



**VOLO
VELA**  MAR. - APR. 1995
N. 229
La Rivista dei Volovelisti Italiani

AEROCLUB VOLOVELISTICO ALTA LOMBARDIA - VARESE





SOCIETÀ ITALIANA TECNOSPАЗЗОLE

Lavora con voi.

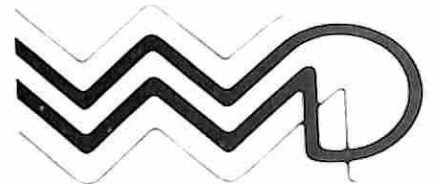
Prima di arrivare fra le tue mani, una spazzola tecnica SIT è stata provata, migliorata, riprovata e perfezionata ancora nei minimi dettagli. Per questo, quando arrivi a scegliere un prodotto SIT, ti accorgi che hai fatto la scelta migliore: quella definitiva.

SIT

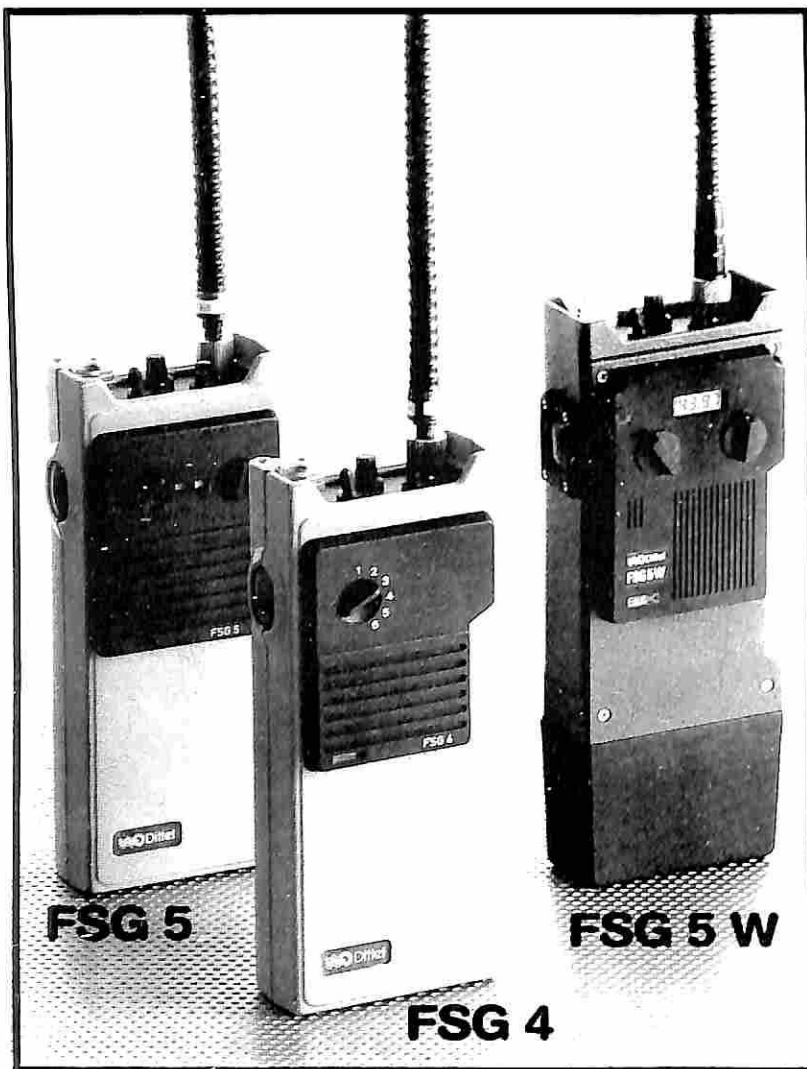
TECNOSPАЗЗОLE LA SCELTA DEFINITIVA

SIT SOCIETÀ ITALIANA TECNOSPАЗЗОLE Spa
BOLOGNA ITALY





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

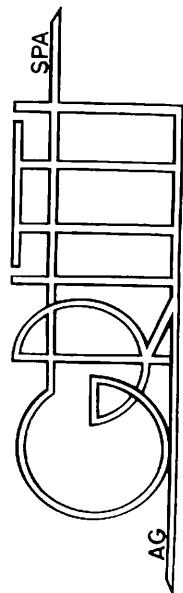
Tel 0471/940001 (5 linee) • Telex 400312 GRITTI I • Telefax 0471/940472

MODEL	FSG 70	FSG 71 M	FSG 5	FSG 4	FSG 5 W
FCC (USA)	yes	yes	yes	yes	no
TSO 1BA	pending yes	pending yes	N A	N A	N/A
Airborne installation mounting system transceiver panel size	direkt fixed panel 57 mm 2 x 1 1/2	direkt fixed panel 57 mm 2 x 1 1/2	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	21 PC and 20 PS	21 PC and 20 PS	N A	N A	N A
Tx duty cycle () Sby	20 10 Sby	20 10 Sby	20 10 5 Sby	20 10 5 Sby	20 10 5 Sby
Operation time	17 30 200hrs	17 30 200hrs	5 8 12 24hrs	5 8 12 24hrs	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	± 15 ppm	± 15 ppm	± 20 ppm	± 20 ppm	± 20 ppm
Sensitivity (m = 30°)	1 μV / 6 dB	1 μV / 6 dB	1 μV / 6 dB	< 1 μV / 6 dB	< 1 μV / 6 dB
Selectivity ± 8 kHz	> 6 dB	> 6 dB	> 6 dB	> 6 dB	> 6 dB
Selectivity ± 25 kHz	> 70 dB	> 70 dB	> 60 dB	> 60 dB	> 60 dB
Spurious response Rx	> 80 dB	> 80 dB	> 60 dB	> 60 dB	> 60 dB
AGC range	5 μV ... 0.2 V / < 6 dB	5 μV ... 0.2 V / < 6 dB	5 μV ... 0.1 V / < 6 dB	5 μV ... 0.1 V / < 6 dB	5 μV ... 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	-	-	-

TECHNICAL INFORMATION

VHF AVIATION RADIO

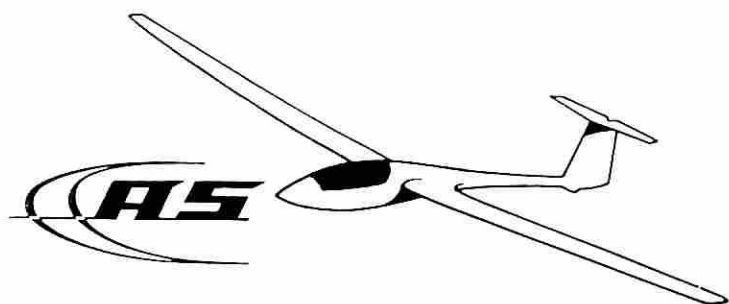
Walter Dittel GmbH



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



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)



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



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

BE

versione motoaliante
peso max al decollo 750 Kg
efficienza max 60



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

E

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



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



nuovo aliante 15 mt
FAI CLASS
efficienza max 48

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

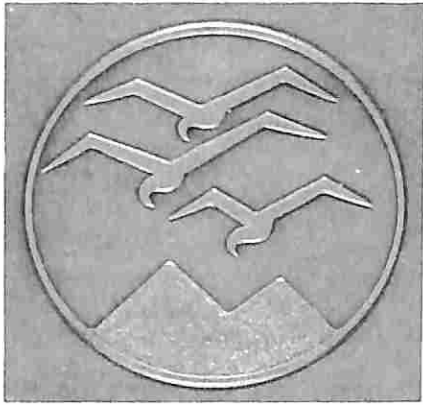


RIMORCHI COBRA

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



..... districhiamoci

Quando Hans Nietlispach mi ha dato, tra altre, questa foto, pensava certamente ai nostri spaghetti.

È passato qualche tempo, certe situazioni si sono esasperate, altre si sono fossilizzate ed altre ancora sono affiorate. Ed ecco che gli innocenti spaghetti si sono trasformati in un tortuoso groviglio, non certamente facile da districare.

Da troppo tempo si è preferito trovare le patate già sbucciate.

Ora il groviglio è tale che si rende indispensabile un generale risveglio, una più concreta partecipazione, per "fornire" agli addetti un insieme di opinioni che possono contribuire a rendere più realistiche le diverse situazioni.

È opportuno che i "vecchi", forti delle esperienze vissute, esprimano i loro pareri, così come è indispensabile che i "giovani", manifestando idee e suggerimenti, si dicano disponibili al coinvolgimento, anche per creare il logico ricambio. Le opinioni, i pareri, le critiche – anche feroci purchè significative – sono sempre da preferire al silenzio ed alla indifferenza.

Per non credere che il silenzio sia voluto ed interessato. Lo spazio è garantito..... come l'abituale ritardo.



In becco all'aquila!

RENZO SCAVINO



C. S. V. V. A.

COMITATO REDAZIONALE

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

PREVENZIONE & SICUREZZA

Guido Bergomi
Bartolomeo Del Pio

PROVE DI VOLO

Walter Vergani

CAMPI DI VOLO

Achille Bardelli

VIP CLUB & OSTIV INTERNATIONAL EDITOR

Roberta Fischer - Fax 39 332 236645
Via Giambellino, 21 - I 21100 VARESE
Internet: roberta.fischer@galattica.it

VINTAGE CLUB

Vincenzo Pedrielli

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

Smilian Cibic

CORRISPONDENTI

USA: Sergio Colocevic
FRANCIA Giancarlo Bresciani

STAMPA

Arti Grafiche Camagni - Como


DIRETTORE RESPONSABILE

Lorenzo Scavino

ABBONAMENTI PER IL 1995

- 1 - SOSTENITORE
- 2 - PARTECIPAZIONE
- 3 - ORDINARIO

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. 229 MARZO/APRILE 1995

ISSN 0393 1242

SOMMARIO

- | | | |
|----|--------------------------------------|--|
| 5 | | DISTRICHIAMOCI |
| 7 | | ADRIANO MANTELLI |
| 9 | <i>dai campi di volo</i> | PAVULLO, RIMINI, TORINO, CALCINATE, DOMODOSSOLA,
ALZATE, GRUMENTUM, VALBREMBO, FOLIGNO |
| 23 | <i>mondiali</i> | COSA RESTERA DELLA NUOVA ZELANDA |
| 26 | <i>riunioni</i> | I.G.C. - PARIGI 17/18 MARZO |
| 29 | <i>duemilaquarantaquattro</i> | MISSIONE GRUMENTO: OPERATIVI" |
| 33 | <i>strumentazioni</i> | G.P.S. E VOLO A VELA |
| 35 | <i>riflessioni</i> | AVETE DETTO "CARO?" |
| 37 | <i>normative</i> | LICENZE, ATTESTATI E ABILITAZIONI |
| 40 | <i>statistiche</i> | POCO PIÙ DI 440 ALIANTI IN ITALIA |
| 42 | <i>recensioni</i> | LES PYRENEES EN PLANEUR |
| 43 | <i>vintage club</i> | UN MUSEO DA VISITARE |
| 46 | <i>briefing</i> | SPUNTI RACCOLTI A BOLOGNA |
| 47 | <i>la commissione</i> | RIUNIONE DEL 12 MAGGIO 1995
FATTORI CORRETTIVI |
| 48 | <i>Ae.C.I.</i> | COMUNICATO STAMPA |
| 50 | <i>atti parlamentari</i> | PROPOSTA DI LEGGE N° 2280 |
| 53 | <i>F.I.V.V.</i> | AMICI... SVEGLIA!
UN'OCCASIONE DA NON PERDERE |
| 55 | <i>l'attualità del passato</i> | NICOLA VACCARO INTERVISTA G. ORSI |
| 57 | <i>tra le quinte del passato</i> | ALLA RICERCA DELLE GLORIE.....
PROFONDO È IL POZZO DEL.....
GR. VOLO A VELA "SIAI MARCHETTI" |
| 61 | <i> rassegna stampa</i> | ABBIAMO LETTO PER VOI
LA F.A.I. COMPIE NOVANT'ANNI |
| 63 | <i> vip club</i> | OMARAMA E LA "QUESTIONE MORALE"
NEW FREE OUT AND RETURN.....
IN MEMORIAM |
| 69 | <i> club novanta</i> | IL VOLO A VELA NELLE SCUOLE? |
| 70 | <i>esperienze federative</i> | |
| 71 | <i>ultimissime</i> | |

IN COPERTINA: C'è sempre una prima volta! Eccoci quindi disponibili a "comporre" un'immagine per dedicarla all'amico Vittorio ed alla sua avventura nell'Isarco. Da lì uscisti con l'aiuto di Marco, da questa tua ennesima avventura ne uscirai con pazienza e con l'affetto familiare che ti circonda. Da parte di tutti noi gli auguri più belli.

A Giancarlo Bresciani, autore dell'immagine, grazie per averci offerto il destro.

Volutamente ci siamo dimenticati dell'Attilio e della sua famosa discesa nel Sangro con l'Eolo!

- L. 300.000 x VOLO A VELA + AUFRUFF! + abbon. SOARING 1995 (12 numeri)
- L. 120.000 x VOLO A VELA + AUFRUFF! + Omaggio
- L. 70.000 x VOLO A VELA (6 numeri del 1995)

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



Adriano Mantelli cia ha lasciati per sempre

Il 7 maggio 1995, dopo oltre sessant'anni di instancabile attività aeronautica, il cuore del Generale di Brigata Aerea Adriano Mantelli ha cessato di battere per sempre.

I volovelisti italiani non hanno potuto sottrarsi alla profonda emozione che ha causato la notizia della scomparsa di questo uomo che ha accompagnato il volo a vela nella sua marcia trionfale dai suoi inizi ai nostri tempi. Noi che per tanto tempo abbiamo condiviso con Lui – in Italia ed in Argentina – anni di appassionato lavoro e profonda amicizia, vogliamo ricordarlo ancora una volta su queste pagine che spesso hanno parlato di Lui e della Sua instancabile opera.

Nato a Parma il 13-2-1913, nel 1929 ha fondato la SDAM, una piccola società i cui componenti, sotto la sua guida, costruirono un aliante libratore da lui stesso collaudato nell'anno successivo. Arruolatosi nell'Aeronautica Militare, ha conseguito brillantemente il brevetto su apparecchi da caccia, distinguendosi per le sue alte doti di acrobata dallo stile impeccabile. Successivamente ha partecipato alla guerra di Spagna come pilota da caccia, conseguendo in combattimento 15 vittorie aeree e meritando le più alte ricompense al valore.

Rientrato in Italia, parallelamente all'attività di volo quale ufficiale in servizio permanente effettivo dell'Arma Aeronautica, svolge

una intensa attività volovelistica sportiva ad Asiago ed a Sezze Romano, dove stabilisce i primi record nazionali di durata e di distanza per alianti monoposto e biposto, vincendo inoltre tutte le gare nazionali organizzate dall'Aero Club d'Italia ad Asiago negli anni 1937-38 e 39, nonché i Littoriali del Volo a Vela del 1938.

È stato uno dei tre piloti internazionali designati dall'ISTUS per la scelta dell'aliante olimpionico, effettuata a Sezze Romano nel 1939. Prima e durante la seconda guerra mondiale è pilota sperimentatore e collaudatore presso il Centro Sperimentale di Guidonia. Appassionato sportivo, ha dedicato anni di lavoro alla progettazione, costruzione e sperimentazione di velivoli e motoalianti, creando quella serie di alianti con e senza motore "A.M.", ben noti in Italia ed all'estero, precorrendo di decenni l'attuale sviluppo dei velivoli ultraleggeri.

Alla fine della seconda guerra mondiale si trasferiva per tre anni in Argentina, dove, tra l'altro, stabiliva il primato italiano di distanza libera per alianti monoposto, volando da Merlo (Buenos Aires) a La Paz (Entre Rios) per complessivi 440 km. Rientrato in Italia nel 1951 costituiva il centro Militare di Volo a Vela, con sede prima all'Aeroporto dell'Urbe, poi a Guidonia. Nel 1952 ha partecipato ai Campionati Mondiali di Volo a Vela, disputati in



Spagna, classificandosi al 4° posto nella classe biposti, e stabilendo il primato italiano di distanza prefissata con un volo di 123 km. Nel 1953 Mantelli, dopo aver utilizzato per primo le risorse volovelistiche del massiccio appenninico centrale, per incarico dell'Aeronautica Militare, dell'Aviazione Civile e dell'Aero Club d'Italia, creava il centro volovelistico di Rieti, organizzandovi il primo corso nazionale per i piloti istruttori di volo a vela.

Nel 1954 ha partecipato con la Squadra Italiana ai Campionati Mondiali di Champhill in Inghilterra, classificandosi al 2° posto nella classe biposto. Nello stesso anno stabilisce a Vigna di Valle il primato italiano di durata per alianti monoposto con 24 ore e 15 minuti di volo, unitamente ai primati di guadagno di quota e di altezza assoluta. Infine nel 1955 stabilisce il nuovo primato di durata per alianti biposto con un memorabile volo di 28 ore, seguito dal primato di distanza libera per biposti di km 217.

Dopo un lungo periodo dedicato alla progettazione e sperimentazione di velivoli leggeri, il 17 febbraio 1962 Mantelli stabilisce col suo "A.M. 12 - Argentina" il primato internazionale di quota per aviogetti con peso massimo al decollo di kg 500, raggiungendo l'altitudine di 6.700 metri. Il 9 maggio dello stesso anno, dopo aver trasformato un vecchio aliante "Canguro" in monoposto ad ala media, gli applica un motore a reazione "Palas" e conquista il primato mondiale di quota assoluta per i veli-

voli di peso inferiore a 800 kg a pieno carico, raggiungendo l'altitudine di 10.200 metri. Infine, il 16 aprile 1964, con l'A.M. 12-Argentina a propulsione ad elica, stabilisce il primato internazionale per velivoli del peso massimo di 500 kg al decollo, con un volo di 8.736 metri.

Insignito di varie onorificenze italiane e straniere, quale pilota militare ha svolto una notevole attività come progettista e pilota di velivoli ottenendo tangibili riconoscimenti quali: la medaglia del CONI nel 1941, la medaglia d'oro dell'Aero Club d'Italia, una medaglia d'argento al valore aeronautico, il diploma Tissandier della FAI, e le medaglie Luis Bleriot per gli anni 1962 e 1964.

Ora Adriano Mantelli è salito per sempre in un cielo che nessuno di noi riesce ad immaginare ma che forse non è troppo diverso da quelle azzurre profondità che egli aveva sempre amato con tanta passione. A te, Adriano, così in alto, eppure così vicino al cuore di chi ti ha ammirato e voluto bene, sale da queste pagine il commosso e affettuoso saluto di tutti i volovelisti che hanno avuto la fortuna di conoscerti, e che si sono sforzati di emulare la tua tenacia, la tua bravura e la tua forza d'animo. Certamente continuerai ad essere un esempio per tutti noi: il punto di riferimento che sei sempre stato per generazioni e generazioni di volovelisti, italiani e di ogni parte del mondo.

PLINIO ROVESTI

PAVULLO

Caro Adriano,

ti scrivo perchè sabato mattina 6 maggio hai fatto un "decollo" improvviso e imprevedibile verso uno spazio aereo fuori portata radio, e questo è, ormai, l'unico modo per farti sapere le cose che ti stanno a cuore e per mantenerti informato.

Come avevamo ragionato nella nostra ultima telefonata, quella mattina, alla stessa ora in cui "decollavi", stavo parlando ai ragazzi dell'"I.T.I.S." di Pavullo proprio di te, del tuo caro Teichfuss, di Ferrari, di Rovesti, di Nannini, di Cattaneo, Di Gambilargiu, di Bonomi e Silva, di Preti, di Schulz, di Kegel, di Kronfeld, di Riedel, di Dittmar, di Hanna Reitsch, di Jacobs, di Hirth, di Georgii, di Ursinus, dei Wright, di Chanute, di Lilienthal, di Cayley, di tanti altri e, naturalmente, di Leonardo.

Devo dirti subito che ho intitolato questo mio primo seminario promozionale sul volo a vela per gli studenti degli Istituti Tecnici "Volo a Vela: sport e scienza", usando la formula che ti è più cara; poi, come avresti fatto tu, sono partito spiegando il volo librato ad ali ferme dei grandi uccelli veleggiatori, che ci ha sempre affascinato per la naturalezza e il senso di forza e di mistero che ne emana.

Ho presentato ai ragazzi di Pavullo una carrellata storica e tecnica degli studi dei pionieri; poi, via via, dei progressi della nostra amata aviazione senza motore sia come record di distanza e quota, sia come sviluppo delle costruzioni e conoscenza dei fenomeni meteorologici, giungendo fino ai giorni nostri e alle straordinarie prestazioni delle "super orchidee" in carbonio, che sembrano volare ... in salita.

Nella mia esposizione sono andato a braccio, come fai sempre anche tu, per vivacizzare gli argomenti e per guardare in viso gli uditori, controllando immediatamente le loro reazioni.

Ho potuto così verificare di persona che, anche a Pavullo, culla del volo a vela italiano, del lavoro di Teichfuss, dei voli record tuoi, di quelli di Guido Antonio Ferrari e sede della allora famosa prima "Scuola di Volo senza Motore", i nostri ragazzi non fanno quasi più nulla. Però devo dirti, caro Adriano, che durante la mia maratona di quattro ore, a metà della quale, come ti avevo anticipato, ho inserito, per rilassarli, la proiezione della cassetta sul volo a vela storico e attuale a Pavullo, i ragazzi sono rimasti sempre attenti, coinvolti e interessati ad approfondire, con grande meraviglia degli insegnanti e del preside, ormai abituati a prevedere, per le iniziative culturali collettive, situazioni turbolente e di difficile gestione.

Avevi ragione tu: non è vero che il Volo a Vela, Cenerentola dell'aeronautica italiana, non interessa o non viene apprezzato dai giovani; si tratta di studiare un approccio culturale diverso dal solito; bisogna avere la pazienza e l'umiltà di spiegarne le origini e i presupposti scientifici e sentimentali, di base i primi a ogni forma di volo umano, i secondi a quella voglia atavica di salire in silenzio nel cielo, che c'è, di solito, in ognuno di noi.

È tu, caro Adriano, proprio mentre trasmettevo i tuoi consigli e il tuo pensiero di pilota sportivo e di studioso del volo ai giovani di Pavullo, coi quali sei sempre stato disponibile e legato, ... cosa ci combini? Te ne "decolli" all'improvviso da Firenze mentre sei in viaggio col rapido per Milano, come se avessi rivisto nel cielo la tua famosa e amata nuvola "Madreperlacea", che indica sul nostro Cimone la presenza di fenomeni ondulatori a quote stratosferiche.



Questa volta, però, il tuo è un volo che va ben oltre la stratosfera e del tuo ultimo silenzioso decollo vengo informato casualmente solo mercoledì 10 maggio, con gli annunci sul "Corriere" degli amici di Milano, che ti aspettavano, ma che però non sono stati attenti e solleciti ad avvisare anche gli altri.

