER SCHLEICHER

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

AIR CLASSIC s.r.l. - Via Lucento, 126 - 10149 TORINO - Tel. 011/290453 - Fax 011/2161555



MISSAGLIA IN FIAMME!

... 7 febbraio ore 20, ignoti appiccano il fuoco all'hangar dell'aviosuperficie, il fuoco e il crollo delle strutture distruggono completamente alianti ed aerei da traino...

Non sappiamo ancora molto sull'accaduto, la notizia ci giunge mentre ci prepariamo a stampare il presente numero, ancor meno sappiamo su chi e perché abbia compiuto questa azione (i primi accertamenti dei Carabinieri hanno appurato l'origine dolosa dei fatti!)

Quel che certamente sappiamo è che al di là del danno economico, ciò che colpisce profondamente tutti noi, si conosca o meno l'aviosuperficie o gli amici che ci volano, è un'amarezza interiore, un profondo senso di annichilimento.

Ci troviamo continuamente di fronte a tragedie ben più gravi che coinvolgono la coscienza della comunità mondiale: immagini di Sarajevo che sembrano solo ora risvegliare la voglia di reagire, quasi che i morti precedenti "contassero meno"; realtà sociali nazionali e non che pongono noi "benestanti" in una profonda condizione di disagio; atrocità incredibili provocate in nome dello sport da "tifoserie deviate" che dello sport conoscono forse solo il nome; ...

I sentimenti di amarezza e "rabbia", per quanto "istintivamente" cogliamo essere ingiusto nel mondo, ci accompagnano ormai quotidianamente.

A fronte di ciò vi è la nostra Comunità che, seppure in difficoltà, è tra le più industrializzate e "ricche" del mondo!

Riteniamo che in questo quadro, azioni come quella cui ci riferiamo, non possano nemmeno rivendicare origine da stati di disagio o difficoltà che, seppure male espressi, potrebbero anche avere delle ragioni di fondo. Siamo invece convinti che esprimano gli aspetti più deteriori, più negativi di un'opulenza sociale che, incapace di sostenere con la civiltà di cui disponiamo le proprie ragioni, attinge dalla profondità della propria ignoranza l'unica forma di linguaggio che conosce: la violenza!

Crediamo che solo attraverso la partecipazione civile e legittima e civili passioni ed aspirazioni, si possa affermare la dignità dell'uomo.

Consideriamo la nostra passione solo una delle infinite tante "poetiche" da cui l'uomo possa attingere, tra l'altro, un migliore equilibrio verso sé stesso e soprattutto verso gli altri!

Non imponiamo a nessuno di condividere la nostra passione!

Chiediamo a tutti di portare in qualsiasi "civile impegno" le proprie ambizioni e la propria "ansia", perché questa diventi "momento di crescita" e non di distruzione!

VOLO A VELA



C. S. V. V. A.

COMITATO REDAZIONALE

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

PREVENZIONE & SICUREZZA

Guido Bergomi
Bartolomeo Del Pio

PROVE IN VOLO

Walter Vergani

VIP CLUB & SEGRETERIA INTERNAZIONALE

Roberta Fischer - Fax 39 332 236645
Via Giambellino 21 - I 21100 VARESE

DAI CAMPI DI VOLO

Achille Bardelli

REDAZIONI ESTERNE

VOLO A VELA c/o SCAVINO
Via Partigiani 30 - 22100 COMO
Tel. 031/266636 - Fax 031/303209

VOLO A VELA c/o PEDROLI
Via Soave 6
CH 6830 CHIASSO (Svizzera)

CORRISPONDENTI

FAI-IGC: Smilian Cibic
OSTIV: Demetrio Malara
USA: Mario Piccagli
Alcide Santilli
Sergio Colocevich

STAMPA

Arti Grafiche Camagni - Como

DIRETTORE RESPONSABILE

Lorenzo Scavino

VOLO A VELA

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

FONDATA DA PLINIO ROVESTI NEL 1946

N. 221 NOVEMBRE/DICEMBRE 1993

ISSN-0393-1242

SOMMARIO

- 5 MISSAGLIA IN FIAMME!
- 9 DECENNALI
- 10 *dai campi di volo*
AOSTA, BIELLA, RIETI, CALCINATE, FOLIGNO, CORTINA, PARMA
- 19 *le competizioni*
CID 1993 E 1994
ALTA VELOCITÀ ALLA CIM
- 22 *argomenti*
CAPACITÀ O FORTUNA?
- 23 *la meteo*
PER CHI VUOL SAPERNE DI PIÙ
- 24 *prove di volo*
GLASER DIRKS - DG 800
- 25 *seminari*
IPERTENSIONE ARTERIOSA E VOLO A VELA
- 28 *volo a vela nel mondo*
VOLARE IN ISLANDA
VENTUUUS, VENTUUUS...
PERCHÉ FAYENCE
SAINT CREPIN 1993
- 38 *prevenzione & sicurezza*
SICUREZZA NEL VOLO A VELA 1993
- 40 *volovelainformazioni*
- 41 *club novanta*
NOTIZIE DAL MONDO - 100° DG 500 ELAN
RICOSTRUITO IL KRANICH II°
VACANZE - ANCORA VACANZE
RICORDANDO CESARE RASINI
UN'ALTRA STORIA ITALIANA
- 49 *vip club*
A NEW RECIPE FOR THE WGC's
PERFORMANCE OR GAME OF CHANGE?
XXIV OSTIV CONGRESS 1995 AT OMARAMA
PHOTO CONTEST FOR GENERAL AVIATION
- 54 *inserzioni: DAI FAI SAI*
- 56 *le altre copertine: SAILFLYSPORT*
- 59 LA REALTÀ ROMANZESCA

IN COPERTINA: ... siamo alle solite, come non sciogliere le briglie alla fantasia?
(i ragazzi mugugnano, ma anche questa è del Claudio)

ABBONAMENTI PER IL 1994

1 - SOSTENITORE

L. 300.000 × VOLO A VELA + AUFRUFF! + abbon. SOARING 1994

2 - PARTECIPAZIONE

L. 120.000 × VOLO A VELA + AUFRUFF! + Quaderno di Grinza

3 - ORDINARIO

L. 70.000 × VOLO A VELA (6 numeri del 1994)

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


SOCIETÀ ITALIANA TECNOSPAZZOLE

Lavora con voi.

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

SIT

TECNOSPAZZOLE LA SCELTA DEFINITIVA

SIT SOCIETÀ ITALIANA TECNOSPAZZOLE Spa
BOLOGNA ITALY



VOLARE CON LO STEMME - S.10



– aliante (1:50) e aeroplano (max 225 Km/h) senza compromessi

– grande sicurezza e comfort

– ecologico per silenziosità ed emissioni

La nostra fabbrica, nel cuore di Berlino, con i suoi 40 tecnici altamente specializzati e l'esperienza di 40 STEMME - S.10 già consegnati, è in grado di offrirvi:

– brevi tempi di consegna (3-12 mesi)

– elevato standard qualitativo

– grande contenuto innovativo e tecnologico (disponibile ora anche l'elica a passo variabile per decollo/crociera)

– ottimo rapporto prezzo-prestazioni

– provatelo in volo, poi anche voi desidererete volare preferibilmente sullo STEMME - S.10!

STEMME GmbH & Co. KG

Gustav-Meyer Allee 25 - D 1000 BERLIN 65

Tel. 0049-30-463 40 71 / Fax 0049-30-469 46 49

GLASFASER ITALIANA s.p.a.

24030 VALBREMBO (BG)

Tel. 035/528011 - Fax 035/528310

SUPER DIMONA



**SILEZIOSO - VELOCE - SICURO
ECONOMICO**

Breve corsa di decollo	175 m
Velocità di crociera	200 Km/h
Velocità di salita	4,2 m/s
Carico utile	225 Kg
Consumo	14 l/h
Rumore	56,2 dB
Efficienza	1:27

HOAC
A U S T R I A

Flugzeugwerk Wr. Neustadt

GLASFASER ITALIANA s.p.a.

24030 VALBREMBO (BG)

Tel. 035/528011 - Fax 035/528310

A-2700 Wiener Neustadt

N.A. Ottostraße 5

Phone: 0043 26 22/26 700

Fax: 0043 26 22/26 7 80

A vent'anni ero convinto che i ventenni fossero il cuore del volo a vela: i cavalieri del cielo destinati al successo prima che l'esperienza riesca a sopraffarre le emozioni.

A trent'anni ero convinto che i trentenni fossero il sale del volo a vela: i falchi capaci di dare un senso alle emozioni ed un sentimento alle esperienze per conquistare mete sempre più ardite.

A quarant'anni ero convinto che i quarantenni fossero la mente del volo a vela: le aquile depositarie delle teorie e delle esperienze, capaci di imporre l'esperienza alle emozioni per ottimizzare i risultati.

A cinquant'anni sono convinto che i cinquantenni rappresentano la sintesi del volo a vela il punto in cui emozioni ed esperienze stanche di battaglia si sposano in un'opera totale consentendo imprese estreme.

E a sessant'anni, e a settanta, e a cento cosa penserò - se vivo - allo scadere di questi appuntamenti?

Anonimo

AOSTA

Ho volato con Jonathan

Giù all'aeroporto avevano fretta di chiudere. Erano solo le sei di sera, ed era estate, ma Riky m'aveva già chiamato due volte per sollecitarmi il rientro.

Avevo fatto un paio d'ore di volo su per la Valpelline e la Val Grande, con qualche problema subito dopo lo sgancio dal Roben per stare in volo.

Si veleggiava, ma non era giornata per le grandi quote. Rientrando, per la verità controvoglia, avevo sentito via radio che tutti gli altri erano ormai a casa. Quello di tornare per ultimo mi dava sempre un perverso piacere e già pregustavo la solita scenetta di rimprovero che Riky, la bella olandesina addetta alla radio, m'avrebbe fatto. "Bobo, ti devo far abbattere per farti venir giù?".

Quando arrivai all'imbocco della Val Grande, senza naturalmente tirar fuori i diruttori per guadagnare qualche minuto in più, avevo ancora 1500 metri di quota sul campo. Feci un ampio giro su Aosta e puntai la prua a Sud verso la pista.

Il piazzale era sgombro d'aerei, solo il capannone centrale aveva ancora i portoni aperti in attesa del mio Blanik. "Già, ho il Blanik, con questo posso farci un paio di looping prima d'atterrare."

Mi allineo allora alla pista un poco spostato a Sud, per tenere sotto controllo, a sinistra, il nastro d'asfalto.

Dò un'occhiata agli strumenti, stringo le cinture. Per un attimo ho il dubbio di non aver legato bene le cinghie del sedile posteriore. No. Sono certo d'averle bloccate bene. Rivado col pensiero alla successione delle manovre che devo fare. Voglio disegnare due cerchi perfetti.

Devo ricordarmi, una volta su, d'allargare la volta spingendo leggermente la barra in avanti.

"Cazz..." Con la coda dell'occhio vedo sfrecciare sopra il vetro un'ombra nera. È un grosso uccello. Ora è davanti a me una decina di metri sulla destra. Gira la testa, mi guarda, mi lancia un grido di richiamo, quasi a volermi invitare a seguirlo. Prima si abbassa sulla destra in un'ampia lenta virata, poi, disegnando una splendida cabrata e senza battere un solo colpo d'ali, riprende quota.

"Bene. Vuole giocare con me. Roger. Messaggio ricevuto". Ora vediamo chi vola meglio.

Lo seguo divertito tentando di eseguire le sue manovre. Per un breve tratto riesco a stargli dietro, poi lo perdo. Ho troppa velocità e, sorpassandolo, lo vedo scivolare via sotto a destra. Pazienza.

Ma no! Eccolo di nuovo ben allineato a me, ancora sulla destra in fondo all'ala dell'aliante. "Attento, amico! Se voli lì rischi d'entrare nel vortice della mia ala". Sorrido al mio pensiero. Sono così presuntuoso da consigliare il volo a chi è nato uccello.

Non voglio perderlo di vista. Non ho tempo di controllare gli strumenti. Comunque, non serve, mi sento l'aereo addosso. Anzi l'aereo non c'è più, le ali dell'aliante sono le mie ali. Che sensazione fantastica! Sono io solo che volo senza una macchina intorno, come lui. È sempre lì. Un poco più avanti in alto a destra. Non faccio manovre, voglio vedere che intenzioni ha. Anche lui sembra indeciso, ogni tanto gira il capo verso di me per controllarmi. Poi si avvicina fino a pochi metri sopra la mia testa. Allora tiro fuori tutti i flaps per ridurre ancora di più la velocità. Viaggio ora pianissimo, arrivo

lentamente al limite dello stallo. Sento le punte delle mie ali tremare e quindi giù a ribassare il muso per riprendere velocità. La pista dell'aeroporto è più vicina, ho perso quota. Controllo l'altimetro e m'accorgo d'aver 300 metri sul campo. Devo pensare al rientro. Non c'è problema. Sono sul campo, al massimo anticipo la virata base per accorciare l'avvicinamento.

Dirigo allora la prua verso la buca dei para, e nel virare lo rivedo, è sicuramente lui, ora lontanissimo in testa ad uno stormo d'una ventina di corvi. Fa il capo pattuglia, il mio amico Jonathan e sta portando chissà dove i suoi disordinati compagni.

Eseguo tutta la procedura d'atterraggio automaticamente dando anche via radio le comunicazioni di manovra, per abitudine. Non servirebbe, sono solo in volo. Scivolo lentamente, coi flaps fuori, su un cuscino d'aria calmissima verso la pista e col pensiero sempre al mio compagno d'avventura.

Mi sento in paradiso. Sono felice come un bimbo che ha trovato un'inaspettata sorpresa sotto l'albero di Natale.

Spengo la radio. Slaccio le cinghie, scendo ed aiutato da Franco, arrivato nel frattempo con la biga, riporto l'aliante nel capannone. Gli racconto l'incredibile esperienza di qualche minuto prima e lui mi guarda perplesso con l'aria di chi ha a che fare con uno fuori di melone.

Anche Ricky più tardi in ufficio non è convinta. "Questa è la balla più grossa che potevi inventarti. Sei in ritardo di un'ora".

Sono le otto passate quando rientro a casa. Jenny mi scruta un po' e ... "Hai l'aria di chi ha visto la Madonna".

No! Non ho visto la Madonna, ma ...

BOBO GRIFFINI
Aosta - Agosto '87



BIELLA

Rinasce il volo a vela

L'aeroporto di Biella visto da Pietro Minoli, uno fra i primi piloti biellesi di aliante, brevettato nel '56 a Rieti. Sullo sfondo, innervati, il Monte Rosa ed il Cervino.



– Non si tratta di una nascita – precisa Renzo Scavino – ma di una rinascita. Parecchi anni fa venivamo da Como con un “Canguro” al campo di volo di Gaglianico per fare attività propedeutica –.

È questo l’inizio di un breve e simpatico colloquio avvenuto alcuni giorni fa fra me ed il prezioso redattore di “VOLO a VELA”. Il tema era proprio questo stesso annuncio. Rinascita è dunque il termine più adatto a intitolare questa presentazione.

Per la verità sapevo che in tempi lontani, precedenti la fondazione dell’attuale Aero Club Luigi Sella, pilota della Grande Guerra, alcuni pionieri avevano dato vita ad una scuola di volo nei dintorni della città di Biella.

Era volo a vela ed era il 1932.

Volavano liberatori, macchine rudimentali portate in volo con sistemi rudimentali se visti con gli occhi della tecnologia attuale. Tuttavia queste macchine risolvevano la magia del volo e questa magia avveniva in questi stessi luoghi, un po’ più a nord, forse un po’ più a ovest.

Anni dopo, nella sede di Gaglianico, l’attività volovelistica prosegue, in forma saltuaria, e porta alcuni piloti a conseguire il brevetto C (il richiamo di Scavino si riferisce a questo periodo). Ma questa specialità non si radica, sopraffatta dallo straordinario sviluppo del volo a motore che raccoglie gli entusiasmi di molti attivissimi appassionati. L’Aero Club si popola, fra altri, dei noti FL3 che escono dalle officine di Francis Lombardi, costruttore pressoché locale. La scuola di volo a motore è talmente ricca di attività che assorbe tutte le intenzioni propulsive. La flotta cresce in qualità e quantità e cresce, col tempo, anche il fabbisogno logistico che stimola, insieme alla imprenditorialità locale, la creazione dell’attuale moderno aeroporto in Cerrione da parte della SACE.

Il volo a vela non si colloca fra i pensieri indaffarati di coloro che reggono le sorti del sodalizio nella nuova sede. Le richieste non mancano ma non riescono ad aggregarsi in loco, migrano verso altri ambienti, anche chi scrive fa questa esperienza che arriva fino agli impareggiabili stages di Rieti.

L’argomento solo ogni tanto riaffiora, poi appare l’elemento rivelatore: il motoaliante. Acquistato da privati comincia ad ingolosire con il suo volo piacevole, le sue ali più lunghe del solito e ... un costo più contenuto!!

È fatta! ... Saggiamente acquisito dall’Aero Club si afferma nel gradimento dei piloti e molti cominciano a porsi la domanda: – Ma allora come sarà volare su un aliante “vero”? –.

Questa rinascita dunque non è più prorogabile. Lo dice la nostra storia da un lato, l’attualità dall’altro con la visibilità su ampi orizzonti che la caratterizza.

Fà propria questa affermazione il direttivo insediato pochi mesi fa. I tempi non sono facili, è noto, diventa più importante che mai allargare l’offerta di volo alle nuove domande. Sono le giovani leve a sentire il bisogno di una attività aggregante, con contenuti competitivi e stimoli agonistici da una parte, dall’altra romantica e fantasiosa. L’incanto del volo silenzioso inoltre nulla perde quando diventa assai più abbordabile sul piano economico.

Il presidente Eusebio Peletta, da oltre quindici anni attento ed attivo amministratore del sodalizio, annuncia il programma futuro del volo a vela durante l’assemblea dei soci convocata a fine ottobre.

In un incontro con Piero Pugnetti, motore inarrestabile e costante punto di riferimento, si individua la strategia che riporterà a Biella il volo a vela. Nell’immediato è l’Aero Club Centrale di volo a vela di Rieti con la cessione temporanea di un traino DR-400 e di un

Twin-Astir, nonché del disciplinare scuola e dell'istruttore, a consentire la formazione del primo nucleo di piloti a vela. Saranno una dozzina coloro che entro l'aprile prossimo completeranno i corsi; in parte piloti a motore con il pallino della vela gli altri ex novo. Nel frattempo verrà perfezionato l'acquisto di macchine analoghe così che quando quelle di Rieti rientreranno, l'attività potrà proseguire autonomamente.

L'Aero Club prevede di acquistare altri alianti per costruire una flotta interessante. Molto si conta sull'assegnazione di un biposto da parte dell'Aeroclub d'Italia a metà '94, ma altrettanto si conta sull'entusiasmo e la voglia di fare dei futuri volovelisti per l'affermarsi del loro amore/sport.

L'Aero-Club-Biella è attento alla scuola come è sua consolidata tradizione, ma non solo. Con la possibilità del traino, l'ambiente assai accogliente, strutture tecniche e logistiche di prim'ordine esso offre ai volovelisti una base ideale e una opportunità da sfruttare.

La situazione volovelistica del biellese è certamente interessante e tutta da sperimentare. A nord-ovest è in vista il Monte Rosa, 4633 m. È concreta la possibilità di realizzare voli a quote elevate. I primi rilievi utili agli agganci si trovano a 4/5 chilometri dal campo. La collocazione a ridosso dell'arco alpino è sul tracciato di voli di distanza, lo sanno bene quei piloti che da noi atterrano quando, esaurite le buone condizioni, mancano il rientro. A loro, d'ora in avanti, verrà offerta l'opportunità di un rifornimento di quota.

La conclusione di questa presentazione la lascio alle parole di Piero Pugnetti che ho incontrato ieri a Bologna durante la riunione dei rappresentanti di specialità. A me che preoccupato lo assillavo di domande ha detto: - Vedrai, andrà tutto bene -.

il rappresentante di specialità
GREGORIO CASTIGLIONE

* * * * *

RIETI ...“aria di stages”!

di: I-IVPE

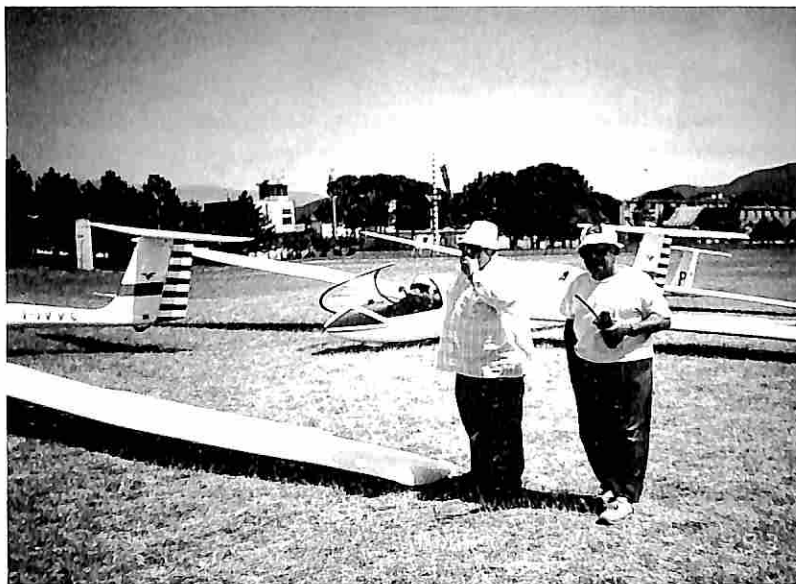
Se la stagione delle gare è stata eccellente, non meno lo è stata quella degli stages, che come la precedente del '92 ha ottenuto il tutto esaurito ed una raccolta abbondante di risultati in “C” d'argento, d'oro e di diamanti ed anche risultati di abilitazione al passaggio in “nazionale”.

Per ricordare questa stagione di stages abbiamo passato in rassegna moltissime foto ed ognuna conteneva l'entusiasmo e la gioia del risultato raggiunto ed ognuna fissava l'attimo fuggente di un momento particolare.

Tra queste ecco due figure tipiche: Stanislaw Wielgus e Hans Nieldispach, sorpresi dall'obbiettivo sulla linea di partenza.

Per merito di personaggi come Stani e Hans, le parole di Isaac Newton “mi sono appoggiato sulle spalle dei Giganti e da lì ho sollevato il mondo” sono di grande attualità per noi volovelisti in erba che ancora abbiamo la voglia di sollevare il mondo!

A loro ed a tutti gli istruttori che dedicano il loro tempo per aiutare i volovelisti in erba a migliorarsi dedichiamo il ricordo più bello di questa stagione.



ABBONAMENTI PER IL 1994

- | | |
|--------------------|--|
| 1 – SOSTENITORE | L. 300.000 x VOLO a VELA + Aufruff + abbonam. SOARING 1994 |
| 2 – PARTECIPAZIONE | L. 120.000 x VOLO a VELA + Aufruff + Quaderno di C. Grinza |
| 3 – ORDINARIO | L. 70.000 x VOLO a VELA (sei numeri del 1994) |

CALCINATE

“secondo periodo” ovvero ... formazione al volo di distanza

Poteva risultare il solito corso di perfezionamento; si è invece rivelato, visto i risultati, una scuola di pilotaggio di alto livello. Poteva sembrare la solita stanca iniziativa ed è risultato un motivo coinvolgente ed un momento aggregante fra i numerosi iscritti ed i piloti esperti.

Prima di procedere oltre va subito precisato che la chiave di tanto successo va ricercata nelle eccellenti capacità organizzative, nell'appassionante dedizione nonché al carisma di Maurizio Secomandi, responsabile del progetto.

Ma accanto a lui dobbiamo ringraziare tutti i “testimoni” ed i piloti esperti che si sono messi a sua disposizione per la buona riuscita dell'iniziativa.

Queste poche righe sarebbero sufficienti per testimoniare l'accaduto a Calcinate, specialmente se scritte da un partecipante che non ha conseguito personalmente grandi successi; ma la bontà dell'iniziativa è tale che non è superfluo testimoniarla più dettagliatamente quale modello per altre occasioni analoghe.

I partecipanti

La raccolta delle adesioni iniziò sin dal novembre del 1992 con una buona campagna di marketing in cui si proponeva un programma chiaro, articolato in lezioni teoriche, testimonianze di grandi volovelisti ed esercitazioni pratiche. Al già folto gruppo di iscritti dell'inizio corso si aggregò un altro cospicuo drappello non appena si ebbe il sentore dell'alto contenuto con cui si stava sviluppando il programma. Il gruppo ragguardevole ben 54 partecipanti; poco meno di un quarto degli iscritti al club!

La metà aveva conseguito il brevetto negli anni 91 e 92, mentre gli altri vantavano già un discreto numero di ore di volo ed in molti casi il conseguimento di insegne FAI ed anche la partecipazione a gare. La disomogeneità del gruppo non creò motivo di disaggregazione ma stimolò il dialogo nelle lezioni di aula e permise di meglio organizzare le sperimentazioni pratiche.

Il programma

Il programma si sviluppò nell'arco del primo semestre del '93, articolato con incontri teorici e testimonianze che si svolsero in aula ogni domenica mattina dalle 9 alle 13 ed in lezioni pratiche nel pomeriggio della stessa giornata e durante il sabato. A partire dalla fine di febbraio l'attività pratica di volo andò ad estendersi sino a coprire l'intero arco della settimana.

Il programma sviluppato in aula era stato ben studiato da Secomandi ed il suo svolgimento assegnato ad altri “nazionali” che non solo dimostrarono di possedere la materia ma anche di saperla trasmettere. Particolarmente significativi furono gli interventi di Walter Vergani (per ben tre intere mattinate), di Jean Marie Clement, di Attilio Pronzati, di Bob Monti, di Marco Gavazzi e di Corrado Costa. Il tutto coordinato da Maurizio Secomandi

CALENDARIO DELLA ATTIVITA 1993

	FEBBRAIO	MARZO	APRILE	MAGGIO	GIUGNO
1 settimana e Sab/Dom	F/E	C/F	E/H	A/E	A/F
2 settimana e Sab/Dom	B/C	D/G	F/G	B/F	B/G
3 settimana e Sab/Dom	A/G	A/H	E/F	C/G	C/H
4 settimana e Sab/Dom	D/H	B/E	A/C	D/H	D/E
5 settimana e Sab/Dom			B/D		

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Avanzini Pronzati Grosso	Costa C. Fraenza Giusti	Colombo S. ColomboV. Monti Lory	Pavesi Lang Bonini	Monti L. Guazzoni Tronconi	Villa L. Trovò Bellora	Costa F. Secomandi Baldisseri	Aliverti Caraffini Rossi	Gandolfi Cazzaniga Mello Vitale
Harrasser* Martignoni Pigni * Saldarini Tamborini* Vitale *	Baroffio * Ferrario Giulianelli Lansbergcn Olah * Scaltrini*	Bardelli * Mattei Piantanida Postorino * SelvaBonin Vardanega	Chioldi * D'Agostino Darioli Gallcni * Ghirardello Incarbono	Bignoli Clerico Gactani Michelini Murachelli Ricciardi *	Ciana La Perna Marciantc* Midali Parrini Sessa	Foti Giardini Guardalà Manzoni Michieletti Pivetta *	Blancato Micheletti Piotto Ronchi Segù	Bronzi Carnelli Cazzaniga Ceccato Sonzogni Vigano Vigoni

Istruttori PRESENTI DURANTE LA SETTIMANA, a disposizione in linea (telefonare in segreteria)

Lunedì	martedì	mercoledì	giovedì	venerdì	riserve
Trovò	Pavesi /	Baldisseri /	Aliverti /Villa	F. Costa	Grosso e Bertoli

	febbraio	marzo	aprile	maggio	giugno
1s	Monti L Guazzoni Villa L Trovò	Colombo x 2 Trovò Bellora	Monti L Guazz Aliverti Caraffini	Avanzini Monti L Pronzati Guazz	Avanzini Trovò Pronzati Villa
1d	Monti Guazzoni Villa L Trovò	Colombo x 2 villa Trovò	Guazz Tronconi Aliverti Giusti	Avanzini Monti L Pronzati Guazz	Avanzini Trovò Pronzati Bellora
2s	Colombo x 2 Fraenza CostaC	Avanzini Pronzati Aliverti Caraffini	F. Costa Bellora Villa Trovò	Bellora Fraenza Villa Trovò	CostaC Fraenza Secom Costa F
2d	Colombo x 2 Fraenza CostaC	Avanzini Pronzati Aliverti Giusti	Trovò Secom CostaF Bellora	Fraenza Bellora Trovò Giusti	CostaC Fraenza Secom Costa F
3s	Bon Pronz/ Sec CostaF Avanzini	Pavesi Lang CostaF Secom	Tronconi Villa Pavesi Trovò	Pavesi Bonini Aliverti Caraffini	Colombo x 2 Aliverti Caraffini
3d	Lory Pronz/ Sec CostaF Avanzini	Pavesi Lang CostaF Secom	Tronconi Villa Giusti Pavesi	Pavesi Aliverti Giusti Bonini	Colombo x 2 Aliverti Giusti
4s	Lang Caraffini Pavesi Tronconi	CostaC Fraenza Monti L Guazz	stage GavazziVergani	Colombo x 2 Costa F Secom	Lang Pavesi Monti L. Guazz
4d	Righi Lang/Giusti Aliverti Pavesi	CostaC Fraenza Monti L Guazz	Pronzati Secom Avanzini Lang	Colombo x 2 Costa F Secom	Lang Pavesi Monti L Guazz
5s	---	---	Costa C Monti	---	---
5d	---	---	Colombox2	---	---

che collegava i vari interventi, completava le argomentazioni richiamate dai conferenzieri e guidava i dibattiti.

Walter Vergani nelle tre giornate del suo intervento sviluppò i seguenti temi:

- Pianificazione della stagione di volo
 - Allenamento
 - Preparazione
 - Check list
- Centraggio delle termiche
- Atterraggio fuori campo
- Navigazione con bussola e orologio
- Teoria del Macredy e regolo di arrivo
- Tipi di volo

J.M. Clement seguì invece con tutta la tematica del volo nelle Alpi sviluppato secondo il seguente schema:

- Volare con il vento
- Volo di pendio
- Volo in onda

Attilio Pronzati sviluppò invece la tematica dei voli di distanza, focalizzando l'attenzione sul ruolo di "cacciatore di energia" che deve assumere il volovelista. Grande interesse suscitò i suoi studi sull'energia disponibile nelle zone di convergenza fra brezze di mare e venti catabatici fornendoci modelli di riferimento per la dorsale appenninica.

Marco Gavazzi, oltre che intrattenere i partecipanti sulla "filosofia" del volo a vela, si soffermò in particolare sulla tecnica e sulla sicurezza nei fuori campo. A Corrado Costa fu affidato il compito di insegnarci la tecnica della fotografia in volo, per le convalide dei passaggi sui piloni ed infine Bob Monti ci parlò dell'alimentazione prima e durante il volo.

Alcune testimonianze fatte da C. Motta e dallo stesso M. Secomandi completarono il quadro programmato.

La parte dedicata alla pratica ebbe uno sviluppo in due fasi distinte; una prima, nelle calme giornate di gennaio e febbraio dove ci si esercitò in voli con strumentazione coperta per abituarci al volo a vista, in voli con simulazione di atterraggi fuori campo e, nelle giornate ventose ci si esercitò ai decolli ed agli atterraggi con vento trasversale. Alla fine di febbraio eravamo pronti per un programma più intensivo di voli di distanza in coppia o in monoposto accompagnati da un esperto. Per poter utilizzare al massimo macchine e disponibilità dei piloti esperti M. Secomandi organizzò un programma a rotazione che

coinvolgeva tutti almeno una volta al mese per una intera settimana (impegni permettendo!). Non solo, nelle ultime due settimane di aprile venne previsto un vero e proprio stage a cui erano invitati i primi quattro gruppi, assistiti da ben otto "nazionali" che fungevano da istruttori.