Mi rimane così un grande rimpianto e il rimorso di non essere potuto venire a salutarti nel tuo amato Trevignano, caro Adriano; ormai, posso soltanto scriverti e penso che continuerò a farlo ancora, come piace e piaceva a entrambi.

Continueremo a parlare, fra noi, coi tuoi figli Massimo e Roberto e con chi ti vuole bene, delle cose che ti piacciono e ti appassionano: delle tue più recenti o più vecchie letture che hanno ancora attualità; dei lavori che vuoi finire nel tuo giardino a Trevignano e alla ... conchiglia che vi protegge il tuo bianco amato "A.M.10"; del tuo "CANGURO", ultimo esemplare superstite ma ancora da sistemare; di come sta andando la diffusione del "nostro" libro "ALI MISTERIOSE", che ci ha fatto diventare tanto amici; dell'aliante ultraleggero che è poi la versione di oggi del tuo "PARMA"; dei motoalianti biposto e delle possibilità che potrebbero offrire alle scuole di volo, per ridurne i costi fra i giovani; dello sviluppo disordinato del volo ultraleggero e popolare, che andrebbe fatto però con macchine robuste e ben calcolate, ma con motori di piccola potenza, di cui in Italia sei stato il primo, vero, ma ancora sconosciuto e spesso anche contrastato pioniere; dell'impiego dei verricelli in montagna ben fuori e lontano dagli aeroporti; dell'acrobazia in aliante e dei consigli e delle testimonianze in materia che hai promesso proprio oggi all'amico Pietro Filippini per "chiudere" il suo nuovo manuale acrobatico; dell'intervista video a tutto campo che abbiamo deciso di fare sabato 20 maggio nella tua casa di viale Delle Milizie a Roma.

Abbiamo ancora tanto da dire e fare, Adriano!

Ciao e un caro abbraccio,

tuo RINO

RIMINI

San Leo.

Il fascino dei castelli

È un pomeriggio di quelli caldi. Sono le 14.30 e non è ora adatta per percorsi di distanza. Da San Leo nessuno, prima d'ora, ha mai solcato il cielo con un aliante. Da pochi giorni l'Aero Club di Rimini ha aperto una meravigliosa aviosuperficie nel cuore della Valmarecchia e la voglia di andare ad esplorare un nuovo territorio di volo è maggiore della pigrizia che perennemente mi pervade in queste calde giornate.

Emilio Amati decolla con il suo DG 300. Si dirigerà verso il Passo di Viamaggio e di lì raggiungerà Camaldoli senza andare fino a Borgo San Lorenzo perchè, considerata l'ora, non è sicuro di disporre di un traino per il rientro al campo.

Allineo l'aliante, un DG 101 del club, mentre Vittorio Gozzi si avvicina deciso con il Robin, pronto per il traino.

Decolliamo con l'idea di sganciare al monte di Perticara. Mentre ci solleviamo uno spettacolo di straordinaria bellezza si apre attorno a noi. Lontano, in un cielo terso, si vedono il mare e la costa Adriatica: Cesenatico, Viserba, Rimini, Riccione, Cattolica, Gabicce. Tutti nomi che sono sinonimo di spiaggia, di sole, di mare con la lunga distesa di alberghi, pub, discoteche.

Iniziamo la virata a sinistra per risalire la Valmarecchia ed il blu del mare e del cielo lasciano il posto all'entroterra romagnolo con le sue tonalità dolci del verde e marron, in tutte le possibili sfumature. A pochi chilometri svetta San Leo con la rocca ed il borgo medioevale. Migliaia di anni di storia sotto di noi, segnati dai castelli del Montefeltro, giù verso il mare fino al villaggio Villanoviano di Verucchio, dominato dal vecchio forte dei Malatesta.

Dopo 4 minuti mi sgancio a settecento metri. C'è un più 3 a salire, costante ed ampio. Ne approfitto per rimanere a San Leo e godermi quella fetta di paradiso che è la vista del borgo medioevale, delle chiese romaniche con i campanili eretti agli albori della nostra storia. Di lì sono passati tutti. Lorenzo dei Medici, i Della Rovere, l'imperatore Enrico II. Tra quelle mura Berengario II fu assediato e fatto prigioniero da Ottone I. Qui morì, incarcerato in una cella senza porta nè finestra e alimentato solo attraverso un piccolo pertugio, Giuseppe Balsamo, detto il Conte Cagliostro. Felice Orsini vi era stato rinchiuso e fu liberato, dopo numerosi tentativi di fuga, appena in tempo per recarsi a Parigi a gettare una bomba contro Napoleone III finendo, come si usava a quei tempi, alla ghigliottina.

Ma...che faccio?.....non è più ora di abbandonarmi ai pensieri. Sono a 2300 metri, l'ascendenza continua costante. Non è il caso di restare qui: bisogna muoversi!

Metto prua ad ovest e lascio il monte di Perticara che quassù non presenta il profilo del Dante dormiente che, invece, mostra a chi lo osserva dal fondovalle.

Sopra di me un deltaplanista mi saluta, staccando entrambe le mani dalla barra. Ho molta simpatia per questi amici che fanno un volo molto simile al nostro e, in segno di cortesia, faccio un giro di termica con lui poi saluto, battendo le ali, e dirigo sempre ad ovest verso Sarsina, nella valle del Savio.

Sarsina, per noi romagnoli, è un posto particolare. Qui c'è una chiesa in cui è custodito un collare, detto di San Vicinio, che si dice abbia potere contro il demonio e guarisca all'istante chi ne è posseduto. Per estensione, ogni volta che ci sentiamo un po' giù, quando sembra che tutto ci vada "storto" e crediamo di essere "stigati", ritenendo che il diavolo ci abbia messo "lo zampino", ci consoliamo pensando che, se proprio butta male, faremo una visita al santuario per farci imporre il "collare". Non ci crederete ma è la verità: il giorno che, perseguitato dalla mala sorte, insieme ad un gruppo di amici volovelisti, anche loro in cattive acque, decidemmo di andare al santuario per farla finita.....il Santo (scultura lignea del 600) era stato rubato proprio la notte prima! La diagnosi è stata perentoria. "Non c'è limite alla nostra sfiga!". Siamo tuttora in attesa di una efficace benedizione.

Continuo a distrarmi troppo in questo volo. Per fortuna, sono sempre a 2300 metri senza il bisogno di fare una sola termica. Viro e dirigo a Sud-Est. Il panorama si apre maestoso verso la catena degli Appennini. Davanti a me, a venti chilometri, rosseggiano le guglie del Simone e Simoncello; due rocce aspre che contrastano con la morfologia delle altre vette e ricordano le montagne del Gran Canyon con la loro inconfondibile forma e colore. Alla mia destra l'Alpe della Luna, a sinistra ed ormai alle spalle il monte di Carpegna. Più avanti Urbino con il suo elegante castello, l'Università, la cinta muraria con il raffinato portale, la pinacoteca, il duomo.

Sono nei pressi di S. Angelo in Vado con il Monte Nerone in prua, inizio di una catena di rilievi che attraverso il Catria dirigono sempre più al Sud verso Gualdo Tadino con il monte Penna ed il Penmino. Il GPS mi dice che sono a 15 Km dalla vetta. Il pensiero corre agli amici di Rieti. Di qua non sarebbe affatto una grande impresa arrivarci. Cambio frequenza e passo sulla 375. Con emozione sento che risponde alla mia chiamata Francesco Fanfani, per me fraterno amico dagli anni dell'università. Si trova con il suo ASW 24 alle Autostrade, proveniente dal Velino. Lo sento preoccupato. Le termiche stanno scomparendo ed ha ancora un po' da fare prima di ritornare a Rieti. In volo c'è anche Luca Urbani; è al Nuria alla ricerca, pure lui, di condizioni favorevoli al rientro a Rieti.

La loro situazione mi riporta alla realtà. Viro per ritornare a casa ma.....qui succede quello che capita sempre a chi non ha pianificato con prudenza il volo.

Sono costretto ad avanzare contro sole e la visibilità, in queste condizioni, non è ottimale. Non riconosco nessun punto di riferimento. Davanti a me vedo una miriade di valli strette e montagne che non ho mai visto prima, eppure le ho attraversate solo da pochi istanti. Essendo la prima volta che volo in questa zona non riesco a distinguere, da una insolita angolazione, un solo punto di riferimento che mi sia noto. Mi sembra di affrontare un mondo sconosciuto. Sto perdendo quota con un metro a scendere, costante inesorabile. Sono a 1600.....no....1300....900...Mi assale il panico mentre cerco di interpretare la situazione meteo per spiegarmi cosa sta accadendo. Forse sto attraversando una zona di brezza di mare che avanza incuneandosi lungo la vallata del Metauro. Mi tornano alla mente tutte le descrizioni di sciagure e sconfitte che la brezza di mare apporta ai volovelisti. Non posso crederci perchè la brezza di mare non è ostile al volo a vela quando, infilandosi nelle valli, raggiunge i pendii.

A questo proposito una volta, se avrete la pazienza di acoltarmi, parleremo di questo fenomeno in maniera più dettagliata.

Sono al traverso Ovest di Urbino, sempre più basso. Non riuscirò, con questa quota, ad attraversare il crinale dei monti per ritornare a casa in Valmarecchia. Tengo d'occhio i campi di atterraggio; ce ne sono un po' ovunque ma ogni valle è diversa dalle altre. Qualcuna è boscosa ed inatterrabile per cui, prima di lasciarne una per dirigermi alla successiva, mi assicuro che esista una via di fuga verso una zona con almeno un campo accettabile. Per fortuna ora so dove mi trovo e mi ricompare alla vista la repubblica di San Marino, con le tre Penne del Titano, così posso mettere da parte il GPS che sto usando con diffidenza. È ormai chiaro che, procedendo così, finirò in un fuori campo in meno di dieci minuti. Mentre sono rassegnato al peggio, una serie improvvisa di colpi decisi, prima turbolenti e poi sempre più regolari, mi avvertono che sto risalendo. Non faccio in tempo a rallegrarmi che subito, con delusione, ripiombò in un "tutto a scendere" e poi, di nuovo, "tutto a salire", provo a fare qualche giro disperato ma non è una termica. Vado avanti tra un continuo salire e scendere ad ogni chilometro. Non riesco a capire cosa stia succedendo. Man mano che il terreno si avvicina la spiegazione diventa sempre più evidente. Devo utilizzare la corrente dinamica su entrambi i costoni delle valli, anche le più piccole, fino a una quota di 100-200 metri dalle creste sottostanti.

Si staccano termiche secche, piccole ma energiche, sia dai costoni sopravvento che da quelli sottovento. Una simile impressione me la confermerà anche Elio Celli che nei voli effettuati in queste zone è rimasto favorevolmente colpito dalla frequenza ed intensità di queste termiche, figlie di una leggera brezza di mare che stacca lungo il suo tragitto quelle nicchie di aria calda che le valli alimentano durante l'irraggiamento solare.

Il gioco diventa entusiasmante. Procedo per lunghi tratti, utilizzando i costoni, ad una media di 130 chilometri fino ad Auditore. Di qui, con la brezza in coda, costeggio i pendii che risalgono verso il Carpegna e, senza perdere quota, arrivo alla parete Sud con l'altimetro a 850 metri. Mi sono talmente abituato a volare basso sul terreno, incollato ai costoni, che quando attraverso il crinale, sul pianoro del Villaggio di S. Rita, mi trovo una macchina in prua; credo a non più di cinque metri sotto di me. Vedo distintamente l'autista che sgrana gli occhi e si ferma bruscamente, incerto e spaventato. Non so proprio come e cosa fare per scusarmi ma, finalmente, la Valmarecchia è davanti a me! Ampia, profonda, ideale per una lunga, dolce planata verso il campo.

Passo il castello di San Leo alla quota del terrazzo ed i turisti mi salutano, scattando foto. Mi concedo un ulteriore passaggio tornando indietro e girando fra la torre della rocca ed il campanile della pieve. Con mia grande sorpresa, ripassando al terrazzo, vedo che si è raccolta una folla enorme di gente che agita le braccia in segno di saluto. Da queste parti il volo a vela è una insolita novità. Da ora in poi, tutti si abitueranno al procedere silenzioso e maestoso di un aliante.

Ma il vero spettacolo lo godremo noi, riuscendo a gustarci il volo in questo stupendo angolo d'Italia, sfiorando le torri dei castelli più famosi che, a decine, si ergono su ogni rilievo del Montefeltro e della Valmarecchia.

Non c'è collina, rupe o monte che non ne possenga uno, a testimonianza di un passato di grandezza, di arte e di storia da assaporare in aliante.

Venite a volare con noi, vi aspettiamo!

ENZO GASPERONI



Finalmente una realtà nell'entroterra riminese

Dopo anni di lavoro, lotte, delusioni, e con un notevole sacrificio economico, finalmente l'aviosuperficie di S. Leo è una realtà.

Il volo a vela a Rimini è nato alcuni anni fa, sotto la spinta di alcuni appassionati che hanno iniziato l'attività senza nulla: nemmeno una pista! Ma tenacemente, animati da ferrea volontà, egregiamente supportati dall'Ae.CC.VV., passo dopo passo, eccoci qua. Ora abbiamo la PISTA. Una bella pista i cui dati tecnici riporterò più avanti.

Due parole sulla Valmarecchia, che si sta rivelando molto favorevole al nostro sport, in quanto ricca di rilievi montuosi, valli aperte e soleggiate, condizioni climatiche ottimali per quasi tutto l'anno: un piccolo paradiso per il volo a vela ed il volo libero. Interessa tre regioni e cioè le Marche, la Romagna e la Toscana.

È raggiungibile in circa 20' di auto da Rimini, o dalla Toscana attraverso il passo di Viamaggio.

Non bisogna dimenticare infine (e perchè no un po' di cultura?) la ricchezza di storia, arte e tradizioni, e la tranquillità e la quiete che la vallata offre al visitatore, il tutto a due passi dall'Adriatico con le sue spiagge da Cesenatico, a Rimini, a Riccione.

Le attrezzature sono ancora in via di realizzazione (non abbiamo ancora un hangar) ma esiste già una palazzina con servizi, doccia, telefono, auletta briefing e.....tanta buona volontà.

Grazie a tutti coloro che, credendo in quest'opera, ne hanno permessa la realizzazione.

E se qualcuno volesse farci visita sarebbe sempre il benvenuto!

NOTE TECNICHE

Aviosuperficie di S. Leo in località Pièga (Secchiano)

Pista in erba 35 x 830 metri

Alt.: 210 m. slm

Pista di rullaggio 40 x 830 metri

Orientamento: 05 - 23

Coordinate: 43° 55' 16" N

12° 19' 21" E

Frequenza radio: 130.00

Possibilità di parcheggiare carrelli, campers, roulotte

Informazioni: Aero Club Rimini tel. 0541 373301 - fax 0541 377416

Aviosuperficie San Leo tel. 0541 912227

TORINO

Issoudun '94'

Dal 3 al 12 Luglio si è svolto il Campionato Internazionale di Volo a Vela sull'aeroporto di Issoudun/Le Fay. La zona interessata dalla competizione è quella tra Poitiers, Orleans e Montlucon, con molti punti di virata sopra i castelli della Loira. Il terreno era caratterizzato da enormi estensioni di colture di frumento (Davidino C. penso li ricordi bene!), boschi, colline e ... anche alcune centrali nucleari!

La meteorologia del posto è del tutto particolare, anomala rispetto alle nostre zone. Infatti le condizioni mutano durante l'arco della giornata più volte e in maniera sostanziale: è successo più di una volta di svegliarsi sotto una copertura totale, decollare con strade di cumuli a perdita d'occhio e durante il percorso ritrovarsi a volare in termica secca. Quindi condizioni all'insegna di una variabilità più che totale, dovuta al passaggio di brevi e veloci fronti di origine atlantica, che hanno consentito addirittura di trovare ascendenze sotto coperture stratificate. Questa particolarità è dovuta alla notevole instabilità portata dal fronte e al vento al suolo che favorisce il distacco delle termiche.

Le ascendenze medie si aggiravano tra 1.5 e 2.5 m/s con plafond tra 1200 e 1300 metri e tali valori medi potevano variare anche sensibilmente da una zona all'altra durante le fasi del volo.

Che dire dei partecipanti?

Una marea di olandesi, tanti francesi ovviamente, qualche svizzero e tedesco e i nostri due bravi italiani: Giancarlo e Davidino, i quali allietavano i pranzi del campeggio con le canzoni di "Elio e le Storie Tese" e dei "Dialetti Piemontesi".

La prima giornata di gara però ci ha subito privato della presenza di Davide che, fidandosi eccessivamente dell'efficienza del suo LOIS, atterrava rovinosamente nel bel mezzo di un campo di frumento a 500 metri dalla soglia pista. Non vi dico che fatica recuperare il Ventus da quel campo, nonostante l'aiuto di un poderoso villico cresciuto a omogeneizzati: il carrello sulla strada più vicina e con le ali in spalla prima, e la fusoliera poi, abbiamo attraversato per tutta la lunghezza lo sterminato campo di frumento maturo, che ci arrivava all'altezza dalla cintura. In quel giorno ho capito che il mestiere di squadrista ormai cominciavo ad odiarlo!

È stato della partita anche l'incredibile Binder, che il giorno prima dell'inizio della gara, durante un volo di allenamento è atterrato pochi istanti prima che un enorme CB sommergesse il campo.

Un altro individuo singolare è il direttore di gara, al secolo Yves du Manoir, che dopo aver scelto i temi e coordinato i decolli, saltava a piè pari sull'ASH 25 del club e seguiva in volo tutta la gara.

In tutti i partecipanti era presente una certa apprensione sulla salubrità delle termiche sprigionate dalle centrali nucleari, ma siccome erano dei bei tromboni, l'aspetto salute è subito passato in secondo piano, cosicché alla fine della gara in piena notte si vedevano delle strane figure fosforescenti che si aggiravano per il campeggio, delle quali nessuno è riuscito a determinare la provenienza.

Tutta la gara si è svolta in un ambiente incredibilmente rilassato e cordiale, all'insegna del ridere e dei discorsi di volo, il tutto annaffiato da litri di birra.

Per la classifica, la storia è stata solo una: FL in testa fin dal secon-



do giorno e per tutti gli altri concorrenti la gara è praticamente finita lì. Infatti il Giancarlo come uno schiacciasassi non ha commesso errori, ha spesso volato in coppia con lo sfortunatissimo Van Haff traendo vantaggio dal volo in coppia e si è piazzato con regolarità sempre nelle prime posizioni.

L'eccezionale tattica di gara ha portato l'alfiere dell'AcC. TO a presentarsi all'inizio dell'ultima prova con 300 punti di vantaggio sul primo dei dissestati inseguitori. Io e Gianca a tavolino studiamo la tattica da applicare: amministrare il vantaggio, curare gli avversari e non prendere rischi inutili. OK! Lo vedo carico. Concentrato. Ha negli occhi la vittoria. Gli avversari sono tesi. Sudano. Cominciano a temere (giustamente) di non farcela. La tensione è enorme, ma Lui non la sente.

Via! Si decolla.

La giornata è buona. Al diavolo la tattica. Oggi si corre senza pietà. Niente e nessuno gli può portare via la vittoria. La sua superiorità lo porta addirittura a dimostrare ai suoi avversari che pur planando come un M100, pur finendo a 100m a 8Km dal campo e pur beccandosi ben mezz'ora dal diretto avversario, è possibile vincere la gara con ben 70 punti di margine, le mutande piene ..., e tanti insulti dal redattore di questo articolo, nonché suo squadrista.

Un lato positivo però c'è: durante questa gara mi sono veramente riposato, se non per la pulizia delle ali, sempre stracariche di moscerini.

Tornando ad una più seria valutazione dell'esperienza maturata ad Issoudun, ecco alcune note che Giancarlo ed io abbiamo rilevato:

- la gara è sicuramente molto interessante in quanto consente un approccio graduale alle gare di pianura anche per i piloti che decidono di avvicinarsi a questo tipo di gare, infatti i temi scelti sono sempre stati fattibili e giustamente selettivi.
- non è necessaria nessuna particolare preselezione, quindi anche piloti italiani in categoria promozione possono parteciparvi.
- nel periodo in cui noi eravamo presenti i campi atterrabili non erano tantissimi, in quanto il frumento era solo all'inizio della raccolta, quindi i punti bassi sono da non sottovalutare. Forse più avanti nell'anno il problema non si porrebbe neanche.
- il fatto di sorvolare molte foreste porta una quantità elevatissima di moscerini sulle ali. A parte la scocciatura di pulire le ali, è consigliabile dotarsi di un dispositivo di pulizia del bordo d'attacco utilizzabile in volo. Qui però le teorie sono tante sulla effettiva efficacia della soluzione. Io so solo una cosa: all'atterraggio l'ala era veramente piena.
- vista la partecipazione in massa di altre nazioni (vedi olanda) suggerisce la partecipazione di più piloti italiani, più si è meglio è. Questo per vari motivi: l'aeroporto è in mezzo alla campagna a 20 minuti di macchina dalla cittadina più vicina, quindi si vive da mattina a sera per 15 giorni dentro il campo; la compagnia quindi è molto importante sia per il morale che per la risoluzione di possibili problemi. Il sottoscritto ha passato 15 giorni a cercare di farsi capire in francese, gesticolare in olandese e a dialogare appena in inglese, essendo l'unico italiano in campo dopo i decolli.

Un ricordo particolare va al simpaticissimo pilota della KLM, Van Haff, molto giovane e molto sfortunato in quanto nelle ultime due giornate di gara ha rovinato il suo piazzamento, fino a quel momento ottimo, a causa di due fuoricampo.



VE & FL dedicata a???



Perchè non con i biposti scuola?

È un'idea che da un po' di tempo mi gira per la testa: quanti biposti tipo scuola ci saranno in Italia?

Penso ce ne siano mediamente 1 o 2 per ogni club che svolga attività di volo a vela.

Allora perchè non li sfruttiamo per preparare piloti che decidono di avvicinarsi al volo sportivo in genere ed in particolare alle competizioni?

La mia idea è questa: organizzare un campionato italiano biposti, con alianti con handicap inferiore a 1.0, cioè per esempio ASK 13, ASK 21, TWIN ASTIR, TWIN ACRO, ecc..

Tutto questo ha un senso solo se si coinvolgono direttamente piloti di notevole esperienza, cioè dando alla gara un valore di algoritmo simile a quello di un qualsiasi campionato italiano. Questo permetterebbe, ai migliori piloti italiani di fare una gara redditizia ai fini del punteggio, e ai neo-piloti passeggeri di assimilare informazioni e conoscenze fondamentali.

Questa formula avvicinerebbe al volo sportivo e alle gare piloti e neo-piloti che utilizzano l'aliante per fare il classico "giro campo" o poco di più. Dal punto di vista economico l'impegno non sarebbe gravoso, in quanto i mezzi ci sono già e bisognerebbe solo usarli, senza quindi dover disporre delle "super-macchine". Il periodo più indicato potrebbe essere quello in cui si disputa regolarmente il Campionato Italiano Promozione e la Coppa Città di Rieti, quindi ad Agosto, ferie per tutti...o quasi.