I risultati

Con un programma così ben articolato non potevano certo mancare i risultati.

Ben otto giovani piloti (Pivetta, Ricciardi, Marciantè, Piotto, Blancato, Boldetti, Carnelli e Manzoni) conseguirono in stages a Rieti o Foligno la "C" d'argento; altri parteciparono durante il mese di Agosto ad una trasferta a Caiolo compiendo interessantissimi voli sopra i 2.000 m. nel gruppo del Bernina.

Saldarini e Martignoni furono vicini alla conquista della "C" d'oro il 27/3, mentre per Pigni e la Harrasser vi fu "C" d'oro e diamante per triangolo fissato di trecento km, conquistati in una caldissima giornata di aprile. Brava Paola!!

La "C" d'oro venne raggiunta anche da Marco Vitale e da Mauro Brumazzo.

Baroffio raggiunse infine il secondo posto nel campionato promozione a Rieti dopo una sfortunatissima foto che gli tolse la soddisfazione del primo posto, ma gli consentì per altro la conquista della Coppa OPLA' 1993 di club!

Tamborini ripeté almeno tre volte i trecento km. anche se non omologabili. (Francesco impara a far le foto!)

Altri significativi risultati e soprattutto grandi soddisfazioni anche per gli altri piloti che videro estendersi le loro capacità di volo oltre i confini della propria valle e si abituarono a pilotare macchine nuove e più veloci.

In conclusione, entusiasmo e soddisfazione per tutti!

Se abbiamo iniziato l'articolo con i ringraziamenti agli autori di questa interessantissima esperienza, non possiamo chiuderlo senza ricordarci di colei che fu l'unica vittima di tanto entusiasmo: la signora Ornella, che pazientemente ogni sabato ed ogni domenica accompagnava Maurizio al campo ed attendeva sino a notte inoltrata che questi terminasse tutte le operazioni programmate, angaraggio compreso!

I-IVPE

NEOBREVETTATI

Ecco gli ultimi brevettati del 1993:

Ballarati Giorgio, Barlocco Emanuele, Bertoni Manuela, Bettini Giuseppe, Brunelli Roberto, Caverzasi Eugenio, Codutti Paolo Clemente, Davanzo Enzo, De Stefani Elia, Ezechieli Eric, Farma Carlo Cesare, Gervasini Paolo, Gnesutta Andrea, Lamperti Enrico, Loiacono Umberto, Mariani Dario, Mazzoni Elisabetta, Olivo Gianmaria, Rinaldi Ivano, Sironi Alberto, Zanini Lara.



FOLIGNO

Una promozione “diversa”

Non mi sembrava vero, ed invece il nome scritto sul foglio affisso in bacheca era proprio quello di Stefano Ghiorzo.

Il primo degli stages folignati dell'aero club centrale di Volo a Vela per l'anno 1993, prevedeva la sua presenza insieme a quella del già apprezzato “Stany”, abbreviazione confidenziale di Wielghus.

– Meglio di così non poteva andare –, pensavo, visto che avevo prenotato da tempo una settimana di volo per allenarmi in vista della mia partecipazione al Campionato Promozione 93, previsto a Rieti dal 13 al 23 agosto.

Purtroppo però, nonostante gli sforzi compiuti in tutte le direzioni possibili, l'aliante per la gara non ero riuscito a trovarlo, neanche a Rieti presso l'AeCCVV dove, così mi avevano riferito, non era possibile.

– Peccato –, pensavo, infatti mi sentivo preparato, pronto per un'esperienza di questo tipo, e sinceramente cosciente di avere le carte in regola per combinare qualcosa di buono.

I voli compiuti gli anni precedenti e quelli con Paolo a Rieti durante i fine settimana di aprile-giugno, avevano rafforzato questa mia convinzione, che però ora sembrava destinata a rimanere senza possibilità di verifica.

La presenza di Stefano mi aveva riempito di fiducia, facendomi dimenticare l'amarezza di non poter ancora realizzare quanto mi ero prefissato.

La cosa che mi ha subito stupito è la sua modestia, il suo modo semplice e spontaneo di porsi con gli altri, tipico di chi veramente vale, e non solo a livello sportivo.

Le giornate di volo iniziano bene, la coppia Stany-Stefano funziona davvero, tutti si ambientano alle novità e ai ritmi sostenuti degli stages, così che il clima generale diventa quello giusto. Quello meteo invece non permette di uscire dalla valle i primi due giorni, così io cerco di sfruttare positivamente il tempo ascoltando i loro consigli, cogliendo ogni più insignificante aspetto della loro esperienza, seguendo accuratamente ogni dettaglio.

Dopo due giorni di voli in valle, passati ad ottimizzare i tempi, a migliorare le planate, a ricercare la forma migliore, mi ci scappa pure il primo fuoricampo, causato da un momento negativo delle condizioni meteorologiche (passaggio di un fronte) di quel fatidico 26 luglio, e da un errato uso del calcolatore di planata montato su C6 (un LS4 del centro), e neanche posso giustificarmi dicendo di essere inesperto, visto che sono dieci anni che lavoro nel ramo informatico....

Per fortuna tutto si svolge come da copione, nonostante un'antenna imprevista alta qualche metro sopra una casa colonica in corto finale, mi abbia obbligato ad una repentina chiusura degli aerofreni e le conseguenti parolacce di rito.

Dopo due ore ero già in campo a rimontare l'aliante, forte di quella positiva esperienza che penso sia una tappa indispensabile nella carriera di ogni volovelista.

Il fronte che aveva interessato la zona prometteva una buona giornata l'indomani, ed infatti si programma un primo tentativo dei 500Km. Sono contento di far parte del gruppo e mi preparo con cura studiando il percorso: Foligno - Pescasseroli - Gualdo Tadino -

Svincolo Borgo S.Pietro - Foligno, per un totale di 520 Km.

Siamo in quattro con Paola, Mauro e Stefano.

Sono tranquillo, e poi mi trovo veramente bene a volare con l'LS4, in salita mi sembra in grado sempre di poter dare più di quello che gli chiedo, ed ogni volta che ci volo scopro sempre qualche nuova qualità.

La partenza avviene come previsto alle 12,00 ed io parto per primo: anche se è più rischioso, lo preferisco.

Quasi sulla verticale del campo, dopo la foto di partenza, salgo per circa cento metri, ma decido di lasciare subito la salita per seguire le Brunette (la catena del M.Serano) ed effettuare la prima vera salita a forca di Cerro, prima di attraversare la Valnerina e appoggiarmi sul M.Civitella.

Le condizioni sono ancora deboli, ma più che sufficienti per avanzare e guadagnare tempo, cinquecento chilometri non sono pochi, soprattutto per chi li fa la prima volta.

Avanzo abbastanza basso, ma aggancio sempre al momento giusto e questo contribuisce a darmi fiducia. Passo Poggio Bustone, costeggio il Terminillo dove salgo a 2000 metri, poi affronto la valle del Salto. Sulla “lama di coltello” decido di attraversare la valle per appoggiarmi sul versante ovest verso dei promettenti cumuli.

La scelta si dimostrerà azzeccata, infatti avanzo delfinando a quote oltre i 2000 mt. e in poco tempo mi ritrovo su Luco dei Marsi e poi al traverso di Trasacco. A metà “valle gialla”, decido di attraversare e, mentre lo sto facendo, penso che oggi sono destinato a tagliare le valli a metà. Costonando ancora entro nella valle di Pescasseroli faccio due foto per sicurezza e riprendo la strada del ritorno.

La risalita verso nord avviene per la strada del M.Velino dove le condizioni mi appaiono in piena maturità. Attraverso di nuovo il Terminillo e fino a Nocera Umbra è un susseguirsi di classiche salite-traversoni. La giornata è proprio buona fino ad ora e mi auguro che tenga. Da qui sembra che le cose a nord siano diverse, non vedo cumuli e avanzo con circospezione. Il secondo pilone si presenta più delicato e le salite meno frequenti. Rallento notevolmente l'andatura, e alle 16,50 fotografo Gualdo Tadino.

Ripercorro la Valtopina, che conosco bene e, forse per l'inspiegabile attrazione di casa, faccio un punto basso a 500m. nei pressi di Foligno. Non me ne preoccupo molto, e dopo essere in qualche modo risalito, mi ritrovo di nuovo in Valnerina. Sono un pò stanco, forse in un momento delicato del volo, ma mi rendo conto che non posso mollare proprio ora. La velocità media è diminuita, lo vedo anche dagli altri che sono partiti dopo di me e che si stanno avvicinando. Le condizioni sono più deboli e ormai a Cittaducale un bel cumulo mi regala 1600 m., a tanto si è abbassata la base. Mi appoggio al Nuria senza perdere molta quota e poi a 1400 m. faccio la foto a Borgo S.Pietro alle 18,20. Per radio Stefano mi incita e mi dice che ora è il momento di mettercela tutta. Le condizioni sono quasi spente ed il cielo è blu.

Devo farcela, mi concentro sul pilotaggio per non sprecare neanche un metro e così comincio l'ultimo lato. Avanzo perdendo poco, ma Foligno è ancora distante 70 km. A Polino sembra esserci ancora qualcosa ma, dopo un giro, preferisco non fermarmi e continuo costonando i monti della Valnerina.

Adoro costonare i pendii a quest'ora tarda, sfruttare queste deboli condizioni e, godendo di questo, ritrovo tutta la mia grinta. Sono sul Civitella a 800 metri, dove l'ultima ascendenza mi regala solo qualche metro. I miei amici intanto sono su Polino, in salita a 1600 m.,

e ormai sono sicuri di rientrare.

Vedo Stefano passare di lato veloce a qualche centinaio di metri in planata finale con il suo Ventus, ed io parto dietro di lui, un po' più lento per non perdere troppa quota. Passo le Forche di Cerro a 600 m. con i monti ai miei lati ben più alti, fortuna questa sella, altrimenti a questa quota sarei ancora in Valnerina.

In questi ultimi minuti di planata apprezzo ancora di più questo LS4 che, quando serve qualcosa, sa sempre dove trovarla, forse anche per la sua grossa esperienza!

Penso anche a quanto sia buono il rientro serale a Foligno da sud, dove le Forche di Cerro sembrano fatte a posta per consentire l'uscita dalla Valnerina a bassa quota, e i pendii del monte Serano permettono rientri sicuri a quote ridicole.

Sono ormai sicuro di avercela fatta (ho fatto i conti a mente) e, quasi incredulo, visto che non ho avuto il tempo di gioire in volo, giungo in campo giusto per il sottovento, la base e il finale.

Così è anche per gli altri, sono contento soprattutto per Paola che vola benissimo ed è in gran forma. Sicuramente è una delle poche donne della nuova generazione in grado di competere nelle gare, speriamo che qualcuno se ne accorga e le dia la possibilità di esprimersi.

A terra è festa e, nell'euforia delle emozioni, non dimentico di fare quattro conti e di notare con sorpresa che con questo volo insieme ad uno precedente di 411 km fatto a giugno ottengo nel Campionato di Distanza un punteggio di 1796 punti e quindi superando i 1750 sono promosso in Categoria Nazionale.

Era proprio destino, ormai non speravo proprio di riuscirci, ed invece come è vero che nel volo a vela bisogna perseverare ed avere fiducia, ecco questa promozione certamente "diversa".

Arrivederci al prossimo anno, non so con cosa ma..... vedremo.

DANTE TADDEI

* * * * *

Note (positive) da Foligno

A Foligno il volo a vela è decisamente in sviluppo. Nel 1991 le ore di volo erano state poco meno di 800 di cui solamente 76 per scuola. L'anno successivo si chiudeva con quasi 820 ore delle quali ben quasi 245 per scuola con ventidue licenze di pilota di aliante rilasciate. Il 1993 si dovrebbe chiudere con almeno 900 ore. Una cifra realistica se consideriamo che il consuntivo al 30 settembre già dava quasi 800 ore delle quali 155 per missioni istruzionali.

Rispetto al 1992 notiamo un calo dell'attività scuola, ma, in compenso, un aumento dell'attività per allenamento. Scorporando le ore notiamo, infatti, che alle quasi 575 ore di allenamento registrate nell'intero 1992 si contrappongono le circa 640 del totale parziale 1° gennaio - 30 settembre 1993. Considerazione: a Foligno il fenomeno del neo brevettato che "lascia" subito dopo, o poco dopo, il conseguimento del brevetto, o che effettua l'attività minima annua necessaria al mantenimento della licenza in stato di validità, è meno appariscente che in altri aero club. Quindi, il brevettato "folignate" seguita a volare. E ben oltre il minimo prescritto per il mantenimento brevetto.



Un "bacino di utenza" che si sta ampliando

Il volo a vela è uno degli obiettivi che l'aero club di Foligno si è prescritto per il suo sviluppo. Il potenziale c'è: in uomini, macchine e infrastrutture. E anche come "bacino di utenza" perché a chi proviene da quello tradizionale dell'Umbria si è anche aggiunto chi viene dalle Marche e anche di Roma. Non solo, ma la posizione centrale di Foligno, ben raggiungibile dalle principali località italiane, lo apre anche a "soggiorni volovelistici" per chi proviene da altre regioni, in questo facilitati dall'eccellente ricettività nella zona (e a prezzi ragionevoli) con in più un sedime aeroportuale che, essendo uno dei più grandi fra quelli disponibili in Italia per attività volovelistica, consente anche campeggio in loco.

Quanto alle condizioni ideali ad "andar per lo cielo" basta chiederlo a chi a Foligno c'è già stato. Qui si vola (e bene) praticamente tutto l'anno.

Una base per voli di distanza

E, intanto, si va avanti con il costituendo Consorzio per lo svilup-

po di quello che, già noto come aeroporto di Foligno-Sant'Eraclio, ormai si chiama Aeroporto di Foligno e di Spoleto. Ne ha dato notizia il presidente dell'Aero Club Foligno, l'on. Maria Rita Lorenzetti che, per inciso, è al momento la sola donna presidente di un aero club italiano, durante la recente assemblea del sodalizio.

Nell'assemblea è stata ricordata, e con soddisfazione, la presenza di cinque volovelisti dell'Aero Club di Foligno nel Campionato Italiano di Distanza 1993 classe Promozione. Presenza degna del massimo rispetto grazie al 5° posto di Fernando Naldini, all'8° di Dante Taddei e all'11° di Paolo Ceccarelli seguiti dalla bravissima Paola Susta, che una migliore fortuna avrebbe portato ancora più in alto della 27ª posizione, e da Gianvincenzo Fontana (45°). I cinque concorrenti folignati hanno realizzato in totale 14 voli validi per il CID per un totale di poco meno di 5.300 km (il "top" sono gli oltre 1.900 km di Taddei) con una media di km/volo di quasi 379 km.

Questi risultati sono un'ulteriore dimostrazione delle possibilità di Foligno quale punto di partenza per voli di distanza ben "oltre l'orizzonte". Dimostrazione rafforzata dalla lettura dei dati dello stesso CID. Essendo stato il campo umbro sfruttato da diversi partecipanti a "stages" del "Centrale Volo a Vela" ivi ospitati l'estate scorsa, viene fuori che Foligno ha contribuito al totale dei voli validi per il campionato con oltre il 6% (precisamente 23 voli) e al chilometraggio valido con il 5,6% (oltre 8.545 km), con una media oltre 370

km a volo. I dati sono molto buoni se consideriamo che, a parte Rieti e Valbrembo, siamo nella migliore media nazionale.

Nuovi brevetti

A ottobre l'Aero Club di Foligno ha presentato agli esami per la licenza di volo a vela nove allievi. Tutti promossi. Altra bella soddisfazione (e meritata) per Mario Belloni e Dario Laureti, rispettivamente direttore della scuola di volo e istruttore dell'Aero Club di Foligno. Ecco i nomi dei neobrevettati: Massimo Calderini, Giuliano Fiata, Luigi Fiorella, Federico Gasparri, Roberto Marandola, Alida Moroni, Andrea Sperini (17 anni, il più giovane di tutti), Fabio Sala e Paolo Virilli.

Particolare degno di menzione: vedere moglie e marito tutti e due volovelisti è già raro. Ancora più raro è vedere moglie e marito brevettarsi assieme. Non a Foligno. Perché Alida Moroni e Fabio Sala sono moglie e marito.

Un accenno alle macchine: attualmente la flotta dell'Aero Club di Foligno conta come biposto due AS K13, un Twin Astir e un G.103 Twin II e come monoposto un G.102 Standard Astir II e un Astir CS. Come trainer sono in flotta un Robin DR.400/180R e un Rallye 235E.

IGINO M. COGGI

* * * * *

CORTINA Volo a vela ... si fa per dire

15 agosto 1993, ore 16,33, foto al pilone di Sillian e poi in rotta verso Asiago con Sonia Gervasoni che condivide sullo Janus un lungo volo tra la Val Pusteria e l'Austria. Purtroppo un temporale incombente ed un'estesa copertura mettono in ombra gran parte delle Dolomiti, complicando la strada del ritorno a casa.

Commetto l'errore di non cercare di aggirare la massa nuvolosa tenendomi nel sole della Val Pusteria ed in breve ci ritroviamo bassi nella conca delle Dolomiti Ampezzane con la prospettiva di andare a prendere un aperitivo alla Posta. Lo scenario delle Tofane è sempre meraviglioso, ma incominciamo ad essere un po' troppo bassi per apprezzarlo e ci dirigiamo quindi verso l'aeroporto di Cortina, situato tra la Tofana di Dentro ed il gruppo del Cristallo. La pista è facilmente individuabile e la conosco bene per averla sorvolata più volte; so che la testata sud è occupata da un campeggio abusivo di camper e roulotte ma ben tre quarti di pista in asfalto sono liberi e più che sufficienti per deporre al suolo, senza problemi di sorta, lo Janus e l'equipaggio.

Con un margine di quota sufficiente circuitiamo sulla pista predisponendoci all'atterraggio, quando con grande disappunto e preoccupazione, vediamo che la pista è occupata da persone che la percorrono con biciclette, pattini a rotelle ed immancabilmente dai giocatori di pallone.

Velocemente cerco un atterraggio alternativo dove non ci sia il rischio di investire della gente; individuo, lungo la strada che costeggia la pista, a fianco di un impianto sportivo, un parcheggio in terra battuta vuoto e con un buon ingresso a zero. Dopo pochi secondi, con un finale in mezzo ai pini, con tanto di parafreno estratto, atterro un po' duro, ma tutto sano regalando uno spettacolo inconsueto ai non pochi turisti ed un accenno di emozione a Sonia che vive il suo primo fuoricampo.

La piccola avventura finisce nel migliore dei modi con i pittoreschi incontri che seguono spesso i fuoricampo; rimane comunque il rammarico di aver dovuto inventare un atterraggio in uno spiazzo di 150 metri a fianco di una pista di atterraggio lunga più di un chilometro, ma occupata arbitrariamente dai vacanzieri ferragostani.

So che la pista di Cortina è stata chiusa per motivi di sicurezza, ma questo non vuol dire che non possa essere considerata come aeroporto alternativo in caso di emergenza. Mi chiedo quindi se non si possa intraprendere qualche iniziativa per riconferire quella a striscia di asfalto almeno una parvenza dell'originale vocazione. Lancio quindi questo "messaggio all'aria" sperando che trovi qualche eco in sintonia con la più che lodevole iniziativa di Giorgio Pedrotti per la mappatura dei campi di atterraggio.

RUGGERO ANCILLOTTI

P.S. L'aperitivo alla Posta poi non l'abbiamo preso perché la squadra di recupero ci ha raggiunti solo verso le 10 di sera ed ha preteso, giustamente, subito la cena!

PARMA

Ricordando CAMILLO MONGUIDI

di STEFANO SACCANI



Gli abbiamo retto l'ala per il suo ultimo decollo in un tiepido pomeriggio dell'estate di S. Martino. L'aria tiepida riscaldata dal debole sole autunnale invitava ad un giro di campo e mentre il mesto corteo s'avviava non volevo pensare al presente ma rivivevo il passato così come l'avevo vissuto di persona o visto in film attraverso i racconti dell'attesa sull'erba dei campi riparati dal sole sotto l'ampia ala del Canguro.

Il Canguro e lo Stinson L.5 erano i "suoi aeroplani".

Pilota a motore e di volo a vela aveva pilotato molte macchine dallo Zoeglin fino al Kestrel con cui a Rieti aveva aggiunto l'oro al "C" conquistato molti anni prima; ma gli anni più belli, di passione più ardente di attività più intensa e fruttuosa li aveva trascorsi ai comandi di quelle due macchine. Il Canguro era la macchina che schiudeva l'accesso a cieli inesplorati dopo gli anni pionieristici dello Zoeglin e quelli dell'iniziazione con il Cat. 20 e l'Asiago. Col Canguro aveva condiviso i voli più belli: le prove per il C d'argento, il fuoricampo d'alta quota sul Terminillo che ancora in molti ricordano, i voli di esplorazione del cielo padano, imprese che tenevano viva la fiamma del volo a vela Parmense. Aveva coltivato il volo a motore raggiungendo i vertici dell'agonismo nazionale vincendo molte gare di regolarità e divenendo campione italiano della specialità nel 1968 ma era il volo a vela che occupava nel suo cuore il primo posto e a cui aveva dedicato cure assidue e tenaci per impiantare e far crescere la scuola di volo a vela parmense. Si era accostato al volo a vela negli anni bellici, a Pavullo, poi gli eventi avevano obbligato tutti ad una sosta. Appena le condizioni lo permisero nell'immediato dopo guerra, alla testa di un gruppo di amici aveva fondato il gruppo volovelistico "Il Papero"; e esperienza frequente per quei tempi in cui prima di volare bisognava costruirsi l'aeroplano costruì il suo Zoeglin e iniziò l'attività la prima scuola di volo a vela di Parma che ebbe in Emilio Pastorelli l'istruttore e nel Comandante Mantelli il nume tutelare. Direttore della scuola aveva trainato instancabilmente gli allievi con fidato L.5. Seguiva e consigliava i voli degli amici quando con soddisfazione vedeva crescere la pianta che aveva seminato e coltivato con tenacia per tanti anni guidando e trascinando con entusiasmo e decisione il gruppetto di cui era il leader indiscusso.

Presidente dell'Aero Club di Parma negli anni dal 1974 al 1978 fu

promotore di memorabili manifestazioni aeree e realizzò quella che oggi si chiamerebbe con termine anglosassone la "club house".

Lui che di professione era costruttore edile volle che l'opera fosse realizzata da altri per allontanare da sé ogni possibile, ma data la natura dell'uomo improbabile, sospetto. I ricordi migliori del pilota, dell'uomo e del maestro sono quelli che ognuno porta nel segreto del proprio cuore e difficilmente trasmissibili. I primi ricordi risalgono ai miei anni giovanili quando impastoiato in vesti mediche legali seguivo la tribù volovelistica parmigiana in stage estivi sul campo di Aosta e volavo da passeggero. Giornate impresse a fuoco nella mia memoria ed in cui ho imparato dal "capo" la disciplina, il rigore, l'attenzione ai particolari, la tenacia, lo spirito di squadra; insegnamenti a cui ancora attingo nei momenti difficili. Quando più avanti negli anni mi riaccostai al volo Camillo Monguidi non volava più. Sottoposto ad un primo intervento chirurgico aveva abbandonato la linea ma continuava la sua opera insegnando teoria del volo. Mi è stato maestro di aerodinamica e di fisica del volo, concetti che esprimeva con la limpida chiarezza e la semplicità di chi aveva vissuto la materia ed era cresciuto in consuetudine con essa. Mi è rimasto il rammarico di non aver potuto rivolare con lui di non aver potuto condividere appieno con lui la gioia del mio brevetto. Aveva abbandonato la linea di volo ma non rinunciava a seguire la progressione dei volovelisti di Parma; nelle giornate più limpide quando il sole alimentava le termiche e gli alianti si sparpagliavano in cielo dalla radio arrivava il suo augurio:

"Buon volo a tutti!"

allora l'aria si riempiva di saluti:

"ciao Camillo ... Camillo come stai... Camillo sono sopra di te ciao"

La sua voce calda era divenuta più profonda segnata dal male e dalla struggente malinconia ma non rinunciava ad esserci vicino, era con noi e ci seguiva.

Gli abbiamo accompagnato l'ala per il suo ultimo decollo.

Era l'estate di S. Martino.

Ora è lassù a volare per sempre e sempre ci sarà vicino; ogni volta che coi nostri alianti saliremo alti al sommo delle ascendenze nel nostro cuore risuonerà il suo augurio:

"... Buon volo a tutti!..."

CID 1993 E 1994

Le statistiche riportate nel numero precedente (n. 220, pag. 28) dimostrano da sole il successo dell'edizione 1993 di questa gara che in sei anni ha visto una forte, costante crescita qualitativa e quantitativa, particolarmente importante nell'ultima annata. I concorrenti, rispetto al 1992, sono aumentati del 48%, i voli totali del 79%, del 179% le prove oltre i 500 Km e del 112% i chilometri volati (152.256), costringendo il povero Villa al lavoro straordinario.

Se questi sono aspetti certamente positivi, c'è anche il rovescio della medaglia, costituito dalla qualità della documentazione dei voli. Questa è troppo spesso negligente ed approssimativa, e porta a possibili contestazioni e comunque ad una fatica improba per chi giudica le prove (ulteriore impedimento al martire Villa, che si meriterebbe un monumento, di godersi adeguatamente la sua casa in Riviera).

Di queste deficienze ci conviene parlare man mano che ci inoltriamo nell'esposizione delle novità del regolamento 1994, accompagnata da opportuni consigli ed osservazioni.

Per non spaventare nessuno, diremo subito che il nuovo regolamento presenta poche novità, derivate come sempre da un altro anno di esperienza applicativa e da una serie di osservazioni e richieste da parte di numerosi piloti.

Ma vediamo in dettaglio queste modifiche, trascurando gli ovvii cambi di data e qualche correzione di carattere estetico:

Promozione in categoria nazionale.

Nel 1993 sono stati promossi 14 piloti: decisamente troppi, se si considera il numero dei promossi nelle altre gare valide a questi fini, in particolare nel Campionato Italiano Promozione (4). Si è ritenuto di limitarli ad un massimo di 5, variando come segue la norma del punto 2 del Regolamento: *Verranno promossi i primi cinque classificati della Categoria Promozione che abbiano conseguito almeno 1.750 punti in classifica.*

Graduatoria nazionale.

In seguito ai giustificati rilievi di molti piloti che ritenevano troppo elevati rispetto a quelli delle gare centralizzate i fattori F ai fini della Graduatoria Nazionale, gli stessi sono stati modificati come segue:

Classi della Categoria Nazionale	da 0,950 a 0,925
Classe Motoalianti	da 0,900 a 0,875
Categoria Promozione	da 0,85 a 0,80

Ed a proposito di Graduatoria Nazionale, dal momento che la stessa ha come scopo principale la valutazione dei piloti ai fini della partecipazione ai Campionati Mondiali ed Europei, si consentirà dall'anno venturo un solo punteggio CID tra i tre validi.

Denominazioni e coefficienti di valutazione dei voli.

Innanzitutto le denominazioni dei tipi di volo vengono adeguate a quelle del Codice FAI come segue:

8.2.1 «Distanza libera in linea retta» diventa «*Distanza in linea retta*».

8.2.3 «Distanza intorno a un massimo di 3 punti di virata» diventa «*Distanza libera*».

Per quanto riguarda quest'ultima, si inseriscono nel regolamento alcune precisazioni:

A proposito della lavagna, si aggiunge:

Se si utilizza il punto di arrivo remoto, esso deve essere dichiarato.

Per i Punti di Virata si aggiungono le seguenti norme:

- *la distanza minima tra i punti di virata è di 10 km;*
- *i punti di virata sono altra cosa rispetto ai punti di partenza o di arrivo. Di conseguenza i punti di partenza, di arrivo, o punti distanti meno di 10 Km da questi possono essere usati come punti di virata.*

Al punto 8.2.4 Tema dichiarato libero o cambiato in volo, per consentire una maggiore libertà di sfruttamento della condizione meteo, il coefficiente viene aumentato da 1,60 a 1,80 *punti/Km per i voli superiori a 500 Km.*

Primati.

Rimane per i primati l'aumento di 0,20 del coefficiente previsto dal punto 8.5.

Ricordiamo che se c'è un eccesso di differenza di quota tra partenza ed atterraggio, la correzione della distanza sarà ovviamente di 50 volte l'eccesso ai fini CID e 100 volte ai fini primato.

Il bonus viene applicato sulla distanza CID.

L'effetto propulsivo di questa norma del 1993 è dimostrato dai 27 primati battuti nelle varie classi, quasi tutti in Distanza libera, e dal valore assoluto degli stessi.

L'elenco dettagliato appare nella pubblicazione CID 1993, mentre è allegata al regolamento la tabella dei primati da battere.

Procedure fotografiche.

Si potrebbe scrivere un romanzo sulle negligenze, le leggerezze e le approssimazioni di piloti e commissari sportivi, nella scelta dei piloti, nella qualità e interpretazione delle fotografie, ecc. Ma, visto che siamo tra Natale e Capodanno e che è peccato farsi cattivo sangue, rimandiamo ad un'altra occasione le rampogne.

Speriamo di poter portare a termine il Vademecum per il pilota ed il commissario sportivo, da tanto tempo in gestazione (ma c'è sempre qualcosa di più urgente). Quando sarà pronto si potrebbe fare come (negli anni trenta) ai campionati avanguardisti di sci: metà del punteggio veniva dall'interrogazione prima della partenza (quella volta sulla cultura fascista e militare, ora non più di moda), l'altra metà dal risultato sportivo.

Alla fine del punto 10.2 Sequenza delle foto, è stato aggiunto il seguente paragrafo, che introduce la possibilità del fotoatterraggio, oltre che per gli alianti, anche per i motoalianti:

Per evitare il fuoricampo è ammesso, sia per gli alianti che per i motoalianti, il fotoatterraggio. La foto va effettuata, come per il punto di arrivo remoto.

Questo può essere importante per alcune prove, come la Distanza libera, per poter concludere il volo in un punto qualsiasi non dichiarato piuttosto che in un Punto di Arrivo Remoto, che va dichiarato sulla lavagna.

A questo proposito, anche se il codice FAI dice che il punto di sgancio «si dovrebbe vedere», in realtà esso «si deve vedere» perchè, non essendo ammessa dal codice la testimonianza del trainatore, non vi è altro modo per rilevarne la quota. Si è perciò aggiunto in fondo al punto 11 il seguente capoverso:

Sul barogramma deve apparire chiaramente una tacca in corrispondenza al punto di sgancio.

Gli americani, che in questo campo sono i più precisi, chiedono che dopo lo sgancio si scenda di una sessantina di metri per ottenere una «tacca» ben visibile sul barogramma.

Riteniamo opportuno che anche i nostri piloti si adeguino a questa procedura.

Documentazione voli.

Non possiamo non raccomandare ancora l'invio della documentazione come previsto dal punto 9 del Regolamento.

Per evitare discussioni inutili dobbiamo ribadire che le classifiche provvisorie hanno solamente carattere indicativo, e che non possono servire come base assoluta e sicura per la programmazione di ulteriori voli, in quanto le distanze dichiarate possono subire piccole variazioni. Ricordiamo anche che quando si tratti di voli di primato, questo deve essere comunicato entro 24 ore.

Ringraziamo Heimo Demmerer, vincitore nella 15 mt, per gli interessanti particolari contenuti nell'articolo che ci ha inviato. Particolari, considerazioni e confronti sui quali torneremo presto.

RIETI 1993 Alta velocità alla CIM

di HEIMO DEMMERER

Tutta la CIM 1993 potrebbe essere riassunta in queste poche parole: "condizioni australiano-africano-texane". Condizioni di termica eccezionali, temi di gara relativamente lunghi per Rieti, elevate velocità medie, un gruppo di partecipanti di prima classe ed una organizzazione perfetta hanno fatto della CIM del '93 una prova generale ben riuscita per i Campionati Europei del 1994.

Con 93 partecipanti di 10 nazioni, il gruppo dei concorrenti era questa volta particolarmente nutrito ed internazionale. Non considerando gli Italiani, l'Austria era il secondo paese per numero di partecipanti (10), dopo la Germania (15) e prima della Svizzera, terza con sei concorrenti. Gli Austriaci erano in gara soltanto nelle classi standard (6 concorrenti) e 15 metri (4 piloti).

Per quanto mi riguarda, era la seconda volta che gareggiavo a Rieti. La prima fu nel 1991, quando mi piazzai 3° nella 15 metri. Già all'arrivo, Rieti si presentava diversa da due anni fa. Una forte alta sull'Italia centrale aveva impedito le precipitazioni per circa un mese. Di conseguenza si avevano grossi incendi boschivi che ci costringevano a litigare con il fumo anche a 4000 metri di quota. Un vantaggio di tale siccità era peraltro rappresentato dal fatto che la maggior parte dei campi non era ancora stata arata e che quindi era possibile definire come buone le possibilità di fuoricampo - Rieti è ben nota riguardo al problema -.

Le condizioni erano eccellenti già nel periodo di addestramento: vennero allora ottenute velocità medie di 145 km/h e valori di salita di oltre 7 m/s. Ogni giorno si volava al carico massimo!. Il periodo di addestramento venne rattristato da un incidente occorso a Justin Wills, che entrò in collisione con un traino dopo un decollo abortito e ne uscì con una frattura ad una vertebra. Si trattò dell'unico incidente della gara.

A causa della posizione geografica, a Rieti possono essere prescritti soltanto temi di andata e ritorno o triangoli piatti, ovvero parallelogrammi. In generale, il primo tratto era in direzione sud-est, sul parco nazionale degli Abruzzi. Quindi si passava in direzione nord-ovest sopra Assisi e sul terreno collinoso sino a poco distante da Firenze. A causa della temperatura di inizio convezione assai elevata, si partiva da Rieti poco prima delle ore 13.



(foto di R. Hirner da Flugsportzeitung)

Già un buon inizio con 142,2 km/h

Il primo giorno di gara venne prescritto un tema già piuttosto significativo: 413 km. Dopo uno o due voli più o meno problematici, fui in grado di completare il tema a 142,2 km di media, soltanto 2 km/h meno di Riccardo Briigliadori, il vincitore della giornata, dal quale distavo soltanto 30 punti in classifica. Ciò mi diede parecchia fiducia in me stesso per quanto concerneva il resto della gara.

159,6 km/h di media su 500 km

Già il secondo giorno di gara, Rieti volle iscriversi nella storia del volo: vennero prescritti 500 km. Di nuovo Riccardo Briigliadori risultò primo: 3 h, 7 minuti e 5 secondi per 500 km: una media di 159,600 km/h, era il record di Rieti. Secondo risultò Wolfgang Janowitsch, WO, con 12 secondi in più. Quarto si piazzò Karl Raberer, KR, con ben 158 km/h, 17° G7, Vinzenz Grabner. Malgrado il mio sesto tempo (155 km/h) rimasi secondo nella classifica generale.

Per quanto riguarda il mio volo, ecco alcuni dettagli forniti dallo Zander.

Decollo 13.37 locali

1. tratto: 103 km, velocità media 141,8 km/h, tempo in spirale 14%, salite 2,89 m/s, efficienza media 97,4.
2. tratto: 167 km, 147,7 km/h, 10%, 2,41 m/s, 165,0
3. tratto: 131 km, 161,7 km/h, 7%, 3,45 m/s, 203,1
4. tratto: 84 km, 168,9 km/h, nessun tempo in spirale, 24,7
5. tratto: 15 km, 250,4 km/h, nessun tempo in termica, 17,8

Totale: 500 km. 155,0 km/h, 15%, 2,95 m/s, 93,9.

Salita netta in volo rettilineo: 0,69 m/s, quota netta 6,734 m.

Con un carico alare di 52 kg/m² ed il MacCraedy a 3-3,5, ho raramente volato al di sotto di 200 km/h di velocità indicata all'aria. La quota delle basi si trovava a circa 4000 metri SLM. Le strade di cumuli, talvolta assai pronunciate, e la scelta ottimale del percorso permettevano di ottenere queste velocità fantastiche. Anche il più lento della giornata era riuscito a completare il tema con 112 km/h di media.

Per me e molti altri era stata una giornata superlativa. Il quarto giorno venne caratterizzato da velocità di "solo" 100 km/h su un tema di 440 km. Sull base dei precedenti, era un giorno un

po' "povero"! Il migliore degli Austriaci fu Zenz Grabner, 4°, io mi piazzai 6°, WO decimo e KR dodicesimo.

Il giorno dopo ci rifacemmo: il tema di 505 km venne percorso a 130 km/h di media. Sarebbe stato il secondo tema più lungo di tutta la gara.

Un triplice successo austriaco

Il quinto giorno vide un triplice successo austriaco su di un tema di 374 km. Il primo fu KR, seguito da me e da WO. Dopo due ore e 53 minuti di volo, atterrammo tutti e tre nello spazio di 45 secondi, con una media di 136 km/h. Riccardo Brigliadori fu più lento di circa 12 km e perse 170 punti. G7 si piazzò 20° con 119 km/h. Il giorno dopo fu un giorno obbligatorio di riposo con tempo splendido. Era un pochino meno stabile e nel pomeriggio si svilupparono i primi temporali locali. Due miei amici dovevano arrivare nel tardo pomeriggio all'aeroporto di Roma Fiumicino, pertanto sfruttammo l'escursione a Roma per fermarci sulla spiaggia dei Romani, quella di Ostia, a sud di Roma, e fare un bagno in mare. La giornata venne conclusa da una mangiata di ottimo pesce innaffiato di vino bianco.

Il mattino dopo le cose ridivennero serie. Quanto restava dei temporali notturni si era rapidamente asciugato, ma malgrado ciò il tempo era più instabile che nei giorni precedenti. Fu pertanto assegnato un tema di "soli" 238 km. Dopo la triplice vittoria degli Austriaci nella quinta giornata di gara, la sesta fu appannaggio dei Tedeschi. Le prime tre posizioni vennero occupate da Immo Raithel, Veit Layern e Werner Meuser. Velocità media del vincitore: 130 km/h. Con soli 5 km/h di media in meno, mi piazzai quarto perdendo soltanto 14 punti rispetto al vincitore. KR si piazzò nono.

WO fu sfortunato nella sesta giornata: aveva fatto più fatica degli altri ed alla fine aveva dovuto combattere, nel tardo pomeriggio, con rovesci temporaleschi diffusi. Si piazzò alla fine 15° con soltanto 110 km/h di media, e quindi con circa 200 punti di ritardo. Fu sfortunato anche G7, che fu costretto ad atterrare a Rieti prima di raggiungere l'ultimo pilone.

Anche per il settimo giorno di gara si prevedevano temporali. Una lieve onda sul campo ritardò la prevista partenza anticipata. Alle 14.30 locali venne aggredito il tema prescritto di 325 km/h. La quota di partenza era di quasi 400 m SLM. Di nuovo vinsero i Tedeschi. Fu una duplice vittoria con Werner Meuser ed Immo Raithel a 139 km/h di media. Terzi, ex-quo, WO ed io, con 137 km/h e soltanto 29 punti di distacco. Sesto KR ed 11° G7.

Ed ancora una volta, una triplice vittoria austriaca

L'ottavo e penultimo giorno di gara non fu soltanto il giorno in cui fu prescritto il tema più lungo (540 km), ma anche il giorno del secondo triplice successo austriaco. Il primo fu WO con 125 km/h di media, davanti a KR, con 123,5 Km/h di media ed a me, 120,5 km/h. G7 arrivò decimo con 110,5 km/h.

Riccardo Brigliadori fu sfortunato: atterrò a 40 km dal campo e compromise con ciò le sue possibilità di vittoria finale. Anche Galetto compromise la sua classifica finale: questo pilota rientrò in campo, ma alla media di 85 km/h, perdendo così 350 punti. In quel momento mi ritrovai in cima alla classifica con circa 30 punti di vantaggio su Werner Meuser, della squadra nazionale tedesca, e davanti a WO.

Il vincitore di Rieti 1993: Heimo Demmerer

L'ultimo giorno venne caratterizzato da accaniti inseguimenti e dalla risultante formazione di roccoli giganti. Poichè l'ultimo pilo-

ne si trovava sul terreno dolcemente collinoso a nord di Perugia in una zona senza cumuli, venne adottato, con gran rincrescimento di WO, uno stile di volo piuttosto "conservativo", WO era naturalmente teso a recuperare, io però non volevo perdere di vista il mio diretto avversario Werner Meuser. Fotografammo assieme l'ultimo punto di virata, quindi le nostre strade si separarono. Non volevo aver più nulla a che farci. WO ed io volammo verso ovest rispetto ai nostri avversari seguendo una strada di cumuli allettante, senza però ottenere i risultati attesi. WO ed io tagliammo il traguardo assieme, un minuto e 4 secondi dopo WM (Werner Meuser).

La prima classifica dava la vittoria a WM con 18 punti di vantaggio su di me, giusto il tempo che avevo perso dall'ultimo pilone. Mi fermai a rimuginare quanto successo.

La prima valutazione delle pellicole del phototime di partenza riportò la luce: il mattino successivo mi ritrovai in testa con 14 punti di vantaggio sulla classifica definitiva. Ero soddisfattissimo. Dopo il bronzo ai mondiali, ancora un terzo posto per WO, KR fu nono e G7 quindicesimo.

La classe standard

La classe standard è stata vinta in maniera convincente da Leonardo Brigliadori, ex campione del mondo, con tre vittorie di gara e quasi 300 punti di vantaggio. Anche in questa classe gli Austriaci si sono ben comportati: 5° Georg Schuster (ASW 24), 6° Peter Hartmann (LS 4), 8° Gregor Stoenner (Discus), 17° Rudi Hirner (Discus), 21° Heinz Haemmerle (LS 7) e 24° Peter Schneeweiss (Discus).

La classe libera

Purtroppo qui non vi erano concorrenti austriaci. La classe è stata dominata dai tedeschi: 1° Uli Schwenk, ASW22, con 8.476 punti, 2° Bruno Gantenbrink, Nimbus ST, con 8386 punti, 3° Eberhard Laur, Nimbus 4, con 7991 punti e 4° Gerrit Kurstjens (Olanda), Nimbus 4, con 7948 punti.

Visto con il senno di poi, mi pare incredibile che una gara di promozione giovanile austriaca con limitata partecipazione internazionale (Wiener Neustadt) possa essere equiparata a questa "prova generale" degli Europei di primissima classe ai fini della classifica dei piloti nazionali.

Forse era proprio questa "rabbia" interna che mi ha spinto alla vittoria. Sono in ogni caso contento di essermi qualificato in modo meritevole per i Mondiali in Nuova Zelanda.

Rieti è stata di nuovo un pieno successo in tutto e per tutto. In poco più di un'ora 12 traini portavano in quota tutti i partecipanti. Dopo alcuni decolli molto polverosi all'inizio della gara, il problema del polverone venne più o meno posto sotto controllo innaffiando il campo prima delle partenze. La piscina, curata giornalmente da piloti e aiutanti, ha certamente contribuito a dare un'impressione di vacanza all'intera gara.

Una lode speciale merita certamente anche l'organizzazione professionale della gara, condotta dal presidente della commissione italiana di Volo a Vela, Smilian Cibic e dal presidente del Centro Volevelistico di Rieti, Piero Pugnetti, che era anche direttore di gara. Task setter, davvero eccellente, era Hansi Nietlispach, di casa ed ospite graditissimo a Rieti dopo tante partecipazioni alle gare ivi tenutesi. Il vincitore deve però la sua vittoria anche ad una buona squadra. Io ce l'ho da molti anni: mille grazie.

(traduzione di R.F.)

Questo è il testo che ci ha inviato Georg Tschager di Bolzano, che ringraziamo, il quale ha riassunto e tradotto un articolo molto interessante apparso su Aerokurier.

La versione inglese dello stesso articolo, inviataci dall'autore, Dr. H. Pircher, è pubblicata nella sezione VIP CLUB di questo stesso numero.

* * * * *

Se la meta è scoprire quali sono le massime distanze che un pilota può coprire, che senso ha restringere le possibilità con un regolamento che prevede di fissare preventivamente i piloni? Questo articolo scritto da un pilota competitivo, invita, in modo provocatorio, a pensare a un cambiamento della regola che limita i risultati possibili.

CAPACITÀ O FORTUNA?

Ovvero: “E’ ragionevole dichiarare i piloni prima del decollo per i voli di distanza?”

Per i voli di distanza secondo il “code sportif”, la capacità del pilota viene calcolata sulla base di un punteggio derivante dalla distanza volata. Secondo il codice sportivo bisogna dichiarare, oltre al punto di partenza e di arrivo, anche i punti di virata. Un tale fissare i limiti della propria capacità prima del volo è in contrasto con la volontà del pilota di volare la più lunga distanza possibile. Il pilota potrebbe annullare questo contrasto soltanto se fosse capace di prevedere il massimo volabile nella situazione meteorologica specifica del giorno in esame. Per poter dichiarare la distanza ottimale, il pilota dovrebbe essere chiaroveggente, ma la chiaroveggenza non l'hanno neanche i meteorologi, perchè dovrebbe venire richiesta ai piloti? Il pilota è soltanto in grado di stimare in maniera verosimile le possibilità offerte dalla giornata.

Cose di questo genere esistono in tanti campi, però vengono chiamate giochi di fortuna o di azzardo come il lotto, totocalcio o le scommesse sui cavalli, o tanti altri ancora.

Questa scommessa offre tre alternative:

1. il pilota si sopravvaluta, dichiara troppo e quindi non arriva alla meta. Sebbene il desiderio, ovviamente, sin dall'inizio del volo fosse quello di raggiungere la meta, il pilota viene penalizzato perché l'ha mancata, non è riuscito a fare i piloni dichiarati; oppure il volo vale soltanto come tema libero.

2. il pilota si sottovaluta: arriva troppo presto alla meta e vince la sua scommessa. Purtroppo non ha potuto volare il massimo volabile di questa giornata. Il fatto di volare una distanza maggiore non viene né premiato né riconosciuto. E’ quindi evidente che questa prescrizione è contraria al miglioramento dei risultati.

3. il pilota riesce a volare la distanza definita e vince la sua scommessa perchè è stato in grado di volare il massimo della giornata. Ad eccezione di quest'ultimo caso, vediamo che in tutti gli altri casi le regole ostacolano la competizione, perchè è poco probabile riuscire a volare la massima distanza possibile in quanto nessuno, eccetto un chiaroveggente, può prevedere con precisione assoluta l'andamento della situazione meteorologica, cosa che ha eccezionale importanza e complessità nel volo a vela.

Ma di esser chiaroveggente è quanto si chiede al pilota nella dichiarazione di volo: prima del volo gli si chiede di fissare il percorso e poi di volare quel percorso; poi ciò verrà premiato. Un volo di distanza consiste pertanto in una combinazione di fortuna e di capacità sportiva.

Questa combinazione è insolita perchè è vietata in qualsiasi altra attività sportiva, per evitare di mischiare le carte tra sport e giochi di azzardo.

Noi volovelisti sembriamo accecati dall'abitudine; proviamo a vedere allora che cosa avviene se proiettiamo questo regolamento su altre attività sportive, vediamo cioè che cosa succederebbe in alcune altre discipline sportive se il risultato dovesse essere già fissato prima dell'attività sportiva vera e propria.

1. Un sciatore deve compiere una discesa libera: egli dovrà dichiarare (se usiamo le nostre regole) il risultato prima della partenza. Supponiamo che dichiari un tempo sul percorso di 2 min. Se non arriva in 2 min. viene penalizzato; se arriva in 1,8 min. allora valgono i 2 min. dichiarati. Solo se fosse sceso in 2 min. esatti non avrebbe subito uno svantaggio.

2. Un tiratore (usiamo di nuovo il regolamento del volo di distanza) dichiara di fare centro (chi non lo vorrebbe?), però raggiunge solo il nove; con ciò non ha raggiunto la sua meta e quindi viene penalizzato. Se avesse dichiarato il nove, sarebbero state riconosciute le sue capacità sportive. Però facendo centro (10) gli sarebbero stati riconosciuti solo i nove punti dichiarati.

Quanto sopra fa riflettere e rivela che la capacità sportiva e cioè la distanza volata, ovvero i punti di virata, non dovrebbero essere dichiarati preventivamente.

I voli di distanza dovrebbero essere voli nei quali vengono fissati la partenza e l'arrivo, ma non i piloni. Per cui propongo che i piloni possano essere dichiarati dopo il volo, purchè siano identificabili (come da regolamento). Solo così si riuscirà ad avere i risultati migliori ed a volare le distanze più lunghe.

nota: articolo editato in redazione.

PER CHI VUOL SAPERNE DI PIU

Note Meteorologiche a cura di PLINIO ROVESTI

NUVOLOSITÀ ASSOCIATA AI FRONTI FREDDI

B.M. - Ferrara. Domanda: l'avvicinarsi di un fronte freddo è preceduto da manifestazioni atmosferiche che ne preannunciano l'arrivo?

Risposta: l'avvicinarsi di un fronte freddo è quasi sempre accompagnato dalla formazione di nubi medie, cioè da Altostrati e da Altopcumuli.

Per quanto riguarda la superficie frontale va rilevato che essa è visualizzata da fractocumuli e fractostrati, associati a violenta turbolenza (fig. 1).



* * *

NUVOLOSITÀ CUMULIFORME IDEALE PER VOLI DI DISTANZA

A.R. - Firenze. Domanda: Poiché sono interessato al compimento di voli di distanza, mi permetto di chiederle se conviene tentare di compiere il veleggiamento anche in giornate con nubi cumuliformi di forte sviluppo verticale, con probabilità di manifestazioni temporalesche; oppure se è prudente attendere condizioni di minore instabilità atmosferica. Tenga presente ch'io sono un vecchio pilota in grado di compiere anche il volo strumentale in nube.

Risposta: non è consigliabile l'effettuazione di voli di distanza in giornate di notevole instabilità atmosferica, con possibilità di degenerazioni temporalesche nelle nubi cumuliformi. Tali nubi si formano a maggior distanza l'una dall'altra e le correnti discendenti esistenti tra una formazione e l'altra sono di notevole intensità (2-3 m/sec.).

I cumuli il cui sviluppo verticale non supera la quota dello zero termico, si formano invece a minor distanza l'uno dall'altro, e le correnti discendenti di compenso che si incontrano fra una nube e l'altra non superano il metro per secondo (fig. 2)

Tenga inoltre presente che nel caso di nubi che si sviluppano in aria molto umida ed instabile negli strati sovrastanti lo zero termico, generalmente danno luogo alla formazione di ghiaccio sulle ali dei velivoli che le attraversano. Tale fatto provoca non solo la deformazione dei profili alari, peggiorando le caratteristiche aerodinamiche, ma appesantisce notevolmente il velivolo e ne pregiudica la buona manovrabilità.

Per questo, ed altro ancora, durante lo svolgimento delle gare di volo a vela è assolutamente proibito il volo in nube.

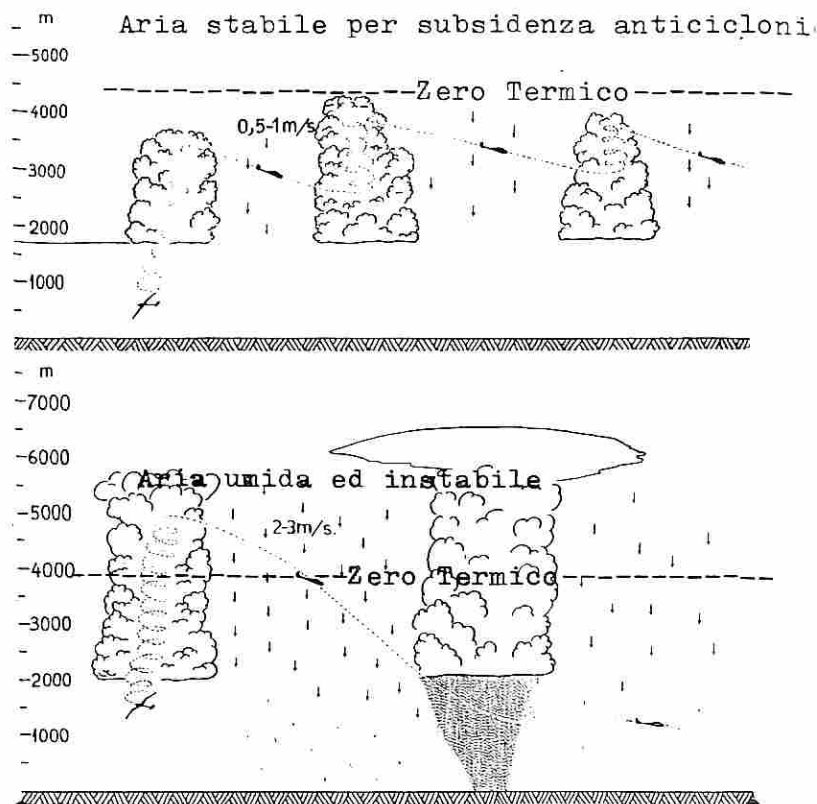


Fig.2 - Tipiche situazioni caratterizzate da nubi cumuliformi di diverso sviluppo verticale. La prima presenta aria secca e stabile sopra la quota dello zero termico; la seconda, invece, aria umida ed instabile che favorisce l'ulteriore sviluppo del cumulo e la sua degenerazione temporalesca.

GLASER DIRKS DG 800

Classe 18 metri

di WALTER VERGANI

La casa costruttrice ha affidato alla Glasfaser il prototipo per permettere agli interessati italiani qualche prova di volo. La macchina è stata disponibile alla fine dello scorso novembre sull'aeroporto di Valbrembo.

Data la stagione avanzata non è stato possibile effettuare voli veleggiati, per cui non si è potuto valutare le capacità di salita di questo nuovo aliante, specialmente con zavorra.

È tuttavia emersa, fra le altre qualità, una eccellente penetrazione, per cui si può senz'altro dire che almeno come corridore questo aliante è un puro sangue.

Di buona linea, la macchina ha la classica fisionomia DG. Ampia cappottina (piedi al sole), cruscotto a piantana. Flap ed alettoni coniugati su tutta l'apertura alare.

L'aliante è stato progettato da 18 metri. Togliendo le estremità alari, è possibile ridurlo a 15 metri, perdendo non solo di apertura ma anche di allungamento, il che porterebbe a sospettare che in questa versione le prestazioni non siano così brillanti come dovrebbero e soprattutto in raffronto alle più moderne macchine progettate per la Classe Corsa. In compenso, rispetto alle versioni allungate di queste ultime, dovrebbe essere molto migliore in questa maggiore configurazione.

I comandi sono tutti perfettamente accessibili e di comodo brandeggio. La visibilità ottima, la posizione del pilota comoda.

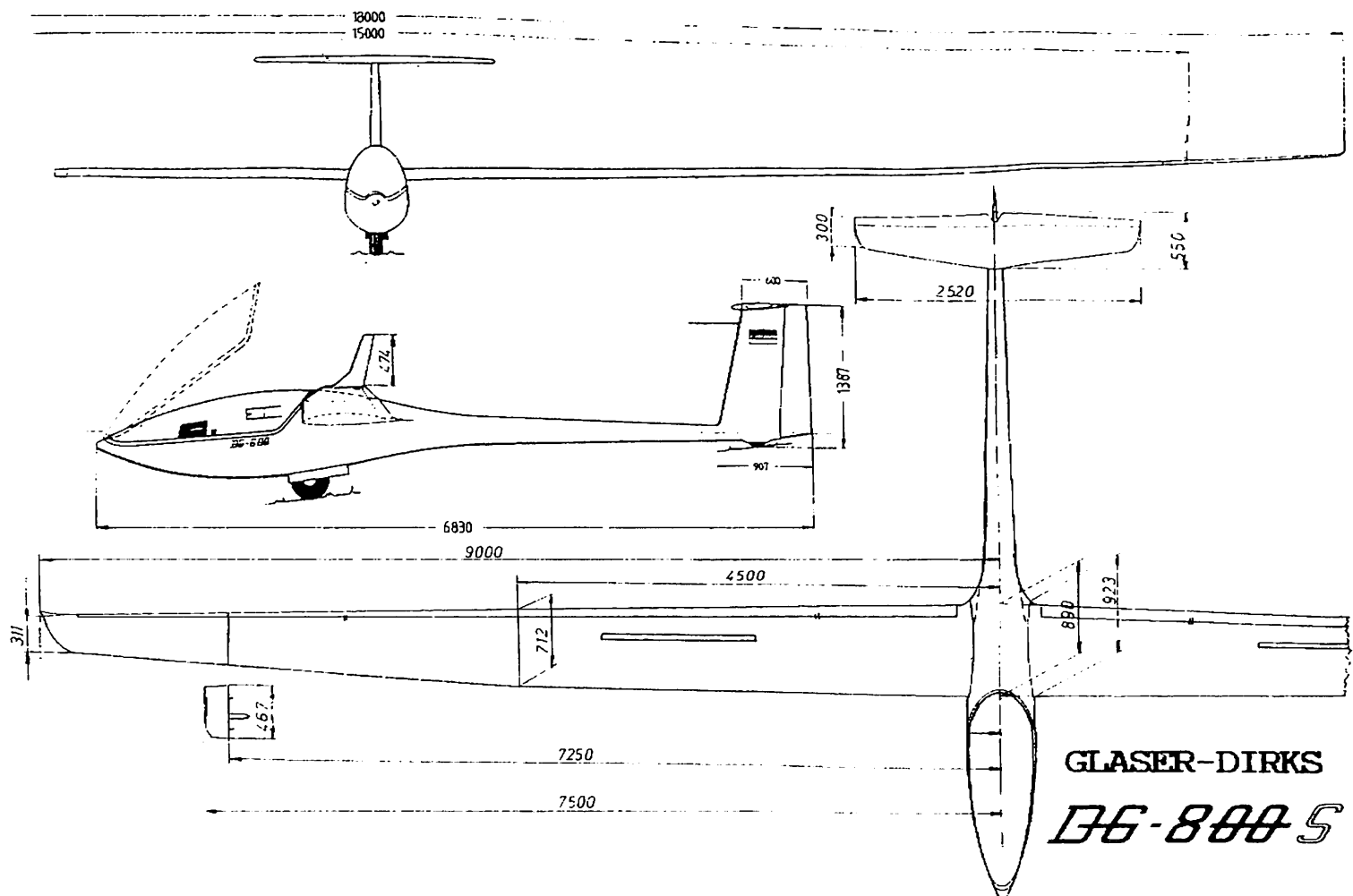
Il decollo è normale ed i comandi efficaci fin dai primi metri di corsa. Traino senza problemi con il muso appena più alto. La maneggevolezza è ottima ed i comandi pastosi. La coordinazione fra i comandi è addirittura eccezionale, migliore senz'ombra di dubbio di quella di molti aliante di reputata e riconosciuta maneggevolezza. Fin dai primissimi minuti di volo è possibile evolvere con pallina e filo di lana in centro ed anche per ampi brandeggi.

L'inversione di spirale richiede 4 secondi: più che sufficienti per un buon lavoro in ascendenza e pochi se si considera l'apertura, di 18 metri per l'appunto, versione in cui sono state fatte queste prove.

Le velocità minime di volo, con peso del pilota e paracadute a 95 kg, sono apparse un po' superiori al dichiarato, sempre secondo le indicazioni anemometriche che tuttavia non differiscono granché dal reale. Infatti lo stallo diritto è iniziato a 69 km/h (vel. minima di volo dichiarata 66) e, con diruttori, a 72 km/h. Lo stallo in virata di 30° (sia destro che sinistro) ha avuto inizio a 75 km/h indicati.

Sorprendente la presa di velocità in volo di transizione. Le velocità di discesa misurate sono in linea con la polare dichiarata e danno - a 100 km/h - 0,5 m/sec ed a 150 km/h la discesa di 1,06 m/sec che è veramente poco, specie se si considera che le prove sono state fatte, come detto, in assenza di zavorra liquida.

L'atterraggio è normale con buona efficacia dei diruttori. La macchina tocca terra ad 80 km/h conservando per tutto il rullaggio una perfetta governabilità.





IPERTENSIONE ARTERIOSA E VOLO A VELA

Dr. ALBERTO MARIA LANZONE

L'ipertensione arteriosa, ovvero l'aumento della pressione sanguigna oltre livelli prefissati di 160/90 mmHg, è a tutt'oggi il più importante problema sanitario di salute pubblica, interessando, secondo i più recenti dati statistici, almeno un quinto della popolazione nelle nazioni sviluppate. Tale dato però subisce modificazioni indotte dall'età, dalla razza e dal sesso, essendo più frequente dopo i 40-45 aa, nel sesso maschile e nelle popolazioni di razza non caucasica.

Considerando pertanto l'età media dei piloti di volo a vela è importante conoscere questa patologia, per prevenirla, le cause o meglio ridurre i rischi connessi con essa, migliorando l'eventuale alterata igiene di vita e soprattutto perseguendo un'adeguata terapia antiipertensiva, ottimizzandola al tipo di sport e ai problemi ad esso correlati.

Le cause di ipertensione sono per lo più non conosciute tanto che il 90% circa viene considerata "essenziale" mentre per la restante percentuale riconosce cause renali, endocrine (ovvero di natura ormonale), neurogeniche, da affezioni generali e factitia (confronta tab. 1 per la classificazione).

Varie sono le classificazioni proposte per la diagnosi di ipertensione, ma per comodità e chiarezza ho preferito sottolineare quella che utilizza i valori di pressione sistolica o massima e soprattutto quelli di pressione diastolica ovvero minima, secondo lo schema evidenziato in tab. 2.

Il riscontro di alti valori pressori è di solito occasionale e si verifica nel corso della visita medica di idoneità o durante un controllo presso il medico di fiducia. Tale dato isolato non deve mai allarmare (ad eccezione del riscontro di importante crisi ipertensiva con PA >200/110 per cui si rende necessario un pronto intervento farmacologico), ma deve creare il presupposto per una valutazione clinica più completa ed una osservazione più attenta per i primi periodi. Infatti, prima di intraprendere una terapia medica è necessario che ogni pilota si sottoponga ad una valutazione cardiologica completa, ovvero all'esecuzione di una idonea visita medica con l'esecuzione di uno studio del fondo dell'occhio, di un ECG a riposo e successivamente da sforzo, di un Ecocardiogramma Bidimensionale con flussimetria doppler, di una attenta valutazione pressoria con indagini in clino e ortostatismo e ad ambedue le braccia, nonché con test di stimolazione come il "cold pressor" e "l'handgrip test". Molto importante e di discreta recente introduzione è il monitoraggio ambulatoriale della pressione con apparecchi di alta affidabilità e minimo ingombro; il pilota pertanto potrà valutare l'andamento della sua pressione arteriosa durante un volo in aliante, magari in condizioni particolari casuali o ricercate (esecuzione di manovre in G+ o di un volo in alta quota). Fondamentale è inoltre la valutazione iniziale di esami ematochimici ed urinari di funzionalità d'organo, al fine di escludere le cause se-

condarie, corrette le quali si otterrà un ripristino dei normali valori pressori (vd. tab.3).

Prima di prendere in considerazione i vari farmaci antiipertensivi necessari al fine di evitare le gravi conseguenze legate alla malattia non trattata, vorrei richiamare all'attenzione l'adattamento dell'organismo umano alla quota, al fine di poter considerare le classi di farmaci nella loro interezza, con i loro effetti collaterali e i loro benefici, e poter così selezionare se possibile il medicamento più idoneo alle singole esigenze.