I passeggeri posteriori potrebbero variare durante le giornate di gara, dando così la possibilità a più persone di trarre vantaggio dalla gara, lasciando ai piloti esperti la gioia di competere l'uno contro l'altro ad armi pari. Ma vi immaginate una planatona finale all'ultimo sangue tra un K21 e un Twin? Chi non lo ha sognato mentre prendeva le prime lezioni di volo? Altro che ASH25 e Nimbus4!

I club che hanno più macchine potrebbero organizzare veri e propri tour de force, ravvivando così lo spirito di club. Ecco un modo nuovo di passare le vacanze!

VE & FL

CALCINATE/ SAINT CREPEN

**5000.....
i nostri primi
cinquemila!**



Una prima parte delle vacanze l'avevamo già bruciata a Caiolo, da dove eravamo tornati delusi dalle condizioni meteo che avevano vanificato i nostri preparativi per temi da "trecento". Venti da Sud avevano portato alternativamente acqua e schiarite, comunque non sufficienti ad asciugare il terreno.

Con il timore di veder sfumare anche l'ultima parte di questo mese di Agosto in una vana attesa, alla quale avevo immolato non solo il mio tempo, ma anche quello di Lara, ci avviamo a partire per Saint Crepen per soddisfare la mia caparbia determinazione di realizzare qualche successo. Con noi ci sono gli amici Giorgio e Roberto. Il clima è allegro, anche se non elettrizzato; siamo tutti ansiosi di riscattarci anche se "il mito" di Saint Crepen ci crea ancor più preoccupazione e la nostra allegria diventa sempre più strozzata e si trasforma spesso in sfottimento.

Ma finalmente anche noi arriviamo ed a completamento del ciclo "biologico negativo" apprendiamo da Brunazzo dell'incidente accaduto a Jean Marie Clemente. Si vola lo stesso; Jan Marie, per l'occasione soprannominato Jan Marie Flambé, ci guiderà e ci aiuterà dal suo letto d'ospedale con un collegamento radio.

Parte così lo stage con una prima giornata di voli in biposto per i neofiti della zona. Al termine di questa prima giornata di esperienza francese ci guardavamo increduli e vogliosi di gridare: "Esagerate!". In altre parole, quanto avevamo sentito da Jean Marie nelle giornate preparatorie in aula a Calcinate, erano modeste considerazioni se confrontate alle reali condizioni meteorologiche riscontrate in quella prima giornata, nemmeno pensabili se confrontate con quelle con cui eravamo abituati a convivere e soprattutto con quanto ci era capitato nelle due antecedenti settimane.

Ad onor del vero, il servizio meteo aveva previsto l'eccezionalità della giornata giunta dopo il passaggio di un fronte freddo che aveva ricambiato la massa d'aria "vecchia" con una massa d'aria termodinamicamente instabile. Al suolo c'era comunque molta acqua ed anche per il giorno seguente avremmo dovuto soffrire di cumuli con base relativamente bassa ed elevazioni sino ai 3.000 mt con possibilità di

degenerare in cumulo nubi. L'insieme di tutte queste considerazioni permise in un attimo nei nostri discorsi e la convinzione che il periodo di iella fosse definitivamente passato si radicò nella nostra mente. Questo atteggiamento ci faceva comodo, anche se fondava su considerazioni concrete e sufficientemente forti da avviare quel meccanismo positivista che la parte creativa del nostro cervello dispone.

L'indomani avrei volato con Giorgio su un ASK-21.

Nella tarda mattinata di quel 23 Agosto ricevemmo la conferma delle condizioni meteo: "come ieri basi di condensazioni attorno ai 1.700 mt. con elevazioni fino ai 3.000 mt. con ascendenze forti. Possibilità di temporali con chiusura di intere valli.

Nel pomeriggio, le brezze di valle con combinazione di venti catabatici provenienti da Nord-Ovest prevalenti sopra i 3.000mt., ovvero sopra le cime e sopra lo strato d'aria interessato alle ascendenze termiche." In altre parole c'era la possibilità di trovare anche fenomeni ondulatori ma a quote elevate.

Erano le 13 e 30 di mercoledì 23 agosto, il termometro posto a fianco dell'arida pista di Saint Crepen segnava 31°C, e noi stavamo partendo alla ricerca di quei fenomeni ondulatori.

Il traino fu brevissimo ma molto turbolento, dopo due minuti a 180 mt. QFE a ridosso del costone ventilato, sganciammo e la dinamica iniziò a sollevarci in modo costante e sempre meno turbolento; in poche "passate" ci ritrovammo a 2200 mt. QNH. La base dei cumuli che vedavamo in lontananza era al nostro fianco, forse già un po' sotto. Alla quota raggiunta eravamo pronti per il primo traversone in direzione del Coll de Varse. Sulle sue pendici giocammo con rotori e rotorini nel vano tentativo di scalinarli per oltrepassare i 3.000 e metterci quindi a ricercare l'onda. Dopo oltre 45 minuti di inutili tentativi percepiamo dai secchi ma eloquenti messaggi radio fra Stefano Filardi in volo e Jan Marie, nella versione Flambé, che le condizioni stavano volgendo al meglio nella zona di Briançon, ma che nello stesso tempo non sarebbero durate tutta la giornata.



Rapido consulto con Giorgio ed immediata decisione di dirigerci sulla zona seguendo bene i costoni per non perdere quota.

Raggiungemmo Briancon dove trovammo condizioni termiche eccellenti non disturbate né dal vento né dalla brezza. Un saluto via radio a Jan Marie che ci suggerì di spostarci ad esplorare la zona verso Plan Pinet dove aveva indirizzato Stefano per fotografare il pilone del suo tema. Lì lo trovammo e decidemmo di seguirlo fino al successivo pilone, mantenendo ben aperti gli occhi alla ricerca di segnali "meritori".

Rientrando nell'area di Briancon, a Nord sopra il laghetto artificiale, agganciammo un valore elevato che ci portò a ridosso dei tremila, ma che soprattutto ci mise in condizione di vedere davanti a noi il classico "baffetto del rotore" che indicava inequivocabilmente la sua parte ascendente. Gli insegnamenti in cui l'amico Rossi si prodigò a Calcinatè ci furono chiari, dirigemmo quindi decisamente verso quel punto di ascendenza garantita. Trovammo infatti un più due prima morbido poi subito turbolento ed arrabbiato. Mantenemmo l'ascendenza per alcuni minuti poi all'improvviso di nuovo tutto calmo, l'ascendenza calava, ci sembrava stesse sparendo; no, c'era ancora ma debole e continua. Non serviva più termicare continuavamo a salire lentamente riducendo la velocità al minimo. Intanto lo spettacolo si faceva ogni momento più affascinante. Ci mancavano le parole per commentarlo e la forza di distrarci per fare una foto. Alla fine Giorgio scosso da una mia esclamazione si decise a prendere la foto in direzione Ovest verso l'interno della Francia. Da quell'altezza la copertura dei cumuli "schiumeggianti" appariva come una schizzata d'acqua su una pietra rovente. In quello scenario raggiungemmo lentamente i 3.800 mt. quando gradualmente ma in modo inarrestabile sentimmo il vario che incominciava ad accelerare portandoci gradualmente in un più due, quindi in un più due abbondante per passare poi in un più tre, che ci sollevò fino ai 5.000 mt.!

Fino ai nostri primi 5.000 mt., quelli che non si possono scordare, quelli che racconteremo ai figli dei nostri figli in qualche sclerotica giornata della nostra vecchiaia. Meravigliosi.

Da lì dominavamo il fenomeno ondulatorio proveniente da Nord Ovest che pettinava il colmo dei cumuli e ne indicava la provenienza fino all'origine del rimbalzo. L'amico Giorgio non esitò allora a scattare le foto che avrebbero testimoniato il fenomeno vissuto. La situazione magica in cui ci trovavamo ci aveva resi insensibili al freddo terribile che oramai stavamo subendo, la temperatura esterna era scesa a meno otto gradi e non eravamo sufficientemente coperti per restare oltre.

Inoltre sul fondo dell'orizzonte, verso Saint Crepen potevamo vedere un alto cumulo che stava degenerando in cumulo nembo e la sua posizione non ci lasciava troppo tempo per rientrare. Così con calma ma senza indugio decidemmo di lasciare quello spettacolo per iniziare la discesa verso Saint Crepen. Aggirammo e affondammo sotto a meravigliosi cumuli castellani, il cui stato di degenerazione diventava di minuto in minuto sempre meno controllabile ed atterrammo poco prima che tutto si trasformasse in un nubifragio proveniente da quel cumulo nembo che pochi minuti prima dominavamo dall'alto ed ora ci stava inondando quale punizione per la sfida che avevamo osato.



Ma noi non avevamo sfidato né la natura né il soprannaturale, eravamo saliti sin lassù perché, come diceva Leonardo Cerruti in una pagina del suo diario, "la passione è come un tizzone acceso sotto la cenere, basta un alito di vento per ravvivare il fuoco,e su di noi spirava un vento di tramontana!"

ENRICO più GIORGIO



DOMODOSSOLA Stages a Masera

Venti alianti e trenta piloti hanno animato la valle di Domodossola dal 18/3 al 1/4/1995.

Si è volato quattordici giorni su quindici di permanenza, per un totale di 624 ore in 179 voli.

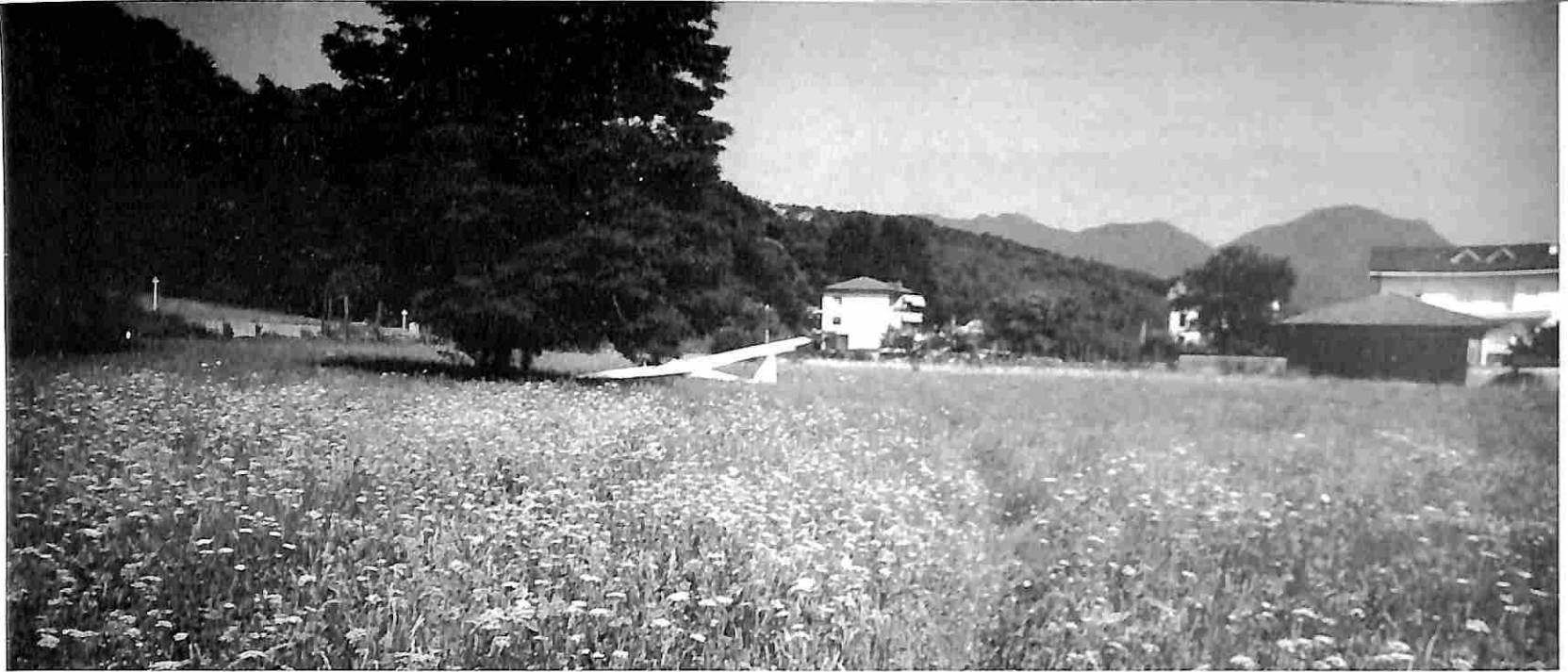
Di rilievo i risultati sportivi conseguiti: Vi daremo ragguardi in un prossimo articolo.

Molto ben organizzati e quasi tutti appartenenti al Club AKA-FLIEG MUENCHEN E. V. (D), gli ospiti hanno apprezzato la disponibilità e collaborazione dell'Aeroclub VALDOSSOLA.

La riprova del successo di questo stages è che molti di loro hanno dato appuntamento al prossimo anno.

D'altro canto nessuno è profeta in patria!

LUCA BONINI



“Località Cambiasca, via Nagarè”

Le notizie volano, certamente più a lungo e meglio di me, così sono molti ormai gli amici dell'AVAL che sanno del mio primo fuori campo. L'esperienza mi è stata certamente utile e ha aumentato la mia fiducia nelle mie capacità; ho imparato molte cose in due sole ore di volo, ma ho imparato da uno sbaglio, anzi da una sequenza di errori. E qui vorrei esporre la mia autocritica.

Mi sono brevettato in Aprile del 1994, con poche ore (15) sul mio libretto perchè sono stato un'allievo pigro, arrivavo sul campo tardi nel pomeriggio, suscitando le ire di Giuseppe Gandolfi che invece era presente ogni mattina prima delle(che ne so? io dormivo); le condizioni meteo di veleggiamento me le perdevo tutte a favore dei bei voli nell'aria calma del tramonto, che non soddisfacevano del tutto le mie ambizioni di volovelista. Ambizione che è cresciuta dopo il brevetto, come liberata dal vincolo della scuola. Volai ogni volta che potei e mi feci una certa conoscenza del costone del Campo dei Fiori, ma ormai volevo fare qualche bel giretto, e dopo molta frustrazione venne il 6 di Luglio. Pietro Roggero era già in volo, lo chiamo da terra e sento il suo vario che cinguetta allegramente. Che musica! Lo raggiungo sul Campo dei Fiori con lo Junior I-KASB, plafone a 1400 QFE e ce ne andiamo assieme al Nudo per trovare quello che a me, assetato di termiche, sembra un paradiso: vario a 2,5 e 1700 m. Giochiamo a lungo con le termiche di quella giornata tanto desiderata, poi Pietro deve atterrare per i suoi impegni e io, circondato da meravigliose montagne mai viste da quella stratosferica quota, allertato da grandi ed invitanti cumuli che fanno di quel cielo la mia nuova casa, io dico a me stesso: “o oggi o mai più” e attraverso il Lago Maggiore verso Piancavallo con in mente lo Zeda. Il lago è stupendo e la planata tranquilla col vario a -1 costante, ma il cumulo sull'albergone non vuole portarmi su.

Sono un pilota con ormai 25 ore: tutte le mie certezze vacillano e deduco che devo insistere per agganciare la termica. Faccio forse più di quindici giri esplorando la zona ma il vario sta fermo a -1. Incomincio a sentire un po' di freddo (a Luglio) guardando l'altimetro segnare 950 m. osservo il terreno, non ho più le nuvole in testa, e realizzo che non so nulla di quel posto che sono andato ad esplorare da solo. Certo non è atterrabile, solo montagna e sassi e boschi. Non ho più neanche il tempo di guar-

dare la cartina, ma vado a ricercare il lago, mia salvezza, in una valletta che vedo fare una curva davanti a me. Passo a 50 m sui boschi e.....smù, dopo la curva si apre il Lago Maggiore. Non so quante volte mi do dell'idiota, ma posso tirare un sospiro e costonare verso Sud. Vario sempre a -1. Su Verbania a 550 m. cerco tutto il possibile: piazze, capannoni e sabbia, ma senza risultato. Vado nell'interno tenendo d'occhio il lago che è la mia ultima speranza e trovo: n.1 campo da calcio regolamentare con tanto di lampioni; n.1000 pietre sul greto del fiume; n.1 prato con erba da taglio un po' più lungo del campo da calcio, con un albero in mezzo. Nel frattempo ai miei appelli radio verso Calcinate risponde il mio Angelo Custode che scende da 3000 m. col motoalante del Rossini per dirmi che sì, quel fazzoletto di prato è sufficiente per lo Junior. Gli credo ciecamente, faccio qualche spirale e vado al finale 1 metro sopra gli alberi in testata. Sbatto giù il KASB con tutti i direttori e quasi niente richiamata per non allungare un rullaggio che già vedo terminare contro la casa in fondo; una buca mi fa ridecollare per qualche metro, si salto via due paletti in legno (!). Il mio Angelo Custode sa con quale sorpresa nel rullaggio ho cominciato a sperare di non rompere l'aliante del Club.

A questo è seguito un temporale e l'arrivo del Nando Brogginì con Fabio. E giustamente una cena in compagnia. Non mi sono neanche voluto perdere una pioggerella in moto tornando a casa all'una di notte.

Sbagliando s'impara, io ho imparato che l'ignoranza dei luoghi, dell'orografia, delle quote per il ritorno, dello spazio minimo per l'atterraggio, anche della meteo mi ha messo in pericolo più volte in un solo giorno; e che il volo a vela non ha bisogno di esploratori della “località Cambiasca, via Nagarè”. Che c'è sempre qualcuno che già conosce ogni posto e ogni angolo del cielo; posso imparare da loro senza fare tutto da solo.

Nei mesi successivi ho volato molto da solo ed in compagnia dei piloti più esperti che, lo dico per tutti i neofiti, molto volentieri ci insegnano quello che sanno sui luoghi, i campi atterrabili... Non mi è mai più successo di guidare in volo un corteo di pensieri lugubri che stendono delle ombre sul gioco più bello: il volo a vela.

Ancora grazie al Rossini.

ALDO CERNEZZI

ALZATE

Poncia ooh poncia

Vedo per una volta il Gavazzi alla mia destra più basso di un centinaio di metri. Mi sento un po' più tranquillo perchè i nostri mille metri sul terreno, ma soprattutto il blu che si è formato davanti a noi dopo un temporale non promettono niente di buono. Sono andato abbastanza veloce da Alzate al primo pilone di Biella facendo un largo giro sulla pianura per evitare gli acquazzoni da qualche giorno sempre presenti in questo campionato italiano; adesso bisogna aspettare il riformarsi delle condizioni resistendo per una mezzora senza farsi sbattere giù in qualche fuoricampo qui, sulla pedemontana del fiume Sesia, piuttosto problematico. Il discus di Marco sfila sotto la pancia del mio 2+ e punta deciso verso l'interno. Non riesco a capire, vi è solo copertura e noi siamo decisamente più bassi delle creste, senza contare che se ci va male non abbiamo più quota per farcela addosso con un minimo di dignità. Decido di proseguire per mio conto, più di una volta, anche negli anni seguenti, mi sono incasinato cercando di stargli dietro, per poche decine di metri lui ha agganciato ed io no. Il variometro che per molti chilometri ha fatto la parte del morticino ha un sobbalzo, cerco di agganciare questo qualcosa di debole e rotto sulla sommità di un collinuzzo verdissimo con in cima una croce (non ho ancora capito se portano fortuna). Per chilometri verso valle non vedo atterribilità se non uno spiazzo tra dei capannoni industriali che non riesco bene a valutare e, forse, un campo più distante di questo, di ancora più difficile classificazione. Mi raggiunge nel frattempo l'amico Guazz il quale, dopo qualche minuto di razzolamento nello zero di mediometro e di discussione sul portarsi sulla collina prospiciente, lancia la faticosa frase volovelistica che frega sempre gli sfigati: "Tieni tu questa che io provo là": dopo qualche minuto mi comunica di aver agganciato un mezzo metro che promette in meglio. Fischio sotto di lui e non aggancio che la turbolenza della sua salita; sto ritornando come un cane bastonato sui miei passi più basso di prima quando la radio si anima delle voci di Massimo Ametta e Angelo Gritti. I due stanno chiedendo lumi al buon Gavazzi, che nel frattempo ha trovato, come suo solito rocambolescamente da salire, sulla distanza che li separa dal raggiungere la fine della gola nella quale scorre il fiume e che stanno percorrendo a una altezza miserrima.

Disquisiscono amenamente sul fatto se sia meglio posarsi sul greto del fiume oppure ammararvi (affumarvi?). Per la verità Ametta, come mi confiderà in seguito, ha lo strizzometro ai suoi massimi e cerca conforto in un Angelo che se pur rotto a tutto ancora difetta di esperienza in questo particolare tipo di atterraggi. Mi sento comunque confortato quando li vedo apparire, il primo sui 400 metri di quota, la mia stessa, il secondo, per non smentirsi, ancora più basso di un 150 m.

Nel frattempo aggancio infine un buon valore del quale si impossessa anche Massimo. Il nostro compagno non riesce purtroppo nell'impresa e si avvia al primo dei campi che anche io avevo adocchiato. È qui che tocca terra in diretta non avendo neanche la possibilità, come da me suggeritoli, di raggiungere l'altro. Chiediamo come è andata e Angelo ci risponde di aver imbarcato, che tutto è a posto e che il luogo, altro non è che un grosso pollaio. Inutile descrivere la curiosità partecipe e la festa che i pennuti gli fanno nonché la difficoltà del recupero in un simile contesto. Nel frattempo io e

Massimo attraversiamo il lago d'Orta puntando le pendici sud del Mottarone in compagnia dell'Albertazzi. Come sempre, in più di uno si lavora meglio e riusciamo a raggiungere una quota agevole che ci consente di continuare l'attraversamento e raggiungere il Campo dei Fiori da dove proseguiamo verso Lecco attaccati ai costoni, non altissimi ma senza grossi problemi; il vero problema è che ormai si è fatto tardi e l'attività convettiva, nonostante l'instabilità presente, non è che può fare gli straordinari per noi. Arriviamo a fotografare il ponte nuovo di Lecco con poco meno di 700 metri. Salvo l'Albertazzi dal commettere l'errore che avevo commesso durante il campionato di Calcinato: prendere il ponte sbagliato. In quella occasione, pur avendo fatto un'ottima gara, arrivato a più di 1700 metri qui sopra, avevo scambiato il pilone per uno di aspetto speculare più a nord. Per la verità il mio stesso sbaglio era stato commesso anche dal Gritti che pure a Lecco ci abita e Massimo, colto dal dubbio, si era leggermente inclinato beccando così tutti i ponti e anche un po' di Svizzera. Mi ero preso allora una penalizzazione che mi dava addirittura atterrito al primo pilone, solo in seguito mi era stato riconosciuto almeno la distanza da lì a Calcinato. Compiuta questa incombenza l'Alberto consiglia di andare ad atterrare alla "Poncia". Non riuscendo a valutare ne io ne Massimo se la quota sia sufficiente per una planata sicura su Alzate, oltretutto difficilissima da individuare una volta bassi, (ah avere avuto il G.P.S.) decidiamo anche noi per questa soluzione. La fama del luogo come sicuro fuoricampo, una volta individuata la zona, ci pare addirittura sottostimata. Almeno quattro campi erbosi immensi più simili ad un aeroporto che a qualsiasi altra cosa sono sotto di noi.

Decidiamo di atterrare in quello più vicino ad un agglomerato agricolo con quella che sembra essere la casa padronale, al limitare vi è una strada ed un aliante non bene identificato. Non essendoci problemi di spazio tocchiamo terra uno dietro l'altro quasi affiancati. Ci si fa incontro il pilota che è già in loco (altri non è che il Toni Anghileri) il quale dice di essere di Valbrembo e ci mette al corrente che il proprietario del fondo è incazzatissimo e non vuole lasciarli portare via l'aliante se non in presenza dei carabinieri. L'Albertazzi prende coraggio e si avvia verso la villa mentre io e Massimo rimaniamo a goderci il posto... passano i minuti ed incomincio a preoccuparmi.

Decido di andare a vedere cosa è accaduto al primo. Percorro la breve distanza che mi separa con un poco di apprensione e un po' di curiosità. Entrato in un'aia immensa circondata da edifici in mattoni rossi sotto un magnifico porticato mi si presenta questa scena: l'Alberto è in piedi in fondo ad un lungo tavolo, con le spalle leggermente chine e l'espressione sconsolata sta subendo la reprimenda di un tipo seduto all'altro capo circondato da altri vestiti come lui da cavallerizzo che sorseggiano del vino. L'uomo non ne può più di queste continue intrusioni e non permette al nostro nemmeno di utilizzare il telefono. Cerco di intromettermi nella speranza di fargli cambiare opinione. Gli do ragione (sempre fare così), dico che anche a me secca quando qualcuno penetra i miei possedimenti (3 ettari!). Tutto vano. Irritatissimo quasi sembra ignorarci per troncare la discussione quando nel mio insistere: "eppure lei è uno sportivo (dati i vestiti)". "Non sono affatto uno sportivo!", coglie nel mio parlare un "leggero" accento toscano. La cosa gli rammenta che deve cercare di convincere un tale a dargli in affitto una grande casa in riva al mare all'Argentario in prossimità di un campo di polo che lui possiede. Bingo! Ho finalmente trovato un cavallo di Troia. La

descrizione del luogo mi convince che quello che desidera è un grande e bellissimo rustico di proprietà di una mia amica nella campagna maremmana. Mi offro di intercedere. (Più che altro mi frega dicavarci d'impaccio). La cosa funziona e il personaggio alla fine sbotta: "simpatico il toscano. Lui può andare!" Cerco di impietosirlo anche per gli altri ed alla fine cede: "Voi siete liberi ma quell'altro, quello di Valbrembo no, proprio no. "Sinceramente, non conoscendo allora l'Anghileri come adesso, sono più che soddisfatto e, mentre se la fila all'inglese a telefonare, domando al nostro anfitrione il perché di tanto accanimento. Mi racconta, con la bava alla bocca, che mentre giocavano a polo lui e la squadra (composta da oriundi argentini al suo soldo iscritta alla loro serie A, la sola credo, scopriremo in seguito) si era accorto che questo aliante voleva atterrare e nonostante avesse corso in lungo e in largo nel tentativo di fermarlo emanando ordini a destra e manca anche al suo contadino munito di trattore, quel maledetto pilota in un buco da loro lasciato... Zac gli aveva beffati. Trattenendomi a stento dal ridere mi accomiavo dalla compagnia per fare i preliminari di smontaggio. Interrogato il Toni sul perché di tanta scortesia (se quelli non ti volevano!) mi risponde che lui non si è accorto di niente. Trascorso poco tempo, data la vicinanza della Poncia da Alzate, ecco comparire le nostre squadre. Con grande sorpresa è una vera spedizione di salvataggio quella che ci si para davanti. Non conoscendo infatti le nostre donne le strade piuttosto tortuose di queste parti si è prestato ad accompagnarle il sempre galante Gavazzi al cui seguito sono gli ospiti della sua bellissima casa da qui poco lontana: Pugnetti, Cibic, Secomandi, Stefano Meriziola con il padre, Roberta Passardi, ed infine Silvia e Stefania. Decido di presentare a quest'ultima il Sig. G. (l'anonimato è d'obbligo) il quale si è portato nel frattempo sul campo per controllare che non si danneggi il seminativo ad erba per il campo di polo che ha appena realizzato e che abbiamo così inopinatamente e impropriamente utilizzato. L'uomo è in piedi, vestito elegantemente nella sua tenuta sportiva, sorseggia un bicchiere di vino mentre parla alla sua segreteria nella sua favolosa proprietà. Ci avviciniamo io e mia moglie seguiti dal Gavazzi. Gli presento la prima. Egli le fa il baciamento, Marco discosto si fa avanti: il Sig. G. sembra scrutarlo da capo a piedi ed anch'io non posso farne a meno. Sceso dal suo inconfondibile pulmino WV arancione (gliel'ho sempre invidiato) macchina solo ventenne, indossa un paio di jeans con uno dei suoi maglioncini di cashe-

mere, che hanno visto tempi migliori, su una camicia di patti tono. In nessun altro come lui l'abito non fa il monaco e solo un parvenu non può vedere in tutto questo quella signorilità naturale che tutti gli riconoscono. Si presenta tendendo la mano: "Piacere. Marco Gavazzi". Dopo un attimo di incertezza la bocca del Sig. G. si atteggiava ad un sorriso ironico: "Un omonimo immagino?". Marco stoderà il suo famoso sorriso sghembo e replica: "No, sono proprio io". La faccia tutta del suo interlocutore passa dallo stupore alla felicità mentre un sorriso, che solo le orecchie riescono ad arrestare, precede questa frase pronunciata ad alta voce con un segno delle braccia omnicomprensivo: "potete portare via tutto". Naturalmente il nostro ospite è un cliente della banca di Marco e su questa incomincia a tediare per un po' di tempo, poi, cambiato argomento, domanda: "Dottor Gavazzi, la prego, mi dia un consiglio su come salvarmi da tutti questi atterraggi, sono arrivati qui anche con aerei a motore!". Marco serafico indicando il centro di uno degli appezzamenti erbosi: "Faccia mettere due belle file di cinesini". Il Sig. G. subisce una metamorfosi che lo porta a farci da anfitrione nella sua tenuta dove ci mostra tra l'altro un sistema idraulico dispendiosissimo che, muovendo ad intervalli le acque di canalizzazione, dovrebbero liberarlo dalle zanzare (!?). A questo punto della vicenda sembriamo proprio una gita organizzata ed, incredibile a dirsi, riusciamo a strappare un invito a cena nella club-house. Ci ritroviamo così ad un grande tavolo serviti da camerieri in divisa. L'atmosfera per altro ha un che di surreale, tutti noi abbiamo la sensazione che possa tramutarsi, data la volubilità del nostro ospite, in una sorta di "cena delle beffe" ma, ben presto, con il nostro anfitrione un po' brillo e noi con lui, le cose si fanno così cordiali che riusciamo tra un brindisi e l'altro a strappare un consenso limitato di atterraggio almeno per il periodo del campionato. La banda al completo se la fila allegramente a tarda sera con un ricordo memorabile in più per tutti. Questa avventura, altre che sono accadute poi, le prossime che spero avverranno a seguito di un fuoricampo, mi hanno fatto comprendere come questi possa essere non solo un evento indissolubilmente legato al Volo a Vela puro ma anche, talvolta, la parte più bella di esso. A tutti coloro che volano dalle parti della Poncia consiglio di trovare soluzioni alternative e, in mancanza di altro, se proprio non potete farne a meno, una volta a terra, dite che vi manda... chissà.

SANDRO MONTEMAGGI

Nino Dell'Orto

*Caro Nino,
è un disagio già provato quello che sento in questo momento, voler fuggire dalla tristezza per la mancanza di un amico, ma non poter fare a meno di volerlo ricordare e salutare.*

Sarebbe facile parlare adesso della Tua generosità, della disponibilità, la simpatia... non è nel Tuo stile aspettarti cose del genere e del resto chi ti ha conosciuto sa bene che tipo d'uomo Tu abbia dimostrato di saper essere.

Mi fa piacere ricordare la Tua grande passione per il volo e come stavi bene quando eri ad Alzate o a Rieti in compagnia dei Tuoi amici; nel mondo di tutti noi che guardiamo sempre il cielo. E allora è bello pensare che, ovunque Tu sia, hai riconquistato la Tua serenità ed avrai il tempo per volare tutti i chilometri che vorrai e magari... sentire che qualche prossima termica ce la stai mandando Tu.

Ciao, grazie Nino.

ROBERTO

Ho volato con il "SILENT" 12 mt. eff. 32



Di passaggio a Milano per impegni di lavoro e non, telefono al Leo per un saluto, dalla casa di un nostro comune amico, il quale appena mi sente e saputo da dove lo chiamo, mi invita ad Alzate per vedere e provare questo nuovo Aliante ULM, il primo al mondo che supera i 32 di eff. a 95 Km/h e che scende 2 mt. a 140. Costruito interamente in fibra di carbonio per poter così rimanere entro i pesi max. imposti dalla legge. Così il giorno dopo, sabato 17/12, sbrigati alla svelta gli impegni che avevo, arrivo ad Alzate verso le 14.30, non senza qualche problema dovuto al traffico al quale non sono più abituato e, sorpresa vedo un aliante decollare trainato da un Deltaplano. Salutati poi gli amici vecchi e nuovi con immenso piacere, il Leo, sempre indaffarato mi dice subito di concentrarmi perchè il prossimo volo toccherà a me.

Così mi avvicino al Silent, che nel frattempo era atterrato e l'impressione che ne ho è subito favorevole, cioè di un aliante "vero" e non di un ULM, cioè che pesa a vuoto solo 90 Kg.

La fusoliera è del tipo a max. penetrazione, come quella dei D.G., e l'ala vista in pianta ricorda un po' quella di un Discus anche se un po' più tozza e ad Alzate l'hanno subito ribattezzato Compact Discus. Il posto di pilotaggio è molto confortevole anche per piloti alti, io che sono un brevilineo ci sguazzo dentro e anzi avrei bisogno di un cuscino con la zavorra. Il bordo di uscita è tutto alettone che diventa negativo a - 70 per le planate, il piano di coda è del tipo ormai tradizionale a T e tutto l'insieme dà l'impressione di un Aliante come gli altri sui quali ho sempre volato, la velocità di stallo mi dicono che è di 52 Km/h e la VNE di 200.

Appena seduto dentro mi sento subito a mio agio, alla mia sinistra c'è il comando del flappettino per le planate, la pedaliera è regolabile, la barra al centro con il pulsante per la radio, a destra non c'è niente perchè il carrello ovviamente è fisso con ruota principale sul baricentro e ruotino anteriore al posto del pattino, il cruscotto è del tipo a fungo con la radio che è una ICOM fissata sulla destra, poi c'è un altimetro digitale, un variometro + 5 mt. Winter, un anemometro e la bussola, più l'immane filo di lana al centro della cappottina sopra il cruscotto.

Cioè strumentazione base semplice che è la più indicata per sentire e capire l'aria, senza cadere subito nella scelta delle moderne diavolerie elettroniche. Unico neo è la cappottina che si deve togliere e mettere a terra, perchè il suo incernieramento avrebbe comportato un eccessivo aumento dei pesi. Il gancio di traino è posto sul muso come nei GROB mentre nel Deltaplano è sull'albero motore al centro dell'elica che è quadripala. Faccio segno che sono pronto e vedo che è il Leo a reggermi l'ala, quale onore, ma potrei partire anche con l'ala a terra perchè noto che l'alettone è abbastanza efficiente da subito. La corsa di decollo è molto breve, penso intorno ai 100 mt. e il rateo di salita è subito elevato, intorno ai 2.5 / 3 m/s con punte di 4 e con velocità indicata sotto gli 80 Km/h, alchè io tendo a stare un po' appeso al cavo perchè non sono abituato a questi ratei di salita a così bassa velocità, sembra quasi di essere a Verricello. Un mezzo giro campo e sgancio a 500 mt. sulla testata Nord. Provo subito lo stallo che noto intorno ai 55 Km/h senza accenno a caduta delle ali e basta un colpettino in avanti della barra per trovarsi subito a 80 Km/h che mi sembra la sua velocità ottimale di manovra, provo a fare qualche spirale e rimango impressionato dalla velocità di risposta degli alettoni, anche per un 12 mt., e mi ricorda un po' il Gheppio dell'Ing. Rotondi che era un 10 mt.

Porto in avanti il flappettino a - 70 e mi trovo subito a planare a 100 Km/h con discesa indicata dal Winter intorno a 1 ms/ scarso e questo vuol dire che l'efficienza è ancora intorno ai 30, non male per 12 mt. così poco caricato (19 Kg / mq). Vado in sottovento alla quota solita ma poi, trovatomi alto nel tratto di base provo i diruttori che sono del tipo SCHEMPP HIRT e li trovo molto dolci senza apprezzabili variazioni sul cabra picchia.

Sul finale poi devo chiudere un po' perchè sento di non avere massa (sono a 160 Kg in tutto) e appena tocco la pista la decelerazione si fa sentire e quando esco dalla stessa per liberare mi fermo a 50 mt. prima del punto prefissato. Tutto sommato un Aliante facile senza riserve da dare in mano a chiunque, previa scuola opportuna, come probabilmente era l'intenzione dei progettisti.

Ma l'aspetto più interessante è la Burocrazia che è ridotta al minimo e dovremmo impegnarci tutti perchè rimanga così. Infatti basta per volare un Attestato per il Volo da Diporto e Sportivo che viene rilasciato dall'Aero Club d'Italia dopo aver frequentato un'apposita scuola, il quale è l'unico Ente interlocutore per gli ULM mentre ora abbiamo a che fare con il Ministero dei Trasporti attraverso il RAI e il RAN, come se l'Aliante fosse un DC 9, i quali non hanno nessun interesse al nostro sviluppo e anzi applicando le regole spesso obsolete alla lettera non fanno altro che creare difficoltà anche dove non esistono. Ecco il motivo dei soli 450 Alianti e Motoalianti in Italia contro i 7000 in Germania e i poco meno della Francia. Se invece la Regolamentazione per il volo da D. e S. si potesse allargare sino ad abbracciare tutta l'Aviazione leggera, Alianti e Motoalianti compresi sino ai 1000 Kg, naturalmente per un uso non commerciale, come è già ad esempio nel Regno Unito ed in altri Paesi, ne deriverebbe sicuramente un forte sviluppo di tutto il settore. Ecco dove ci potrebbero essere il "milione di Posti di Lavoro", o almeno il suo inizio. Le P.A. potrebbero essere spedite, ad esempio, direttamente dal Costruttore all'Utente del mezzo in questione, senza passare attraverso un Ente

che, per quanto non Alieno agli Utenti come altri Baracconi Pubblici, che sembrano essere messi lì apposta per creare difficoltà invece di aiutarci a risolverle, come avviene negli altri Paesi della CEE, e pur sempre un costo in più che si aggiunge agli altri inevitabili e che ci impone ad esempio di avvalerci, per le riparazioni, delle Officine Autorizzate anche per il rinnovo del C.N. che è un semplice controllo il quale potrebbe essere fatto benissimo dall'Utente e con maggior cura siccome ci vola, invece di essere obbligati ad avvalerci delle stesse sopra menzionate che, in alcuni casi non hanno altra abilità, se non il Potere di imporci spese assurde quanto inutili.

Forse non sono tanto bravo a spiegarmi ma penso che chi vuole abbia capito e credo che sia almeno ora di dire ai nostri Enti Tutori che sono messi lì per fornirci dei servizi, e non per gestire un Potere, come avviene di solito, e visto che ci costano circa la metà dei nostri guadagni.

Se no l'alternativa è di rivolgersi alla Burocrazia di un altro Paese della CEE, come qualcuno ha già fatto, dove da tempo i Cittadini sono considerati contribuenti e non dei Sudditi.

ALDO COLOMBO

GRUMENTUM: Alta quota in sud Italia

Questa stagione a Calcinate ho mancato clamorosamente tutte le giornate propizie nonostante potessi volare quasi sempre, data la mia privilegiata situazione di studente (quando capirò la meteo?). Volo il 6 Aprile con la lavagna dei 500 ma capisco che con questo vento non vado lontano: 2 h per arrivare a Teglio sono davvero troppe e rinuncio. L'indomani alle 12,30 mi ritrovo alla pizzeria "+1" non lontano dall'università mangiando la omonima pizza e cercando di ripararmi dietro la tenda per l'eccessivo caldo della giornata di inizio Aprile. Per la cronaca a Calcinate stavano volando diversi 300, un 500 e due A/R Lienz (660 Km).

Spendo così la mia settimana volovelistica a Grumentum sperando di poter volare finalmente i "mitici" 500, in termica, con basi alte, valori forti, strade di cumuli a perdita d'occhio.

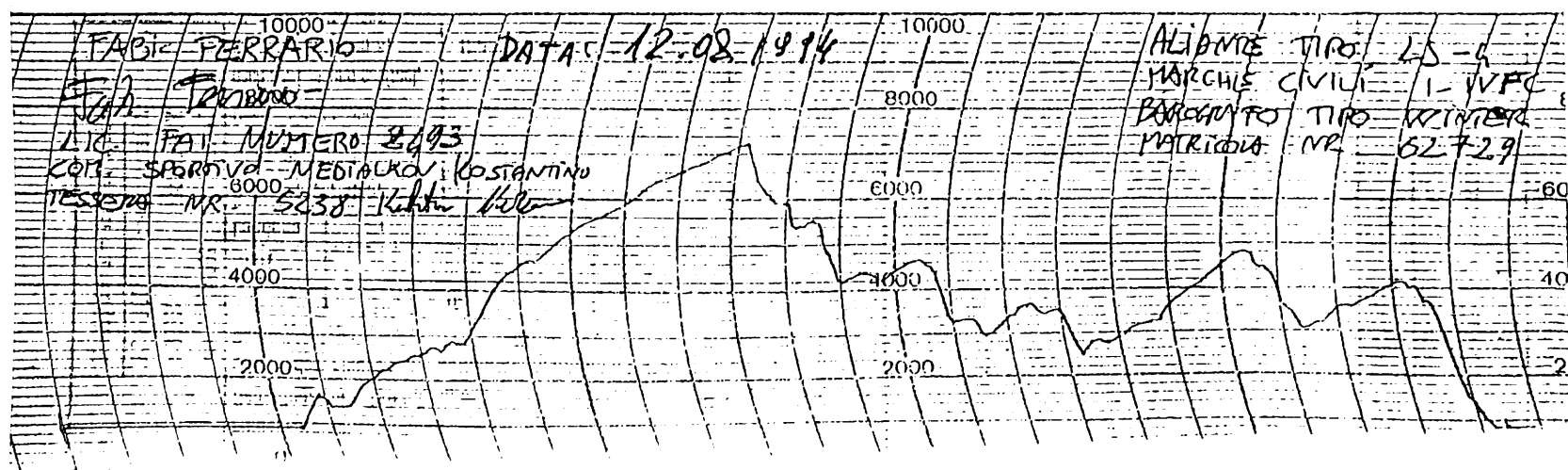
Il primo giorno il tempo è reduce dall'ottima settimana precedente, cioè vento assente, cumuli alle 11: dopo lo sgancio a 700 m sul P4, centro dopo qualche ricerca la termica migliore della giornata, un fondo scala (4,3 di media) fino a 2300 sul campo (cioè 2900 slm!), poi sempre sopra i 150 Km/h percorro

la valle tra Potenza a Sant'Arcangelo su entrambi i versanti. Presto si alza il vento e lo stage si trasforma in uno stage di alta quota. Dopo un giorno di termoonda ed un volo in coppia con Kostantin, con basi da 2600 fino a 3300 (3900slm!!) in Puglia, mi ritrovo in onda dallo sgancio a 700 metri e salgo fino a 4200 (QFE) vicino a Potenza con il guadagno dei 3000 sul barografo.

Stesso vento l'indomani: NW circa 80 Km/h sopra i 3000 m, ma con i rotori ben visualizzati. Sgancio a 700 sulla città industriale in niente e mi dirigo a 400 m su Grumentum città, dove parte un bel rotore un po' stretto, ma tranquillo, che mi porta in poco tempo 1500 m a centro lago e base cumulo (10 Km di scarroccio). Rimonto un po' il vento e sopravento all'ultimo baffetto aggancio facilissimo il laminare che con 1,5 m/s di media porta il C7 dritto a 7000 m slm dove, felice, finalmente apro i freni e lascio un bel metro di media mentre Kostantin controlla via radio il nostro stato mentale.

Traccia del barografo OK e 3 diamanti di quota nello stage.

FABIO FERRARIO



VALBREMBO

L'intensa attività del 1994



Foto Parimbelli

Il significativo incontro annuale ha visto una folta partecipazione di soci e di dirigenti ai quali è stata illustrata l'attività svolta nel 1994. A Sergio Capoferri l'onore e l'onere di esporre in dettagliata relazione.

L'annata 1994 è stata ancora una volta proficua di risultati per il volo a vela Bergamasco. I piloti di Valbrembo, sempre spinti da encomiabile spirito agonistico, hanno svolto una notevole attività che si può riassumere in 6364 ore di volo con 8549 decolli dal campo di Valbrembo. La scuola ha brevettato nell'ultima Commissione d'esami 16 allievi (il corso si è svolto nel 1994). A tutti questi nuovi piloti diamo il benvenuto e l'augurio che il volo a vela dia loro le soddisfazioni che si aspettano:

BAGGIOLI GUIDO, FERRARI FIORENZO, GHIDOTTI SERENA, MARSON GUIDO, MASSONI GIANLUIGI, MAZZARELLI STEFANO, MELZI DANIELE, MILESI FEDERICO, PAPETTI FABIO, PIAZZA STEFANO, PREZIOSA MARCO, RICCI SERGIO, RIGOLDI EMILIO, TAURINI STEFANO, TIRIOLO FABRIZIO, ZANGA ROBERTO.

All'istruzione di questi piloti hanno concorso con la loro encomiabile opera:

il Direttore della Scuola e Vice Presidente Sig. Giancarlo Brasca, il Comandante Guglielmi per la fonia, gli istruttori: Sig. Gianluigi Simaz, Sig. Giusto Zaghi e Sig. Vito Failla. A tutti questi soci va il ringraziamento sentito da parte del Consiglio Direttivo e di tutti i piloti di Valbrembo.

- Il trofeo PINO BRUGALI in memoria del nostro infaticabile istruttore è stato assegnato per il 1994 al miglior brevettato ZANGA ROBERTO.
- Il trofeo GIGI ROCCA in memoria del nostro indimenticabile Vice Presidente è stato assegnato al pilota MASSIMO COLOMBO per aver

effettuato il volo più lungo durante lo stage di Asiago con 634 Km.