Nella tab.4 sono riportati gli adattamenti suddivisi per classi; sono modificazioni talvolta fini e specifiche ma di importanza notevole e non vanno pertanto misconosciute, bensì costantemente valutate e adattate ad ogni singolo pilota iperteso in rapporto al proprio grado di preparazione e di abilità ma soprattutto al tempo che ciascuno dedica al volo di quota e all'attività sportiva volovelistica in genere (agonistica o amatoriale).

Considerando pertanto il volo a vela come uno sport a tutti gli effetti, il farmaco ideale per il pilota iperteso impegnato in competizioni o in voli anche saltuari ma di lunga durata, dovrebbe presentare delle caratteristiche peculiari al fine di non alterare la capacità prestativa del soggetto e permettere un perfetto controllo pressorio soprattutto in funzione delle sollecitazioni cui il pilota è sottoposto. A tal proposito vedasi la tab.5.

Se si osserva quindi la tab.6, si possono valutare le classi di farmaci oggi in commercio, con i loro effetti specifici ma anche con i loro principali effetti collaterali; questi ultimi infatti, magari banali per un soggetto normale, possono diventare di importanza precipua in un pilota agonista o non; pertanto la scelta dovrebbe essere fatta in base ad una attenta conoscenza da parte del medico dell'attività di volo specifica, delle esigenze e della storia clinica di ogni singolo soggetto, al fine di ottenere un reale controllo dei valori pressori e quindi dei rischi futuri connessi, nonché di ottenere una perfetta compliance da parte del pilota e migliorarne pertanto anche la performance in volo.

legenda delle abbreviazioni:

PA_s e PA_d = pressione arteriosa sistolica e diastolica

ACTH = ormone adenocorticotropo

K⁺ = potassio jone

Fc = frequenza cardiaca

Gc e Gs = gittata cardiaca e sistolica

STH = ormone somatotropo

T4 = ormone tiroideo, tiroxina

VO₂ max = consumo d'ossigeno massimo

RPT = resistenze periferiche totali

FPR = flusso plasmatico renale



IPERTENSIONE ARTERIOSA PRIMARIA O ESSENZIALE

IPERTENSIONE ARTERIOSA SECONDARIA

- AFFEZIONI RENALI :
- nefrovascolare
 - reninismo primario
 - nefroparenchimale
- AFFEZIONI ENDOCRINE :
- aldosteronismo primario
 - M. di Cushing
 - sindrome adrenogenitale
 - feocromocitoma
 - acromegalia
- AFFEZIONI GENERALI :
- coartazione aortica
- GRAVIDANZA :
- EPH gestosi
- FARMACI O FACTITIA :
- estro-progestinici
 - liquirizia e derivati
 - ACTH e corticosteroidi
 - rinocostrittori
 - antidepressivi

tab. 1

IPERTENSIONE ARTERIOSA

- BORDER-LINE PAs 140-160 mmHg osservaz.
PAd 90-95 mmHg
- LIEVE PAs \geq 160 mmHg terapia
PAd 95-105 mmHg
- MODERATA PAs 170-200 mmHg
PAd 105-115 mmHg
- GRAVE o MALIGNA PAs $>$ 200 mmHg
PAd $>$ 115 mmHg

tab. 2

PRIMA DI INIZIARE LA TERAPIA MEDICA

- anamnesi generale e medico sportivo
- es. ematochimici; ev. indagini strumentali
- esclusione di secondarismi o forme facitite
- mis. di Pao in clino e ortostatismo ed in entrambi gli aa. supp.
- visita medica completa
- fundus oculi
- ECG
- test da sforzo
- test di iperventilazione (facoltativo)
- cold-pressor test / hand-grip test

tab. 3

ADATTAMENTI ALLA QUOTA

- ADATT. RESPIRATORI
- iperventilazione - \downarrow PCO₂ - \uparrow pH
alcalosi respiratoria - lieve aumento K⁺ -
broncocostrizione
- ADATT. EMATOLOGICI
- poliglobulia - \uparrow viscosità -
ipercoagulabilità
- ADATT. CARDIOVASC.
- \uparrow Fc (da \uparrow tono simpatico)
 \uparrow Gc (per \uparrow Fc ma non Gs)
PAs non subisce variazioni
 $\uparrow\uparrow$ Pressione polmonare
 \uparrow Flusso coronarico [\uparrow di 2-3 DPG]
- ADATT. CEREBRALI
- diuresi da freddo
diuresi ipossica
iperventilazione
disidratazione o danni da freddo
= perdita di peso
- ADATT. ORMONALI
- \uparrow renina
 \uparrow cortisolo
 \uparrow catecolamine
 \uparrow STH e T4
 \downarrow testosterone

tab. 4



IL FARMACO IDEALE DOVREBBE PRESENTARE LE SEGG. CARATTERISTICHE

- normalizzare la PA a riposo e durante lo sforzo;
- non avere effetti sull'incremento di gittata card. da sforzo;
- non avere attività aritmogena;
- non avere eff. sulla redistribuzione di circolo da sforzo;
- non modific. la glicemia e non interferire sulla glicogenolisi;
- non avere effetti sulla lipolisi durante esercizio;
- non provocare disturbi elettrolitici;
- non diminuire il VO_2 max;
- non diminuire la durata dell'esercizio.

tab. 5

classe	azione	eff. collaterali
BETA BLOCC.	<ul style="list-style-type: none">• ↓ fc• ↓ Gs da esercizio• ↓ glicogenolisi	<ul style="list-style-type: none">• broncocostrizione• eff. inotropo -• ipoglicemia da sforzo e ↑ acido lattico
CALCIO ANTAGON.	<ul style="list-style-type: none">• ↓ RPT• az. antiaritmica• ae. antianginosa	<ul style="list-style-type: none">• vasodilatazione (cefalea - rush cut. - edemi)• tach. riflesse• furto coronar.• ↑ catecolamine• ↑ glicogenolisi
ACE INIBITORI	<ul style="list-style-type: none">• ↓ RPT• non agisce su• freq. cardiaca	<ul style="list-style-type: none">• iperkaliemia• tosse• rush cutanei• insuff. renale• probl. ematolog.
ANTIADR. CENTRALI	<ul style="list-style-type: none">• ↓ RPT• ↓ az. catecolaminica	<ul style="list-style-type: none">• sedazione• cong. nasale• ritenz. idrica• fen. allergici
ALFA BLOCC.	<ul style="list-style-type: none">• ↓ RPT• non tachi riflessa• ↑ FPR	<ul style="list-style-type: none">• ipotens. ortost.• cefalea
DIURETICI	<ul style="list-style-type: none">• ↓ vol. plasmatico	<ul style="list-style-type: none">• disionie• eff. diabetogeno• disidratazione

tab. 6

Il dr. Alberto Maria Lanzone è Assistente Cardiologo presso la Divisione di Cardiologia e UCIC dell'Ospedale di Vimercate (Milano), Specialista in Medicina dello Sport e specializzando in Medicina Interna. Da parecchi anni vicino in prima persona al mondo del volo, è stato paracadutista sportivo e militare dal 1976 all'85 ed è pilota di deltaplano dal 1981 e di parapendio dal 1986. Medico della Federazione Italiana di Volo Libero, ha pubblicato e presentato lavori scientifici di cardiologia sportiva e fisiologia applicata al volo. Da qualche tempo collabora anche con la Scuola di Volo "Aeroclub Volovelistico Alta Lombardia" di Varese.

La suesposta relazione è stata presentata alla XXXVI edizione del "Briefing Volovelistico Nazionale Due Torri" tenutosi a Bologna il 14/11/92 su invito specifico del Chiar.mo Prof. Pierangelo Pietra della Commissione Medica Volo a Vela.

La Redazione ringrazia il Dr. Alberto Maria Lanzone per l'interessante relazione trasmessaci e coglie l'occasione per rinnovare l'invito ai relatori delle diverse Commissioni perché inviino i testi delle loro relazioni, affinché ne resti memoria.

VOLARE IN ISLANDA

di FLAVIO FORMOSA



1) Il fregio sul cancello d'ingresso a Sandskeid, che ricorda la data di fondazione del club.

L'Islanda è sicuramente un paese non molto frequentato ancora oggi, così come lo è stato nel corso dei secoli, per la sua posizione geografica abbastanza remota.

Situata in pieno Nord Atlantico, tra il 65° ed il 66° parallelo, al limite del circolo polare artico, essa gode di un clima assai più mite di quello che la sua collocazione potrebbe lasciar immaginare, soprattutto per merito dell'effetto mitigante della corrente del golfo, che ne lambisce le coste sud-occidentali, attenuando le differenze climatiche tra la stagione invernale e quella estiva. Di fatto, l'escursione di temperatura media tra l'estate e l'inverno non supera i 12-15 gradi, con un'umidità relativa sempre alquanto bassa, e la capitale Reykjavik è nei mesi invernali meno fredda di città come Zurigo o New York. Le stagioni intermedie sono praticamente inavvertibili.

Il paesaggio lascia al visitatore sensazioni di grandi spazi non dissimili da quelle che si provano attraversando i territori scarsamente popolati degli Stati Uniti centrali. All'occhio del volovelista, l'emozione si associa all'inquietudine, pensando all'eventualità di un atterraggio fuori campo: il terreno dell'isola è costituito per quasi la metà da immensi deserti lavici fortemente ondulati e percorsi da crepe e depressioni profonde, assolutamente inatterrabili. Di ciò che resta, una buona parte è formata da ghiacci perenni, tra cui spicca l'impressionante distesa del Vatnajökull, il più grande ghiacciaio europeo; grandi altopiani, laghi, fiumi e spiagge nere di cenere e detriti vulcanici.

Solo una minima parte del territorio è coltivata, circa il 2%, prevalentemente a foraggio. Di contro, un campo anche piccolo spesso

può essere utilizzato per atterrarvi, dato che non è mai circondato da alberi, quasi totalmente assenti in Islanda.

Vi è anche una discreta quantità di piccole aviosuperfici disseminate in prossimità dei villaggi, che vengono usate per i collegamenti aerei nei mesi invernali, quando le poche strade (per la maggior parte non asfaltate) vengono rese impraticabili dalla neve.

Su questo territorio selvaggio vive una popolazione di poco meno di 300.000 abitanti, un terzo circa della quale concentrata nell'area urbana di Reykjavik, il cui nome significa "baia del fumo", dal vapore delle sorgenti calde che la circondano.

Gli Islandesi, che vivono in massima parte di pesca, lavorazione del pescato e pastorizia, sono un popolo dalla storia relativamente recente, fiero delle proprie tradizioni. Per la remota collocazione geografica della loro isola sono costretti ad importare dall'estero una grande quantità di generi diversi, ed il costo della vita in Islanda è di conseguenza molto elevato. La lingua che parlano è, con minime varianti, il norvegese antico, oggi caduto in disuso nella scandinavia continentale, introdotto dai colonizzatori vichinghi che tra i primi si stabilirono sull'isola poco più di mille anni fa.

A dispetto di ciò, l'Islanda vanta tradizioni volovelistiche di tutto rispetto. Lo Svifflugfélag Islands fu fondato nel 1936 con la collaborazione di alcuni piloti della Luftwaffe, che si trovavano sull'isola con un contingente di controllo nazista. I primi alianti arrivarono insieme a loro. A Sandskeid, circa 30 km. a sudest di Reykjavik, alle falde di una ripida montagna di 700 metri chiamata Vifilfell, dove il sodalizio ha la sua sede principale, fa bella mostra di sé nell'hangar

(ma vola regolarmente) un Grunau Baby dell'epoca, le cui foto in livrea a svastiche sono esposte sulle pareti della clubhouse.

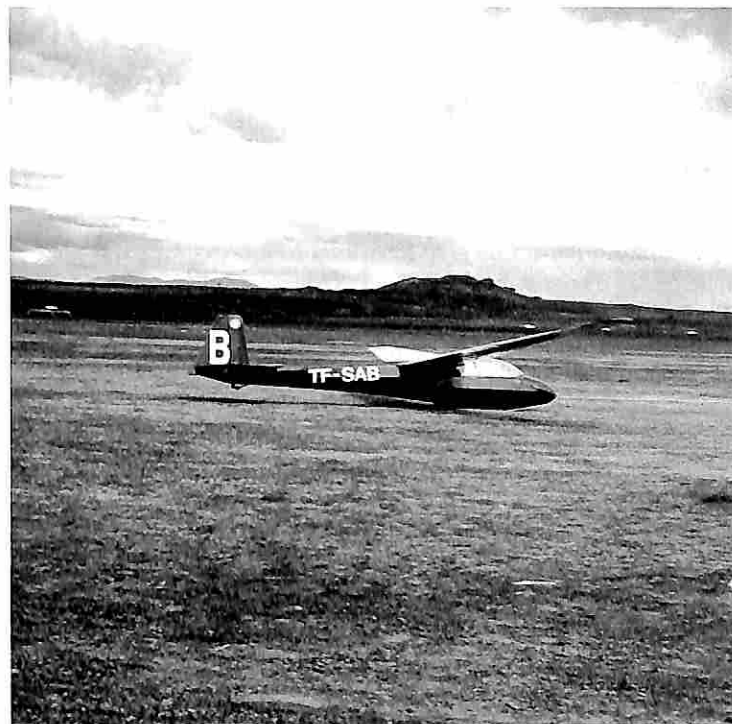
Sandskeid è una piccola aviosuperficie in erba (trapiantata sul posto in zolle simili a moquette, offerte dalla municipalità locale), dotata di tre hangar ed una accogliente clubhouse in legno, una costruzione dal sapore ricercato in un paese privo di alberi, dove il materiale da copertura per eccellenza è la lamiera ondulata. Durante il lungo e buio inverno islandese, quando le ore di luce nel corso della giornata non superano le tre-quattro e la neve copre ogni cosa, gli alianti vengono ricoverati smontati nei due hangar più piccoli, mentre quello più grande e moderno viene adibito a rimessaggio di roulettes a pagamento, per rimpinguare le casse del club nella stagione morta.

Per contro, nella bella stagione che ha il suo culmine tra la fine di Maggio e gli inizi di Giugno, si incontrano appena due ore di relativa oscurità al giorno, e lo Svifflugfélag Islands è in piena attività, volando ogni giorno tra le 18 (ora di chiusura della totalità degli uffici ed esercizi) e la mezzanotte, con i soci che approfittano del tempo libero dopo l'orario di ufficio per l'attività, un sogno inarrivabile per piloti delle nostre latitudini.

Grazie a ciò l'attività volovelistica, sebbene concentrata per forza di cose in un periodo limitato, è comunque intensa, con apprezzabili voli di distanza tra 300 e 500km., e numerosi diamanti, soprattutto di quota, ottenuti nelle frequenti condizioni di onda. Data la conformazione del territorio su cui volano, i piloti locali sono normalmente abituati a corse di atterraggio contenutissime (ho assistito personalmente ad un atterraggio in senso trasversale rispetto alla pista in uso, per evitare la fatica del pur breve recupero...).

Dal punto di vista della meteorologia volovelistica, l'Islanda costituisce una palestra varia ed interessante. Per la sua condizione di isola lontana da grandi piattaforme continentali, il clima è abbastanza mutevole, e rapide alternanze di rovesci e schiarite totali non sono infrequenti nell'arco della giornata, non dissimilmente da come accade nelle isole Britanniche. L'attività termica è discreta, specie sulle zone desertiche e semidesertiche centrali (non auguratevi però di dovervi cercare un campo per mettere a terra l'aliante...), con intensità medie paragonabili a quelle che noi conosciamo; anche se il vento, onnipresente e spesso di intensità notevole, rende il volo in termica non proprio semplicissimo. Di contro questo vento e la particolare conformazione del territorio, con i suoi estesi altopiani lavici che si ergono ripidi sulle pianure (più della metà del territorio islandese si trova sopra i 400 m.s.m., con la vetta più alta a 2120 mt.), creano molto spesso sistemi d'onda vasti e ben sfruttabili. Non è affatto infrequente poter osservare la presenza combinata di lunghe barre di lenticolari alte sopra un cielo di cumuli ben conformati e spaziosi, o al di sotto di una minacciosa copertura stratificata. Un caso a parte è costituito dai ghiacciai, la cui estensione è capace di creare un microclima locale (anche se nel caso di ghiacciai di 8.400 kmq., il termine "micro" è senz'altro riduttivo) che anche nelle giornate di sole si manifesta con minacciose nubi di evaporazione che stazionano bassissime sulla loro superficie.

Lo Svifflugfélag Islands dispone a Sandskeid di diversi alianti, tra cui tre K8, un K6Cr, un Ka7, il già citato Grunau Baby, ed un motooliante SF-28 Tandem Falke, ai quali si aggiungono alcune macchine private, tra cui uno Schweizer TG-3 (curiosamente, gli ultimi due esemplari in attività di questo biposto di costruzione americana si trovano entrambi in Islanda), un PIK 20B, un ASW-19, un LS-3/17



2) Uno dei biposti Ka7 decolla al traino del Piper Pawnee sull'aviosuperficie in erba riportata di Sandskeid.

ed un Libelle. Appesa ad una parete dell'hangar si trova la "fusoliera", in rovina, di un vecchio Zoegling, anch'esso uno degli alianti usati ai tempi della fondazione del club. I lanci avvengono principalmente a verricello, ma il club dispone di un Piper Pawnee ex agricolo, dalla significativa registrazione TF-TUG.

La seconda sede di attività dello Svifflugfélag Islands si trova nel nord dell'isola, in una impressionante collocazione al termine di un fiordo di 80 km. sul quale sorge Akureyri, seconda città dell'Islanda. Qui hanno base l'altro Schweizer TG-3, un K8, un Ka7, ed alcune macchine private.

I piloti del club si riuniscono ogni due anni, in estate, per i campionati nazionali, che si tengono su di una aviosuperficie nel sud dell'isola, ai quali ha occasionalmente partecipato qualche pilota straniero.

Ben difficilmente l'Islanda diventerà meta di spedizioni volovelistiche "di massa" come certe località spagnole, australiane o statunitensi, ma essa offre sicuramente al visitatore anche più distratto uno spettacolo che non lascia indifferenti, ed è certamente uno dei posti più particolari al mondo su cui volare in aliante. Siete avvertiti, però: una volta che l'avrete conosciuta, ci vorrete tornare, come pare succeda a molti di coloro che lo hanno già fatto.

Se poi vi viene veramente il desiderio di vederla dall'alto, potete ottenere tutte le informazioni del caso scrivendo in inglese allo Svifflugfélag Islands, Sandskeid Flugvollur - Island. La cordiale disponibilità ed ospitalità nordica non lascerà deluse le vostre aspettative: provare per credere.

VENTUUUS, VENTUUUS... POORTAMI VIAA, CON TEEEEE...!!!

di SERGIO COLACEVICH

Si, quest'anno e' stato un anno d'oro: oro che e' andato e oro che e' venuto. Oro e' andato per comprare un Ventus. Un Ventus! Un Ventus, un Ventus, un Ventus! Che macchina formidabile. Poi col Ventus e' venuto l'oro: una grande vittoria in una grande gara! (Perdonate, tutto e' relativo: dal mio punto di vista sembra tanto grande). Ma cominciamo dal principio.

Ho passato l'inverno volovelistico a Calistoga, da dove ho volato 5 volte, una al mese, col Libelle. In tutti i voli ho trovato l'onda, che mi ha portato fino a 3500m in due occasioni. Ho potuto anche andare in giro. In un volo ho fatto $65+65=130$ km in onda. E' diverso fare cross country in onda: cerchi di farti una immagine mentale della situazione e poi provi se l'immagine era giusta. Cosi' uno guarda la silhouette della catena montuosa. Se indovini ti fai un bel volo, se non indovini caschi giu' assai alla svelta e ti rimangi velocemente tutte le opinioni precedenti. Poi ritrovi l'onda, torni sopra e ti rinfranchi, ma ti rimane il sano atteggiamento di non fidarti troppo della tua abilita' deduttiva. Il fatto e' che non ci sono nuvole. L'aria e' bella trasparente, fredda, la giornata e' corta.

A 25 km da Calistoga vi sono dei soffioni idrotermali, come quelli che abbiamo noi a Larderello. Qui li chiamano "Geysers". Sono imbrigliati per estrarne calore ed energia, dopo di che i gas vengono rilasciati attraverso torri di raffreddamento. Il fumo leggero e bianchissimo ha un buon residuo di calore e specialmente in inverno forma una bella colonna termica. Cosi' quando riesco ad arrivare ai Geysers volo dentro e fuori di questa tenue nuvolaglia. Si possono guadagnare da 500 a 700 metri ed e' bello girarci dentro.

Nel frattempo ero alla ricerca di un aliante che avesse migliori caratteristiche del Libelle. Pensavo a un LS3, o un Mini Nimbus, un LS4, qualcosa del genere. Verso il mese di Ottobre avevo anche contattato un tizio nel Texas che aveva un Ventus B a un prezzo abbastanza ragionevole, ma cosi' senza molta convinzione. Il tizio mi aveva poi spedito una videocassetta che mi aveva dato una buona impressione dell'aliante. Quando siamo andati a parlare di soldi pero' gli ho fatto una offerta che lui non ha accettato.

Verso Febbraio lo stesso tizio del Texas ha messo un annuncio sulla rivista "Soaring", che e' il "Volo a Vela" degli americani. Riprendo i contatti e lui dice che ribassa un po' il prezzo e inoltre e' disposto a levare l'ammontare della assicurazione annuale che deve essere rinnovata alla fine del mese. A questo punto mi interessa (non vi dico il prezzo, mi vergogno a far sapere che ho speso tanti soldi per un aliante); e ci mettiamo d'accordo per incontrarci. Lui sta a Midland, in Texas e scegliamo la citta' di Phoenix, in Arizona che e' a meta' strada. Phoenix ha due aeroporti dove si pratica il volo a vela. Ci troveremo all'aeroporto di Estrella (spagnolo per Stella).

Sono 1250 km e ci metto un giorno e mezzo ad arrivare. L'aliante e' in buone condizioni ma durante la prova in volo vi sono degli inconvenienti: la manovra degli alettoni e' assai dura e la cloche tende a incollarsi nella posizione in cui si ferma, per cui il movimento diventa una successione di scatti da una posizione all'altra. L'indicatore di velocita' e' chiaramente malfunzionante perche' allo stallo mi indica 20-25 nodi. Inoltre l'aliante ha una formidabile tendenza a entrare in vite,

provo diverse virate a bassa velocita' ed entro in vite tutte le volte, anche se il recupero e' pronto. Sto in aria un'ora e poi atterro.

Comincia allora una delicata discussione e trattativa: l'aliante mi interessa sempre ma mi voglio sincerare di questi inconvenienti. Telefono a gente che conosco che ha un Ventus, telefoniamo al riparatore che ha messo il "seal" nella giunzione fra ala e alettoni, cerchiamo una soluzione. Alla fine concludiamo che probabilmente il comportamento della cloche nei movimenti laterali e' dovuto al "seal" sugli alettoni, perche' a terra la cloche e' liberissima e il difetto si verifica solo in volo. Lui non puo' volare perche' mentre aspettava che atterrassi si e' messo a bere birra, e qui in America non puoi bere alcoolici durante le otto ore precedenti il volo. Decidiamo che io prendo l'aliante, gli lascio i soldi ma con un accordo scritto che l'acquisto e' condizionato alla rimozione del difetto. Lui mi lascia dei soldi per cambiare il tipo di "seal" e per riparare l'anemometro e cosi' riparto portandomi dietro l'aliante per un altro giorno e mezzo di viaggio.

Dopo un mese di telefonate, di visite dal riparatore locale che non riesce a capire il perche' del difetto, e di tentativi; vengo a sapere da Dick Johnson, che possiede un Ventus A, la soluzione del mistero: sono gli alettoni che sfregano col dorso contro la superficie interna dell'ala che li racchiude e provocano abbastanza frizione da fare incantare la cloche. Il difetto non si nota a terra perche' l'alettone per gravita' non tocca l'ala, si verifica in volo perche' il carico aerodinamico forza l'alettone verso l'alto e lo porta a contatto con la superficie dell'ala. Il rimedio e' semplice: scartavetrare fino ad avere la tolleranza necessaria.

Cosi' viene fatto ed era vero, la cloche non si "incolla" piu', anche se il movimento laterale e' molto pesante, in contrasto col movimento longitudinale che e' leggerissimo. Altri piloti che hanno il Ventus dicono che anche il loro e' cosi' e che mi ci abituerò. L'indicatore di velocita' e' a posto anche lui: non funzionava perche' c'era del materiale nella presa statica. Una soffiata e tutto torna normale.

Vi sono una quantita' di altre piccole cose da sistemare, tra l'altro metto un nuovo pannello per gli strumenti. Ma intanto comincio a volare e, ragazzi, che macchina! le prestazioni sono formidabili, sembra che non si vada mai giu'. Si fa tanta strada mentre si scende che c'e' tutto il tempo di trovare un'altra termica, o di arrivare all'aeroporto o di arrivare a quel costone laggju' che col Libelle era irraggiungibile. I flaps sono un po' laboriosi da usare ma ci si abitua, e si accetta, pensando al vantaggio che si acquista.

Volo un po' a Vacaville, poi quando la stagione si apre vado a Truckee. Il secondo Sabato che volo succede un fattaccio: perdo la cappottina appena dopo il decollo. Non sapro' mai il perche', l'ipotesi piu' probabile e' che non l'avevo chiusa bene. Quando sono a circa 120 metri d'altezza, in una larga curva a sinistra a 500 metri dalla fine della pista, e con le due mani ancora occupate dal pilotaggio e dai flaps, vedo che la cappottina si solleva lentamente e si apre di un 5 cm. Sorpreso, prima che abbia il tempo di allungare la mano per afferrarla, ecco che si apre di colpo sulla destra e sparisce.

Immediato colpo di dispiacere. Il vento mi fa volare via la carta al 500.000 dalla tasca laterale, la penna e gli occhiali dal taschino della camicia. Cerco con gli occhi il traino, non lo vedo, allora abbasso il

muso e lo vedo un trenta metri la' sotto. Butto giu' il muso di colpo per non mettere il traino in picchiata ma vedo che il cavo sventola liberamente dalla coda del traino, non sono piu' attaccato. Allora cabro e faccio una virata a sinistra cercando il campo. Mi sembra che ce la posso fare e mi dirigo verso la pista. Il vento della corsa e' rumoroso, mi sventola le cinghie dell'imbracatura e mi fa lacrimare gli occhi. Sulla mia sinistra vedo il rossiccio della carta al 500.000 che vola giu'. L'aliante risponde stranamente senza la cappottina, quando correggo a cabrare sento che il vento nell'abitacolo aspira l'aria verso l'alto, quando correggo a scendere il vento mi viene dritto in faccia. Faccio un atterraggio normale e dopo un quarto d'ora di di abbattimento e di spiegazioni monosillabiche a chi mi fa domande, vado a recuperare la cappottina: non soltanto il plexiglass e' rotto, e' rotta anche l'intelaiatura.

Fortunatamente c'e' un tale Ray Poquette che abita non lontano da Sacramento e che costruisce cappottine. Mi raccomando caldamente che faccia il possibile per fare alla svelta perche' voglio andare alle gare regionali. Grazie a lui in due settimane prendo indietro l'aliante, sia pure con la cappottina ancora da finir di verniciare, e posso andare a Minden per le gare.

Il primo giorno di gara le condizioni sono debolucce. A noi della classe Sport (quella ad handicap) danno sempre un tema POST (Pilot's Option Speed Task), vale a dire viene assegnato un tempo di volo minimo, itinerario a scelta, chi tiene la velocita' piu' alta vince. Io arrivo a Bridgeport, 95+95=190km, e faccio la media di 73 km/h. Con mia grande sorpresa, sono il vincitore di giornata! Inoltre, uno dei candidati alla vittoria finale, Joe Findley, che vola con un PIK-20, atterra fuori e subisce una forte perdita di punti. Secondo arriva Mike Green. L'arrivare primo mi da' una enorme soddisfazione. Qualsiasi sia il risultato finale, questo piazzamento mi appaga gia' pienamente. Il secondo giorno il tempo e' migliore ma non e' facile arrivare ai 1500m sul campo per fare una buona partenza. Faccio 342 km alla media di 80 km/h. E vinco di nuovo! Secondo e' ancora il Mike.

La marea di soddisfazione aumenta a dismisura, ci sguazzo dentro. Ho dei problemi con la cappottina, la mattina si chiude bene ma a mezzogiorno e' molto difficile da chiudere, mi devono aiutare dal di fuori, tanto che il primo giorno non ero neanche sicuro di poter partire. Ogni mattina la scartavetro dove posso ma non la migliore di un gran che.

Oggi la giornata sembra un po' meglio. Arrivo fino alla Masonic Mountain, vicino a Bridgeport e faccio quota con altri due alianti, tra cui il Discus di John Volkober. L'ascendenza e' sui 3, 4 m/sec di media. Da qui si vede tutta una sfilata di nuvole che va verso le White Mountains. Decido di andare a Basalt, una vecchia miniera abbandonata alle pendici delle White Mountains, per un percorso totale di 337 km.

Vedo partire John e dopo pochi minuti parto anch'io a 16000 piedi (4800 m). Metto il Mc Cready a 2 m/s e vado per un 7, 8 km fino a un'altra nube dove rallento senza spiralarne. Continuo fino alla prossima nube, faccio lo stesso, e ripeto fino a che faccio una trentina di chilometri e sono a 14000 piedi (4200 m). Trovo una nube piu' allungata delle altre, che tira da matti. Sempre andando dritto piano guadagno i 17500 piedi (5300 m), che sono il massimo permessibile durante queste gare. Da qui arrivo fino a Basalt, altri 30 km, sempre senza mai spiralarne!

Faccio la foto, torno indietro. Dopo un chilometro vedo una macchia bianca alla mia sinistra, e' il Discus di John in una leggera curva che si dirige a Basalt. Va a tutta velocita' e ci incrociamo silenziosa-

mente a un centinaio di metri di distanza. Andiamo tutti e due a piu' di duecento all'ora sicche' il movimento relativo e' oltre i quattrocento km/h. Fa impressione il riferimento a un oggetto che si muove, quando sei da solo non ti rendi conto della velocita'. Sono arrivato a Basalt prima di lui che e' un buon pilota ed e' carico d'acqua, evidentemente si e' fermato a spiralarne invece di andare tutto dritto come ho fatto io.

Ancora non ho fatto un giro di spirale, ma mi sto abbassando. Debbo chiarire che il terreno qui e' alto almeno 1800 m ed e' assolutamente inatterrabile. L'unica ragione per cui uno ci si avventura e' per la relativa sicurezza data dalle potenti termiche. Quando arrivo a quella che sembra la nube di prima, quella di forma allungata, sono a meno di 13000 piedi (3900 m). Non mi fido a continuare e mi fermo in una termica da oltre 5 m/s. Quando arrivo a 16500 piedi riparto e mi accorgo dell'errore che ho fatto: l'ascendenza continua, in un minuto sono a 17500 piedi e sono costretto a correre a tutta birra nella forte turbolenza per evitare di passare i 17500 piedi. (Negli Stati Uniti il limite legale e' 18000 piedi, cioe' 5500 m, ma per le gare ci e' stato fissato un limite di 17500 piedi).

Così' torno fino alla Masonic Mountain sempre dritto, ho percorso 90 km senza mai spiralarne e avrei potuto farne 120! Oggi la base cumuli vicino al Monte Patterson e' 16500 piedi, Minden e' a 4700 piedi, con mille piedi di margine a 90 km dal campo sono gia' in planata finale. Va tutto abbastanza liscio fino ai monti delle Pine Nuts, che vengono scavalcati a 30 km dal campo. Da li' in poi il terreno e' esposto al sole del tardo pomeriggio e ci sono ascendenze diffuse e forte turbolenza. Tengo la cloche con due mani ed e' difficile leggere la carta per controllare la distanza. Di tanto in tanto un forte colpo mi fa volare tutta la roba che ho nell'abitacolo, carta, maschera dell'ossigeno, occhiali, polvere. Le testate nella cappottina non si contano.