- La Coppa RICCO G. LEGLER ha avuto il seguente risultato:
- | | | | |
|---|-----------------|-------|------|
| 1 | ANGELO GRITTI | punti | 2340 |
| 2 | RENATO MUSSIO | punti | 1687 |
| 3 | LUCIANO MAYER | punti | 1455 |
| 4 | MARCELLO LONGHI | punti | 808 |

Anche i risultati sportivi nella stagione 1994 hanno raggiunto notevoli livelli agonistici, con brillanti risultati sia singoli che di Club.

Al Campionato Italiano Distanza CID hanno partecipato 30 piloti di Valbrembo con 62 prove, per complessivi 27.232 Km volati, con la considerevole media di 439 Km per volo.

Angelo Gritti	1° classificato al CID Classe Standard
Alberto Casamatti	3° classificato al CID Classe Standard

Mario Crippa	2° classificato al CID Classe Sport
Luciano Mayer	3° classificato al CID Classe Sport

Altri tre piloti dalla Classe Promozione passano in categoria nazionale e precisamente :

Massimo Colombo	Vice Campione Italiano CID Classe Promozione
Giuseppe Piloni	(4° Class) Classe Promozione
Stefano Comoni	(5° Class) Classe Promozione

Il nostro Club è risultato per la terza volta consecutiva al primo posto sia come numero di piloti partecipanti che come numero di km effettuati e punti raccolti.

La classifica Cid 1994 per Alianti e Motoalianti

	PUNTI	N. PILOTI	Km Fatti
1 AVA VALBREMBO	38.994	30	27.232
2 AVAL VARESE	19.127	18	15.502
3 Ae.C BOLZANO	18.967	10	10.997

Notevole anche la partecipazione dei piloti di Valbrembo alle varie competizioni e più precisamente:

CAMPIONATO ITALIANO STANDARD (Ferrara 28-05/8-06)

- Angelo Gritti
- Alberto Casamatti
- Anghileri Antonio
- Edoardo Lastrico

COPPA INTERNAZIONALE DEL MEDITERRANEO (10-08/21-08)

- Angelo Gritti (3° class.)
- Giovanni Spreafico
- Edoardo Lastrico

CAMPIONATO EUROPEO CLUB (Slovenia)

- Angelo Gritti

COPPA DEL VELINO (2-10 Luglio)

- Ruggero Ancillotti

COPPA CITTÀ DI TORINO

- Luigi Gnechchi

Partecipazione a stages

Stage presso Ae.C.V.V. Rieti

Stage presso Aviosuperficie si Asiago

Stage presso Aeroporto di Fayance (Francia)

Sono state effettuate da 15 piloti 22 prove FAI per le varie insegne: ARGENTO per la quota 9, per la durata 5 e per la distanza 2 di cui completate 2 da:

MATTEO GHIDOTTI

FERDINANDO GREGIS

ORO per la quota 1

Diamante distanza Km 500 n. 4

MASSIMO COLOMBO (3° Diam)

MARIO CRIPPA (3° Diam)

GUIDO GALLIA (3° Diam)

GIUSEPPE PILONI

Diamante quota n. 1

LUCIANO MAYER (3° Diam)

Tutti questi risultati sono stati conseguiti grazie alla passione e dedizione di tutti i soci e dei collaboratori.

Dagli istruttori:

Gianluigi Simaz, Giusto Zaghi, Vincenzo Pacchiana, Vito Failla.

I Trainatori:

Cesare Asega, Vincenzo Pacchiana, Giancarlo Pelucchi, Pineto Gelmini, Giancarlo Brasca, Giuseppe Armani (Presidente A.V.A.O.), Gianluigi Simaz, Gianni Spreafico, Carlo Foglieni, Guido Rizzi e sotto la direzione di Giusto Zaghi e con la collaborazione preziosa della nostra segretaria Sig.ra Tiziana.

FOLIGNO

Nuovi brevetti

Sette nuovi volovelisti nella piccola (grande) famiglia del volo a vela italiano. Il 15 marzo all'Aereo Club di Foligno si sono infatti brevettati piloti di aliante Giuseppe Bianchini, Franco Bucciarelli Edoardo Calvi, Iginò M. Coggi, Mario Rossi, Giampiero Spontina e Daniela Trivelloce, tutti portati al brevetto sotto l'attenta e pazien-

te guida dell'istruttore dell'aereo club umbro, Dario Laureti, coadiuvato nella sua opera da Luigi Susani e, per la teoria, dal com.te Annibale Vignoli. Presidente della commissione aeroportuale di Roma-Urbe, esaminatore in volo il com.te Giovanni Fornari.

IGINO M. COGGI

Complimenti particolari al "veterano" Iginò Coggi!

R.S.

Servizio di Previsioni Meteorologiche per il Volo a Vela

Lo Sportello Meteorologico dell'ISMES ha in avanzato stato di realizzazione un prodotto meteo per le attività di volo a vela.

Tale prodotto, costruito sui dati elaborati dall'ENEL DSR CRAM, è così composto:

- descrizione della situazione generale in atto sull'Europa, corredata dalla posizione dei fronti osservati "ieri" e previsti per la "giornata odierna;
- disegno delle direzioni ed intensità dei venti previsti all'ore 12.00 alle seguenti quote: 1500 m, 3000m 5000m;
- informazioni su base nubi, visibilità, copertura, ecc. elaborate a partire dai radiosondaggi e dalle stazioni a vista ubicate in posizioni significative sui crinali principali.

Attualmente è un corso, giornalmente ed in forma gratuita, una fase sperimentale con diffusione nei principali aeroporti (Calcinate, Alzate, Valbrembo, Caiolo, Trento e Udine). Dai risultati che emergeranno da questa prima fase verrà scelta la procedura di diffusione commerciale ai singoli volovelisti interessati e messa in opera l'estensione all'area appenninica.

Per ulteriori informazioni rivolgersi a: ISMES S.p.A. alla c.a. della Dott. Sonia Gervasoni 035/307708.



Cosa resterà della NUOVA ZELANDA

Gran parte delle nostre esperienze ci lascia, a parte il ricordo più o meno delineato del tempo trascorso, una serie di memorie limpide, presenti, perfettamente conservate. La Nuova Zelanda ed il campionato del Mondo '95 hanno impresso una serie di "cartoline" nella mia mente che, da sole, non possono descrivere la nostra avventura; affiancandole una dopo l'altra, però, costituiscono le immagini di un "film" che mi piace rivedere ogni tanto.

Uno dei primi ricordi è l'entusiasmo del primo giorno a Christ Church, appena arrivati, dopo trenta ore di viaggio, siamo riusciti a scaricare sotto un sole rovente il container degli alianti e a guidare per trecento chilometri. Poi una serie di "fotogrammi" descrivono un terra selvaggia, quasi deserta, ma splendidamente ricca di natura e di luce, una luce potente, ricca, addirittura aggressiva.

Dopo i primi giorni e l'ambientamento, un biglietto giallo di quelli che attaccano sul carrello: "Un in bocca al lupo da due italiani quasi milanesi".

Gli stessi giorni sono quelli che ricordano i cieli delle immense nubi d'onda meravigliose.

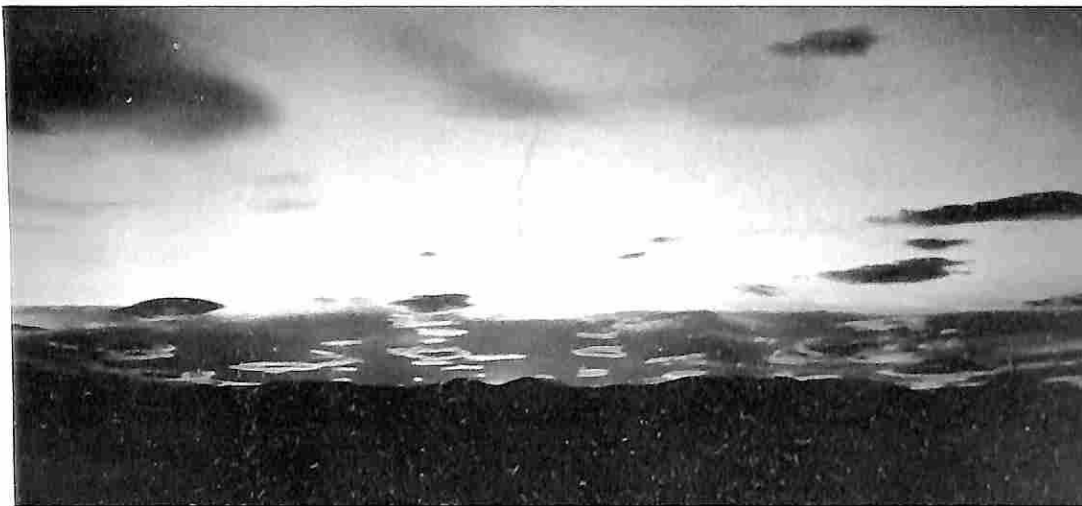
All'improvviso una visita che ci ha sorpreso, un amico Italiano con la nostra passione: "Da tempo volevo fare una vacanza in Nuova Zelanda, così ho preso l'occasione per vedere un Mondiale".

Contemporaneamente ricordo i tramonti

che si coloravano di riflessi dall'azzurro al rosa al rosso carico, si riproponeva lo spettacolo dalla finestra della camera mentre pensavamo a casa prima di dormire.

Una sera, dopo la giornata di volo, siamo a cena nel ristorante dell'aeroporto con le vetrate che danno sulla pista e, sullo sfondo, le montagne che si illuminano con luce del tramonto, l'atmosfera è rilassata, c'è il sot-

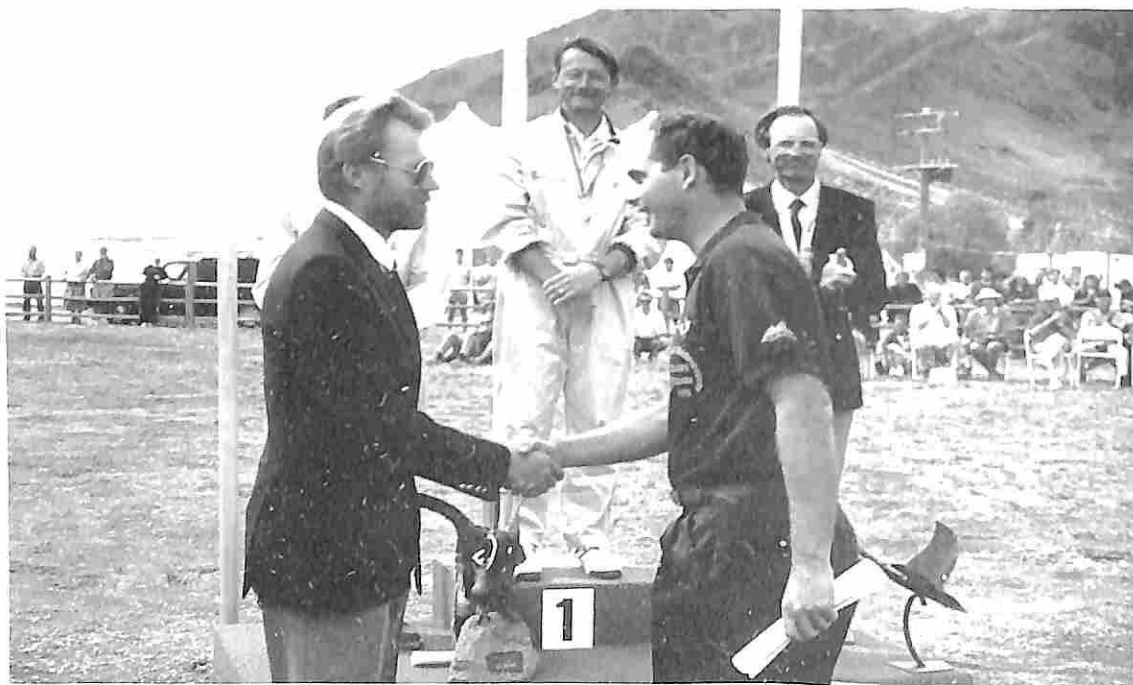




tofondo delle posate ed il brusio dei velivoli. All'improvviso il rombo di un motore con più di mille cavalli. Uno Spitfire ci saluta con qualche passaggio e se ne va.

Nei giorni che passano si trovano i momenti trascorsi con i nuovi amici Venezuelani e Argentini e con i vecchi amici come i Francesi, felici di avere sempre con noi Gerard Lherm.

Della giornata dell'inaugurazione mi è rimasta impressa la danza dei Maori e la loro dolce canzone, ciò che rimane dei tempi antichi di un'isola felice. Si ripresenta poi il paesaggio della valle dell'Ahuriri, sempre



più selvaggia man mano che ci si spinge all'interno. Li abbiamo incontrato un anziano signore che tentava di esprimersi in Italiano; è stato in Italia per due anni con altri duemila volontari Neozelandesi durante la guerra, si ricorda ancora bene di tutto ed è tornato a trovarci successivamente in aeroporto carico di passione per il nostro Paese. Come vorrei dimenticare i primi giorni di gara con VS al primo posto in classifica e il recupero di Tomas, atterrato in un pezzo di francobollo e sotto un'acqua scrosciante che ha cominciato a cadere mentre noi aprivamo il carrello.

Fra i ricordi più vividi restano le immagini dei miei "appostamenti" in cima alle colli-

ne a sud di Omatama, sotto un sole che illuminava, fino ad accendere, tutto il panorama che si domina da lassù. Potevo spaziare dalle alte montagne innevate alle valli, con i fiumi, i prati verdi o arsi e dalla polvere di una macchina lontana si poteva dedurre il vento al di là della conca. Da lì ho seguito anche gli arrivi, con gli aianti che mi sfioravano a pochi metri, lanciati, con il campo già in vista.

Il vento è un elemento sempre presente da quelle parti, anche alla cerimonia di chiusura si è fatto sentire ed anche qualche goccia di pioggia, il tempo ideale per il com-

miato un pò malinconico dagli amici che, con il proposito di ritrovarsi alla prossima occasione, si disperdono per raggiungere svariate parti del Mondo.

Alla fine i ricordi si moltiplicano, si perfezionano, tornano la giornata di pesca, senza pesce e la cena dai Venezuelani (oriundi italiani) che invece di pesce ne avevano preso, la discesa in kayak sul fiume e questa avventura sono l'amicizia, la partecipazione e l'affiatamento di questa nostra squadra italiana, piccola, ma sincera.

C'è tutto quello serve per rivivere uno straordinario mese della propria vita.

ROBERTO VANONI





Ricordando Omarama

.... avevo un grande desiderio di partecipare ad una competizione internazionale e di sperimentare le insolite condizioni meteo che la Nuova Zelanda poteva offrire, sia per la variabilità che per la costante presenza e forza del vento.

L'avventura più impegnativa si è verificata all'ultima prova, con un tema di 477 Km: una grande vallata che dovevamo percorrere era inatterribile per le grandi pietre sparse ovunque e con un vento contrario di 100 Km/h, sul versante destro troviamo una dinamica turbolenta ed incominciamo a salire con 5/6 m/sec.....

Un nube di stau chiudeva le cime dei monti sottostanti e mentre avanzavamo, con Stefano, verso il pilone nasceva anche la paura che ci succedesse quanto accaduto a Lherm.....

fortunatamente non accade.

Ritornerei volentieri in N.Z. in quanto le condizioni meteo sono molto insolite e quindi..... entusiasmanti!

THOMAS GOSTNER

La Redazione ringrazia Roberto Vanoni per la collaborazione, si complimenta con Thomas, per le sintetiche impressioni, e Giorgio Gialletto per le bellissime fotografie (che in bianco e nero non rendono giustizia!). A Stefano le più ampie giustificazioni unitamente ai migliori auguri.



Riunione Annuale della International Gliding Commission Parigi 17-18 Marzo 1995

Alla riunione, svoltasi a Parigi nei giorni 17 e 18 marzo, erano presenti 26 nazioni. Per buona parte del tempo ha partecipato attivamente ai lavori Max Bishop, Segretario Generale della FAI, alla quale sta dando un notevole nuovo impulso organizzativo.

Come di consueto, un ordine del giorno molto nutrito contrastava con una chiaramente insufficiente disponibilità di tempo. A questo si è cercato di ovviare costituendo tre gruppi di lavoro per trattare contemporaneamente gli argomenti importanti (regolamenti, struttura delle classi, costi dei campionati). Ma se da un lato si risparmia effettivamente del tempo, dall'altro i delegati sono costretti a perdere la discussione sugli argomenti dei gruppi ai quali non sono presenti. Si è pertanto deciso di aumentare di un giorno la durata della prossima riunione. Tratteremo per primi i tre argomenti citati.

REGOLAMENTI (CODICE SPORTIVO)

L'agenda di questo settore era particolarmente carica, con una quantità di proposte di variazioni ed integrazioni al Codice Sportivo che, se approvate, entreranno in vigore l'1 ottobre p.v.

Da parte nostra abbiamo lamentato, e non siamo i soli, una tendenza ad un aumento non sempre giustificato della vastità del codice: in un paio d'anni le pagine sono più che raddoppiate.

Il punto di gran lunga più impegnativo era l'introduzione del GPS, ufficialmente denominato GNSS (Global Navigation Satellite System), come strumento di controllo dei voli, introdotto per la prima volta con successo nelle gare internazionali ai recenti Mondiali di Omarama.

La materia è estremamente tecnica e la discussione è praticamente riservata agli specialisti. La preoccupazione principale è quella che il sistema sia assolutamente a prova di imbroglio.

L'allegato proposto al codice consta di una cinquantina di pagine, e da qualche parte si segnala già l'abbandono di commissari sportivi spaventati dalle complicazioni che ne derivano.

È comunque chiaro che questo nuovo metodo è destinato a diffondersi. Il rischio per contro è che la rapidità del progresso tecnologico renda rapidamente obsolete le norme, che dovranno pertanto essere tempestivamente adeguate.

Per occuparsi di questi problemi è stato creato un sottocomitato GPS che sarà presieduto dall'americano Smith.

A proposito di GPS si è discusso sulla proprietà dei dati rilevati dalle scatole nere dei concorrenti alla fine di ogni prova dei campionati mondiali o europei. Si è deciso che tali dati sono dell'organizzatore e, attraverso lui, della FAI. Essi potrebbero essere messi a disposizione degli interessati a studi di vario genere, ad esempio meteorologici.

I francesi attirano l'attenzione su problemi legali: detti dati potrebbero essere usati in giudizio contro il pilota con gravi conseguenze. Per questo si consiglia distruggerli al più presto possibile, o comunque di renderli anonimi.

In seguito alla proposta di includere nel codice il regolamento della World Cup abbiamo fatto presente che occorre innanzitutto decidere se, contrariamente a quanto stabilito dal codice stesso che i Campionati Mondiali ed Europei erano gare individuali, si voleva anche avere una classifica a squadre. Solo dopo si poteva pensare di includere nel codice la normativa riguardante la World Cup, comunque cambiandone il

regolamento rispetto al recente mondiale in Nuova Zelanda, assolutamente insoddisfacente dal punto di vista sportivo.

Ed a proposito di volo di squadra abbiamo proposto una norma tesa ad evitare vittorie a pari merito nelle gare mondiali e continentali, ad evitare quanto successo ai Mondiali 1993 (due vincitori a pari merito nella 15 metri) e soprattutto a Rieti (tre vincitori a pari merito nella standard, frutto di un grande lavoro a terra contrario allo spirito delle norme). La proposta viene approvata con due soli voti contrari (Germania e Monaco).

Viste le recenti esperienze con il Silent, abbiamo anche proposto un aumento di 20-30kg del peso massimo (100 kg) degli alianti ultraleggeri previsti al punto 1.1.1.1 della Sez.3 del Codice Sportivo. Questo anche in considerazione del fatto che la categoria, sorprendentemente ignorata dalla quasi totalità dei delegati, non ha dato luogo, forse proprio per il troppo basso limite di peso, ad uno sviluppo pratico.

Una proposta analoga hanno fatto i russi, chiedendo di portare a 200 kg il peso al decollo. Questo farebbe rientrare nella categoria UT il loro Russia, che ha partecipato al concorso World Class e che stanno vendendo all'estero.

Trattandosi di materia essenzialmente tecnica l'IGC chiederà all'OSTIV di pronunciarsi in merito.

È stata approvata limitatamente all'andata e ritorno la proposta austriaca di volo con punto di virata post-dichiarato scelto tra un numero qualsiasi di PV predichiarati (votano contro USA, ESP, RUS).

È stata inoltre approvata una serie di modifiche di dettaglio di cui si parlerà in altra occasione.

STRUTTURA DELLE CLASSI

La Germania, partendo dalla considerazione che la struttura attuale delle classi FAI non è molto logica e ragionevole (deriva infatti dalla infelice decisione di una ventina di anni fa di creare la classe 15m, troppo vicina alla standard, invece di una classe 17-18m) ne propone un riassetto, cogliendo anche l'occasione della nascita della World Class.

Ci sono quattro classi di monoposti, e ce ne vorrebbe, secondo i tedeschi, almeno una di biposti. Per non aumentarne il numero totale, già elevato, se ne dovrebbe eliminare una: questo si otterrebbe sostituendo la 15m e la libera con una classe di 18m, che sarebbe l'ideale per l'integrazione di alianti e motoalianti.

Le classi dovrebbero poi distinguersi per tipi di gare e temi differenti.

In effetti i tedeschi cercano di far avallare sul piano internazionale la classe di 18 metri da loro creata sul piano nazionale un paio di anni fa.

Il resto del mondo, pur concordando sull'illogicità dell'assetto attuale, si oppone in particolare alla eliminazione della 15 metri, per il danno economico che deriverebbe ai numerosissimi proprietari di questo tipo di alianti.

Era pertanto inevitabile che la proposta tedesca provocasse animate discussioni.

Si concorda sulla necessità una nuova filosofia per le gare della World Class, e un ripensamento si potrebbe fare anche per la libera.

De Orleans dichiara che lo scopo principale dovrebbe essere quello di far volare più gente, e a questi fini cita l'esempio del Silent, di cui si dichiara

ra entusiasta, da inquadrare nella categoria di alianti ultraleggeri, prevista dal Codice Sportivo FAI (v. punto 10.1).

Qualcuno propone di creare tutte le classi possibili e di stare a vedere come si sviluppano e si selezionano. Secondo i francesi non interessa la World Class (preferiscono l'usato) non interessa neppure la libera (ma è quella che fa sognare la gente e colpisce l'immaginazione del pubblico), e la 18 metri non verrà mai acquistata dai club.

Su insistenza dei tedeschi si cerca di formulare un programma a lunga scadenza che salvaguardi gli interessi dei proprietari di alianti 15m (mantenendo per almeno 10 anni i Campionati Mondiali ed Europei con l'assetto attuale) pur creando la classe integrata 18m.

Dopo lunghe discussioni su un testo dal quale si tolgono man mano frasi e parole punti fino a farlo diventare senza significato si decide ... di non decidere, ma di creare un sottocomitato "Filosofia delle gare" che studi il problema e di cui si nominano presidente Gantenbrink e membri de Orleans, Hammond, Liege e Savolainen.

COSTI E ORGANIZZAZIONE DEI CAMPIONATI

È questo un altro degli argomenti su cui si discute molto senza arrivare a conclusioni concrete.