Quando arrivo giu', mi dicono che sono primo anche oggi, alla media di 112 km/h. La gioia e la soddisfazione sono come una onda di marea che mi solleva e mi trasporta senza peso. Sono ai sette cieli, chi se lo sarebbe mai immaginato. Ma il mattino dopo, brutta sorpresa: mi dicono che la foto della tabella di partenza non e' riuscita bene, e mi devono levare 100 punti. E' un peccato perdere cento punti, ma sono ancora piu' preoccupato perche' non so come mai la foto non e' riuscita. Dopo il meeting vado a vedere le foto e dopo un po' di studi capisco cosa e' successo: la cappottina non chiude bene e col bordo ha coperto l'obiettivo. Soluzione: cercare di chiudere la cappottina quando prendo la foto.

Così' ieri retrocedo a terzo di giornata ma sono sempre primo in classifica generale col Mike dietro a 150 punti. Ieri primo e' arrivato Joe Findley. Oggi, quarto giorno, torno a Basalt perche' e' sempre la zona migliore. In quella direzione si verifica una linea di convergenza che da' una lunga fila di cumuli con forti termiche, mentre a soli 20 km di distanza l'ascendenza sparisce. Infatti la maggioranza dei piloti della Standard che devono andare a Basalt e poi a Mina, che e' a 50 km di distanza non ce la fa a tornare alla fascia di convergenza e atterra fuori. Quest'oggi arrivo secondo dietro a Joe Findley. Il Mike e' 170 punti dietro a me.

Il quinto giornoBasalt di nuovo. E questo dimostra uno dei limiti della gara POST: in ogni aeroporto da cui si vola c'e' sempre una zona che e' migliore delle altre e se uno vuole fare velocita' deve andare in quella zona li'. Finisce che volare il POST tutti i giorni come fanno qui in America diventa noioso. La mia impressione e' che sia una gara interessante quando e' limitata al 25% delle giornate.



I Geysers di Calistoga. Se ne vedono diversi. Quello in primo piano mi ha fatto guadagnare 700 metri di quota. Sullo sfondo il Clear Lake, piu' indietro la Snow Mountain (2150 m).

Oggi pero' la faccenda e' piu' complicata: e' relativamente facile arrivare a Basalt e tornare indietro a tutta birra, ma quando arrivo a cento km dal campo di ascendenze non ce ne sono piu'. Il cielo e' pulito in direzione di Minden.

Mi dirigo assai lentamente verso la Masonic Mountain, dove ci sono sempre buone condizioni, ma trovo solo discendenze. Allora comincio a soffrire, perche' se atterro fuori perdo un sacco di punti. Non so dove sono andati gli altri e mi do' di stupido per essere andato cosi' lontano mentre potevo stare al sicuro vicino al campo. Cerco per un dieci minuti nella zona che ogni tanto da' delle deboli risalite ma tutto sommato perdo quota. Devo decidere dove andare e scelgo l'ultima carta: stamattina avevo trovato un bel cumulo sulla Bald Mountain, che e' non lontano dal Ranch Hilton, e puo' darsi che ci sia ancora qualcosa.

Arrivo lentissimamente a questa Bald Mountain, sono basso e so che se non trovo niente devo atterrare qui in una pista chiamata Sweetwater. Proprio dove ero stamattina, in una specie di catino, trovo una debole ascendenza a cui mi attacco spasmodicamente. Salgo piano piano e penso che gli altri staranno correndo da matti chissa' dove. Ma per me la cosa piu' importante e' di non atterrare fuori, e mi sa che e' proprio quello che succedera'. Non dimentichero' mai l'atteggiamento d'animo scorato e deluso che avevo in questa lenta faticosa salita.

E' sempre meglio di una discendenza, ma non mi basta per andare da nessuna parte. Arrivo a 11.000 piedi (3.600 m) e l'ascendenza si

dissolve. Insisto disperatamente ma non c'e' niente da fare, anzi perdo quota, sicche' mi muovo in direzione di Minden piano piano esplorando con gli occhi il terreno alla ricerca di altre possibili sorgenti di ascendenze, perche' sento che l'aria si muove un po'. Dopo un tre km, trovo un'altra zona di aria che va piano piano in su e mi rifermo. E' una bella termiconca larga e una volta centrata, trovo che e' un po' piu' robusta di quella che avevo lasciato.

Salgo salgo salgo e brandelli di speranza fanno capolino fino a che mi decido a prendere la carta e calcolare quanta altezza mi ci vuole. Quel che conta e' superare la catena delle Pine Nuts, che si trova a 30 km dal campo e che sono alte 9.000 piedi. Qui sono a 45 km di distanza dalle Pine Nuts sicche' mi ci vogliono almeno 13.000 piedi, ma poi entro nel computer un po' di margine e il vento a sfavore e lui dice 14.000 piedi. Chissa'. Passo finalmente i 13000, ancora un po', ancora un po'. 14.000 piedi. Ce la faccio, ma salgo ancora. Incredibile, certamente questo e' l'unico posto nelle vicinanze che puo' dare questa altezza.

Arrivo a 14.500 piedi, la termica non mi fa salire piu' e parto per casa con un senso di enorme sollievo. Proprio in quel momento sento il Mike che chiede un traino da Bridgeport! Allora si e' verificato tutto il contrario di quello che temevo, sono io che finisco la gara e lui che atterra fuori! Anche Joe Findley atterra a Bridgeport insieme ad altri e tutti lamentano di aver fatto volo di pendio per tre ore ma di non riuscire a muoversi di li'. Così sono primo anche oggi e dato l'enorme vantaggio di punti ho la vittoria in tasca. Il sesto e ultimo giorno

faccio un volo prudente e il risultato finale mi vede con un vantaggio di 700 punti sul secondo. Come mi hanno detto tante volte, la cosa piu' importante e' sempre finire la gara: se uno atterra fuori perde almeno 500 punti. Infatti il Mike l'ultimo giorno non vola neanche. Adesso sono campione della classe Sport per la Regione 11 Sud, che comprende il Nord California e il Nevada (l'America e' grande e viene percio' divisa in 12 Regioni volovelistiche). Questa vittoria mi porta lo spirito ai sette cieli e mi sentiro' graziato per il resto della stagione e lo sono ancora adesso: e' una impresa che mi e' riuscita e nessuno me la puo' portare via. Sono innamorato di questo sport e fa un grande piacere il sapere che lo faccio bene.

Il resto della stagione da' condizioni mediocri, ma riesco a fare tre voli oltre i 500 km nel giro di un mese. Ancora mi stupisco delle prestazioni del Ventus. Sembra che si possa arrivare dappertutto. Mi sento piu' al sicuro che con il Libelle, perche' se trovo una zona di discese posso aumentare la velocita' e passarci dentro alla svelta senza perdere un'esagerazione di quota. Adesso sono contentissimo di averlo acquistato: senno' sarei rimasto tutta la vita a sognare una macchina cosi' e di vita ce n'e' una sola, poi diventi vecchio e certe cose non le puoi piu' fare. E poi non sono soldi buttati via perche' gli alianti mantengono il loro prezzo e li rivendi bene. La cosa piu' critica forse e' il tipo di moglie che hai: la mia dopo tanti anni si e' rassegnata a vivere con una cara persona che perde tutta l'intelligenza a fine settimana e ritorna normale il lunedì'.



Minden in un giorno d'onda, alle sette di sera.

D'estate io volo a Truckee perche' e' la localita' piu' vicina della Sierra. Invece Minden e' il punto di partenza preferito per i Safari, quest'anno ce ne sono stati tre. I Safari sono costituiti da un gruppo di piloti che noleggia un traino e fa un giro per l'America spostandosi ogni giorno. Il numero di piloti va da 5 a dieci, ognuno ha una persona di aiuto che lo segue con la Caravan e con il carrello. Stanno fuori per un tempo che va da una a due settimane e alla fine del giro tornano al punto di partenza.



I Twin Lakes (Laghi Gemelli) da Sud-Ovest guardando verso Beidgeport, di cui in alto a destra si intravede il lago (artificiale). Qui siamo 30 km a Nord-Ovest del Mono Lake e 150 km da Truckee. Sono le 12,32 solari.

Qui negli Stati Uniti questo tipo di attività è facilitato dal fatto che la società americana è basata sul movimento: ci sono una grande quantità e tipi di caravan, ci sono alberghi e aeroporti dappertutto e gente che pensa niente di fare 500 km di strada tutti i giorni. Le distanze sono enormi se commisurate alle nostre ed è frequente sentire di gente che si fa un due o tre giorni di guida di 16 ore al giorno o più. Inoltre hanno dentro lo spirito di avventura che li ha portati qui dal vecchio continente, a molti piace il deserto e gli spazi aperti e disabitati abbondano, specialmente qui nel West.

Anni fa fecero un Safari che partito dal Sud vicino al Messico arrivò fino dentro al Canada, una distanza in linea retta di oltre 2000 km. In un'altra occasione, sono partiti dal sud della California e sono arrivati fino all'oceano Atlantico, 3500 km. I Safari tipici però arrivano in genere fino al Gran Lago Salato e da lì scendono un po' a sud e poi tornano indietro, qualcuno arriva fino al Colorado. È certamente un'esperienza affascinante volare così perduto fino a dove ti porta la giornata, il giorno dopo ripartire senza sapere esattamente fino a dove e vedere e volare in tanti posti diversi guardando solo avanti. Penso che una cosa simile possa essere fatta altrettanto bene anche in Italia, e anche se qualcosa è stato fatto si potrebbe fare ancora di più. Quest'anno il mio amico Stan Montagne ha avuto una disavventura durante il suo Safari. Alla fine di un volo in Utah, è atterrato in un campo. Atterraggio normale, non lontano da una strada di grande comunicazione. Arriva il suo aiuto e vedono che il carrello non può entrare nel campo, quindi decidono di smontare l'aliante nel campo e portare i pezzi a piedi. Giornata perfetta, una leggera brezzolina. Smontate le ali, ne portano una al carrello che aspetta lungo la strada, con un po' di difficoltà perché si è alzato un notevole vento. Alla seconda ala pochi minuti dopo, il vento è assai forte e riescono a fatica a portare l'ala fino al carrello.

Adesso si tratta di ruotare l'ala di costa per farla entrare nel carrello, ma decidono che il vento è troppo forte e non ce la possono fare. Mentre stanno per posare l'ala per terra, un colpo di vento fa volare l'ala per aria in verticale e la sbatte giù di traverso alla strada. Inorriditi si precipitano a riprenderla: in quel momento una Caravan con rimorchietto che arrivava a tutta velocità passa sopra all'ala con otto ruote. Io ho sentito un tuffo al cuore a sentir raccontare il fatto; immagino lo stato d'animo di Stan che lo ha vissuto. Poi la pena è continuata per parecchio tempo per poter volare ancora. Infatti l'ala non è riparabile e dopo aver cercato in tutta l'America e l'Europa per trovare un'ala sinistra di seconda mano, l'Assicurazione si è trovata davanti alla prospettiva di comprare un'ala nuova. Senonché Stan ha un Ventus B come il mio, e la Schempp-Hirth adesso fabbrica il Ventus C, che ha ali diverse e attacchi diversi, le ali del Ventus B non le fa più. Allora di ali ne vanno acquistate due e in più bisogna modificare gli attacchi nella fusoliera. In alternativa l'Assicurazione può pagare il danno a Stan e tenersi i pezzi dell'aliante.

Insomma fra il pensare cosa fare e cercare le ali sono passati quattro mesi e non è stato deciso nulla, e sembra che Stan potrà avere il suo aliante solo la prossima primavera. Allora Stan non può volare ma viene al campo, si aggira attorno al mio aliante e con aria furtiva tocca la mia ala sinistra e mostra di voler progettare un rapimento d'ala. Devo scacciarlo e tenerlo d'occhio e a dire la verità a volte sembra che non faccia neanche tanto per finta. Per l'appunto Stan è andato in pensione quest'anno e proprio quando aveva tanto tempo per volare si è trovato senza aliante.

Anche il Mike Green, quello che mi stava attaccato al secondo posto durante le gare, è andato in pensione quest'anno, approfittando dell'offerta di 5 anni di anzianità. Però il giorno dopo è stato riassunto e continua a lavorare dov'era prima, all'Università di Berke-

ley. Il Mike Green è un personaggio. Ha più di 50 anni, con una faccia da mangiafuoco, una barbaccia nera incolta, una gran pancia assai pelosa che mette in mostra spesso, insomma un aspetto selvatico. Volare con un ASW-20 che ha per sigla le iniziali del suo nome, MG. Quando lo chiamano per radio però, invece di chiamarlo Mike Golf lo chiamano "Mighty Gorilla" (Possente Gorilla). Adesso dovete sapere che il Mike ha un figlio, Bill, dall'aspetto più normale ma che vola anche lui con l'ASW-20 del padre. Allora, quando vola lui, lo chiamano "Mini Gorilla".

Altre sigle vengono "personalizzate". Così c'è Carol Hines, una brava pilota, sigla LL, che viene chiamata "Lucky Lady" (Fortunata Signora). SO è "Spotted Owl" (Gufo Maculato, una specie protetta in California e fonte di molte polemiche provocate dai conservazionisti). GJ è "Grape Juice" (Succo d'Uva). Etc.

Volare qui è certamente diverso dal volare in Italia. Il modo di vivere è diverso, la natura, i posti sono diversi. Una volta non sono riuscito a tornare indietro e sono atterrato a Farias Wheel, 35 km da Minden, dietro la catena delle Pine Nuts. Dalla pista si vede solo una casa, piuttosto grande. Un gruppo di persone esce a passeggio chiede se ho bisogno di un telefono, posso usare il loro. Ringrazio e dico che cercherò di contattare la base per radio. Poi siccome non mi riesce mi dirigo verso la casa, a un duecento metri di distanza, tagliando attraverso i radi arbusti del deserto.

Sono molto gentili e vengo a sapere che sono due coppie, ognuna con il suo aereo, che da San Francisco vengono qui a passare i loro week-ends. La casa sembra grande ma una gran parte è adibita a garage, e dentro il garage ci sono i due aerei! e c'è ancora posto per un terzo. Dopo mezz'ora arriva il traino a prendermi e salutandomi mi dicono: "A proposito, è meglio camminare per la strada; noi non tagliamo mai attraverso gli arbusti per via dei serpenti a sonagli". Oh, grazie tante.

Un'altra volta ero a 150 km dal campo e 60 km dal più vicino aeroporto, in una zona in cui non ci si avventura spesso. A 30 km ci sono due laghi disseccati in cui si può atterrare e da cui si può decollare a traino. Però, non ci sono telefoni. La zona è estremamente disabitata, sulla carta al 500.000 riportano i singoli "ranch" come punti di riferimento: sono a 20, 30, 40 km di distanza l'uno dall'altro e il nulla nel mezzo. Poche piste in terra battuta tagliano il deserto e sono i particolari più visibili con la loro traccia biancastra nel mare di arbusti marrone. Dopo aver scartato alcuni cumuli perché non tiravano abbastanza ho cominciato a essere un po' basso. Decido che al prossimo cumulo accetterò qualsiasi ascendenza ma come a volte succede al prossimo cumulo trovo solo discendenze, così a quello dopo, finché comincio a essere preoccupato.

Dopo un altro di questi cumuli senza ascendenza usabile sono davvero basso. Abbandono la direzione di marcia e mi dirigo lateralmente verso un rilievo montuoso cercando per lo meno un po' di aiuto dal pendio. Finalmente trovo una moderata ascendenza entro cui mi soffermo a tirare un po' il fiato. A questo punto sono circa 200 metri sopra al costone e vedo un gruppo di animali che percorre un sentiero a mezza costa. L'ascendenza migliora e mi sembra che dovrei poterla cavare. Il passo degli animali è troppo spedito perché siano delle mucche e dopo un attimo mi rendo conto che sono cavalli.

Sì, ecco dove mi trovo: questo è ancora il selvaggio West, dove i cavalli selvatici vivono liberi nelle distese deserte eludendo la cattura. Mentre salgo ormai con sicurezza rimango lì a guardare, spirale dopo spirale, il branco dei cavalli bradi, qualcuno bruno, altri marrone, altri chiari, che percorrono la pista del loro immenso territorio di pascolo. Una immagine che mi porterò dentro per sempre. Saluti cari, l'ascendenza sia con voi.

PERCHE' FAYENCE

di GIANCARLO BRESCIANI

Statisticamente, da metà luglio a circa il 20 agosto, è il periodo migliore per realizzare voli di distanza sulle Alpi Francesi. Una occasione da non perdere per chi si può permettere la sola vacanza estiva. E' l'ideale per fare delle esperienze tra l'indimenticabile e l'esaltante volando in una fascia larga un centinaio di chilometri e lunga più di trecento: un teatro di oltre 30.000 chilometri quadrati zeppi di montagne, ghiacciai, vallate, laghi e tanti, tanti cumuli... dove, alle località universalmente note, se ne mescolano centinaia di altre che vale la pena di scoprire e conoscere. Già nell'estate del '91 avevo cercato di fare questa esperienza, ma l'irruenza degli amici mi aveva portato a volare in Spagna non senza, all'andata ed al ritorno, avere fatto qualche assaggio decollando dagli aeroporti di Barcelonnette e Fayence e ciò non ha generato altro che il desiderio di volerci tornare. Nell'Haute-Provence ci sono gli aeroporti di Barcelonnette e Saint Crepin che, pur non potendo di regola consentire di decollare presto, permettono, già allo sgancio, di essere proiettati in pieno scenario alpino e questo è l'ideale per fare voli di esplorazione, per conoscere e riconoscere determinate zone e per "assorbire" come l'aria si muove da quelle parti... Ad ovest nella Vallée de La Durance ci sono gli aeroporti di Volo a Vela di Gap Tallard, Sisteron Vaumeilh, Saint-Auban Chateau-Arnoux (centro nazionale) e Vinon sur Verdon. A sud in Provence, nel dipartimento di Var, a poco più di venti chilometri dalla Costa Azzurra ed a 225 metri sul livello del mare, c'è il centro di Volo a Vela di Fayence, per noi certamente il più pratico da raggiungere essendo poco distante dall'autostrada della Costa Azzurra (uscita 39 per Fayence - Lac de St Cassien). Ma perchè Fayence: la pista, di più di 1.000 metri, ha la forma di una tozza "T", tale da consentire, in caso di necessità, atterraggi e decolli da qualsiasi direzione, il fondo è erbosso con due pistini asfaltati per il decollo. Le due testate, 1.0 e 28, sono corredate di brevi funi, da una parte bloccate al terreno e dall'altra provviste di un gancio, per ancorare in caso di necessità gli alianti già in linea, a ricordo che qui è zona di Mistral e che si fa anche tanta onda. Ci sono una decina di hangars e, perfettamente in sintonia con l'ambiente, vi è una costruzione comprendente un bar ristorante riservato ai piloti, la segreteria, alcuni uffici, la sala briefing, camere a due e quattro letti, servizi igienici ecc. per chi sceglie, a costi più che accettabili, di dormire in aeroporto in altra zona è possibile anche campeggiare. Il Club dispone di 3 Janus, 3 Nimbus, un DG 500, un DG 200, 2 Glassflugel 304, 3 LS4, 3 Pegase, 2 ASW19, un Astir, 5 Ka6, 5 Ka8, un Dimona, 4 ASK13 ed un ASK21, come traini 3 Rallye, 2 Pawnee ed un LI9. Diciamo un 35 alianti e 6 traini, naturalmente più un numero imprecisato di macchine private tra ospiti e locali. Nove persone, tra cui quattro istruttori, coordinano e gestiscono l'attività di circa una ottantina di decolli al giorno tra voli scuola e performance per un totale di 25.000 ore all'anno. La linea è pronta intorno alle 10.30 per decollare mediamente alle 11.15-11.45, le attese per il traino difficilmente superano la mezz'ora. Qui si può volare sino al tramonto, diciamo 9-10 ore e, anche se su questi terreni le medie non sono mai altissime, di strada se ne può fare tanta... nelle giornate buone (quasi



Vista di Fayence dall'aeroporto

tutte) i percorsi sono verso nord, lo sgancio è intorno ai 1.000÷1.100 m. QNH sul costone della Pente, poi via via, letteralmente si scala la montagna verso Le Malay 1426 m., indi Le Lachens 1715 m. In questa prima fase le condizioni non sono mai eccezionali, l'atmosfera è tendenzialmente stabile, l'inversione presente, ma si sa che quindici-trenta chilometri ancora più a nord si entrerà nel regime d'aria alpina, dove le termiche non sono più rotte e turbolente, ma violentemente poderose con plafond dai 3.000 in su, queste uscite sono sempre una conquista che entusiasma. Quando finalmente si arriva nella nuova massa, l'aria è incredibilmente più limpida, spesso la demarcazione tra "l'alpino" ed "il marino" è accompagnata da fenomeni di termo-onda: si sale davanti ai cumuli, l'occhio spazia lontano... le montagne si fanno imponenti, cumulo dopo cumulo il plafond continua ad alzarsi e le termiche sempre più potenti inducono a dare un giro o due sul Mc. Cready e così si vola, mai



"una puntatina sulla costa (l'aeroporto di Frejus) dopo una planata di 100 chilometri dalla zona di Barcelonnette".

più letteralmente che in questo caso, verso Barcelonnette, dove se ne raggiunge il traverso in un batter d'occhio.

Ora dipende che volo si sta facendo: se si è solo a spasso seguendo la linea più energetica, è quasi inevitabile, ritrovarsi in questo giro panoramico verso nord, tra l'Aiguille de Chambeyron, con i suoi laghetti turchesi ed il Monviso. Questo fantastico monolite di 3841 m., oltre a segnare un punto di confine tra l'Italia e la Francia, spesso indica anche la demarcazione di due masse d'aria, quella alpina sempre più secca, da quella padana, che – più umida, calda e sporca – da vita ad incredibili condensazioni 1000÷1500 metri più in basso là sul versante italiano, che fanno da sfondo a tutta la linea di cime e creste che si estendono sul confine in direzione nord-sud.

Muovendosi "turisticamente", è d'obbligo anche, spostandosi più a nord-ovest, dirigersi verso il gruppo del Pelvoux, con i suoi Glacier Noir e Blanc, dove quest'ultimo è il mantello candido che scende a valle dalla cima della Barre des Ecrins, la maestosa montagna di 4102 m. Infilarsi volando facendo il periplo di quelle pareti di roccia così scure ed imponenti, rappresenta il coronamento di una emozione crescente nata da quando l'intero massiccio era comparso all'orizzonte e se ne era iniziato l'avvicinamento quasi calamitati da tale maestosità. Se invece è una giornata dove, durante il briefing, si era prefissato un bel tema e percependo di averlo azzeccato, ci si sente ben caricati e motivati, e non si commettono troppi errori, trovandosi così in sintonia con l'ambiente quel tanto che basta per non perdere tempo, una volta al traverso di Barcelonnette si prosegue decisi verso il Col de Vars, indi ai costoni ad est di St Crepin (120 Km da Fayence), giungendo quindi a Briançon-Mongenèvre, con il Sestriere in vista sulla destra, e poi Bardonecchia ad ovest e finalmente, in efficienza sull'aeroporto di Solieres (dove sarebbe sempre meglio non atterrare per evitare, il giorno dopo bene che vada, un costoso traino o da Aosta o da St Crepin), si arriva poi al Col d'Etache, poi ancora al Mont-Froid sopra Solieres, qui spesso l'atmosfera si fa più scura, i cumuli sono a



Michel Trial, uno degli istruttori di Fayence che, normalmente, accompagna con lo Janus giovani piloti e non, in giri di qualche centinaio di chilometri sulle Alpi Occidentali.

quote diverse non è così facile capire dove tirano, bisogna andare per tentativi, fare il massimo della quota e poi decidere di attraversare la valle per giungere, 191 Km da Fayence, al Grand Roc Noir, dove ci si deve essere almeno a 3.500 - 3.600 m., altrimenti... altrimenti si prova più ad est sul costone del Mean Martin, diversamente Solieres... Questa zona, indicata genericamente "Maurienne" dal nome della valle di Solieres-Modane, è il passaggio più difficile dei voli verso Aosta ed il Bianco, dato che qui, si sarà già capito, spesso "pulisce" l'aria della "padania", chiudendo sotto, ad est del Mean Martin, il passo del Col de l'Iseran 2762 m. Ma una volta passati, arrivando un po' più a nord, sulla verticale del Lac du Chevril, a 207 Km da Fayence, lo sguardo si può allungare nella direzione della Val de Rhemes giù verso Aosta, ma qui ormai si è risconfinato in Italia e la descrizione di quelle zone la si lascia agli amici che là volano, segnalando solo che un bel pilone di 520 km è il lago di Place Muolin poco più di 20 Km a nord-est di Aosta.

E' ora di tornare facendo a ritroso più o meno lo stesso percorso, sembra essere tardi, ma in realtà si va in discesa e fatte salve cellule temporalesche e stratificazioni, è sufficiente ritrovarsi o risalire al Mont Pelat 3051 m. circa un centinaio di metri sopra la sua cima per essere in efficienza su Fayence, compresa una puntatina sulla costa all'altezza di Cannes o Frejus, per coronare sul mare un volo sulle Alpi Occidentali. Ma non sempre va così... se si è perso tempo o se si sta tornando da un volo particolarmente lungo ed è ormai sera tardi, non bisogna fare errori, e se qualcosa va storto e si finisce bassi è molto difficile risalire, quindi si deve atterrare a Barcelonnette, oppure essendo già più a sud-sud ovest, in questo caso può essere un temporale a bloccare la strada, si deve per forza andare giù a Pui-misson o se si è proprio arrivati quasi a casa, ma per una qualche ragione non si riesce a scavalcare Le Lachens si finisce "aux vaches" (fuoricampo) a Logis du Pin. (In orografie di questo tipo nulla può essere lasciato al caso e presso gli aeroporti di volo a vela di questa area, è a disposizione una pubblicazione, da portarsi in volo, con le "Champs possibles dans les Alpes du Sud" con pianta e fotografie di 26 campi atterrabili). Concludendo, più che in ogni altra zona, partire da Fayence significa avere virtualmente, ogni volo, oltre al normale percorso, circa 150 chilometri praticamente già fatti perché, decollando presto, spesso si può essere a Barcelonnette o a St Crepin quando da là sono in volo da poco, ed il ritorno si può gestire anche molto tardi a condizioni pressochè spente essendo la meta "veleggiata", come si è già visto, il Mont Pelat, da cui in efficienza, si può percorrere l'ultima ottantina di chilometri che ancora separano da Fayence. Certamente tra chi meglio conosce le Alpi Occidentali c'è Michel Trial, uno degli istruttori di Fayence, che normalmente accompagna con lo Janus "XA" giovani piloti e non, desiderosi di fare una puntatina facilitata di qualche centinaio di chilometri sopra questo meraviglioso scenario. Michel parla perfettamente l'italiano.

* * *

Coloro che desiderassero ulteriori informazioni possono rivolgersi direttamente all'Autore.

ndr

SAINT CREPIN - FAYENCE 1993

Il viaggio comincia sulla carta a casa di Jean-Marie Clement a fine luglio; con incredibile gentilezza mi fornisce cartina, dépliants turistici e mezz'ora di briefing nella quale seguiamo insieme sulla carta aeroporti, prati atterrabili, rotte, ecc.

Il 30 agosto passo il colle del Monginevro in direzione St. Crepin con mio figlio Niccolò ed il carrello con l'aliante, mentre Rosa ci raggiungerà poi con il resto della famiglia.

Lo spettacolo è mozzafiato, con cumuli a base oltre i 3000 metri, sole aria cristallina e gli splendidi ghiacciai.

Salutiamo senza rimpianto la pianura padana con la cappa di calore umido e le nubi a 800 metri che ci seguono in strane filappere su per le strade del colle.

Uno sguardo alla valle di Briançon e della Clarée confermano le ammonizioni di Jean-Marie a volare nel locale dei prati "ufficiali" atterrabili: non vedo infatti altri posti decenti dove posarsi, pur avendo esigenze personali molto ridotte.

La mattina incontro Jean-Marie a St. Crepin verso le 15.00 con vento teso in asse pista a 30 km/h partiamo in biposto per un volo di ambientamento.

Jean-Marie mi indica di secondo in secondo dove posarmi in caso di rottura del cavo ed elenca la lista di amici non più tra noi che hanno sbagliato. Nel frattempo lotto con il traino che vira a coltello perché ... così si arriva prima! Mi attende poi un costone "ascensore" di circa 5 km che in volo quasi rettilineo e variometro fisso a +3 ci porta a 3000 metri e consente una pausa alla paura iniziale.

Segue una lezione di volo in costone con una infinità di consigli tra cui la pericolosa deviazione del variometro nella zona in depressione dietro il costone che induce a chiudere la termica contro il costone anziché sopra lo stesso.

Il volo prosegue con meta Briançon, il ghiacciaio del Pelyoux (4000 m) il lago di Embrun ed infine atterraggio con vento contro a St. Crepin con relative procedure.

Jean-Marie guarda la mia scheda e mi annuncia che ho superato l'esame con alcune riserve e che domani potrò volare da solo.

Seguono cinque giorni di voli intensi che mi portano a scoprire i punti cospicui nel raggio di 100 km dall'aeroporto: il parco naturale di Les Ecrins, la zona di Grenoble, Bardonecchia e il Monviso, Barcelonnette e Gap.

Le partenze sono sempre dopo le 14.00, quando cioè il costone "tira" e questo permette di stare in famiglia di mattina e organizzare gite, canoa, motocross ecc., complice la signora Clement che ci fornisce le necessarie dritte.

Si atterra normalmente verso le otto di sera.

FAYENCE

Lasciamo gli amici di St. Crepin e ci dirigiamo verso Vence (Costa Azzurra) dove in due settimane, a causa dell'influenza che mi perseguita, riesco a compiere solo cinque voli.

L'aeroporto di Fayence è una vera e propria "fabbrica" del volo a vela: dei cinque trainer tre sono costantemente in linea nell'ora di punta per smaltire le cinque o sei file di alianti pronti al decollo (20 o 30 alianti). Le strutture di accoglienza e istruzione sono notevoli. È scomparso il vento e le partenze si fanno termicando su un costo-

ne non troppo generoso che per ben due giornate mi costringe a voli locali. L'amico Bresciani di Ferrara mi erudisce su come e quando scavalcare l'altopiano di 20 km a nord del campo (Logis du Pin) unico vero ostacolo tra Fayence e i primi contrafforti a Nord con condizioni "forti"; qualcuno vi atterra in rientro alla sera per mancanza di condizioni ed utilizza l'albergo con pista in erba di 800 metri nel bel mezzo dell'altopiano.

Compio con Bresciani uno splendido volo fino a St. Crepin che mi permette di collegare le zone appena conosciute a nord, con Fayence. Dopo la partenza di Bresciani compio da solo un volo di oltre sette ore sulla medesima rotta arrivando a nord a Bardonecchia e a est a Grenoble.



Il gruppo dell'Ecrin e la sua cima di oltre 4.000 metri.

(La foto è stata scattata da Amleto Mariani che vogliamo presto tra noi. ndr)

Provo, per la prima volta, in un clamoroso "buco" presso il M. Pelat (Barcelonnette), la sensazione di essere "tanto" lontano da casa (...ma chi me lo ha fatto fare...).

La strizza aguzza l'ingegno ed una rapida considerazione sulla direzione del vento e dei costoni mi permette di correggere una fesseria e raggiungere di nuovo la quota di manovra. In queste zone la quota minima è considerata 2000 metri. Al di sotto bisogna già aver chiaro in mente dove posarsi.

CONCLUSIONE

Ho compiuto voli che mai avrei ritenuto possibili con le mie appena 200 ore di volo, e tutto nello splendido ambiente della Savoia e della Provenza.