Si vorrebbero ridurre i costi delle gare sia per gli organizzatori che per i concorrenti e si vorrebbe impedire che i costi preventivati dagli organizzatori nelle loro offerte vengano poi in pratica abbondantemente superati.

Non si ritiene che una limitazione a due piloti per classe, non gradita alla maggioranza, sia utile a questi fini, come pure viene esclusa l'idea di disputare le gare in sedi diverse per le diverse classi.

Si incoraggeranno offerte di organizzazione per avere una maggior scelta; si cercherà di migliorarne lo schema e, per risparmiare spese inutili di approfondimento, si farà un esame preventivo in sede di sottocomitato delle richieste.

Per aiutare le partecipazioni dai paesi oltremare e dai paesi ex comunisti si studieranno opportune facilitazioni, come per esempio l'esenzione dalla quota di iscrizione (come farà la Francia in occasione dei mondiali 1997). Per propagandare il volo a vela in paesi dove questo sport non è molto sviluppato, ma in cui le condizioni meteorologiche sono favorevoli (p. es. Spagna, Turchia), si potrebbero assistere possibili organizzatori con task forces di sostegno.

ALIANTE WORLD CLASS

Morelli riferisce che gli adempimenti formali sono stati esauriti entro l'aprile 1994 dal vincitore del concorso, che ha anche preparato i disegni su supporto magnetico.

Sono già state consegnate alcune decine di esemplari in vari paesi e l'Università di Varsavia ha ricevuto una ventina di richieste di licenza. La licenza è stata già concessa a due aziende negli USA (una delle quali costruirebbe in Cina), una in Canada, una in Olanda (alla Busio, costruttore del noto verricello a sei tamburi).

Su richiesta di Morelli viene deciso di aggiungere l'americano Oran Nicks nel Management Group.

Sono noti i dubbi e le perplessità sulle capacità del costruttore polacco di avviare rapidamente la regolare produzione del PW-5. Da parte di molti si lagnano inoltre i mesi di attesa per avere risposte ai fax e le generali difficoltà di comunicazione.

Il delegato polacco presenta un rappresentante del costruttore che assicura che si stanno eliminando sia gli inconvenienti sugli alianti che quelli produttivi. Per quanto riguarda i programmi, dovrebbero produrre 60

alianti nell'anno in corso e 80 in quello successivo. Contemporaneamente stanno cercando di migliorare le comunicazioni.

Sarebbe disponibile anche un rimorchio e stanno progettando un PW-6 biposto.

Da una lettera all'IGC dagli USA di una World Class Soaring Association, che attira l'attenzione sull'estremo interesse in quel paese a questa classe, si apprende tra l'altro che l'importatore locale ha ancora 20 ordini, dopo averne persi altrettanti per le incertezze sulle consegne.

Riguardo i Campionati Mondiali, sembra tramontata ormai l'idea di tenerli nel 1997 in Francia insieme con quelli delle classi FAI.

I World Games in Turchia nel 1997 o '98 (v. punto 13), sarebbero la sede più adatta per questa gara. Se l'idea dei World Games non si realizzasse, si chiederebbero offerte per organizzare i Campionati Mondiali 1998. La Polonia, ritiratasi dall'offerta per i Mondiali FAI 1999, anticipa già una sua disponibilità.

Sembra anche che ci sia l'intenzione di organizzare una gara per questa classe in Olanda nel 1996.

MOTOALIANTI

L'unica novità su questo argomento è l'esperimento in Germania di integrazione con gli alianti nelle gare della nuova classe mista di 18 metri.

Di questo tipo di alianti i costruttori consegnano prevalentemente la versione motoaliente (Glaser Dirks 70%, Schempp Hirth 80%, Schleicher 90%).

È possibile che ci sia un'offerta per organizzare i Campionati Europei in Germania nel 1996.

La richiesta di Morelli di dichiarare a posteriori Campionati Mondiali una manifestazione organizzata come Campionati Europei in cui si verificasse la presenza di piloti di tre nazioni oltremare viene dichiarata improponibile dal Segretario Generale della FAI, perchè contraria alla normativa generale.

VARIE IGC

Sanction fees

Il volo a vela è l'unica specialità della FAI che non ha ancora applicato le "sanction fees" (prelievi sulle quote di iscrizione alle gare iscritte nel calendario FAI) e quindi non ha alcun provento nè un suo bilancio.

Si decide di applicarle a partire dal prossimo anno in base alla proposta avanzata dal presidente che prevede di ricavare in totale 5000 FrSv dai Campionati Mondiali, 4000 dai Campionati Europei FAI, 3000 dagli altri Campionati Europei.

Logo IGC sulla bandiera FAI

Su indicazione della FAI si dovrà aggiungere un logo del volo a vela sulla bandiera FAI di specialità. Si ritiene che detto logo debba riprendere i tre gabbiani delle insegne sportive. Si invitano i club nazionali ad indire concorsi per la realizzazione con regole che verranno fornite in tempo per una scadenza 1.1.1996.

Responsabilità per i velivoli a energia solare

Dovendosi decidere in seno alla CASI sulla Commissione che si doveva occupare di questi aeromobili, era stata in quella sede citata anche l'IGC. I velivoli in questione dovrebbero trovare posto nella categoria motoalianti, alle cui definizioni del Codice Sportivo peraltro in generale non corrispondono. Se per qualche singolo tipo ciò avvenisse, non vi sareb-

be ovviamente alcun ostacolo, ma non si pensa di poter costituire una categoria apposita.

CAMPIONATI MONDIALI ED EUROPEI FUTURI

Campionati Europei Juniores 1995 (Leszno, Polonia)

Le gare si svolgeranno dall'8 al 23 luglio.

Hanno finora preannunciato la loro iscrizione 24 concorrenti per la standard, 10 per la club e solo 2 per la biposti. È stato proposto di includere questi ultimi nella classe club.

Campionati Europei Femminili 1995 (Marpingen, GER)

Si svolgeranno dal 29.7 al 13.8, con un massimo di 12 partecipanti per nazione ed totale massimo di 80.

Campionati Europei Classi FAI 1996

Si svolgeranno a Rayskala (Finlandia) dall'1 al 15.6.

Campionati Europei Classe Club 1996

Si svolgeranno a Slovenj Gradec (Slovenia) dal 24.6 al 7.7. I concorrenti stranieri sono invitati a partecipare al campionato sloveno di quest'anno che si svolgerà dal 25.6 al 6.7.

Campionati Mondiali 1997 (St. Auban, FRA)

Le date definitive sono: 22.6 inaugurazione, 23.6-5.7 gara, 6.7 premiazione.

Nel 1996 avranno luogo i premondiali denominati Lavender Glide (23.6 inaugurazione, 24.6-6.7 gara, 7.7 premiazione).

Campionati Mondiali 1999

La Polonia ritira la sua offerta per cui viene accettata all'unanimità quella tedesca. Le gare avranno luogo a Bayreuth (Baviera) nel periodo meteorologicamente più favorevole, tra fine luglio e metà agosto.

Campionati Mondiali 2001

Gli australiani, fallita, come si vedrà più avanti, la possibilità di avere il volo a vela alle Olimpiadi 2000, preannunciano una loro offerta per la sede di Gawler. Da parte loro i polacchi annunciano quella per Leszno.

WORLD AIR GAMES

Dopo la rinuncia della Grecia ad organizzare l'Icariada, si riparla di World Air Games per il 1997 o 1998.

Per essi si sono fatti avanti il Sud Africa e la Turchia e inizialmente l'Australia, che in seguito ha rinunciato.

Per il volo a vela il Sud Africa propone la sede di Mmabato (circa 350 km a ovest di Johannesburg), recentemente molto frequentata per i tentativi di primato. Pensano ad una gara per un massimo di una trentina di alianti classe 15m o World Class. Non hanno fissato un periodo e non sono in grado di rinunciare alle quote di iscrizione.

Per quanto riguarda la Turchia, l'aviazione vi gode di condizioni particolarmente favorevoli sin da quando, al tempo della sua rivoluzione, Kemal Ataturk aveva proclamato che "il futuro era nell'aria".

L'Aero Club Nazionale è molto ricco per particolari proventi (circa dieci milioni di dollari all'anno) e per attività commerciali. Ha 1600 dipendenti e addestra 450 piloti all'anno nel suo centro nazionale 240 km ad ovest di Ankara.

Per il volo a vela propongono di organizzare la manifestazione, che se saranno disponibili gli alianti sarà della World Class, in detto centro, nel perio-

do 1-20 settembre 1997. Il terreno di gara è collinoso e le condizioni meteorologiche sono analoghe a quelle di Rieti e della Spagna. Il segretario dell'IGC Weinholtz, che è stato sul posto, ne è entusiasta.

Si cercherà di ottenere dagli organizzatori la rinuncia alle quote di iscrizione ed il trasporto gratuito degli alianti.

Si dà mandato al presidente di decidere tra le due offerte.

COPPA BARRON HILTON

Gli organizzatori richiedono il riconoscimento della manifestazione come gara FAI di prima classe. La proposta viene approvata all'unanimità.

VOLO A VELA ALLE OLIMPIADI

Gli australiani si sono dati molto da fare con la speranza di poter avere il volo a vela alle Olimpiadi di Sydney del 2000. Il loro delegato comunica che nonostante i loro sforzi non c'è alcuna speranza perché questo avvenga.

ANTIDOPING

Viene sollevato il problema del controllo antidoping nelle gare, per il quale in alcuni paesi esistono leggi che lo pretendono. I rispettivi delegati informano che certamente ai Campionati Europei dell'anno venturo in Finlandia ed in quelli Mondiali del 1997 in Francia ci saranno tali controlli. Si discute sulla delicata questione delle sostanze incriminate, per le quali la FAI consiglia l'elenco del Comitato Olimpico Internazionale.

CAMPO INTERNAZIONALE GIOVANILE PER IL VOLO A VELA

I tedeschi invitano i giovani delle altre nazioni a partecipare agli stages molto economici della "Luftsportjugend", per i quali viene distribuito il programma-invito (le esperienze degli italiani che ci sono andati sono ottime).

OSTIV

Morelli e Scull riferiscono sulle attività dell'OSTIV.

Per quanto riguarda gli alianti il problema principale attualmente allo studio è quello della resistenza all'impatto (crashworthiness).

Morelli riferisce sul sistema di paracadute per alianti in sviluppo in Germania.

Johannessen fa presente come al congresso OSTIV di Omarama è stato segnalato che non è stato risolto il problema delle oscillazioni dell'aliantate nella discesa.

ONORIFICENZE

Per la medaglia Lilienthal tra i due candidati, il canadese Brian Milner ed il neozelandese Terry Delore, che ha recentemente battuto il primato mondiale di distanza libera con un volo di più di 2000 km, viene votato all'unanimità il secondo.

La medaglia Pelagia Majewska viene assegnata all'unica candidata ceca Maria Kyzivatova.

ELEZIONI

Alla presidenza viene riconfermato Ryder, unico candidato, essendosi dichiarati indisponibili gli altri nominati. Per quanto riguarda i vicepresidenti, vengono riconfermati, dopo regolare votazione, Johannessen, de Orleans, Pettersson, Smith, e vengono eletti per la prima volta il finlandese Savolainen ed il francese Liege in sostituzione di Roake e Zealley. Segretario viene riconfermato per acclamazione Weinholtz.

SMILIAN CIBIC

MISSIONE GRUMENTO: OPERATIVI!!

- PARTE SECONDA -



Ritrovare una vecchia fotografia può riportare alla memoria momenti della propria esistenza e scatenare l'insaziabile curiosità di coloro che non li hanno condivisi (per ragioni d'età).

- Ehi nonno, c'hai raccontato di tutto: dell'aliante nel bosco, dei traslochi degli alianti, del recupero notturno in autostrada, ma non ci hai ancora parlato di quello che ti è capitato durante lo stage a Grumento del '94, perchè qualche altra cosa ti deve essere capitata, non è vero?

- Già, cos'altro ti capitò, eh nonno?

- Ragazzi ma dico! M'avete preso forse per uno jellato o un menagramo? E poi che curiosi impertinenti! Credete che io sia una di quelle ignobili banche dati che usate voi giovani?

- Tu nonno? Non potresti mai esserlo.

- E' vero nonno. Tu sei unico, per il modo colorito con cui ci racconti le tue storie.

- Non ti permettere sai! Le mie non sono "storie" come dici tu, sono fatti realmente accaduti, tanto tempo fa, - è vero -, ma non sono inventati.

- Ma dai nonno, non dicevamo per offenderti. E' che le tue storie, fatti, appunto, sono così... "avventurosi" che quasi non ci si può credere. E poi scusa, ma a che cosa servirebbero i nonni?

- Giusto! Se non ci fossero i nonni come farebbero i loro nipoti ad evitare i pericoli, a non ripetere gli stessi errori, a capire il perchè di certe situazioni attuali, a...

- Basta, basta, vi perdono! Siete due furfanti perchè sapete che ho un debole per voi! La verità è che non posso ricordarmi proprio tutto... così, tutt'insieme, guardando una vecchia fotografia scattata cinquant'anni fa.

- Hai ragione. Noi però ti possiamo aiutare: ad esempio com'è stato il tuo viaggio a Grumento? Com'era il posto? e l'aeroporto? e il clima? i voli? la gente?

- Non dirmi che la sera "andavate a letto alle otto con il brodino"? o che non avete conosciuto neanche qualche graziosa "gentildonna"!!

- Ohe, basta! Ma cos'è? Un terzo grado?

- Ma no, è solo per farti ricordare...

- Grazie, ma rammento tutto! E poi avevo un alibi di ferro!

- Su nonno, lascia stare gli scherzi e raccontaci davvero di quell'estate del '94.

- Quell'estate faceva stramaledettamente caldo nella Rieti's Valley: i tubi di caucciù si scaldavano al sole come serpenti a sonagli. Potevi cuocerti le uova al bacon sul tetto dell'Headquarter mentre i cavalli volanti, schiumavano, allineati in pista. Anche i due maniscalchi, Little Angel e Mancino Chief, si scolavano il sudore come fosse whisky il sabato sera, mentre il loro garzone, Big Mark, srotolava la lingua tipo iguana a caccia di ragni. Sotto i sombrero sudati, i piloteros si guardavano con l'occhio iniettato di sangue: erano pronti a sfoderare dai loro cinturononi l'ultimo modello di G. P. S. Se invece calavano come avvoltoi sull'ombra di pochi alberi contorti, si lasciavano andare contenti ad un ghigno da coyote. La pista era una prateria polverosa con la terra sabbiosa che ti entrava negli stivali, bruciando la pelle piagata. Allora, con la gola secca, non rimaneva altro che correre al saloon, nell'hangar grande, e spegnere un po' di fuoco, mettendo il becco in un paio di bottiglie... di mineral water!

Missione Grumento: ancora OPERATIVI!!

- Dai nonno, sii serio, questa sembra la classica trama di quei vecchissimi film ambientati nell'Ovest del continente americano con quell'attore molto pittoresco che si chiamava..., ah sì, John Wayne...

- Niente affatto! E' sempre la pura realtà di quanto accadeva allora: faceva davvero un gran caldo, insopportabile, di giorno e

di notte, tanto che negli uffici della Segreteria e della Direzione di Gara, nonostante i condizionatori d'aria - erano le macchine che allora si usavano per rinfrescare gli ambienti - fossero accesi fin dal primo mattino, non si riusciva a mitigare affatto la gran calura.

E la storia dei due maniscalchi, è quella dei due specialisti anziani dell'Officina dell'AeroClub Centrale; che poi i piloti si guardassero in cagnesco... specialmente se c'era di mezzo un posto all'ombra per l'automobile... beh questo non stupisce; ed è anche vero, che fu allestito un bar all'interno di un hangar, o che la pista, solo grazie all'innaffiamento artificiale, non diventò un deserto polveroso senza un filo d'erba.

- Una curiosità nonno: il garzone chi era?

- Ehm... credo proprio che fossi... io!

- Me lo immaginavo sai.

- Comunque stai ancora divagando: non ci hai ancora raccontato nulla di Grumento!

- D'accordo. Allora vi racconterò tutto dall'inizio, per cominciare, dal mio viaggio verso Grumento, altrimenti non capireste lo spirito dell'impresa. Come già mi sembra di avervi detto, io partii in un secondo tempo, esattamente il 30 di Luglio - me lo ricordo bene, anche questo -.

- Perché? Non fu un giorno come un altro?

- No. Oggi, è un giorno come un altro, ma a quei tempi era la faticosa data in cui tutti andavano o tornavano dalle vacanze estive, vale a dire qualcosa come 18 milioni di automobili in movimento sulle strade ed autostade d'Italia!

- E a te come andò?

- Ne incontrai 9 milioni! Gli altri 9 milioni camminavano dalla parte opposta! Insomma un carnaio del quale facevo parte anch'io... purtroppo.

- Ma scusa, non potevi partire un altro giorno?

- No. Era stato deciso che avrei dato il cambio al mio collega anziano allo scadere del mese. Mi avrebbe lasciato le "consegne", dopodiché sarebbe rientrato il giorno dopo con lo stesso mezzo con cui io ero arrivato.

"Se parti presto non incontrerai traffico e comunque avrai l'aria condizionata in automobile", mi risposero, quando avevo sussurrato, le mie perplessità.

- E allora?

- Allora mi organizzai di conseguenza: sarei partito subito dopo aver dato aiuto all'altro collega a preparare i traini e poi mi sarei involato - si fa per dire - per Grumento: partenza da Rieti alle otto e quaranta, al massimo. L'automobile mi era già stata destinata, si chiamava... SERENA, se non ricordo male. Era una di quelle vetture monovolume molto spaziose - oh, sei persone!- e con tutti i confort come il doppio tettino apribile, sedile a tre regolazioni, aria condizionata - come mi avevano detto - e una tappezzeria davvero lussuosa, insomma il nome, era tutto un programma e poi un pò di serenità era giusto quella che ci voleva per il viaggio.

In dotazione mi venne anche data una delle prime rudimentali carte magnetiche per il pagamento del carburante e del pedaggio autostradale: così non sarei andato in giro con fasci di cartamoneta.

Ora, c'erano delle strane voci - probabilmente messe in giro dagli autisti che avevano fatto i primi viaggi - secondo le quali più a sud di Napoli si apriva una specie di "spazio siderale senza nes-

suna forma di vita": niente carburante, niente teletoni, niente acqua, niente segnaletica stradale, niente assistenza meccanica, solo apparizioni di gente che parlava lingue sconosciute, vagamente terrestri. Erano solo voci... sapevo che allora il Sud era un po' ai confini della realtà, ma fino a quel punto? Beh... Non credermi più di tanto a queste voci, infatti: 1) feci il pieno di benzina, 2) controllai i livelli, 3) comprai una cassetta di acqua minerale, 4) acquistai l'atlante stradale più dettagliato che c'era in commercio e 5) mi feci prestare un vocabolario rapido italiano greco..., tanto, erano solo voci!

- Accidenti! Così organizzato poteva crollarti addosso il mondo!

- E infatti mi cadde!

Missione Grumento: perennemente OPERATIVI!!

Al momento di mettere i bagagli nell'automobile mi dissero che ne potevo usare un'altra - quella in effetti era spropositata per me, per dimensioni e per consumi - così me ne indicarono una, altrettanto confortevole - tra l'altro ero desideroso di provarla perché se ne parlava un gran bene - ma esattamente la meta di grandezza: non a caso forse, si chiamava MICRA.

Mentre controllavo i livelli, ma già ben dopo aver sistemato le mie cose, arrivò una ragazza e mi disse candida: "Grazie, ma vado solo dal fotografo, in città". Rimasi un pò perplesso poi pensai: "Vuoi scommettere che alla fine ci vado a piedi a Grumento?"

- Mica ci sarai andato veramente a piedi?

- Fortunatamente no, ma poco ci mancava: mi diedero una terza automobile, o meglio, un fuoristrada, insomma una jeep mascherata da berlina, un bel mezzo - intendiamoci -, peccato che in quel momento fosse bignosa di olio e di carburante - nel serbatoio forse c'erano dei vapori - sicché una volta recuperate le chiavi - oh, naturalmente non si sapeva dove diavolo si fossero cacciate, le chiavi - una volta spostati tutti i bagagli, ed una volta copiosamente rifornita dei liquidi necessari, finalmente, verso le dieci, cominciai il mio viaggio verso Grumento.

- Ed il viaggio come andò?

- Piuttosto noioso, considerate le premesse ed il seguito. L'unica nota di rilievo fu che la carta magnetica funzionava solo per il pagamento del pedaggio autostradale. La segretaria anziana però, mi aveva "appioppato" con una lungimiranza provvidenziale, una bella fetta di stipendio, e così la cosa si risolse con una sfilza di ricevute da presentarle al rientro alla base per il rimborso. E poi cos'altro... ah, sì: l'aria condizionata!

- E ti pareva che non c'era dell'altro?!

- No, non c'era!

- Ma che dici nonno? Cos'è che non c'era?

- Ve l'ho appena detto: l'aria condizionata. Andò così: con il passare delle ore, e quindi con l'aumentare della temperatura, il sistema di condizionamento non dava "l'aria", appunto, di funzionare granchè. Quando però l'auto si trasformò in una specie di forno viaggiante con relativo "pollo allo spiedo", incominciai a pensare di non aver ben manovrato i comandi del condizionatore. Già a quei tempi, ero un maniaco dei manuali, così decisi di fermarmi al primo autogrill per "spulciare" il libretto d'istru-

zioni della vettura. Recitava serafico:

"Se il pulsante indicato non risulta azionabile, disponete di un'automobile non climatizzata. Potete però inserire il ricircolo dell'aria". Accidenti anche ai manuali!

Considerato il ritardo che avevo accumulato, mi venne la geniale idea di mangiare qualcosa in macchina e viaggiare durante le ore più calde - quando tutti si sarebbero fermati per il pranzo -. Peccato che "tutti" pensarono la stessa cosa e così ci ritrovammo "tutti" in colonna, sotto il sole cocente dell'una del pomeriggio.

Fortunatamente lassù qualcuno ci amava, oppure si mosse a pietà - fate voi - comunque comparvero all'improvviso le nuvole in un cielo ardente.

Ormai ero vicino alla meta perchè ne incontravo le prime tracce nella segnaletica stradale. Consumai un solo succo di frutta "strategico" ed un solo pseudo- rifornimento.

- Perchè strategico?

- E perchè pseudo?

- Era per avere informazioni dalla gente del posto, no?! Beh..., "sarà stato un caso", ma ad un certo punto "mi ritrovai in una selva oscura" e "pensavo che la diritta via fosse smarrita" quando, da uno squarcio nel bosco, intravidi le sagome di qualche aliante e dei traini: SALVO!

- Nonno, ma come parli?

- Parlo come in quel momento: sragionavo!

- E allora? Prosegui.

- Allora mi accolse festante - in tenuta da mare, con la pelle di un bel rosso cardinale -, il mio collega. - Beh, eri arrivato alla meta, no?

- No, al contrario, ero appena partito perchè non potete immaginare cosa mi aspettasse!!

Missione Grumento: costantemente OPERATIVI!!

- Che cosa?

- Sì, che cosa c'era di così terribile?

- Mah... se escludiamo che gli alianti erano picchettati tipo "Mikado"; che il materiale - paracadute, cuscini, batterie, secchi, cavi da traino e pezzi di ricambio -, era ordinatamente sparso a terra nella palazzina; che l'officina era un hangar con dentro un autogiro, tre deltaplani a motore, un vecchio aereo a motore in disuso, una serie di mobili smontati, cumuli di carte, cartine e cartacce, ed un banco da lavoro ingombro di barattoli, barattolini e barattolacci; che il deposito carburante era un vissuto camion-cisterna; che la palazzina uffici era una vetusta casa colonica dove era stata ricavata una pseudo-Segreteria ed una pseudo-aula briefing; che l'unico mezzo di comunicazione a lunga distanza era un telefono... pubblico... a gettoni; che il centro abitato più vicino - intendo bar, alimentari, farmacia, posta e fotografo - era a 2 chilometri dall'aeroporto; ecco, se escludiamo tutto questo, beh... non c'era niente di cui preoccuparsi.

- Insomma una specie di missione suicida!

- No, non necessariamente. In realtà questo era solo l'aspetto negativo della faccenda.

- Sei sicuro?

- Certamente.

In effetti, l'aeroporto era assai spazioso - vi ho già detto della pista? Sì - con un enorme parcheggio asfaltato ed un altro ancora più grande in erba - anche se d'erba ce n'era ben poca -. Mi ricordo che accanto alla pista in asfalto ce n'era praticamente un'altra di terra, anche se un po' ruvida. Non mancavano poi, delle vie di fuga sulle testate pista.

La palazzina in effetti, era sì, un'ex casa colonica ma ristrutturata, fresca, anche in pieno solleone, con bagno padronale attrezzato di tutti i confort di quei tempi. E' vero che dovevamo dividerlo con gli allievi spazzini della Forestale - tenevano un corso al secondo piano della palazzina - ma non era necessario l'uso del "numeretto" e nessuno se la fece mai veramente addosso. Inoltre l'aula briefing era dotata addirittura di lavagna, televisore e videoregistratore. E' vero che questa roba non era comparsa tutta assieme - le prime settimane, mi disse il collega, facevano il briefing in piedi, mancando le sedie -, ma anche l'ufficio non era così spoglio: c'erano due scrivanie, un frigorifero, una radio-biga, il meteosat a colori ed un pannello che forniva in tempo reale direzione del vento, pressione, temperatura ed umidità relativa. E' vero che le sonde erano montate su un enorme palo con torretta... sottovento al bosco e che quindi i dati dovevano essere presi con le molle, ma da quel palo... si facevano certe foto!

E anche il telefono a gettoni, in fin dei conti, impediva inutili telefonate con la "madrepatria" del tipo: "ci pensate? Ma quanto ci pensate? E vi manchiamo? ma tanto quanto?". E' vero che più volte rimanemmo isolati o che poi ci era impossibile chiamare perchè si era riempita la cassetta delle monete, ma vuoi mettere l'emozione di farti chiamare dal "Comando Operazioni" e sentirti il soldato al fronte, in trincea, sotto il fuoco nemico... del sole, ed i bombardamenti... d'acqua degli alianti.

Per quanto riguarda la cisterna, anche quella era stata rimessa a nuovo da poco ed in fin dei conti, funzionava egregiamente - salvo qualche perdita -. E' vero che alla fine non quadravano i conti, ma cosa volete, il carburante poteva evaporare o gocciolare nei punti più nascosti!

La cittadina più vicina, mi pare che si chiamasse Sarconi, era invece vicinissima perchè si percorreva una strada praticamente senza neanche un filo di traffico, ed era così concentrata che potevi trovare tutto quello di cui avevi bisogno lì, nel raggio di 100 metri. Inoltre avevi a che fare con persone cordiali e disponibili - e parlavano anche italiano, tieh!-. Certo qualcuno cercò di approfittare di tanta clientela forestiera - propinarono, mi disse sempre il collega, molecole di panino o di pizza, a prezzo da lingotto d'oro, oppure magre cene casarecce ad un costo da pasto luculliano - ma una volta entrati nel "giro" riuscimmo a farci confezionare pure di domenica "mega panini multistrato station-wagon". E ad un prezzo che, allora, era di un caffè.

Missione Grumento: ognitempo OPERATIVI!!

Tornando alla palazzina, c'era una stanza praticamente libera che poteva essere adibita a magazzino e, grazie ad un enorme tavo-

lo, anche a Sala Traffico, per consultare le incontenibili carte aeronautiche o preparare il piano di battaglia dello " Stormo di Veleggiamento ".

- Va beh, ma come vi siete attrezzati?

- Il primo giorno, fatti i controlli, assistita la linea di volo e spediti tutti in volo, incominciai anzitutto ad occuparmi del mio ufficio - si fa per dire -.

- Hai detto ufficio?

- Sì, la stanza che poi diventò la "caverna dello specialista". Recuperai parte dei mobili che erano nell'hangar e dopo una sommatoria pulita, li montai nella stanza che vi dicevo. Naturalmente, sistemai tutto il materiale con un minimo di criterio, compresa una specie di centrale elettrica pensile per la ricarica delle batterie. Una bella spazzata e via, in linea, per i recuperi degli alianti che - saranno state le sei - già rientravano.

Per quella sera, continuò l'incastro Mikado, ma il pomeriggio successivo, armato di mazza e di "occhio teodolitico", sconvolsi il puzzle, e alla fine del pomeriggio, gli alianti giacevano, non più in promiscuità, ma i monoposti con i monoposti - allineati in gruppi di tre con uno spazio libero per il passaggio tra le file - ed il biposto con il biposto da parte, mentre l'aliante ammiraglio, davanti alla palazzina, chiudeva maestoso lo schieramento con i suoi 20

metri d'ala.

- E per il resto?

- Beh... si organizzò spontaneamente un servizio navetta per andare a comprare il pranzo, oppure qualcuno dei piloti partiva alla volta di Sarconi nel ruolo della vivandiera.

Poi... stretta qualche fascetta a vite, la cisterna non perdeva più: il vento si misurava all'occorrenza con un anemometro portatile a coppe - avevano perfino quello a Grumentone - il bagno divenne subito più pulito dopo l'azione provocatoria di un pilota - donna - che propose la pulizia del bagno a patto che i suoi colleghi le avessero pulito l'aliante: proposta accettata!! nell'hangar officina furono sistemati meglio gli ultraleggeri e fu data una pulita al banco da lavoro.

- Insomma tutto a posto?

- Non tutto. Dove non lo era ci penso comunque la generosità, l'abnegazione, il cameratismo e il vero spirito del voloclista, da parte di tutti: noi, addetti ai lavori - istruttori, tramatori e specialista - e soprattutto dei clienti: i piloti. E non dimenticate anche "gl'indigeni".

Oh ragazzi, stavolta, eravamo veramente tutti: OPERATIVI AL MASSIMO!!

(continua)

BIG MARK

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

DG-800



D-KADG

800

3

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



GPS e Volo a Vela

di PATRICK HUET

In poco tempo, il GPS a fatto una apparizione folgorante nel volo a vela. Non solamente per le gare (l'ultimo Campionato del Mondo raggruppava dei concorrenti che ne erano quasi tutti equipaggiati), ma anche per la pratica quotidiana del volo di distanza.

Si potrebbe dire che c'è di che essere tentati: ecco uno strumento, appena più caro di uno strumento standard, che è un attrezzo "assoluto", e che ci da una posizione precisa vicina ai 100 metri! Questa precisione è incommensurabile con quella dei vecchi computer che lavorano con una stima del vento ed una commutazione termica/traversone. Festeggiamo quindi questa conseguenza della ricerca spaziale che dopo averci offerto le carte Meteosat ci offre ora un aiuto formidabile per la navigazione.

E' curioso notare che il GPS fa breccia più importante presso i volovelisti che presso i piloti d'aereo, dove si ha sovente un po' di pudore a riconoscere che non si naviga secondo le regole classiche... Sicuramente, si deve continuare a saper navigare secondo la bussola e l'orologio, un mucchio di buone ragioni lo impongono: la regolamentazione innanzitutto, che obbliga di far apparire un avviso "il GPS non può essere utilizzato come mezzo primario di navigazione". Poi, il Pentagono che è il proprietario della rete dei satelliti americani, potrebbe in ogni momento degradare la precisione o anche "chiudere il rubinetto"! E poi infine tutti i piloti sono sottoposti a dei controlli o delle valutazioni, e l'esaminatore potrebbe farsi una cattiva impressione nel

simulare delle emergenze. Si sarà dunque obbligati a navigare regolarmente a stima, ma sarebbe un peccato rifiutare il progresso tecnologico.

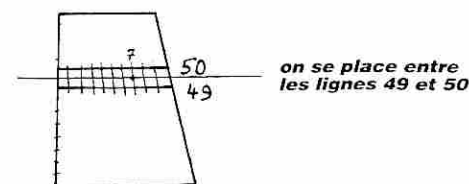
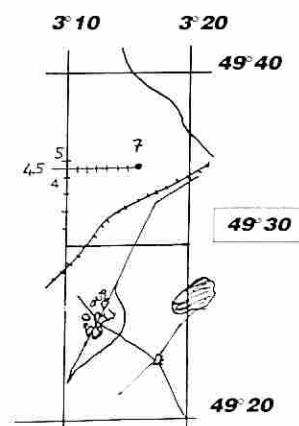
La diffusione del GPS presso i volovelisti è dovuta anche al fatto che un exploit risonante come quello dei fratelli Herbaud ha mostrato l'interesse di uno sfruttamento giudizioso del GPS nel volo d'onda per "segnalare la rotta" di miglior risalto. E poi non è un caso se i due importatori principali di Garmin sono Bayo Import e la SCAP, due ditte molto legate al volo a vela, e che stanno impegnandosi sui prezzi e la pubblicità.

E' verosimile che in un prossimo avvenire ci appornerà dei cruscotti completamente ridisegnati così con delle apparecchiature d'analisi dei voli e che si potrà studiare metro per metro (o quasi) le posizioni successive di un aliante in competizione, rendendo così inutili le foto dei punti di virata.

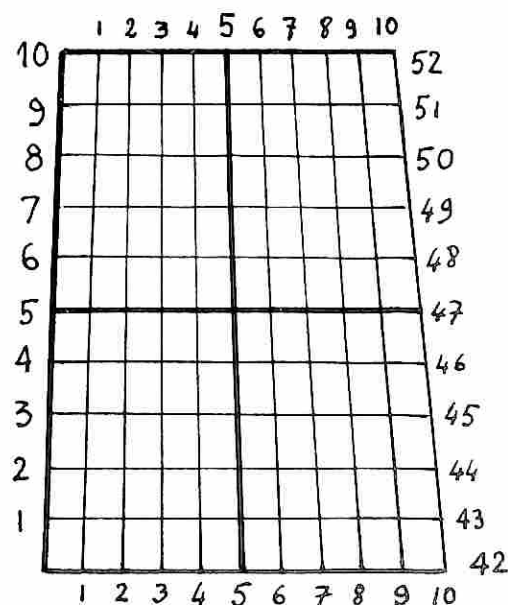
Attendendo questo avvenire radioso, passiamo in rivista alcuni punti concreti.

La scelta

I modelli, così i loro prezzi, sono in costante evoluzione. C'è anche un "Vieux Campeur (Vecchio Campeggiatore)", GPS per escursionisti! Ma si sono soprattutto visti sugli alianti dei Garmin 100 (9000 franchi oggi) o dei Garmin 55 (5500 franchi). L'arrivo dei nuovi modelli (Garmin 95 con "moving map") farà abbassare i prezzi dei precedenti. Così è saggio limitarsi a questi modelli di base: se il GPS vale oggi 6000 franchi verrà valutato domani 4000 F, "perdendo" 2000 F; se vale 20000 passerà a 12000 "perdendo" 8000 franchi. Allora...



on lit : 49° 34.5 et 3 17



Le prestazioni

I modelli di base citati dispongono di tutto ciò che si può desiderare e si è già saturato per le possibilità offerte. In confronto al Garmin 100, il 55 non ha la gestione del carburante o dei piani di discesa, ma solo le coordinate polari. Si usa facilmente! E' in grado, con una memoria di 250 "punti" di far lasciare al volovelista la base d'origine offerta dal Jeppesen.

L'installazione

Se l'installazione di un ricevitore GPS è facile sul biposto (nel posto di dietro, c'è tutto lo spazio che uno vuole, foto 1), il montaggio su di un monoposto è spesso un rompicapo, in ragione della forma del ricevitore e del suo display. Esistono tuttavia dalla Becker e dalla Filser dei GPS che si montano al posto di uno strumento di diametro 57. L'ideale sarebbe di ridisegnare interamente il cruscotto, non è un granché facile, bisogna quindi cercare una ubicazione rispettante le seguenti condizioni:

- Il GPS deve essere nella linea di visione esteriore; per la sicurezza di tutti, si dovrebbero proibire tutte le installazioni che immergono gli occhi del pilota nell'abitacolo (ce ne già abbastanza così di collisioni...).
- Il GPS deve essere protetto dal sole (per il calore e la visibilità dello schermo).
- Il GPS deve essere correttamente fissato ed accessibile per accedere ai tasti (pensate alla turbolenza).
- E' auspicabile di poter riportare a casa l'apparato (per caricare nuovi dati); se lo si può fare anche alla volta dell'aereo all'aliante, pensare allora di acquistare un secondo cavo di alimentazione ed un secondo supporto.
- Prevedere una alimentazione di 6 o 12 volt: il consumo dovrebbe essere di circa 250 mA, le batterie interne durano raramente più di quattro ore. Con la batteria dell'aliante, non ci sono problemi di autonomia.
- Prevedere un'antenna portatile (fissata con una ventosa) se necessario. A proposito di antenna è una sorpresa la grande tolleranza per la ricezione; essendo il computer della mia automobile in panne, ho installato l'antenna alla base del parabrezza, all'interno dell'abitacolo; il ricevitore ha funzionato in permanenza sul percorso Montpellier -

Paris. Non conta molto che sul "Mirage 2000" vi siano parecchie antenne auto commutabili che sarebbero indispensabili...

Le foto invece qui mostrano alcune installazioni. Per le ragioni di sicurezza sovrapposte, o si dovrà proibire la soluzione più facile del GPS messo sulla coscia...

Utilizzazione pratica

L'apparecchiatura è stata tolta dall'imballaggio, si è evidentemente letto il manuale e si incomincia a manipolare (un modo "simulato" è previsto) e a rientrare dai "waypoints". Se si ha un dato base, gli aeroporti rispondono a due nomi esotici ed evocativi dell'OACI (LFPK = Coulommiers, LFFC = Chérence, LFNL = St. Martin de Londres); è sicuramente più comodo chiamarli con tre o quattro lettere "mnemotecniche" (tali come CLM, CHER, MART) così non necessiterà la lista con voi.

I punti sono identificati per le loro coordinate geografiche (latitudine, longitudine). Per gli aeroporti queste indicazioni figurano su tutti i documenti ufficiali: carte VAC della SIA, Jeppesen, manuale "En route France" dell'Armée de l'Air. (Attenzione quando le coordinate sono in gradi, primi, secondi, si deve fare una piccola conversione: se si legge 52 08 45, si deve impostare sul GPS 52 08 75).

Se si vuol far entrare in memoria un punto qualunque (un punto di virata, per esempio), le carte Michelin al 1/200000 sono sufficientemente dettagliate con il loro reticolo di 10 minuti d'arco; un meridiano là rappresentato è 18,52 km e quindi 92,6 mm sulla carta; sul parallelo si dovrà utilizzare il grafico a lato che si potrà riprodurre su di un trasparente e che è valido da Dunkerque a Tamanrasset, o più precisamente da Saint-Hubert (Belgio) a Huesca (Spagna).

Se si decide di mettere in memoria un campo atterrabile, la cosa migliore è recarsi là con il GPS in automobile: utilizzando il tasto "Autostore" che registra istantaneamente la posizione, e nel medesimo tempo verificare a piedi la praticabilità del campo atterrabile.

Ben inteso si può fare la medesima operazione in volo facendo una verticale. Gli specialisti del fuori campo dovrebbero fare il piacere di programmare anche la porta del ristorante dove inviteranno i loro recuperatori.

Una volta memorizzati tutti questi punti utili, il modo "Navigation" e "Simulation" permette tranquillamente a casa ed in ufficio (l'antenna non serve per questa operazione) di vedere le rotte e le distanze. Si può quindi compilare e preparare il programma di volo senza dover misurare e calcolare.

Utilizzazione in volo

Ci si augura, di poter programmare dei circuiti tipo utilizzando la funzione "Route", ma più spesso ci si accontenta di usare la pagina navigazione che offre la rotta per raggiungere il punto scelto, la rotta realmente seguita, la velocità al suolo, si può quindi conoscere il vento con precisione, l'ora stimata di arrivo, lo scarto da riportare alla strada scelta.

Appaiono anche (sul Garmin, per esempio) i nove punti più vicini, con la loro distanza e la rotta da seguire, che è una comodità ineguale per sapere se si dentro il cono di efficienza.

E poi si potrà mettere in memoria una zona ascendente; in onda, e si potrà esplorare le migliori zone di risalita e ritornare verso la migliore salita costante. Mai più scuse se non si è atterrati alle effemeridi, poiché il GPS dà con precisione l'ora del tramonto del sole!

Il futuro prossimo...

Gli ultimi modelli dei ricevitori GPS possono mostrare ora una "carta" semplificata del terreno e la posizione dell'aereo in tempo reale. C'è anche la possibilità di collegarlo ad un lettore che utilizza appropriate carte aeronautiche o altre a cui ne sovraimpressiona la posizione. E quindi l'inizio dei veri sistemi di navigazione, ed i problemi che restano da risolvere oramai sono essenzialmente di ordine informatico e commerciale. Quando si riguardano i risultati ottenuti da Géotraek, una società informatica che ha una forte padronanza nella cartografia e che ha già messo a punto dei registratori di posizione per camion, si è certi che, in un anno o due, si potrà seguire in tempo reale la propria posizione su di uno schermo a colori il cui sfondo sarà una carta al 1/500000, con zoom a 1/20000, o su carte VAC per gli avvicinamenti.

VOL A VOILE Magazine n. 58
di Marzo/Aprile 1994.

Traduzione a cura di Giancarlo Bresciani.

In una trasmissione "Pégase" diffusa recentemente su France 3, Bernard Chabbert, commentando un servizio dedicato al volo a vela, ha stimato il costo di una stagione circa 10.000 F. Ed ancora, è questo spesso un "prezzo minimo"... Allora? Allora, leggete questo libello dell'apostolo del volo a vela per tutti. Che vi stimola, non per il processo intellettuale dell'autore - questo testo non impegna che lui - ma, vi darà materia di riflessione!

Avete detto "caro"?

di PIERRE VAYSSE

Costatazione: una crisi economica che dura crea una nuova condizione sociale, sarebbe meglio dire, la "pauperizzazione" di parecchi tra di noi. Il nostro volo a vela è arrivato ai vertici della tecnica, alle prestazioni di alto livello, e ad alti costi! Conseguenza: è preso a piene frustate. Già, l'onda delta/parapendio, addirittura dei grandi modelli in scala radio-comandati, dovrebbe allarmarci.

È vero che c'è stato un abbozzo di reazione. La Federazione Aeronautica Internazionale si è preoccupata del problema: si è visto l'emergere della classe mondiale, e la presentazione in Francia del piccolo "Russia" ha aperto questa porta. Alcuni vorrebbero già la soluzione di questo progetto ambizioso e necessario per un volo a vela meno caro, largamente diffuso nel mondo ed a casa nostra.

Ahime! Non è che una illusione.

Poiché non esistono i miracoli in aerodinamica, né nella resistenza dei materiali. Concepire un piccolo aliante, che sia a sua volta leggero ed efficiente, sfocia a degli allungamenti ed a dei carichi alari elevati, a debole numero di Reynolds. È quindi a delle macchine con un pilotaggio "accurato". Questo è l'inverso della sicurezza e della diffusione richiesta dai piloti "interessati", giovani e meno giovani, più o meno sperimentati.

Poiché esiste in un aliante un insieme incomprimibile, pilota, strumenti, comandi ed altri equipaggiamenti: che non si possono economizzare nel peso (e nelle dimensioni!) che al "lato pratico", con prezzi dei materiali sofisticati, che rischiano di fare aumentare i costi al chilo. Ma guadagnerà da una parte quello che perderà dall'altra?

Poiché, nella pratica del volo a vela nel seno di un grosso club, il prezzo dell'ora di volo non è determinante nell'impressionante "totale dei costi" (brevetti, assicurazioni, quote sociali - spese generali e personale stipendiato - traini...) appesantito per i tragitti e l'aiutante (pasto, alloggio, ecc.). Orbene, queste grosse associazioni raggruppano l'80% dei brevetti, e generano logicamente l'80% dell'attività. Esse fanno legge!

Esse non investiranno nel piccolo aliante economico, poichè offrono il "top" al loro cliente, materiale presto declassato, presto venduto. Del resto gli alianti "di bassa gamma" malgrado il forte deprezzamento, si vendono male. A quando un contributo per le rotture, come per le vetture?

Alt alla "corsa agli armamenti"!

Per Fortuna, la pratica del volo a vela non è un affare d'oro. Alcuni affermano perfino che non è caro. Certo lo è a confronto di vacanze sciistiche con la famiglia o di un soggiorno alle Maldive. Tuttavia, nei piccoli club, gli aderenti, soprattutto i giovani volano in funzione della loro capacità monetaria. Poiché queste associazioni vivono modestamente, si appoggiano sul volontariato, con degli alianti piuttosto vecchi, ma accuratamente mantenuti dai membri competenti e meritevoli. Comprano materiali d'occasione, con un po' di fortuna: si trova sul mercato della "plastica" (classe standard) meno cari che i nuovi alianti della classe mondiale, con delle caratteristiche superiori! Questi club non possono indebitarsi pesantemente; perdendo gli alianti federali comprendenti i traini o i nuovi "Pégase".

Infine, c'è un punto comune da osservare che i vincoli del volo a vela che si manifestano nella vita del club (orari, autoritarismi, ripartizioni di compiti e, più grave di piacere) dove la (co-) proprietà di un aliante (manutenzione, attrezzature, posto in hangar, traino...), aggravati dalla situazione meteo, sono il limite di uno sport dall'accesso difficile. Il piccolo aliante, non apporta altro alleggerimento che la sua leggerezza. Ed ai privati non restano altro che i vantaggi del "volo libero", motorizzato o non.

Ecco qua un panorama del volo a vela ben tetro, nel momento in cui la preoccupazione ufficiale si orienta verso il reclutamento. Allora esistono delle soluzioni? Certamente, ancora facendo uno sforzo di riflessione e di immaginazione.