Un grazie per questo a Jean-Marie Clement che si è reso disponibile a svariati giorni di voli scuola. Eccellente l'accoglienza negli aeroporti dove ho conosciuto persone simpatiche e semplici, con grande competenza. Bassi i costi, per la mancanza di tasse, supertasse, burocrazia, costo del terreno e altre brutte cose che affliggono il volo a vela in Italia.

SICUREZZA NEL VOLO A VELA 1993

Quest'anno è stato per il Volo a Vela un'anno abbastanza negativo, purtroppo, dal punto di vista della sicurezza. Fino ad ora, da un'indagine non ancora completa, ovviamente perché l'anno non è ancora finito, sono accaduti una ventina circa di incidenti e, quel che più conta, alcuni di essi molto gravi in tre dei quali ci è scappato il morto. Ma poteva anche andare peggio.

Le inchieste naturalmente sono ancora in corso e non si possono trarre conclusioni né si possono esprimere giudizi, tuttavia mi limiterò, in questa trattazione, ad illustrare per sommi capi le modalità con cui sono avvenuti questi incidenti.

1° - Un aliante decolla al traino e l'accompagnatore all'ala si attarda qualche istante a liberare il bordo della pista. Sopraggiunge un altro aliante in atterraggio che, con l'estremità alare investe in pieno la testa dell'accompagnatore uccidendolo sul colpo.

2° - Due alianti spirano in termica assieme ad altri tre o quattro quando improvvisamente entrano in collisione e precipitano entrambi gravemente danneggiati. Uno dei due piloti si salva lanciandosi col paracadute mentre l'altro, forse tramortito dall'urto, rimane dentro la cabina di pilotaggio e precipita fino a terra. Viene trovato morto.

3° - Durante un volo di trasferimento da un'aeroporto all'altro, volo che avrebbe dovuto durare assai poco, un aliante inspiegabilmente e apparentemente in volo rettilineo, impatta contro il crinale quasi verticale di una montagna distruggendosi completamente nella parte anteriore. Anche qui il pilota muore nell'impatto.

Basterebbero questi tre luttuosi avvenimenti a preoccupare seriamente gli addetti ai lavori perché fra l'altro investono tre diverse fasi del volo con tre modalità diverse di evoluzione, ma non è tutto perché in un altro caso un aliante costretto ad un atterraggio fuori campo in una zona accidentata ha procurato seri danni, oltre che all'aliante, anche alla salute del pilota. In altri due casi ancora due alianti hanno avuto una mancata collisione, o per meglio dire una mancata grave collisione perché si sono appena toccati provocando danni insignificanti ma poteva andare molto peggio. Infine, tanto per la cronaca, il pilota che si è lanciato e quindi salvato dal secondo incidente raccontato, ha sperimentato l'apertura del paracadute quasi nello stesso istante in cui toccava terra, data la bassa quota relativa rispetto alla montagna sorvolata.

Senza trarre conclusioni relative alle effettive cause che hanno provocato questi incidenti, né esprimere giudizi su eventuali responsabilità, cosa che spetta ad altri in altre sedi, come abbiamo già accennato, possiamo in ogni modo esprimere delle considerazioni ed abbozzare alcune raccomandazioni.

Il primo incidente coinvolge l'argomento dei movimenti nell'area aeroportuale. Movimenti sia in volo ma soprattutto a terra. Facendo un esame di coscienza, bisogna ammettere che nelle operazioni a terra in molti campi di volo non vengono rispettate delle precise norme precauzionali che invece dovrebbero essere tassative in ogni luogo ed in ogni momento. Nel volo a vela molto più che nel volo a motore le aree di parcheggio, di rullaggio, di decollo ed anche le vicinanze di quelle di atterraggio sono spesso affollate di persone che, pur animate da lodevole buona volontà, non sempre si muovono con

la dovuta precauzione ed attenzione forse perché non sono state istruite in modo efficace. Vi racconto alcuni casi di incidenti a terra che si potevano benissimo evitare applicando più attenzione e/o regole ben precise. Una macchina parte per il recupero di un aliante appena atterrato trascinandosi dietro lo spezzone di cavo completamente svolto. L'autista non si accorge che un cane, giocando col cavo, lo ha letteralmente avvolto attorno ad una persona che viene violentemente rovesciata a terra con relativi seri danni. In un'altro caso, l'aliante giunto in linea di volo con la prua rivolta all'estremità del campo viene prontamente ruotato di 180° per approntarlo al successivo decollo. Talmente prontamente che l'estremità di un'ala incontra violentemente la testa di un allievo anche qui con danni, punti di sutura eccetera. Ma non è ancora finita: gli alianti sono schierati di fianco alla pista, si decide di partire e a due o tre persone per ogni aliante ci si appresta all'allineamento. Nell'alzare da terra l'ala del proprio aliante un pilota non fa a tempo a sollevarla di una spanna che sente un gran colpo e, tra la meraviglia sua e degli altri presenti vede un pilota a terra dolorante e pallidissimo. Cosa era successo? Quel pilota, mossosi con un po' di ritardo, aveva preso una velocissima corsa per raggiungere il suo aliante che si trovava più avanti e aveva calcolato di passare giusto giusto sotto un'ala alzata. È bastato che quell'ala, sollevata dall'altra parte di pochi centimetri, si abbassasse di altrettanto perché fosse investita violentemente dalla fronte del malcapitato. Le ali degli alianti purtroppo sono molto lunghe, e in quelli moderni, anche tremamente dure.

Conseguenti raccomandazioni: i responsabili di liena stabiliscano delle regole molto precise alle quali tutti, nelle aree di movimenti a terra, si debbono adeguare in modo assolutamente tassativo. In ogni caso tutti si muovano con la massima attenzione e precauzione, guardandosi attentamente intorno, senza mai correre e senza muovere alianti o autovetture se non con la massima cautela.

I cavi di traino a terra devono essere tassativamente avvolti e fissati alla vettura, e non lasciati liberi.

Nel caso di collisioni in volo, a prescindere dalle modalità specifiche con cui si verificano, due macchine volanti di qualsiasi tipo arrivano a collidere tra loro perché l'uno o l'altro o tutti e due i piloti non si sono visti o non si sono visti in tempo. Su questo non vi è alcun dubbio. Il problema allora consiste nel guardare fuori in modo appropriato. Non mi dilungo sull'argomento perché ho appena scritto uno studio particolareggiato che troverete pubblicato sulla rivista VOLO a VELA.

Per quanto riguarda il terzo tipo di incidente, sebbene abbastanza misterioso, si può avanzare l'ipotesi che il pilota fosse stato colto da una momentanea mancanza di visibilità dovuta forse ad un sottilissimo straterello di nube. A questo proposito, senza riferirsi specificamente all'incidente in esame, si può fare la generale raccomandazione di trattare le nubi, anche le più insignificanti, con il massimo rispetto ed attenzione perché possono riservare delle sorprese completamente inaspettate. Chi ha volato molto con ogni tempo, come il sottoscritto, sa per esempio che alcuni straterelli di nubi o nebbia, che poi sono la stessa cosa, sono assolutamente invisibili se guardati sotto un certo angolo, mentre si presentano tali da annullare completamente la visibilità se lo sguardo all'interno di essi è parallelo all'asse maggiore dello straterello stesso.

Per completare il quadro delle raccomandazioni, una riguarda la necessità, forse un po' trascurata a dir la verità, di assicurarsi che tutti i piloti, ma anche i passeggeri, sappiano, o vengano istruiti minuziosamente sia sulle modalità di una eventuale uscita di emergenza

dall'aliante in volo, e sia sull'uso del paracadute in ogni circostanza. Finora, per fortuna, i lanci con paracadute da aliante in volo, che si sappia, hanno avuto tutti esito favorevole in Italia, però è bene non fidarsi del caso e fare di tutto perché nell'eventualità, tutto vada per il meglio.

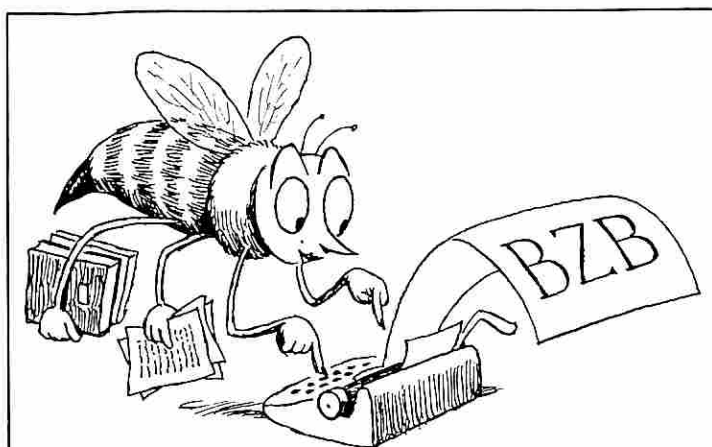
Altra ed ultima raccomandazione, anche se non ha riscontri diretti, ma di cui è bene rinfrescare la memoria, è quella relativa all'uso, anzi al NON uso di bevande alcoliche. In un gravissimo incidente di volo a motore, ma dove il volo a vela non era sconosciuto, è stato riscontrato che il pilota aveva in corpo una quantità di alcol tale da far dichiarare, da chi di dovere, che questa è stata la causa principale del sinistro. Si raccomanda pertanto di rispettare non soltanto le regole, ma anche le norme dettate dal buon senso. Le regole infatti parlano del divieto di bere otto ore prima del volo, ma questo si riferisce ad un bicchiere di vino o di birra o aperitivo. Nel caso della classica "sbronza" tale tempo va moltiplicato almeno per sei diventando quarantott'ore o giù di lì. È in preparazione uno studio molto approfondito sull'argomento.

Spero di non essere apparso troppo pessimista e di aver affrontato gli argomenti in oggetto con la maggior obbiettività possibile e confido nella comprensione e buona volontà degli addetti ai lavori affinché nel prossimo futuro si possa contare su di una attività di volo il più possibile scevra da incidenti ed inconvenienti che non fanno altro che rattristare il meraviglioso ambiente del volo, sotto qualsiasi forma esso si realizzi.

In occasione del "Briefing delle due torri"

Bologna 13/14 Novembre 1993

GUIDO BERGOMI



BZB di Roberta Fischer

TRADUZIONI TECNICHE

INGLESE - FRANCESE - TEDESCO

Tel: 0332-234411/234404 Fax: 0332-236645

IL NOTO VOLOVELISTA ARGENTINO JOSE CUADRADO VITTIMA DI UN VIOLENTO TORNADO

Il noto volovelista argentino José Cuadrado, del Club de Planeadores Albatros, ha tragicamente cessato di vivere travolto dalla furia di un violento tornado, formatosi repentinamente nella zona di Mercedes in provincia di Buenos Aires. Cuadrado stava effettuando un volo di trasferimento con un passeggero a bordo di un velivolo di proprietà della compagnia di aerotaxi di cui lo stesso Cuadrado era intestatario. Da testimonianze raccolte dalla sua amata consorte – Anita Spuhr de Cuadrado – risulta che nel momento dell'incidente il vento soffiava a raffiche di oltre 130 km/h, accompagnato da forte pioggia e da violenti movimenti verticali dell'atmosfera. Cuadrado deve aver lottato con tutta l'esperienza che possedeva senza riuscire però ad evitare di abbattersi al suolo con estrema violenza. Com'è facile intuire l'apparecchio andò completamente distrutto, mentre pilota e passeggero malauguratamente decedettero sul colpo. José Cuadrado era amato e stimato da quanti lo conoscevano, non solo per le sue alte doti di valoroso pilota, ma anche per la squisita bontà del suo animo e la dolcezza del suo carattere mite e generoso. I volovelisti italiani che hanno avuto la ventura di conoscerlo ed apprezzarlo in occasione di vari campionati mondiali di volo a vela, esprimono alla sua inseparabile consorte, che lo seguiva ovunque, le più vive e sentite condoglianze.

PLINIO ROVESTI



<p>VENDO DG 400 17 metri completo di strumenti e carrello rivolgersi a: Antonio Caraffini Tel. uff. 0332 731050 Fax 730330</p>	<p>CERCO AEROTRAINO USATO potenza 180/200 HP indiffer. biciclo o triciclo costo contenuto Tel. 011-8190506 - Eugenio</p>
<p>CERCO COMPUTER E VARIO ELETTRICO usati ma in buone condizioni Telef. e Fax 02/96701939 Castelli Luca, dopo ore 20.00</p>	<p>VENDO URIBEL «D» vario mecc. e elettron. ILEC altim. in piedi e in metri sbandom. e radio 720 can. paracadute e carrello coperto scadenza CN a fine marzo '94 Borgo V. - Tel. 0141-203173</p>
<p>VENDO MOTOALIANTE DIMONA H36 Motore Limbach L2000 EB 1 Elica Hoffmann passo variab. Strument. normale + LOREN, Transponder, VOR e orizz. art. 39 Tel. 011 - 96.90.384</p>	<p>VENDO RADIO PORTATILE BECKER AR.COM3201 completa di contenitore BK310 e microfono Contattare: BRIVIO EZIO - Tel. 039/692180 Uff. 039/602976 - Fax 6060350</p>
<p>VENDO DG 300 del 1989, marche I.HOPS ottimo stato Telefonare al n. 06 - 36306227</p>	<p>VENDO LIBELLE 205 CLUB buona strumentazione, radio DITTEL 760 c. computer ILEC SB/8, virosbandometro costruz. 1975, ore totali 1400, ottimo stato generale, carrello aperto Tel. 040/214113</p>
<p>VENDO ASW 20L 16.60 - costruzione 1982 marche I.KOLL, profili rifatti, strumentatissimo, carrello Ghidotti Telef. 0143/745741 o 0330/638578</p>	<p>CERCO MOTORFALK e/o DIMONA purchè in buone condizioni Tel. Borgo Vittorio 0141/203173+ fax</p>
<p>CERCO MOTOALIANTE MONOPOSTO decollo autonomo, adeguatamente strumentato, purchè in ottimo stato Contattare: Rino Rinaldi 059/372796 nei giorni festivi: Ae.Club de L'Aquila - Tel. 0862/461013</p>	<p>CERCO JANUS CM Telef. 0331/786064 dopo ore 20</p>

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

NOTIZIE DAL MONDO

di WILLIAM MALPAS

L'ALIANTE WORLD CLASS

In occasione della riunione dell'IDG di Strasburgo, il Professor Morelli ha presentato una relazione sulle due visite da lui effettuate in Polonia nel corso del 1993. Egli ha detto di essere rimasto assai impressionato dai progressi effettuati in tutti i campi, comprese le modifiche di progetto richieste dal gruppo di Gestione della IGC, le prove di volo ed i preparativi per la produzione di serie del PW5, che dovrebbe iniziare nel Gennaio di quest'anno a Swidnik, vicino alla frontiera russa.

Sono stati ricevuti ordini per oltre 100 macchine, di cui 30 per la forza aerea Indonesiana. I produttori sperano di contenere il prezzo entro il limite di 20,000 dollari USA.

Alcuni piloti hanno già avuto la possibilità di pilotare il PW5 e le impressioni generali sono buone.

I CAMPI ESTIVI DELLE UNIVERSITA' TEDESCHE

Come fanno già da 26 anni, gli Akaflieg tedeschi hanno tenuto il proprio campo estivo nell'Agosto 1993. Per tre settimane, gli studenti delle dieci università con corsi di aeronautica della Germania si sono ritrovati sull'aeroporto di Aalen-Elchingen, assieme ad ospiti polacchi e giapponesi e venti alianti.

Come sempre, lo scopo della riunione era quello di provare le nuove creazioni (dalle semplici modifiche di macchine già esistenti ad alianti completamente nuovi, talvolta non convenzionali e talvolta addirittura rivoluzionari), in modo da acquisire nuove esperienze comuni di volo e discutere nuove idee.

Una parte importante del programma era dedicata alla misurazione delle prestazioni dei nuovi alianti con un metodo comparativo che prevedeva l'effettuazione dei voli la mattina presto, quando l'aria è ancora ferma (questa tecnica è ormai in uso da tempo ed è stata già descritta in un precedente articolo di "Volo a Vela"). Quest'anno, l'aliante di confronto è un DG300/17 della DLR (Istituto di Ricerca Aeronautico tedesco), ben calibrato. Gli alianti da provare vengono portati in volo a fianco del DG-300 e quindi le prestazioni vengono confrontate.

Tra gli alianti disponibili ad Aalen vi erano quest'anno il DG-500-20W, l'AFH24 di Hannover, l'FS32 di Stoccarda con i flap di tipo "Fowler", i polacchi SZD55 ed SZD56, l'LS6 con ed uno senza winglets, un Mu27 di Monaco e l'ala volante SB13 di Braunschweig.

La stella della riunione è però stato il nuovo addestratore a posti affiancati presentato dall'Università di Darmstadt, il D-41.

CONSEGNATO IL 100° ESEMPLARE DI DG-500 ELAN

All'inizio dello scorso settembre, la ELAN FLIGHT ha potuto celebrare un importante avvenimento: il completamento del centesimo DG-500.

Quanto sopra dimostra che questo piccolo settore della ELAN, che conta 50 dipendenti, è in condizione di produrre in serie velivoli di grande valore e che non vi sono impedimenti alla produzione dovuti ai problemi della ex-Jugoslavia.

Dopo un avvio di programma assai difficile, un'ulteriore difficoltà è stata rappresentata, all'inizio della produzione di serie, dal fallimento della ELAN. Sebbene la produzione di serie non sia mai stata interrotta in quel periodo, i problemi della ELAN determinarono la perdita di personale competente. Ciò fece sorgere, per il piccolo numero di lavoratori rimasti fedeli alla ditta, la difficoltà di doversi non solo dedicare alla produzione, ma anche all'addestramento continuo dei nuovi assunti. Oggi possiamo però affermare con orgoglio che si è ritornati sui livelli produttivi anteriori alle difficoltà segnalate.

Il velivolo numero 100, un DG-500 trainer, è stato portato in volo dall'aeroporto di Lesce/Bled dal signor Sreco Mohar, che è anche il collaudatore dell'ELAN.

Al momento, vengono prodotte tre versioni del DG-500, che vanno da una versione adatta all'addestramento all'acrobazia con apertura di 18 metri all'ineguagliato modello a decollo autonomo con apertura di 22 metri, mentre sono attualmente in corso le prove di certificazione di una nuova variante "pura", con apertura alare di 20 metri e dotata di winglets.

L'aliante numero 100 è stato nel frattempo consegnato, come tutti gli altri DG-500, al fortunato proprietario attraverso la GLASER-DIRKS.

La fortunata collaborazione tra GLASER-DIRKS ed ELAN continua ormai da oltre 15 anni. Ciò dimostra che la decisione imprenditoriale di ELAN e GLASER-DIRKS, di sviluppare, produrre e gestire congiuntamente velivoli, era stata giusta.

Questo centesimo aereo ed un carnet d'ordini pieno fino al 1995 sono un segno tangibile del successo del progetto DG-500.



Kranich è il nome tedesco dell'uccello dalle larghe ali e le lunghe zampe, la Gru.

Ecco in proposito quanto è apparso sul giornale tedesco: ODENWALDKREIS e che Gianfranco PARINETTO, ex volovelista Calcinatese che vola ad Aosta, ha tradotto e ci ha inviato, del che lo ringraziamo. La foto, recente, appare volutamente d'epoca!

* * * * *

Un vecchio "cassone" volante ricostruito brilla nell'antico splendore, dopo circa 1500 ore di lavoro in due anni il KRANICH II, un aliante del 1938. Willy Bergmann di Michelstadt si è occupato a terra e in volo di questo "OLDTIMER".

IL CIELO IN TERRA (come si suol dire) HOBBY: RICOSTRUIRE E RIMETTERE IN VOLO

Willy Bergmann restaura vecchi alianti, l'ultimo è questo KRANICH II, un aliante del 1938.

Willy Bergmann lavora volentieri artigianalmente con passione. Piallare, segare, verniciare, è il "CIELO IN TERRA" per il concittadino di Michelstadt nato nel 1926. È per lui una soddisfazione immensa riportare in aria a girare alto sopra le nubi nel nostro circondario l'oggetto delle sue fatiche. Volare a vela è l'hobby della famiglia Bergmann. Il responsabile tecnico del campo di Volo a Vela di VIELBRUNN non è particolarmente appassionato agli esemplari d'alianti più moderni in vetroresina dalla affinata aerodinamica, sono gli "OLDTIMER" cui dedica specialmente le sue cure. Da poco ha riportato a nuovo splendore un vecchio "cassone". In due anni l'hobbysta volovelista ha restaurato con un lavoro praticamente professionale un KRANICH II.

"...era necessario..." dice Willy Bergmann. Costruito nel 1938 l'aliante pre-bellico aveva trascorso 20 anni di triste abbandono in un fienile presso Hockenheim, finché nel 1990 arrivò Willy e portò con sé lo splendido pezzo al campo di volo a vela di VIELBRUNN. Tra l'altro nel frattempo, all'epoca, il biposto aveva effettuato due voli di convalida del Certificato di Navigabilità.

Seguì poi una massa di lavoro. "...circa 1500 ore ci ho investito..." ricorda Willy Bergmann. In mezzo ai molti altri "posterii" alianti in vetroresina ospitati nell'hangar di VIELBRUNN il vecchio esemplare in legno si distingue a malapena. Il vecchio "cassone" è chiaro ma non del tipico bianco dei fiori. Willy Bergmann lo ha verniciato col colore originale dei vecchi tempi e cioè bianco-crema. Anche il muso non è così appuntito come quello degli esemplari di alianti odierni. "...il profilo dell'ala è più spesso ed offre perciò più resistenza, quindi il KRANICH II è qualcosa che consente un volo lento e tranquillo..." Dal punto di vista tecnico, dai tempi aulici del KRANICH, non ci sono state grosse variazioni.

"...l'indicatore di velocità, l'altimetro, ed il variometro sono oggi uguali ad allora..." L'unica cosa nuova nel velivolo restau-



rato che venne prodotto fino al 1955 e del quale da allora è sopravvissuto un unico esemplare in ordine di volo in Inghilterra è ... la Radio ...

I comandi sono uguali a 50 anni orsono secondo l'esperienza del nostro volovelista pignolo. Un tutt'uno: Willy Bergmann ed il KRANICH III!

Significa ben più che un intenso lavoro di restaurazione. L'appassionante legame risale alla giovinezza del Bergmann: "... dal 14 al 17 Giugno 1943 ho conseguito il passaggio sul KRANICH II a LIMBURG..." Non c'è da meravigliarsi se oggi salendo sulla macchina del peso di 312 chilogrammi, dell'apertura alare di 18 metri e avente una efficienza di 1:26 egli ricorda: "...Non avrei mai pensato di poter sedermi 50 anni dopo nuovamente in un KRANICH..."

"È una esperienza e un sentimento tutto particolare..."

O il KRANICH o il volo a vela, il silenzio del "volo silenzioso" affascina Willy Bergmann (da quattro anni in pensione dopo 32 anni quale responsabile del FINANZ AMT di Michelstadt) ad ogni decollo. "...il volo tranquillo e senza rumore è la cosa più bella che ci possa offrire il cielo..."

Confrontarsi con le termiche "...questo è lo stimolo del volo a vela: ... non si sa mai quando o non si vorrebbe mai, tornare sulla Terra..." questa è la descrizione del sentimento di Willy Bergmann quando è sopra le nubi. Paura di atterraggi fuori campo non ne ha e nemmeno teme rotture del suo OLDTIMER "...è destino..."

Nessun problema quindi, teoricamente. Ma in pratica Willy si augura, come tutti, di non aver mai incidenti col KRANICH II perché il suo lavoro di hobbysta è programmato ed intenso "...Ho a casa altre due macchine incidentate in atterraggi fuori campo da riparare!..."

Traduzione di GIANFRANCO PARINETTO

ALLA RICERCA DELLE VACANZE... FINITE!

Un diario di viaggio permetterebbe una più ampia esposizione, ma non ho la segretaria al seguito, e poi... a chi interesserebbe?

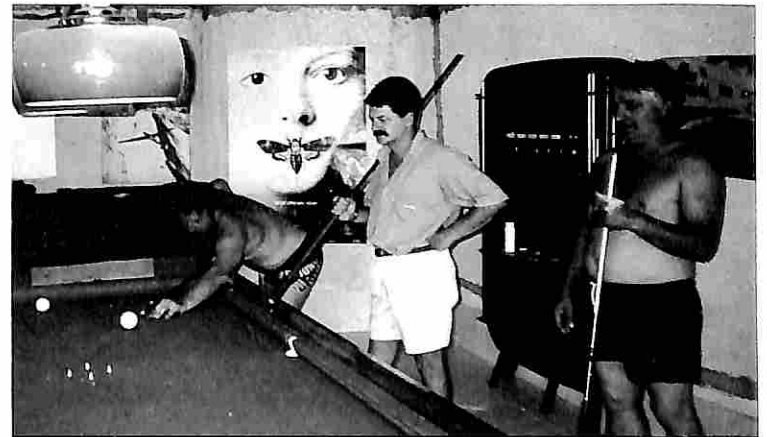
Oppure una memoria di ferro, ma la mia perde i colpi. Meglio sintetizzare con qualche foto.

Incomincio con i mille in A/R per andare a Rivoli di Osoppo, intanto guida l'Alberto. E ci scappa anche una puntata in quel di San Giovanni Lupatoto!

Ovviamente trovo tutto cambiato, son passati cinquant'anni. Ecco l'AVRO, non fai in tempo a scendere che ti trovi davanti pane, salame e vino della pregiata riserva per gli amici, il tutto in una nostalgica atmosfera di tempi andati.



Da Calcinate sono partiti tutti per le più diverse destinazioni, tutto tace tranne il...



A Rieti arrivo tardi, si è conclusa una favolosa C.I.M., ma il secondo periodo è pur sempre bello. Il Mario corre per il GVV «N. Valzania», ovviamente, lo Spreafico sfoggia una maglietta altremodo significativa.

L'Ettore si concede una pausa trastullando Gianluca, il n. 1 del Remo.



Visto che non ne vuol sapere di tornare in campo, vado a trovare il Plinio.

È sempre un piacere riandare ai tempi andati, sta bene è in forma e prendiamo appuntamento per festeggiare gli 85.



A Rieti le novità sono poche, il Velino è pulito e concilia sonni tranquilli e sul ponte ci si ferma sempre a vedere le trote. Il caffè delle Quattro Stagioni è stato completamente rinnovato e la piazza è tornata ad essere frequentata come ai bei tempi.



Vado in stazione a guardare gli orari, il ferragosto è passato ma non voglio rinunciare al tradizionale viaggio in treno. L'Aquila, Sulmona, Pettorano, Campo di Giove e Castel di Sangro. Poi con la ferrovia Sangritana arrivo fino a Ateleta.



Non riesco a raggiungere l'Adriatico, sarà per un'altra volta. Comunque non cercate di atterrare nella Valle del Sangro, è impossibile.

Al ritorno i passeggeri sono oltre una dozzina! Meglio viaggiare proprio nel giorno di ferragosto.

Una cena a Villa Tizzi, poi tutti in coda per il rientro alla base. Ma qualcuno tarda a rientrare!

Dove mai saranno andati? Ah, eccoli!



E come non chiudere con una foto-ricordo per l'esondazione del lago: è l'autunno del 1993.

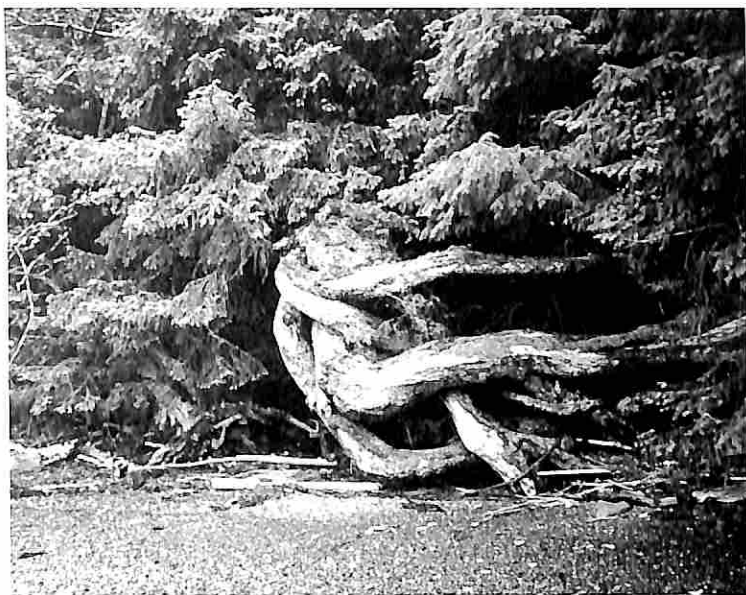


ANCORA VACANZE, MA QUESTA VOLTA CON SALMONI ED AQUILE!

Buoni motivi mi hanno forzato a cancellare un po' di vacanze programmate per luglio ed Agosto che erano dedicate a Rieti. Ho perso in questo modo quello che nei ricordi del volo a vela italiano sarà ricordato come "...quel famoso Rieti 93". Pazienza, sarà per il 94.

In cambio però, e forse a titolo di compensazione, ho vissuto un fine settimana su di un'isola nel mare dell'Alaska dove ancora si possono vedere le balene nutrirsi di foche, le foche rubare i salmoni ai pescatori, i salmoni divorare le aringhe, le aquile artigliare salmoni e così via.

Emozionante passeggiare nella stupenda foresta pluviale di conifere: un'immensa cattedrale gotica naturale. Nessuna strada, un territorio più grande della Svizzera con 2.150 abitanti in tutto!



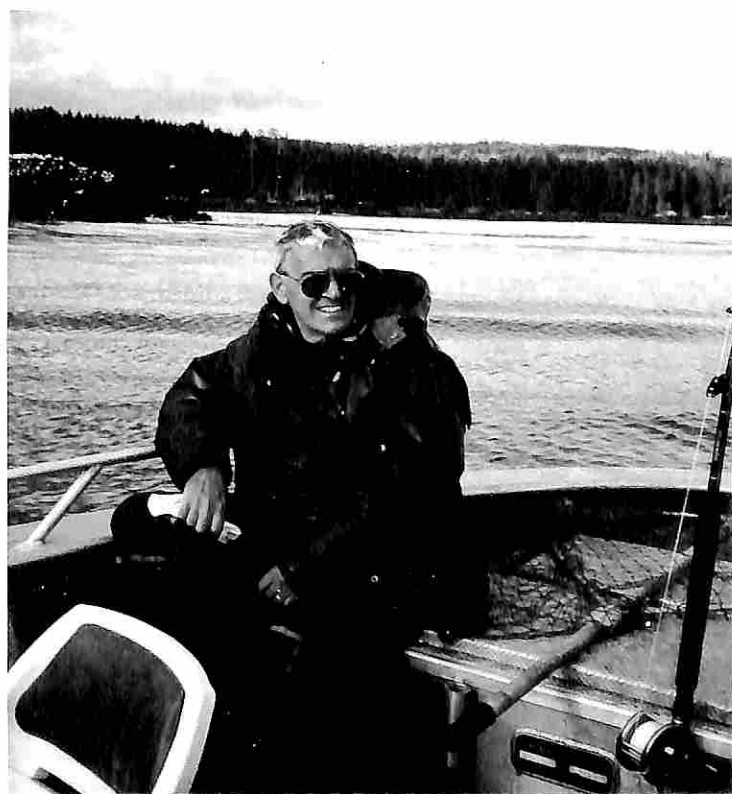
I salmoni si pescano da motoscafi in alluminio, abbastanza sottocosta ma pur sempre in oceano. Le onde lunghe del Pacifico sono molto lunghe ma anche alte. Il vento forte le increspa fino a far nascere dubbi sul buon senso a stare in certe condizioni seppure in compagnia di un'imperturbabile guida indiana. Un salmone di 30 libbre ti fa lavorare di mulinello, di canna e di braccio per un'ora...e si rimane indolenziti per una settimana. L'equilibrio è precario, l'abbigliamento è pesante d'alto mare: insomma una bella e forte esperienza, soprattutto, un bel collaudo fisico. Sono state le aquile con i loro voli ad affascinarmi ed attirare l'interesse. Si lasciano avvicinare, sono incredibilmente numerose, magnifiche, superbe col vento. Un nido a portata visiva mi ha fatto assistere per un paio d'ore a tutta la ginnastica pre-primi volo dell'aquilotto. Ben agganciato al grande ramo di un alto pino dove dimorava la famiglia, ali aperte poi semichiusate, contro vento, cambio d'incidenza della coda. Fase successiva: battito delle ali. Sembrava gli si allungassero le gambe: da una parte le zampe artigliate al ramo dall'altra il corpo trascinato verso l'alto dalla portanza delle ali. Regolarmente ed alternativamente arrivavano i genitori ad ali-

mentare il rampollo già grande quanto loro, ben impiumato e visibilmente ben nutrito pronto, mi è sembrato, per il faticoso primo volo. L'indiano mi ha raccontato di aver assistito alla tragedia di un primo volo: atterraggio sbagliato sul ramo, stallo e caduta in mare, irrimediabile per la giovane aquila.

I salmoni sono magnifici animali, belli nel vero senso della parola, soprattutto lottatori generosi. Per averli è necessario far loro esaurire tutta l'energia che hanno in corpo stancandoli a morte con l'insidioso molleggio delle flessibili canne di carbonio e con un costante lavoro di tira/molla fatto col mulinello. A catturarli si inorgolisce il pescatore e si rattrista l'uomo. Salvo un breve break a mezza giornata per il lunch su di un battello appoggiato si torna sulla terra ferma dopo 12 ore o più. Il pesce viene pulito su di un molo galleggiante ancorato a terra dove si attracca con i motoscafi da pesca, le foche arrivano puntuali ad abbuffarsi di teste di salmone. Sul prato all'inglese attorno al lodge arrivano caribù ed una specie di daini, pascolano, non hanno paura dell'uomo, poi rientrano nella foresta.

Nessun giornale, non radio, non televisione, cene luculliane a base di salmone, rombo e di granchi giganteschi. Gli argomenti a tavola: storie di pesca e tante storie di divorzio. Americani e canadesi ci affogano, ne sono soggiogati, tutti o quasi sono divorzio-dipendenti, raccontano delle conseguenti demolizioni di patrimoni e di parcelle d'avvocato.

Del gruppo, una cinquantina, solo due mi sono sembrati esenti dal mal comune e son stati zitti ma avevano entrambi male alle orecchie.



TRECENTODIECI CHILOMETRI, SULLE ALPI SULL'ALIANTE UN MILANESE HA VOLATO DA AOSTA A BOLZANO

Ha incontrato difficoltà sopra il Passo del Tonale - Ritenterà il volo di ritorno - È specialista negli atterraggi fuori campo.



Bolzano 26 aprile, notte.

Cesare Rasini, cinquantenne industriale di Milano, ha compiuto ieri, in sei ore circa, un volo in aliante da Aosta a Bolzano ed è felicemente atterrato verso le ore 17,30. Egli ha raccontato, ad alcuni soci dell'aeroclub bolzanino, la sua avventura di trecentodieci chilometri, in condizioni meteorologiche spesso avverse. «Sono partito questa mattina - egli ha detto dopo l'atterraggio - e ora avrei bisogno di qualcosa di caldo da bere». Il volovelista milanese è apparso in ottime condizioni di salute, nonostante la fatica, la tensione e il rischio corso. Ha sofferto molto freddo, soprattutto durante un drammatico passaggio, sopra il Passo del Tonale.

Nell'epoca dei «jets», in cui si impiegano sei ore per andare da Roma a Nuova York, imprese come quella di Rasini restano ancora nella dimensione del volo romantico, sono ammirevoli. Anche dal punto di vista tecnico, il «raid» è notevole: un volo «a meta prefissata» (cioè Rasini ha voluto proprio arrivare da Aosta a Bolzano) e per di più sopra le Alpi, è considerato dagli esperti abbastanza complicato.

Cesare Rasini è volovelista quotato, in Italia; egli ha collezionato un gran numero di atterraggi fuori campo. Quando sale sul suo aliante dalla linea elegantissima, egli programma quasi sempre il ritorno a «capriccio»; è capace di atterrare in ogni luogo, quando i venti non sorreggono più il suo velivolo.

Gli è stato chiesto, ieri, qual è stato il momento di maggior pericolo, durante le sei ore di volo. «Sopra il Tonale - ha precisato - poiché ho incontrato grosse nubi; per trovare la rotta di Bolzano ho dovuto abbassarmi sempre più. Ad un certo punto, l'unica soluzione è stata quella di seguire una linea dell'alta tensione». Così, scivolando nell'aria, qualche metro sopra i cavi, Cesare Rasini è riuscito a imboccare la Valle di Sole.

Altri intoppi, Rasini li ha incontrati sopra il lago di Como: ha dovuto combattere contro raffiche di vento contrario, piuttosto forti, che gli hanno fatto perdere molto tempo. L'industriale è ripartito stamattina da Bolzano; ma ha già detto che tornerà sabato e, se le condizioni meteorologiche saranno favorevoli, tenterà con l'aliante di ripercorrere la rotta in senso inverso. Probabilmente atterrerà a Varese.

* * * * *

Noi li ricordiamo così. Episodi e scritti del passato che fanno emergere ricordi e impronte lasciate nel passaggio attraverso il mondo volovelistico.

Grazie alla premura di Gianni Spreafico che ci ha invitato incominciamo da questo volo.

Del Cesare ricorderemo ovviamente anche la sua «meteo organolettica».

Del Gigino Fanoli, anche Lui andato avanti, cercheremo le cronache dei suoi avventurosi recuperi.

R.S.

Poichè nessun volovelista (?) partecipava a questa significativa assemblea, abbiamo chiesto a Italo Tarasconi di poter riprodurre la sua interessante cronaca pubblicata da VOLO LIBERO della F.I.V.L. Circa la prossima assemblea straordinaria dell'Ae.C.I. sarà più opportuno attendere i 180 giorni della «finanziaria '94».

R.S.

UN'ALTRA STORIA ITALIANA

di ITALO TARASCONI

In veste di delegato dell'Aeroclub di cui sono socio e Consigliere rappresentante di specialità del VDS, ho partecipato all'Assemblea dei Presidenti degli Aeroclub Federati, svoltasi lo scorso 30 ottobre 1993 a Roma presso l'AeCI.

L'assemblea era poi particolarmente importante per la parte straordinaria riguardante la modifica dello statuto che prevedeva la realizzazione della scissione dell'attuale VDS tra apparecchi privi e provvisti di motore. È evidente l'importanza di questa suddivisione che elimina una assurda lotta fratricida per la conquista di una rappresentanza nell'Ente tra due specialità ormai nettamente separate anche dalla legge col D.P.R. 207.

Quella che segue è una breve cronaca dell'Assemblea ed alcune considerazioni sullo svolgimento della stessa.

L'assemblea inizia poco dopo le dieci ed il Presidente Testa prende la parola per i ringraziamenti e i saluti di rito. A sua detta, la situazione dell'aviazione in Italia non è delle più felici, ma è lieto di annunciare ai presenti che i fondi necessari alla gestione dell'AeCI per il prossimo anno saranno ancora stanziati dal CONI e dal Ministero dei Trasporti permettendone così la piena attività.

Viene subito rilevato che per rendere valida la seconda parte straordinaria dell'assemblea, sarà necessaria la presenza di almeno 2/3 degli aventi diritto al momento quantificati in 78 Presidenti o delegati. Il numero delle presenze necessarie non è però da tutti condiviso e suscita alcune discussioni a mezza voce che saranno successivamente riprese quando si scoprirà che gli Aeroclub Federati non sono 91, come creduto, ma ben 94. Questo episodio della mancata esatta conoscenza del numero di AeC federati dà la misura della disorganizzazione dell'Ente e conferma come le difficoltà che abitualmente riscontriamo nell'iter delle pratiche non sia casuale.

La parte ordinaria dell'Assemblea è preceduta dalla consegna delle onorificenze della FAI e dalla consegna di premi che vengono assegnati a persone per particolari benemeritenze. Per l'impegno nell'attività aeronautica, soprattutto in relazione al volo libero, viene premiato Mario Prezioso. Il Presidente Testa confessa candidamente di non conoscere il personaggio che dà il nome a questo premio, ma il dott. Prezioso, noto studioso di storia, è molto lieto di ricevere il premio.

Uno dei diplomai FAI viene consegnato ad un ragazzo di 13 anni che ha inviato un disegno sul volo classificandosi terzo nel concorso internazionale. Il disegno non viene mostrato e l'assemblea applaude solamente per la simpatia che suscita un piccolo che sogna di volare. Tutti pensano tra sé che sicuramente qualcuno, venendo a conoscenza del fatto, metterà una tassa anche sui disegni che raffigurano il volo, soprattutto se fatti da bambini che potrebbero entusiasarsi e diventare piloti da adulti.

Tornando all'ordine del giorno della parte ordinaria dell'Assemblea si procede con l'approvazione di una variazione al verbale dell'assemblea dello scorso aprile che presentava, nelle somme di bilancio, un errore di matematica. Una

somma era infatti scritta con il risultato sbagliato. Corretto l'errore in un secondo tempo, occorre approvare in Assemblea la variazione dell'importo ai fini della formale validità del bilancio stesso. Il Presidente Testa cerca sempre più nervosamente tra gli appunti preparati dagli impiegati, ma, visto che in AeCI non si perdono solamente le pratiche dei rinnovi e rilasci degli attestati, anche la famosa pagina di somme non si trova. Il Presidente deve pertanto richiedere una sospensione dell'Assemblea per permettere al personale di recuperare la delibera incriminata e poterla presentare per la variazione.

Si passa all'approvazione del bilancio preventivo per il 1994. Le ultime notizie sull'andamento del Totocalcio danno in ripresa il montepremi e quindi l'incasso lordo da parte del CONI. Poichè i soldi destinati a tutte le attività sportive in Italia derivano dal CONI, che le attinge principalmente dalle entrate del Totocalcio, questo aumento va anche a beneficio dell'AeCI cui spetta l'1,68% della somma destinata alle federazioni sportive. Peccato che all'attività sportiva vera e propria non venga dedicato che 1/100 circa di tale somma, come si può dedurre dal bilancio preventivo.

Qualche nuovo Presidente o delegato di Aeroclub locale vorrebbe chiedere di modificare alcune voci del bilancio, ma il Presidente Testa chiarisce che il bilancio si può solamente bocciare o approvare, dato che le modifiche sono riservate al Consiglio Federale in fase di stesura. L'Assemblea dà un unanime consenso.

L'Assemblea ora viene trascinata volutamente e dichiaratamente alle lunghe per cercare di raggiungere il numero necessario di presenti. Vengono rintracciati telefonicamente i Consiglieri che abitano nei dintorni di Roma per invitarli a partecipare e, verso le ore 12,30 si raggiunge finalmente il numero di 76 presenti che viene dichiarato valido per la parte straordinaria. Ora il Presidente Testa può dare inizio alla discussione sulle modifiche allo statuto, precisando che la bozza dovrà essere votata integralmente così come proposta e che dovrà altresì essere data facoltà al Consiglio Federale di apportare tutte quelle variazioni (non sostanziali) che eventualmente fossero imposte dai ministeri vigilanti prima di approvarne definitivamente la stesura con un D.P.R. che sarà votato dal Parlamento.

La discussione dei vari articoli dello Statuto prosegue ed ogni esponente si preoccupa della parte che più da vicino lo interessa. Così il Presidente dell'AeC Cuneo dichiara pubblicamente che sarà (metaforicamente) impiccato ad un erigendo palo nel centro della pista se non otterrà l'istituzione della specialità MONGOLFIERA da inserire come settima nello Statuto. Il Presidente Testa, dopo simpatiche battute, risponde che sono troppo pochi i praticanti di questa specialità per meritarsi una commissione di specialità, un membro in commissione sportiva ed un consigliere federale. Augura poi al Presidente dell'AeC Cuneo che il famoso palo sia solo metaforico.

Il Presidente dell'AeC di Ancona dichiara il suo stupore nel vedere che nessuno dei rappresentanti di specialità dei Pa-

racadutisti o Volodiportisti che ha sollevato obiezioni sull'articolo di modifica dello Statuto che differenzia questi soci, relegandoli ancora alla condizione di ordinari, e riservando quella di effettivi a coloro che hanno ottenuto un brevetto aeronautico secondo le vecchie concezioni di un Decreto reale. Il Presidente Testa giustifica l'operato dicendo che si è generata una levata di scudi a difendere questo privilegio e pertanto non è stata apportata alcuna modifica alla normativa attuale, anzi è stata restrittivamente specificata la categoria dei soci.

Dopo alcuni altri interventi il Presidente Testa, che già da alcuni minuti è venuto a conoscenza della volontà di alcuni presidenti di abbandonare la sala, si prodiga per far stringere gli interventi e chiede all'Assemblea che si possa passare alla votazione poichè i presenti, saliti temporaneamente a 78 erano ridiscesi a 76 e quindi si rischia l'invalidazione della parte straordinaria.

L'Assemblea decide di passare alla votazione che dà il seguente risultato:

- favorevoli 72 (per differenza);
- astenuti 0;
- contrari 4.

Il Presidente richiede, per regolarizzare il voto, di conoscere gli aeroclub che hanno votato contro l'approvazione del nuovo Statuto che risultano: AeC Cuneo (per i motivi sopra esposti riguardanti le mongolfiere), AeC Ardena nella persona del suo presidente Medardo Marchetti (Presidente anche della Commissione Tecnica di specialità del VDS), Mario Prezioso Consigliere federale di specialità per il VDS, ed una quarta persona (Tracanzan Ferdinando membro dell'AIVU) che si definisce delegato dell'AeC Como.

All'affermazione del sig. Tracanzan si alza una persona dalla parte opposta della sala che, qualificandosi come Presidente dell'AeC Como, dichiara che nessun altro aveva diritto di votare a nome del suo AeC. Dopo un attimo di smarrimento il Presidente Testa chiede conferma della delega al sig. Tracanzan che, evidentemente confuso, dichiara di essere rappresentante dell'AeC di Varese. Nuovamente si leva il legittimo rappresentante che lo smentisce categoricamente sollevando un brusio nella sala e le ire del Presidente che pone la faticosa domanda «Ma lei chi è?». Farfugliando il sig. Tracanzan pronuncia sigle «avm, aval, av...» ed in suo aiuto viene il Consigliere Prezioso suggerendo la rappresentanza di un club lombardo il cui Presidente avrebbe rilasciato delega. Il Presidente Testa, visibilmente alterato, richiede alla sig.na D'Alessandro l'immediata apposizione dei sigilli alle deleghe depositate e le pone sotto sequestro cautelativo al fine di procedere agli accertamenti.

Dopo alcuni minuti di immaginabile sbandamento la situazione è così sommariamente ricostruita: il Presidente dell'aeroclub lombardo, giunto molto presto in AeCI, avrebbe firmato la presenza e lasciato poi una delega generica a rappresentarlo. Qualcuno avrebbe approfittato per incaricare un semplice pilota, forse neppure iscritto presso un AeC, di votare in nome di questo Presidente. Purtroppo la scelta di dare un voto contrario ha evidenziato, scoprendola, questa situazione grottesca complicata dalla difficoltà del prescelto di ricordare chi rappresentava.

Dopo ripetuti controlli, contrappelli, e ricerche delle perso-

ne presenti ed assenti dall'Assemblea, dopo aver constatato che gli Aeroclub Federati sono in effetti 94 e non 91 come precedentemente affermato, dopo aver constatato che la mancanza del rappresentante di un club rende inefficace la riunione in quanto manca il numero legale, il Presidente conclude l'Assemblea invalidandone la parte straordinaria con la promessa di fare ogni sforzo affinché la prossima possa avere finalmente i titoli per deliberare sulla nuova bozza di Statuto.

Commenti.

In AeCI, invece di essere l'Assemblea a votare la stesura definitiva dello Statuto per una ratifica democratica di accettazione, viene data la delega a modificare lo Statuto al Consiglio Federale stabilendo a priori che quanto esso deciderà, e piacerà ai politici del parlamento, che di aviazione possono anche non capire nulla, sarà ratificato. Forse si comincia a capire perchè le cose negli enti pubblici non funzionano.

La motivazione addotta dal Consigliere Prezioso e dal sig. Marchetti al loro voto contrario al nuovo Statuto è motivata dal mancato riconoscimento della qualità di soci effettivi per gli iscritti alla sezione VDS. Questa motivazione è senz'altro una scusa per mascherare l'avversione delle due persone menzionate alla nascita della sesta specialità nell'AeCI che sancisce la netta separazione del volo libero da quello motorizzato. Ancora una volta con mezzi assai discutibili è stato impedito che il volo libero abbia una idonea rappresentatività nell'AeCI, e le persone che attualmente sono membri di commissione hanno difeso la loro poltrona a denti stretti. Queste persone continuano ad usurpare una rappresentatività spacciandosi per delegati anche del volo libero e facendo invece gli esclusivi loro interessi personali. Infatti ritengo che, con il loro comportamento, non possano neppure essere considerati legittimi rappresentanti delle centinaia di appassionati di volo motorizzato i cui reali problemi, gestione dei campi, differenze tra deltaplani motorizzati e ULM ultrapesanti, sicurezza dell'attività e dei mezzi, ecc., non sono mai stati presi in vera considerazione.

Alla luce di quanto accaduto, se le situazioni saranno confermate, si sono delineati inoltre nell'Assemblea dei gravi atti di indisciplina almeno nei confronti dello Statuto dell'AeCI:

- un Presidente non partecipa effettivamente alla riunione dell'Assemblea, ma lascia una delega verbale a una persona non identificata e forse neppure iscritta all'AeC;
- la delega non è rilasciata ufficialmente e la persona delegata non è consigliere dell'AeC che va a rappresentare;
- un Consigliere dell'AeCI, già in passato al centro di polemiche con denunce dell'Ente e clamorosi errori nelle richieste di rimborsi spese, ed un Presidente di Commissione di specialità sono a conoscenza della irregolarità e si prodigano per coprirli aiutando il sig. Tracanzan a ricordare il nome dell'AeC che rappresenta senza averne diritto.

Sarebbe forse opportuno che il Consiglio Federale ed il Direttore Generale, sempre solleciti ad inviare comunicazioni moralizzatrici degli atteggiamenti dei rappresentanti dell'AeCI, adottino quei provvedimenti idonei ad impedire che le persone coinvolte in questa faccenda continuino a rappresentare in modo così discutibile il Volo da Diporto o Sportivo in un Ente di diritto pubblico.

V. I. P. - International Gliding Club



A NEW RECIPE FOR THE WGC's

LEONARDO BRIGLIADORI
(translated by RF)

The most recent choices regarding the sites due to host the World Gliding Championships let me wonder whether we need to define some general selection criteria, and require that the WGC venues satisfy them in the future.

These criteria should be:

- average number of flyable days in the concerned period and area;
- average length of possible tasks;
- outlanding possibilities;
- possibility of rapid familiarization with the place for the pilots without previous flying experience in the area;
- number of past soaring competitions held on the concerned airfield (at least 5).

Compliance with all the above requirements should be demonstrated by means of reliable statistics or, better, by referring to the data from the previous competitions held on site.

I did not include the availability of an effective local organization in the list for several reasons, but in particular because a strict compliance with the defined criteria would result in a drastic reduction of the suitable places. This means that competitions would be staged frequently on the same airfield, hence advantage would be taken of both the existing infrastructures and the experience of a fair part of the organization staff. In the case of the first editions in a place, I would even consider the possibility of entrusting the contest organization to a team of "external" specialists including only some "locals". Huge savings would be certainly achieved, to the advantage of the entire soaring movement which needs to destine its limited resources for its development and to fend off other threats to its existence.

Furthermore, or better, first of all, more reliable results would be obtained from the sporting viewpoint, because pilots' performance would no longer be affected by factors of which only some of the contestants may profit.

The only drawback would be the exclusion of countries where soaring is well developed from the possibility of organizing a world championship, an opportunity which is usually regarded as a good promotion for our sport. I however believe that this promotion idea is a bit outdated, as, based for instance on the

examples of Holland, Denmark, Norway, South Africa and so forth, it could be said that organizing a WGC bears no real impact on the development of local soaring. This promotion idea seems a bit like saying that the development of the automobile in the USA was hampered by the lack of "Formula 1" Grand Prix, at least in the recent past, while the opposite is possibly true.

Conversely, I would give careful consideration to the idea of assigning the task of organizing the event to teams composed by specialists who are not necessarily resident of the place. For instance, a German team could organize a WGC in Spain if the gliding authorities of that country believe that they are not ready yet from an organizational and logistic viewpoint, or an Austrian team could organize a WGC at Rieti alternating with the Italian organization.

Such a solution would be on one hand optimal as it would help "revving up" the countries where soaring is still in the development phase and as such are not ready yet to host a World Championship, and on the other hand would enable the countries of greatest and oldest soaring traditions to "manage" the most important soaring competition on a rotation basis.

As far as my experience goes, the CIVV does not normally seem to be very keen on innovations, and will probably find it difficult to accept this viewpoint. I hope, however, that a debate will be started, and maybe ballots will be cast, and some results obtained. In any case, it is essential that "General Criteria" be defined, and that all decisions be taken in compliance with them.

The new procedure would possibly prevent the assignment of a WGC to New Zealand, for instance, which was a mistake, in my opinion, in spite of the fascination of the country and the merits it has earned in the field of soaring.

From the viewpoint of flying, in New Zealand the competitors will have to cope with unusual and particularly severe conditions. We know that the days with forceful winds are prevailing there and that on those days wave and turbulence are so strong that very few European pilots are prepared to tackle them at best.

I do not think this is an optimal situation for a WGC event.

At the same time, the economical aspect should be analyzed: New Zealand is nearly at the antipodes for all gliding countries except Australia and Japan. Competing there places a very heavy financial burden on the world gliding community. Can we afford it?

As to Italy, I do not think it correct to spend a substantial share of the national budget for just one event unlikely to provide a proportional return. In our case, therefore, I question whether it would be more advisable to give up the idea of going to New Zealand and destine the so saved money for important domestic initiatives such as the Velino project, the winches, the junior national team, and so on, that would otherwise face "starvation".

As far as the WGC's held in Sweden are concerned, I wish to avoid any misunderstandings: the winners have fully deserved their victory, and this would seem to confirm that the best pilots win irrespective of the weather. However, if we go through the scoring, we can notice that many pilots of sure renown and huge ability are scattered throughout the final list as if their placings had been drawn at random like bingo balls. In a different environment, they would have been clustered together on top of the list. In a "bizarre" weather like the

Swedish one, luck played too big a role: the winners had to be both good and lucky. Even the Swedish pilots, with the exception of Ax, had a few problems, and did not perform as expected, although they rank very high internationally. The Swedish sky was sometimes one of the finest skies that can be soared in the world: strong lift, cumulus streets, bright colors, excellent visibility, to the point that we coined the phrase "dancing with the clouds" for it, but it rained too often, that is every day, there developed sudden cloud covers and variability was extreme, plus, all that came together with a worrying scarcity of fields suitable for an outlanding. The world gliding fraternity seems to persist in treading the path of diseconomies: a WGC in Sweden or in a similar country requires 35 to 40 days of commitment to achieve 12 to 15 days of acceptable flying, including the training period. A WGC in Spain or at Issoudun would require 17 to 20 days for the accomplishment of the same number of flights. 300 people costing 200 US \$ each a day mean that 1,200,000 \$ can be saved if the event is 20 days shorter. That money is wasted.

Would you ponder this for a while, Gentlemen of the CIVV?



PREFLIGHT DECLARATION ACCORDING TO THE "CODE SPORTIF" : PERFORMANCE OR GAME OF CHANCE?

or: "For Goal/Distance Flights: is it reasonable to declare the turning points before take-off?"

1) Common statements

In the case of Speed Flights in competitions it is absolutely necessary to fix the length of the task before take-off to be able to measure the performance of the pilot by the time the pilot takes to cover the pre-assigned distance.

Contrary to Speed Tasks, in the case of all other Goal and Distance Flights, the performance of the pilot is measured by the length of the flown distance, i.e. the distance the pilot is able to cover during a predeclared time or between sunrise and sunset.

2) For Goal-Distance Flights the Sporting Code requires that the pilot's performance be fixed before take-off

According to the Sporting Code, Section 3, Chapter 2, the pilot shall not only declare his/her departure point, finish point and/or goal, if applicable, but also the turning point(s), before take-off.

By doing this, with the partial exception of the Free Distance Flights, the length of the course and, therefore, the performance of the pilot, i.e. what the pilot actually wants to measure by his/her flight, is already fixed before he/she even gets into the glider!!

3) The Contradiction

Now, the pre-flight fixing of the performance stands in conflict

with the aim of the pilot to achieve the best possible Goal-Distance Flight under the given conditions.

In other words: It is a contradiction to measure the performance of the pilot in terms of distance on one hand, and to fix the length of such a distance prior to flight on the other hand.

4) The contradiction causes problems to the pilot

To solve this contradictory situation, the pilot has to find the optimal flight declaration (that means the longest possible Goal-Distance Task which he/she is able to fly in his/her glider in the given weather situation and according his/her to disposition or form on that day).

5) To solve the problems in a satisfactory manner the pilot has to be a clairvoyant

To be able to find always this optimal flight declaration, the pilot should have the ability to see into the future. The pilot should be a clairvoyant.

This will become clearer by considering the following example. The pilot gets into the glider without making any flight declaration and flies, for instance, the longest possible Out-and-Return. It may happen that the pilot makes some mistakes or unexpectedly wastes too much time on the course, and so on. After the flight the pilot jumps into a time machine (we assume

now that he/she has the possibility to do so), and turns the time back to the instant prior to take-off.

Because the pilot knows the outcome of his/her future flight, he/she is now able to make an optimal flight declaration. In the course of the event, the pilot reaches his/her goal, which means first that the flight becomes recognized, and secondly, that the pilot was able to fly the biggest task possible for him/her on that day.

6) What happens if the pilot is not a clairvoyant?

Now, as the pilot is normally not a clairvoyant, he/she cannot find any certain answer to the question concerning what maximum Goal-Distance Flight he/she is able to fly in the given situation.

The pilot has only some probabilities to find the best flight declaration.

7) The Preflight Declaration according to the Sporting Code is a game of chance

Now, there are many tasks which are similar to that of finding the optimal preflight declaration. They are expressed normally by a technical term: game of chance.

The Flight Declaration for Goal Flights according to the Sporting Code is something like a game of chance or a bet on the pools or simply a bet.

The pilot bets that he/she will be able to fly this or that Goal/Distance Task. The flight will then show whether the pilot has been able to accomplish the pre-declared task or not.

8) There are now three possibilities:

8.1 The pilot overestimates himself/herself: The predeclared

task is too long. The pilot loses his/her bet and, therefore, the flight is not recognized as a Goal Flight.

Although the pilot's aim was all the time to reach the predeclared Goal, the Unfinished Goal Flight will be acknowledged only as a Free Distance flight, if at all. (In my opinion, an Unfinished Goal Flight is not at all comparable with a Free Distance Flight.)

8.2 The pilot underestimates himself/herself:

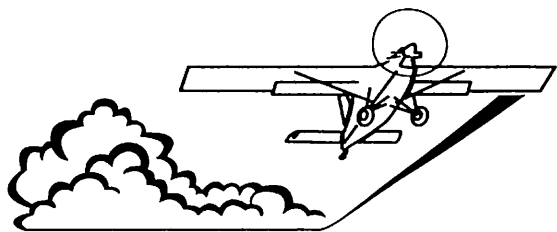
The pilot completes the task earlier than expected, and wins his/her self-made bet. This means that the flight will be acknowledged. But there is enough time to continue flying and adding further distance. This additional distance finds no acknowledgement.

Moreover, if the pilot had noticed that the weather was much better than estimated before flight, any change in the task during flight would lead to the disqualification of the flight, or if the pilot should decide to fly a longer Goal/Distance Task during the flight, this would find no acknowledgement.

The above is actually hard to understand because the pilot can choose the task in full freedom before take-off. Why, according to the Sporting Code, is it forbidden to fly a task without a pre-flight declaration and evaluate the pilot's performance after the flight, instead of having to fix the performance before flight?!

8.3 The pilot hits the proper forecast and proper preflight declaration:

The pre-declared Goal/Distance is equal to the maximum task. That means, the pilot wins his/her bet, the flight becomes acknowledged and, in addition, the pilot is able to fly the longest course and achieve the best performance possible for him/her that time.



"THE SKYSHOP" di Marco Carrara

Parachute sales & rigging

Via Riviera, 19
24011 ALMÉ (Bergamo) - ITALY
Tel. (035) 639.710 - Fax 639.661
Radiomobile (0337) 428.238

A soli due chilometri dall'aeroporto di Valbrembo:

Siamo specializzati in:

- MANUTENZIONE e VENDITA di tutti i paracadute per volo a vela ed acrobazia.
- con personale specializzato, certificato dal R.A.I., dall'OFA Suisse e dall'FAA USA.
- si effettua un servizio di consulenza gratuito sull'usato che intendete acquistare e sulle compatibilità dei componenti.

- ad un costo contenuto il servizio di ritiro-consegna per l'ispezione e ripiegamento.
- con gli istruttori della nostra scuola di paracadutismo sportivo è possibile provare, in tutta sicurezza, l'esperienza del lancio in tandem (doppio comando) o comunque avere preziosi consigli per l'utilizzo del paracadute.

Dai primi di marzo aprirà la nostra filiale di Roma in grado di offrire gli stessi servizi, contattateci!!!

9) The Preflight Declaration according to the Sporting Code is of big disadvantage to our sport

We notice that, except for the coincidence of declaring the proper task:

- nobody, except a clairvoyant, can tell the future exactly in such complex matters as the weather or the pilot skill;
- the preflight declaration has a deteriorating effect on the flyable performance because it prevents the achievement of a better performance in the given situation, or causes the disqualification of the flight.

The Flight Declaration for Goal-Distance Tasks (not speed tasks), which demands that the length of the course be fixed prior to flight, is, therefore (except for one single case), of great disadvantage to our sport - so that it really seems legitimate to question the essence and purpose of the preflight declarations.

10) According to the Sporting Code, a Goal Flight is a combination of a game of chance and a sporting event

In agreement with the Sporting Code, a Goal Flight consists of a Flight Declaration, where the pilot has to fix his/her performance, and specifically the course over which the pilot has to achieve the predeclared performance. In this form, a Goal Flight is a combination of a game of chance and a sporting event.

This combination is unusual and normally strictly forbidden in any other sport.

11) Some Examples

As we glider pilots seem to be struck by blindness, or perhaps just sticking to our habits, we should consider what happens if we transfer the rules of goal flights, i.e. the fixing of our performance prior to the flight, to other sports.

11.1) Example 1: downhill race

Normally the skier races downhill, and his/her performance is measured by the time taken to complete the course.

If we now transfer the rules of the Sporting Code for Goal Flights to this downhill racing, the competitor would have to predict his/her performance, or the time he/she is going to need, before starting.

Let us assume that the skier estimates the duration of the run to be exactly 2 minutes (= flight declaration).

The competitor races now downhill in 2 minutes and 10 seconds. The skier was not able to achieve the predeclared time (= the Goal) and, therefore, his/her run is of no value (= the flight finds no acknowledgement).

If the skier had declared a time of 2 minutes and 20 seconds, the run would have been faster by 10 seconds. Now, according to the Sporting Code rules, not the actual running time of 2 minutes and 10 seconds, but the predicted time of 2 minutes and 20 seconds would be recognized (= the pilot has reached the Goal, but any additionally covered distance finds no acceptance).

If the competitor had guessed exactly his/her running time, then he/she would have gotten no disadvantage. The achieved performance would be fully recognized (= the maximum flyable task corresponds to the achieved distance, which is equal to the predeclared distance and finds acceptance as such).

11.2 Example 2: archery

The target consists normally of a black center with several rings around it. If the archer hits the center of the target, he/she gets 12 points.

If the archer hits one of the surrounding rings, he/she gets accordingly less points.

Let us now use again the rules of the sporting code: in this case the archer has to estimate the shot before shooting.

If the archer declares that he/she is going to hit the center of the target (= flight declaration) and then hits, for instance, only the 10-point ring, the Sporting Code rules say the declared Goal has not been reached, therefore, the shot is valued zero points (= the flight is not accepted, or, at best, accepted as a Free Distance Flight of low value).

If the archer had declared that he/she was going to hit the 10-point ring (= flight declaration), the shot would have found acceptance, and it would also have been the actually achieved performance (= the predeclared task is equal to the maximum flyable distance)

If the archer had said he/she was going to hit the 8-point ring (= flight declaration), then he/she would not get the 10 points the ring he/she actually hit is worth, but the predeclared 8 points (= the performance of the pilot which exceeds the predeclared performance finds no acceptance).

11.3) Example 3: football (soccer)

We assume now that, according to the rules of the Sporting Code, the players have to predict the number of goals they are going to score in a match (= flight declaration). Let us say that they predict 3 goals.

If the players score less goals than predicted (let us say 2 goals), the achieved goals will be not recognized (= at best only as a Free Distance Flights with low value).

If the players score more goals than predicted (let us say 5 goals), then only the number of predicted goals (in this case 3 goals) would be recognized (= any additional flown distance finds no acceptance).

Only in the case in which the scored goals are equal to the predicted ones, the players are credited the actually achieved performance (= the flown distance is equal to the predicted distance).

We see by this transfer of rules, that the competitors in other sports would not be very happy with such rules. They would probably shake their head with pity.

11.4 An additional example: speed task in soaring

If we transfer the rules for the distance/goal flights to the speed tasks, the pilot would have to predict his/her performance, that is, the pilot should state the time he/she will take to complete the task before take-off. Very funny indeed.

12) Conclusions

From all the above considerations, it should be clear that it is not a good idea to fix the length of a Goal-Distance Course before take-off.

13) Solution of the problem

The fixing of the task length in advance could be avoided if we drop the rule requiring that the pilots declare the turning points in addition to the departure and goal/finish points

before take-off. By changing the rules of the Sporting Code, it should be allowed that the turning points be declared after flight. In other words: Turning points for Distance/Goal Flights (contrary to speed tasks in competitions), which have been chosen during flight, should be accepted in the same way as the turning points which have been chosen and declared by the pilot before take-off.

Dr. HERBERT PIRKER

VIP Club Editor's Note

Thank you to Dr. H. Pirker for sharing with us his interesting point of view, I am sure it should be carefully pondered, As far as myself is concerned, I hope Dr. Pirker will not object my editing .. as I am a woman pilot, I just sprinkled a few "Ish", "Iher" over the article, and even changed "bowman" into the more neutral "archer"!

* * * * *

XXIV OSTIV CONGRESS 1995 AT OMARAMA, NEW ZEALAND 12-19 JANUARY 1995

Call for Papers.

The XXIV Congress of the «International Scientific and Technical Organization for Soaring Flight» «Organisation Scientifique et Technique International du Vol a Voile» (OSTIV), will be held at the site of the World Gliding Championships at Omarama, New Zealand, from 12-19 January 1995.

The conference addresses all scientific and technical objectives of soaring flight and also aspects of soaring in motorgliding, hanggliding, paragliding and ultralight aircraft.

Opportunity of presentation and discussion of papers is given in the following sessions:

Meteorology Sessions:

Meteorology, Climatology, Atmospheric Physics.

Technical Sessions:

Aerodynamics, Structures, Materials, Design, Maintenance.

Training and Safety Sessions:

Training and Safety, Coaching, Health, Physiology, etc.

Joint Sessions:

Scientific and technical topics, review or news, presented in an informative and entertaining way for the broader interest of the World Gliding Championships and OSTIV.

Topics on instrumentation, electronics, safety, statistics and other systems technologies will be included in the type of session for which the application of the technology is most relevant.

The above is a summary of the Call for Papers as distributed by OSTIV.

Due to reasons of space and time, we are unable to publish it in its entirety in this number of the magazine, but delaying the publication until the next issue might result in the deadlines being exceeded, as the first short summary of the paper is to be transmitted to the Chariman of the relevant Session before March 31, 1994.

Additional information may be obtained from:

OSTIV Secretariate c/o DLR, D-82234 Wessling, Germany. - Phone (+49) 8153-282507 or 282501

* * * * *

A GLIDER PILOT WINS THE «AVIATION WEEK & SPACE TECHNOLOGY» 1993 PHOTO CONTEST FOR GENERAL AVIATION

With a photograph depicting two open class sailplanes dumping their water ballast while approaching the finish line at the 23rd World Gliding Championships, Mr. Yasuhiro Yama, a glider pilot and currently the director of engineering research and projects for JAL, was the winner of the first place/general aviation category in the AW&ST 1993 Photo Contest.

Furthermore, Mr. Yama is possibly the scorer of another significant success: he succeeded in drawing the attention of the aviation community professionals to gliding. In fact, as far as I can remember, Aviation Week & Space Technology, the most authoritative and informative aviation magazine I know, has not printed sailplane pictures nor covered soaring in the last 8 to 10 years.

Congratulations to the contest winner on both achievements.

The winning photograph is published in the AW&ST issue of December 27, 1993.

R.F.

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

**PAGINE DI
PAGINE DI
PAGINE DI**

**VOLO
A
VELA**



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

ASPETTIAMO LA TUA INSERZIONE!

*... quelle ali bianche,
così lunghe e silenziose...*

di Carlo Grinza



RICHIEDETELO ALLA REDAZIONE

SEILFLYSPORT

Nr. 4 - 93 8. Årgang

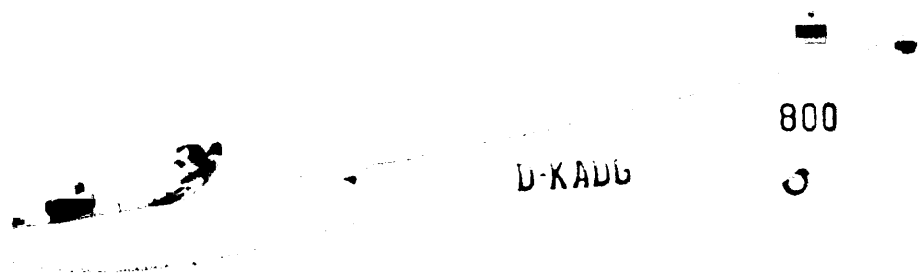


OMAGGIO ALLA BELLA COPERTINA
DELLA NORVEGIA
E CONGRATULAZIONI AGLI AMICI NORVEGESI.

*A CHARMING COVER FROM NORWAY
CONGRATULATIONS TO OUR NORWEGIAN FRIENDS*

Don't accept less than the best.
The ultimate series of single seater sailplanes and selflaunchers

DG-800



**Glaser-Dirks Flugzeugbau
GmbH**

Im Schollengarten 19-20 * D-76646 Bruchsal 4 - Untergrombach * Germany
Postbox 4120, D-76625 Bruchsal * Germany

Phone 07257/8910 aircraft sales and service * Phone 07257/8911 spare parts and material sales
Phone 07257/89-0 switch board and management * Telefax 07257/8922

DG-500 ELAN TRAINER: il biposto ideale per scuola e allenamento.

DG-500/22 ELAN: il biposto di alte prestazioni con 22 m. di apertura.

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

DG-600 M: la versione motorizzata del DG-600 con elevatissime prestazioni di volo. Decollo autonomo. Apertura 15, 17 e 18 metri.

DG-800 S: il super 15 corsa ultima generazione, disponibile con prolunghe a 18 m.

DG-800: il nostro "TOP MODEL": il primo aliante a decollo autonomo della classe 18 metri, con fortissima motorizzazione.

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

ELAN
FLIGHT

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

DG-300 ELAN

ALIANTE DI ALTE PRESTAZIONI - CLASSE STANDARD

Connessione automatica di tutti i comandi
Profilo con turbolatori soffianti
Capottina monopezzo per una eccezionale visibilità ed abitabilità
Efficienza: 1:42

LO STANDARD DI SUCCESSO

DG-300 CLUB ELAN

ALIANTE VERSIONE «CLUB»

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

DG-300 ELAN ACRO

ALIANTE VERSIONE «FULL ACROBATIC»

Apertura 15 m - +7/-5 g

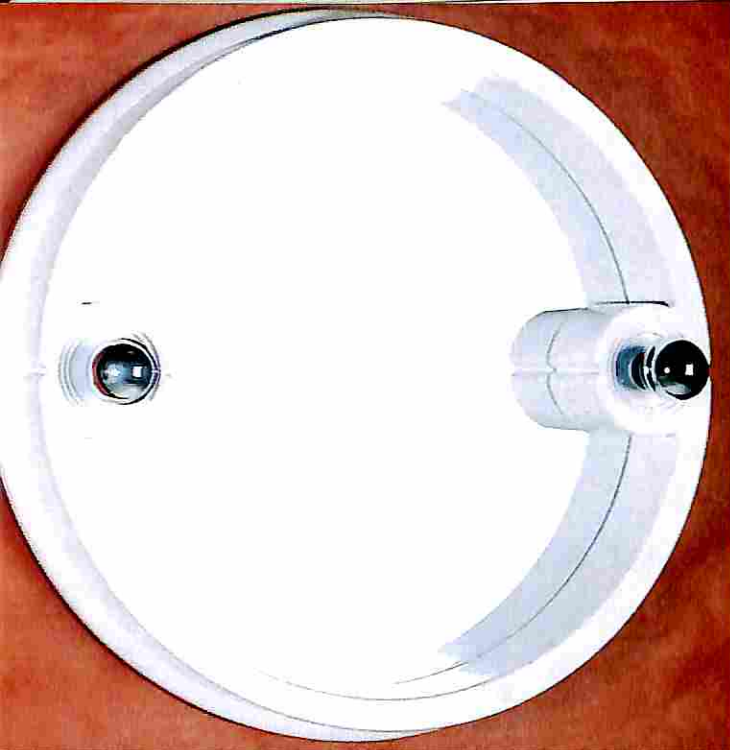
ELAN FLIGHT
•Slovenia•

UNA TRADIZIONE
DI SERIETÀ

Contattate:

PAOLO DE MARCO

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



SELVA

Elegante specchiera rotonda dalla linea moderna.
Dotata di due lampade argentate per una uniforme
diffusione della luce.
E' prodotta in resina ABS.
Dimensioni: diametro cm. 68.



ROLLE

Funzionalità, robustezza e sobrietà di linea conferiscono allo sgabello ROLLE un piacevole aspetto estetico.
Il Rolle indispensabile nel bagno può rivelarsi utilissimo in qualsiasi altro ambiente. E' dotata di un capace vano interno portaspazzole e di un appoggio per lucidare le scarpe ed ha una base antisdrucciolevole.
Realizzato in resina termoplastica.
Dimensioni: altezza cm. 40 - diametro cm. 32.



PLASTICA
ilma

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



LA REALTÀ ROMANZESCA

(da una vecchia "Domenica del Corriere" del 1994)

Atto 1° - un telegramma

From CIVILAVIA to Aeroclub Volovelistico Alta Lombardia, Calcinate del Pesce per.co. AVIA-CIV MALPENSA - Servizio 1./4. Sede.

MINTRAS CIVILAVIA 323338/33/S. OGGETTO EST ATTIVITÀ AERODIDATTICA SU AVIOSUPERFICIE CAIOLO. RIFE RICHIESTA DEL 10/6/1993 AUTORIZZASI AEROCUB VOLOVELISTICO ALTA LOMBARDIA SVOLGERE ATTIVITÀ AERODIDATTICA PER CONSEGUIMENTO LICENZA PILOTA ALIANTE SU AVIOSUPERFICIE CAIOLO. IL CAPO UFFICIO DR.L.MORO 06.09.93

Atto 2° - lodi, lodi, lodi....

Caro Renzo,

sono certo che ti farà piacere, leggendo il contenuto di questo telegramma, apprendere che CIVILAVIA ha autorizzato la nostra Scuola ad operare anche sulla aviosuperficie di Caiolo. Nell'editoriale dell'ultimo numero della Rivista, avevi auspicato una risposta al riguardo: eccola puntuale e positiva.

Permettimi di esprimere, attraverso VOLO A VELA, un sentito ringraziamento alla dott.ssa Gallo ed al dott. Laurenza, di CIVILAVIA, non solo per l'interessamento che ha permesso la positiva definizione della pratica, ma anche e soprattutto per la cortesia e disponibilità dimostrata nei contatti intercorsi.

Cordiali saluti,

GIUSEPPE GANDOLFI

Caro Giuseppe,

la novella mi ha fatto veramente piacere: qualcuno si salva anche dall'artrosi cervicale! E sono contento perchè la risposta favorevole e le tue stesse parole, stanno a dimostrare che il comune buon senso qualche volta riesce ad emergere dalla palude burocratica anche per merito di chi è preposto all'osservanza delle troppe e confuse disposizioni.

«Tanto tuonò che forse pioverà» titolava, molti anni fa, il Riccardo, senior. Non attendiamoci la grandine ma una sana ed insistente pioggerella che dilavi la burocrazia, quella inutile ovviamente. Ciao e in becco all'aquila anche per Caiolo,

RENZO SCAVINO

Intervallo per la pubblicità

144 giorni di illusioni pieni di programmi & investimenti



Atto 3° - una lettera inaspettata

Ministero dei Trasporti - Civilavia - Roma 28 gennaio 1994
Protoc. 331230 - All'Aero Club Volovelistico Alta Lombardia
Aeroporto Calcinate del Pesce - 21100 Varese
p.c. A MALPENSA
Oggetto: Attività di scuola di pilotaggio su aviosuperfici.

Questa Direzione Generale dell'Aviazione Civile, dopo attento riesame della normativa concernente l'uso delle aree di atterraggio (D.M. 10 marzo 1988), ed al fine di tutelare la sicurezza del volo, ha considerato la necessità di attivarsi per la modifica della normativa stessa con l'introduzione di specifiche disposizioni riguardanti lo svolgimento di attività aeroscolastica su aviosuperfici e l'emanazione di disposizioni di carattere tecnico-operativo che ne garantiscano lo svolgimento in condizioni di sicurezza.

In attesa del perfezionamento dell'iter necessario alla emanazione di dette norme e disposizioni, questa Amministrazione in considerazione dell'interesse pubblico suddetto, è giunta alla determinazione di sospendere temporaneamente le attività di scuola di pilotaggio che attualmente si svolgono su aviosuperfici.

Per quanto sopra esposto si revoca l'autorizzazione n° 323338 del 6.9.1993 con cui codesto Aero Club è stato autorizzato a svolgere attività di scuola di pilotaggio con alianti sull'aviosuperficie di Caiolo.

IL PRIMO DIRIGENTE CAPO UFFICIO
(Dr. Luigi MORO)

Comica finale, ? ? ?

Abbiamo rinunciato alla comica in quanto non c'è nulla da ridere.

* * * *

Il 1° atto di questa Realtà Romanzesca ha suscitato entusiasmo, programmato impegni e dato via ad investimenti mentre l'inaspettata e gelida doccia del 3° atto non ha certamente creato buoni umori.

Peccando, come sempre, di ottimismo, sorvolando «sull'introduzione di specifiche disposizioni», ci pare che la lettera di CIVILAVIA lasci trasparire un'atmosfera insolita che vorremmo interpretare come ripresa di equilibrio, dopo lo scivolone occorso nel tentativo, lodevole, di uscire dalla palude burocratica.

Scivolone molto probabilmente conseguente al «suggerimento» di accomunare, nella nuova normativa, il volo motore con il volo a vela.

Ci sono aviosuperfici con un'agibilità ben superiore a quella di diversi aeroporti privati, dove l'attività didattica di volo a motore e di volo a vela è fattibilissima, così come ci sono aviosuperfici più che idonee al volo a vela ma pressoché impossibili per il volo a motore.

E non dimentichiamoci delle possibilità offerte dall'impiego del verricello, ideale soprattutto per l'attività didattica. Uniformare è logico e doveroso, ma quando è possibile.

Si potrà uniformare il sistema di imposizione di una tassa sulle barche a vela e sui motoscafi, ma è impensabile di regolarne la navigazione con un'unica normativa.

Certamente CIVILAVIA conosce le mille difficoltà insorte nel mondo del VDS a causa del DPR 655 che non ha portato le indispensabili suddivisioni tra i mezzi motorizzati e non. Difficoltà che ancora oggi, malgrado le molte modifiche, continuano a creare ostacoli allo sviluppo di una moderna attività sportiva.

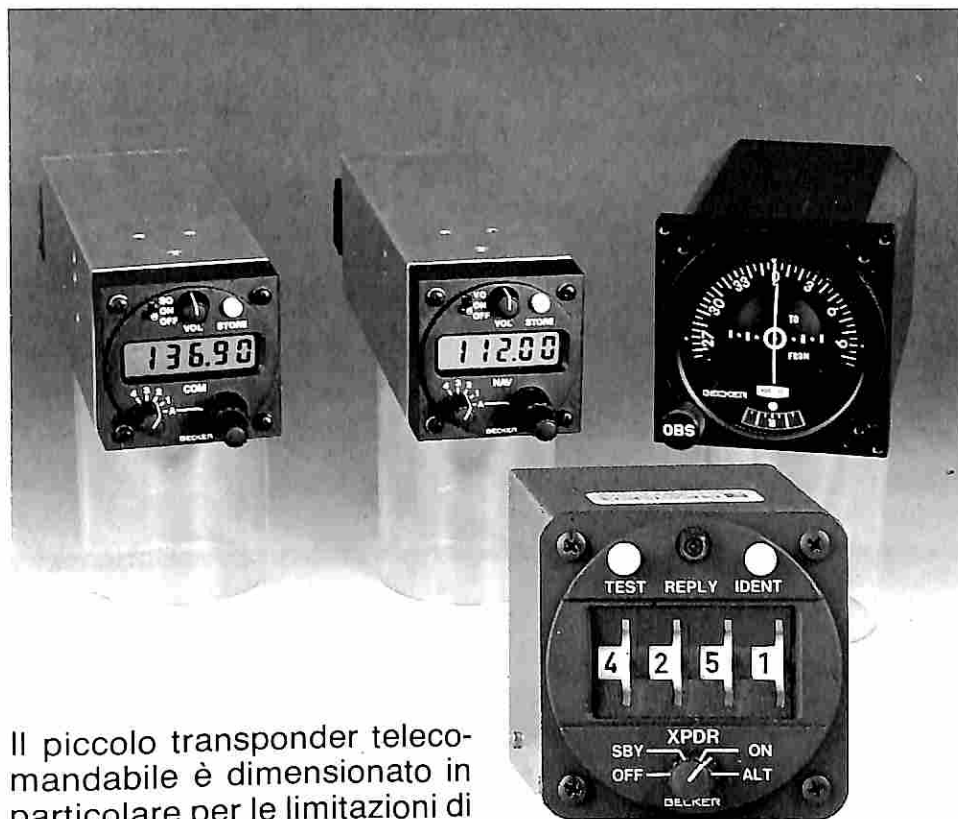
Continuiamo comunque a confidare che l'emergente «comune buon senso» riesca — arrancando tra molti ostacoli e preconcetti — a prevalere e giunga al ripristino delle autorizzazioni concesse, rimettendo in moto le iniziative e gli investimenti.

Nel pro e nel contro lo spazio su queste pagine è sempre disponibile.

R.S.

„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 aerei 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 aerei — 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):

H x L x P: 60 x 60 x 88 mm
peso: 0,26 Kg

unità ricetrasmittente
AT 2000 (2) R:

H x L x P: 253 x 50 x 232,5 mm
peso: 1,2 Kg

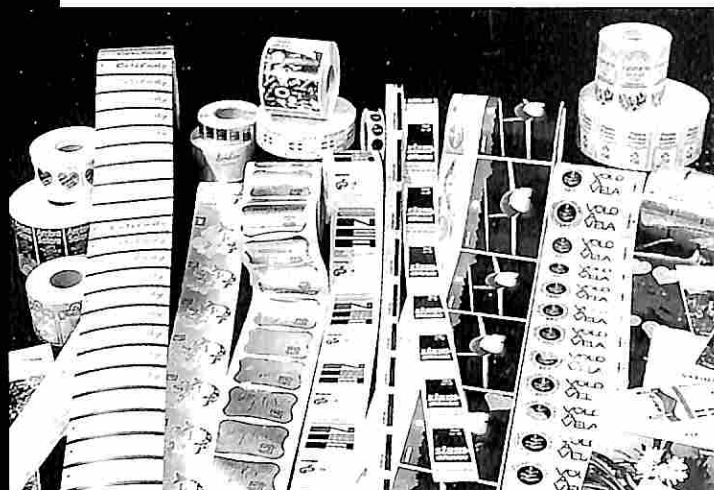
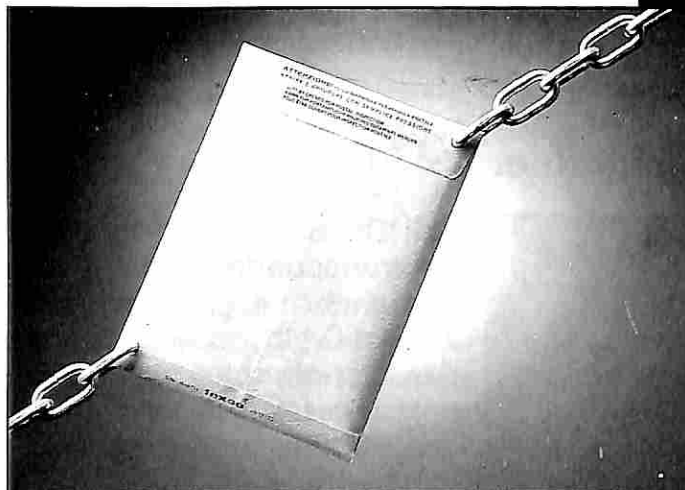
 **BECKER**
FLUGFUNK
Avionics made in Germany

Becker Flugfunkwerk GmbH
Niederwaldstr. 20
D-7550 Rastatt
Tel. (0 72 22) 12-0 · Tx. 781 271
Telefax 1 2217

BUSTE RINFORZATE A TRAMA
SINUSOIDALE **texso**[®]



ETICHETTE AUTOADESIVE:
LA TRADIZIONE NEL FUTURO



LEGGERE
RESISTENTI
ECONOMICHE
IMPERMEABILIZZATE

sales

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

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

G. GIUSTI

21013 GALLARATE (Va)
Via Torino, 8 - Telefono (0331) 781.368

CONCESSIONARIO:

CAVI - CONNETTORI
ACCESSORI V.H.F.

Batterie

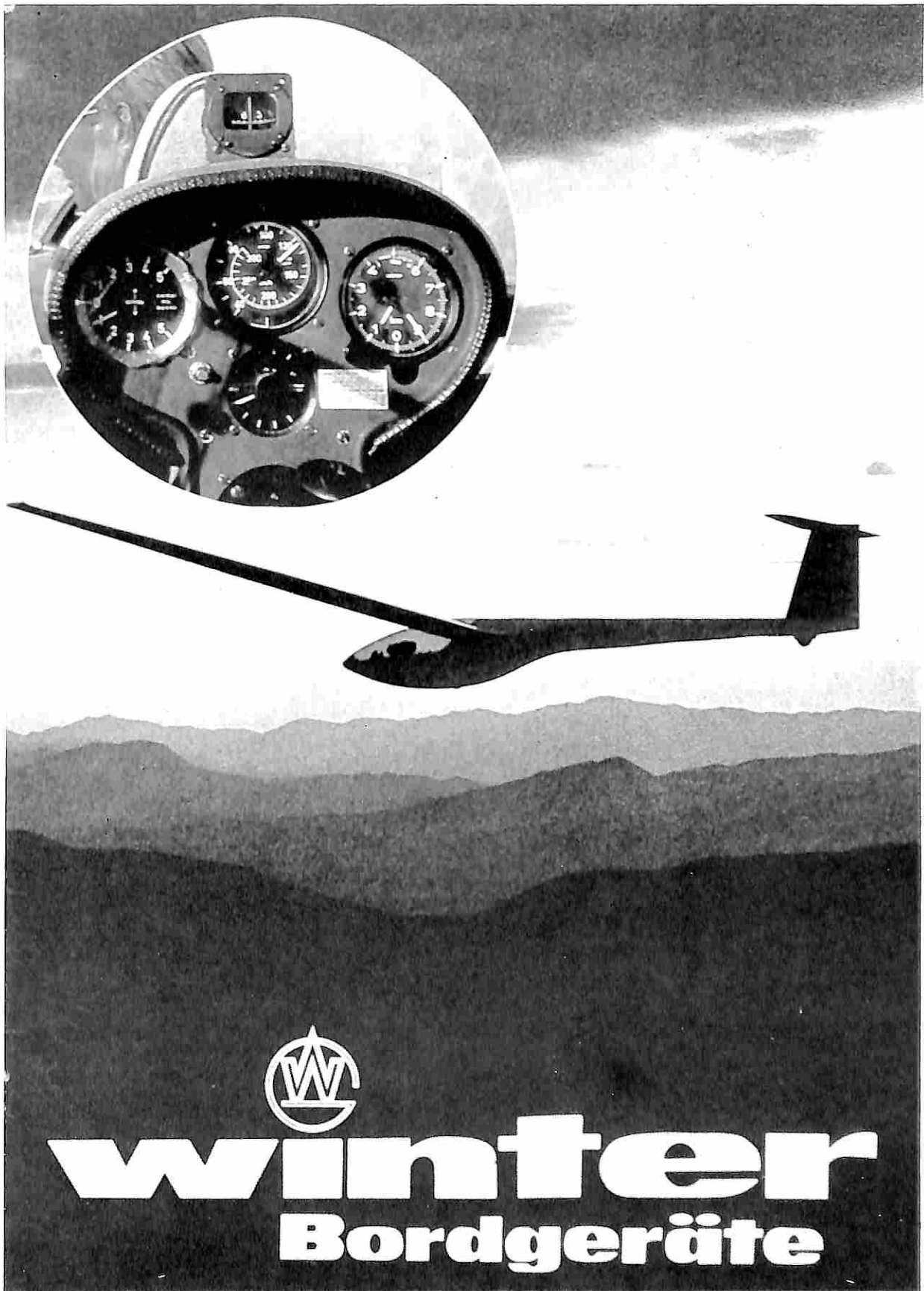


COMPONENTI ELETTRONICI



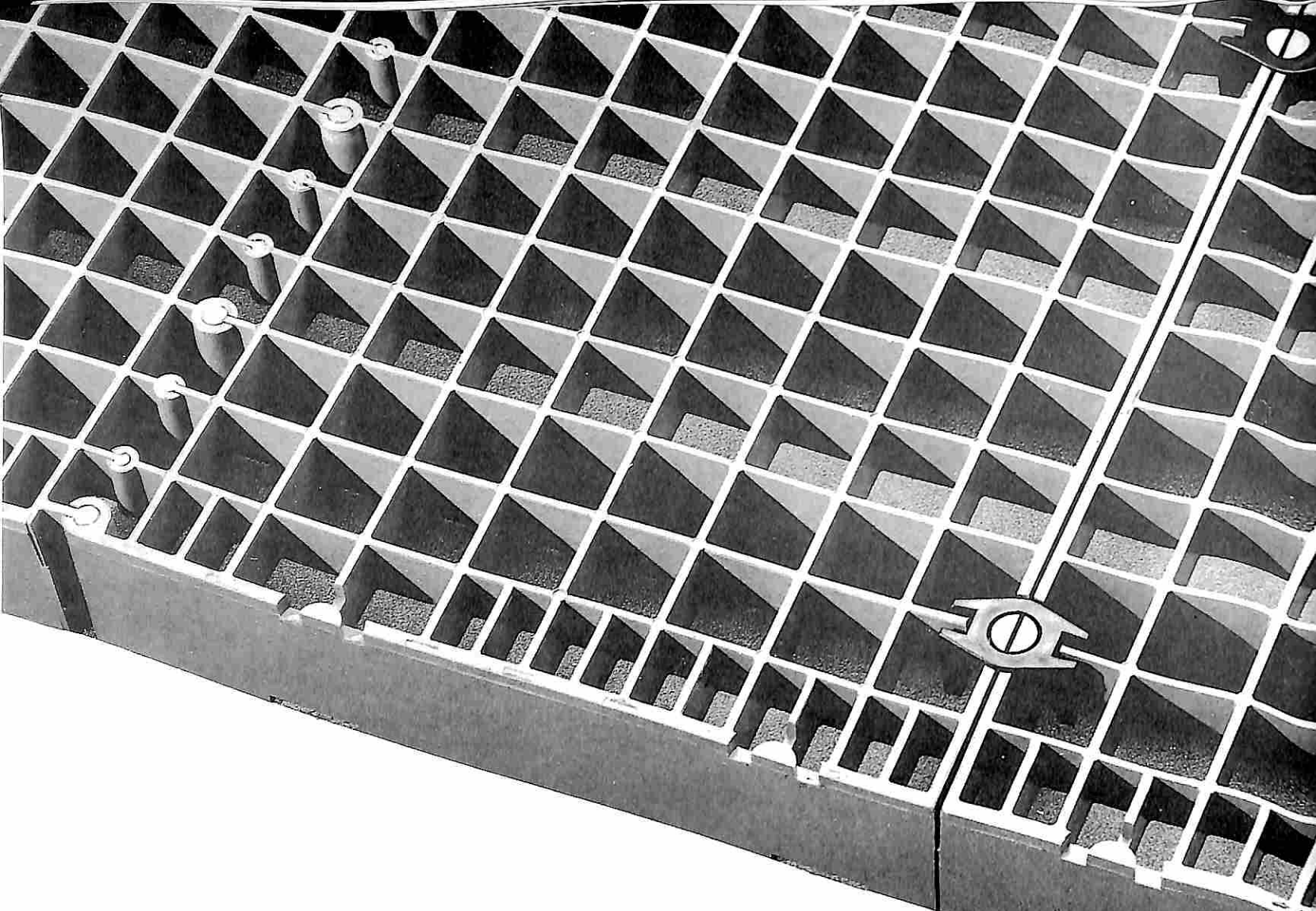
ICOM INCORPORATED

First in Communication



GLASFASER ITALIANA spa

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



Grigliati per pavimentazioni

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

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

Per informazioni telefonare al numero 0331-826.553.

1849 **Mazzucchelli**

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



A.V.A.O. ASSOCIAZIONE VOLOVELISTICA ALPI OROBICHE

A. V. A. AEROCLUB VOLOVELISTICO ALPINO

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

- SCUOLA PER CONSEGUIMENTO BREVETTO DI VOLO A VELA. RINNOVI E REINTEGRI.
- ADDESTRAMENTO DOPO BREVETTO PER CONSEGUIMENTO INSEGNE F.A.I.
- CORSI DI PERFORMANCE CON ISTRUTTORI QUALIFICATI CON BIPOSTI E MONOPOSTI.
- STAGES PER PILOTI STRANIERI DAL 15 MARZO AL 15 MAGGIO DI OGNI ANNO.
- AEREI DA TRAINO: 3 STINSON L5 HP 235 - 1 ROBIN DR 400.
- ALIANTI A DISPOSIZIONE DEI SOCI: 6 TWIN ASTIR, 2 JANUS B, 4 ASTIR STANDARD, 4 HORNET, 5 DG 300, 1 ASH 25, 1 MOTOALIANTE GROB G 109B.

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

AERoclub VOLOVELISTICO ALTA LOMBARDIA - VARESE