Lasciamo volare le poche centinaia di corsaioli a bordo delle loro macchine dalle grandi prestazioni: Ammiriamo questi magnifici alianti, come si può contemplare i superbi yacht nei porti: essi non sono destinati ai comuni mortali, non sono tutti facilmente adattabili ad un volo a vela "di massa". Per la maggior parte dei volovelisti per gli "eccetera", per quelli che formano questa "maggioranza silenziosa" sarebbe il momento di trovare altre cose. Sotto pena di asfissia. Questione di sopravvivenza di un volo a vela che sia un poco "abbordabile". Tentiamo dunque di andare contro corrente.

Un volo a vela a due velocità?

Allora? ci stiamo evolvendo verso un volo a vela leggero?... e inven-

tare - re-inventare, soprattutto - l'aliante leggero (la resurrezione del "Fauconnet") con il traino adatto? Jadis, Piper e Léopoldoff sono in grado di trainare con 90 Hp. Sì, ma tutto è da rifare, e l'addestramento porrà dei problemi (i biposto, sono un'altra cosa!). La scuola si farà nei centri specializzati? Personalmente, non credo molto ai club che non fanno scuola: il pilota si lega alla struttura dove è stato formato.

Gli apparecchi? Fabbricazione possibile nell'officina del club, o in una officina regionale, o ancora in un centro di costruzione amatoriale sotto controllo, come nella struttura del RSA a Montauban. André Malibos sta dimostrando la fattibilità con il "Midour" per ciò che riguarda il traino.

Quello che io ho proposto 30 anni fa (!) con le "Trucavaysse" e la Commission Construction Amateur assieme alla FFVV ed al RSA. Nessuno, all'epoca non ha voluto, nemmeno discuterlo seriamente; né lo Stato, né la Fédération Française de Vol a Vela, né i Presidenti dei club, né gli stessi volovelisti, che preferirono la "corsa agli armamenti" per la competizione e per la "perfo"... e tutte le "combine" per far pagare alianti e traini agli altri. Vale a dire allo Stato (primo acquirente nel passato, operazione "Pegase"...), i comitati d'impresa, i rapporti di club e diverse altre manovre. Perché auto-costruirsi degli alianti con modeste caratteristiche in queste condizioni? Peraltro il cammino è segnato dalla rivoluzione della plastica e fa considerare il problema dall'alto...

Il volo a vela ha vissuto largamente al di sopra dei suoi mezzi. È stato anche trascurato tutto l'aspetto educativo e didattico del volo a vela, il suo ruolo sociale. È stato dimenticato che l'officina è il crogiolo (il punto caldo, in inverno!) dello "spirito del volo a vela", sport completo, intellettualmente e fisicamente, individuale e collettivo. Noi abbiamo avuto, a quel tempo, un'altra idea del volo a vela un'altra ambizione che raccogliere delle medaglie per soddisfare il prestigio nazionale e recuperare delle sovvenzioni da Jeunesse e Sports! È una visione deliberatamente superata, cioè "sinistreggiante" o comunque antiquata? Da parte mia non lo credo. Ma, in prospettiva, io direi ora che bisogna agire diversamente (darsi da fare in altro modo ndr).

Il disimpegno dello Stato (Aviazione Civile) è divenuto quasi totale a livello dei club e dei campi in genere (grazie a Dio, aiuti però rimasti, importanti oltre che visibili, negli altri campi: formazione degli istruttori, borse di studio, finanziamenti spesso dati per i sussidi da Jeunesse e Sports, alle collettività locali o regionali). Vantaggio: la situazione si è risanata facendo apparire la realtà dei costi.

Gli aerei trainatori valgono una fortuna? Allora, facciamo una specie di esame di coscienza.

Gli alianti "ultimo grido" sono alla portata dei nostri portafogli? Moderiamo quindi le nostre ambizioni, la nostra sete di efficienza e di velocità... La scuola è troppo gravosa, richiedendo tutta una équipe per operare? Consideriamo quindi il motoaliente.

La panacea: il motoaliente economico

Seguite la mia dimostrazione: tutto converge verso l'adozione di un motoaliente. Ma attenzione, il motoaliente economico tipo SF 25 o 28; soprattutto niente plastica e non sofisticato, ad un prezzo

esorbitante, con la meccanica complicata e fragile!

Motoalianti, quindi, mono e biposto, fabbricati nell'officina del club, che è la sola vera maniera, di farli secondo le nostre esigenze e le nostre specifiche, il solo modo di poterseli pagare - occupando le nostre forze!

È già una scelta tra le macchine" che volano ad elica ferma" "Sirius" di Noin, KV 3 e 5 (biposto) di Kieger (Cecoslovacchia), "Groeland" di Clavé o "Straton" cecoslovacco, anche perché noi, la "Souricette" di Barry. Altri verranno domani, io lavoro anche su queste idee, nel mio angolo, con l'équipe dell'Aéro Club di Norois ("L'rapanelle"). E la scuola? Le produzioni Scheibe già citate convengono per il momento.

Già dei club si trasformano e si attrezzano di uno o più motoalianti, che volano a fianco degli alianti puri, iniziando o completando la formazione. L'Aéro Club di Lys, a Persan-Beaumont, ha solo dei motoalianti nel suo hangar, macchine club od in comproprietà. I suoi membri volano tutto l'anno, veleggiando o "in volo planato", volo a motore economico. Essi viaggiano: d'estate, vanno sulle Alpi del Sud, hanno una pista non lontana dal Lago di Sainte-Croix. Ma l'acquisizione dei ricambi resta onerosa (essendo macchine di produzione industriale). Certo, è un altro volo a vela, differente dal volo puro dei nostri amori. Ma basta sapere che è voluto: adattarsi o non adattarsi, non sopravviverà che una élite fortunata e sponsorizzata. Ma in pochi, quale sarà il peso del volo a vela, non mostrerà il fianco agli appetiti feroci degli altri "consumatori" dello spazio aereo?

Verso una nuova aviazione popolare!

Il volo a vela "elica ferma" è anche generatore di gioia: gioia semplice di fermare il motore e di continuare il volo! È cosa di più forte che la soddisfazione di assemblare, nell'officina del club, delle macchine che volano e fanno volare gli amici! È per questo che noi abbiamo scritto un giorno, sul frontone dell'aéro club di Norois, parafrasando audacemente Dante: "Voi che entrate qui, trovate lo spirito del volo!"

"Ecco questo io ho fatto, e voi potete fare altrettanto" scriveva Henri Mignet, presentando il suo "Pou du Ciel" (Pidocchio del Cielo ndr). E Baden-Powell, fondatore dello scoutismo, esclamò: "Se la strada ti manca, falla." Le chiavi dell'Aviazione Popolare ci sono! Un pomeriggio di lavoro alla settimana, sono 250 ore di lavoro in un anno mille ore in quattro anni, vale a dire un aliante o un aeroplano. Amici lettori, che cosa avete fatto negli ultimi quattro anni?

C'è una nuova organizzazione da creare, un altro stato d'animo, una nuova aviazione veramente popolare (L'attuale aviazione leggera è impopolare!), vitale perché adulta, vivendo dei propri mezzi, integrandosi alla vita corrente delle collettività locali, e come tale, giustificante i sostegni apportati alle diverse attività socio culturali sviluppate per le associazioni.

E tutto comincia alla scuola. È già in strada, BIA e CAFA si sono impegnate. L'insegnamento aeronautico è la via dell'avvenire - a condizione di finire sul concreto. Istruire, questo è apprendere qualche cosa. Educare, questo è apprendere a fare qualche cosa. I club (le associa-

(segue a pag. 41)

Licenze, attestati e abilitazioni aeronautiche

Estrazione ad uso dei volovelisti da D.P.R. 566/88 e successive modificazioni – applicazione D.M. 467/T del 25/06

In data 1 gennaio 1995, con la entrata in vigore definitiva del D.M. 467/T del 25 giugno 1992, emanato ai sensi dell'art. 10 del D.P.R. 566/88, è divenuta pienamente operativa la normativa diretta a disciplinare programmi di addestramento e attività minima per conseguire, mantenere in corso di validità, rinnovare e reintegrare licenze, attestati e abilitazioni.

1 – VALIDITÀ

1.1 – LICENZE E ATTESTATI

Le licenze base... hanno una validità di cinque anni...

L'attestato di allievo pilota ha una validità di due anni...

(nota: tali validità sono riferite alle licenze di nuovo tipo)

1.2 – ABILITAZIONI

L'abilitazione di istruttore di volo ha validità di due anni...

(nota: altre abilitazioni riguardanti i volovelisti non sono soggette a scadenza)

2 – RINNOVI

Le abilitazioni soggette a limite temporale... sono soggette alle attestazioni di esperienza e/o controllo...

3 – MANTENIMENTO IN CORSO DI VALIDITÀ

3.1 – Le licenze e le abilitazioni soggette a scadenza sono mantenute in corso di validità mediante l'effettuazione dell'attività minima periodica... e sono soggette ad attestazioni di esperienze e/o controlli di addestramento...

3.2 – ... tali annotazioni si effettuano con cadenza annuale... su presentazione dell'attestazione di esperienza (rilasciata dal direttore della scuola ovvero di un centro operativo o di addestramento) ovvero della dichiarazione dell'interessato (nota: qualora il pilota non appartenga a nessuno dei centri sopra menzionati, vedi prossimo punto)

5 – ASPETTI PROCEDURALI

... non è prescritta la convalida per l'attività di volo minima periodica e per i controlli di addestramento, qualora la predetta attività ed i controlli siano effettuati nell'ambito di una scuola di pilotaggio o di un aeroclub ad essa collegato ovvero di un centro di addestramento.

Laddove si tratti di titolari di licenze, attestati o abilitazioni che non facciano l'attestazione di esperienza deve risultare dalla dichiarazione resa... e compilata dall'interessato secondo apposito fac-simile...



Questa immersione nell'intricata normativa – sull'interpretazione della quale formuliamo le dovute riserve – riguardante il conseguimento ed il rinnovo delle licenze, ci è stata possibile per l'inaspettata quanto gradita idea di Massimo Longo di Foggia, che sentitamente ringraziamo.

LA REDAZIONE

tipo di licenza attestato o abilitazione	attività di volo minima e controlli prescritti	documentazione richiesta per l'annotazione
attestato allievo pilota velivolo D.M. 467/T Titolo I sez. 3 pag. 27	non è prevista attività di volo minima nè annotazione periodica.	Ogni 2 anni si può procedere al rilascio di un nuovo attestato se l'allievo risulta essere addestrato in accordo alle schede 1/V e 6/V punti 2.1.1 e 3.1.
licenza pilota privato velivolo D.M. 467/T Titolo I sez. 4 pag. 32	12 ore all'anno di cui almeno 6 come pilota responsabile le restanti possono essere svolte con istruttore a D.C. 3 decolli e 3 atterraggi come pilota responsabile o a D.C. con istruttore o pilota incaricato di istruzione negli ultimi 90 gg., su velivoli della classe o del tipo su cui si intende operare.	attestazione di esperienza firmata dal Direttore di una scuola o di un Centro di addestramento oppure dichiarazione di esperienza firmata dall'interessato.
abilitazioni Vm/a Vm/t (velivoli monomotore per classe con motore alternativo o turboelica) D.M. 467/T Titolo I sez. 8 pag. 59	3 decolli e 3 atterraggi negli ultimi 90 gg. come pilota responsabile oppure a D.C. con istruttore o pilota incaricato di istruzione, sui velivoli della classe corrispondente su cui si intende operare.	non è richiesta annotazione di esperienza sulla licenza fermo restando l'onere per il pilota di effettuare l'attività di volo minima prescritta.
abilitazioni Vp/a (velivoli plurimotore per classe con motore alternativo) D.M. 467/T Titolo I sez. 8 pag. 61	3 decolli e 3 atterraggi negli ultimi 90 gg. come pilota responsabile oppure a D.C. con istruttore o pilota incaricato di istruzione, sui velivoli della classe corrispondente su cui si intende operare.	non è richiesta annotazione di esperienza sulla licenza fermo restando l'onere per il pilota di effettuare l'attività di volo minima prescritta.
abilitazioni velivoli monomotore per tipo D.M. 467/T Titolo I sez. 8 pag. 63	3 decolli e 3 atterraggi negli ultimi 90 gg. come pilota responsabile oppure a D.C. con istruttore o pilota incaricato di istruzione, sui velivoli del tipo su cui si intende operare.	non è richiesta annotazione di esperienza sulla licenza fermo restando l'onere per il pilota di effettuare l'attività di volo minima prescritta.
abilitazione all'uso delle aviosuperfici D.M. 467/T Titolo I sez. 2 commi G e H pag. 23 sez. 8 pag. 69	2 ore di volo negli ultimi 180 gg.	non è richiesta annotazione di esperienza sulla licenza fermo restando l'onere per il pilota di effettuare l'attività di volo minima prescritta.
abilitazione motoalianti D.M. 467/T Titolo I sez. 2 commi G e H pag. 23 sez. 8 pag. 68	2 ore di volo negli ultimi 180 gg.	non è richiesta annotazione di esperienza sulla licenza fermo restando l'onere per il pilota di effettuare l'attività di volo minima prescritta.
abilitazione al traino alianti D.M. 467/T Titolo I sez. 2 commi G e H pag. 23 sez. 8 pag. 68	2 ore di volo negli ultimi 180 gg.	non è richiesta annotazione di esperienza sulla licenza fermo restando l'onere per il pilota di effettuare l'attività di volo minima prescritta.
licenza di pilota di aliante D.M. 467/T Titolo I sez. 14 pag. 142	4 ore di volo ogni anno come pilota responsabile su aliante o motoalante di cui 2 negli ultimi 6 mesi oppure 20 lanci con verricello di cui 5 negli ultimi 6 mesi.	attestazione di esperienza firmata dal Direttore di una scuola o di un Centro di addestramento oppure dichiarazione di esperienza firmata dall'interessato.
abilitazione da istruttore di aliante D.M. 467/T Titolo I sez. 17 pag. 154	60 ore di volo istruzionali ogni 2 anni. Sono riconosciute anche le ore effettuate come ispettore di volo, pilota incaricato o pilota controllore presso i centri operativi o di addestramento. L'attività di volo soprariportata può essere svolta interamente o in parte su velivolo o elicottero qualora il pilota sia in possesso della corrispondente abilitazione da istruttore. 3 ore di volo istruzionali su aliante negli ultimi 90 gg. svolgendo le mansioni relative alla specifica abilitazione.	attestazione di esperienza firmata dal Direttore di una scuola o di un Centro di addestramento.

carenza di attività minima e/o controlli	documentazione richiesta	note
	e richiesta attestazione di idoneità firmata dal Direttore di una scuola di pilotaggio.	
<p>entro 6 mesi minimo 2 ore a D.C. su velivolo e un volo di controllo da parte di un istruttore o un pilota controllore oppure e consentito effettuare soltanto un controllo su allenatore qualora in possesso di IFR e con attività nei 12 mesi precedenti come responsabile o copilota, di almeno 3 voli di navigazione di non meno di 100 Nm con 3 atterraggi ciascuno su aeroporti sede di CDA.</p> <p>oltre 6 mesi fino a 5 anni minimo 4 ore di volo su velivoli ed accertamento ministeriale di idoneità.</p>	<p>attestazione di addestramento firmata dal Direttore di una scuola o di un Centro di addestramento.</p> <p>Attestazione di controllo di una scuola o di un Centro di addestramento.</p>	
1 ora a D.C. con istruttore o pilota incaricato		
1 ora a D.C. con istruttore o pilota incaricato		
1 ora a D.C. con istruttore o pilota incaricato		
<p>entro 6 mesi Attività di volo a D.C. a discrezione dell'istruttore di volo. Superare un controllo in volo da parte di un istruttore.</p> <p>oltre 6 mesi Attività di volo a D.C. a discrezione dell'istruttore di volo. Superare un accertamento di idoneità</p>	<p>attestazione di addestramento firmata dal Direttore di una scuola o di un Centro di addestramento.</p> <p>Attestazione di controllo firmata da un pilota istruttore di una scuola o di un Centro di addestramento.</p>	
<p>entro 6 mesi minimo 3 ore a D.C.: di ripresa di addestramento su aliante superare un controllo di addestramento.</p> <p>oltre 6 mesi corso di ripresa per istruttori. Superare un accertamento di idoneità.</p>	<p>Attestazione di addestramento firmata dal Direttore di una scuola o di un Centro di addestramento.</p> <p>Attestazione di controllo firmata da un pilota istruttore di una scuola o di un Centro di addestramento.</p>	

Poco più di 440 gli alianti immatricolati in Italia

IGINO M. COGGI

Nell'ultimo numero di *Volo a Vela* si lamentava la mancanza di informazioni sulla consistenza della flotta di alianti italiana. La disponibilità dei dati relativi agli aeromobili civili italiani, dati ufficiali ricavati da quelli del Registro aeronautico italiano, permette di sapere che al 1° gennaio 1995 il totale degli aeromobili immatricolati civili in Italia era di 2935 unità: novantasei in meno rispetto a quelli della stessa data del 1994, totale che, a sua volta, segnava un decremento di cento unità rispetto al 1° gennaio 1993. Lasciamo ogni commento in merito, perché sono ben noti i principali motivi di questo depauperamento della flotta aerea civile italiana, e passiamo agli alianti. Dei 2935 aeromobili gli alianti e i motoalianti erano rispettivamente 443 e 81. Cifre, peraltro, corrispondenti alle macchine in possesso di certificato di navigabilità e quindi non esattamente corrispondenti all'esatto numero di macchine effettivamente in stato di volo alla data del 1° gennaio 1995. Per due motivi: primo perché esistono nella lista dell'immatricolato anche macchine con temporaneamente CN scaduto, secondo (e questo ci riguarda proprio da vicino) perché in Italia diversi alianti e motoalianti circolano con marche di immatricolazioni di altre nazioni europee. Soprattutto tedesche.

Comunque, il bilancio fra macchine in stato di volo e macchine temporaneamente ferme e quello fra aeromobili con la matricola I e fra aeromobili con matricola D (o, in misura minore, svizzera, HB) non è facile da fare non essendo noti con esattezza i relativi dati. Per cui atteniamoci alla cifra ufficiale RAI di 443 alianti e 81 motoalianti, che dà poi un realistico ordine di grandezza (o di piccolezza se ci andiamo a confrontare con francesi e tedeschi) della nostra flotta.

Precisiamo subito che le cifre di 443 e 81 segnano un saldo negativo rispetto al 1° gennaio 1994: precisamente di meno due per gli alianti, di meno due per i motoalianti, valori comunque estremamente moderati per cui, più che di saldo negativo, dovremmo parlare di pareggio di bilancio fra 1994 e 1995. Il valore massimo, come proprietà, spetta agli aero club che vantano 190 alianti con una variazione positiva di unità rispetto al 1994.

Variazione negativa, invece, quattro macchine in meno gli alianti di privati: 140 contro i 144 dell'anno prima. Per contro i privati battono gli aero club per i motoalianti: 26 contro 18, nel primo caso con una macchina in più rispetto al 1994, uno in

meno sul '94 nel secondo. Alto anche il numero di alianti che figura sotto la voce Associazioni: 78 (uno in meno rispetto al '94), voce sotto la quale compaiono anche 14 motoalianti (due in meno sul '94). Da notare che ci sono anche 14 motoalianti (uno in più sul '94) alla voce Aeromobili con CN Speciale. E con CN speciale figurano anche sei alianti (nessuna variazione sul '94). La tabellina in calce dà il quadro generale.

Non abbiamo al momento in cui scriviamo dati sulla diffusione delle macchine per tipo. Per questo dovremo aspettare l'uscita del colossale (4 volumi nel 1994!) Registro internazionale degli aeromobili civili che il RAI edita ogni anno assieme ai corrispondenti europei e che fornisce un quadro completo del parco aeromobili dell'Europa e delle nazioni extraeuropee "assistite" da altri Registri europei (in particolare il francese Bureau Veritas che si occupa anche di paesi dell'Africa francofona).

Comunque, al 1° gennaio 1994, nella flotta degli alianti con matricola italiana, flotta molto eterogenea, spiccavano ben 44 esemplari della serie DG 300 (compresi i Club Elan), mentre il gruppo della famiglia degli Astir delle varie versioni contava 23 unità. Facendosi superare, sempre nei monoposto, dai 35 esemplari dei vari Libelle e Libelle Club. Nei biposto la serie dei Twin Astir e dei Twin II contava 44 unità, una cifra decisamente da aggiornare data l'immissione in linea di diversi Twin Aero del piano rinnovo flotta dell'Aero Club Italia. Comunque sempre a Capodanno di un anno fa i francesi contavano qualcosa come 2203 alianti (1569 + 6 con CN ristretto solo quelli degli aero club). Cifra per noi imponente, ma che impallidisce al confronto con i 7841 alianti (più 2052 fra motoalianti e alianti "self-launching") della Germania.

Alianti e motoalianti immatricolati in Italia al 1° gennaio 1995(*)

Proprietari	Alianti	Variazioni sul '94	Motoalianti	Variazioni sul '94
Aero club	190	+1	18	-1
Privati	140	-4	26	+1
Ditte varie	29	0	9	0
Associazioni	78	-1	14	-2
CN speciale	6	0	14	+1
Totali	443	-2	81	-1

(*) Da Fonte RAI e Air Press n. 5/95 del 13/2/95

zioni) hanno un ruolo da giocare nell'educazione. Già delle esperienze di costruzioni amatoriali di aerei o di alianti sono state guidate, da dei professori appassionati di aviazione. Queste esperienze non possono essere ripetute all'infinito, sarebbe meglio la diffusione per mezzo di una organizzazione permanente con mezzi crescenti.

E poi, far lavorare i giovani in officina, dà loro una formazione umana ed una "preformazione" professionale che è un bene, a condizione, nello stesso tempo, di dar loro una motivazione ed una formazione aeronautica reale, vale a dire il BB di aereo ed il brevetto di aliante. Con il fine del motoalante, ma questo è al di là del compito dell'Education Nationale; gestire una macchina volante è di dominio di un aereo club.

Distribuire delle borse, è bene, ma senza contropartita di lavoro, è immorale, anti educativo, anzi umiliante. I beneficiati non dicono neanche grazie!

È così che le Comité Départemental di Volo a Vela di Parigi (CDVV 75), presieduto da Patrick Huet, ha proposto alla Mairie di Parigi (che già ha accordato delle borse), un insieme di promozioni annuali per dieci giovani (età dai 15 ai 20 anni) su di un contratto di una durata di cinque anni comprendente:

- la costruzione, in due anni, partendo da un kit, di un motoalante leggero,
- la formazione di pilota BB d'aereo e BBP, su motoalante, in contemporanea,
- la gestione, controllata ed assistita, in comproprietà, di un motoalante costruito, in un periodo di tre anni,
- il pagamento di una quota annuale, da fissare (3000 F sembra ragionevole).

Così, concedendo-concedendo, il giovane sarà interessato in tutti i sensi del termine. Naturalmente, questo suppone un budget, una officina in città, una base su di un aeroporto, un animatore professionale (essenziale avere il budget) ed un ambiente benevolo, insomma tutta una organizzazione ed una gestione rigorosa che non si può improvvisare.

Il volo a vela meno caro, è un affare per tutti

Raggruppatevi, difendetevi! Nei club, chiedete l'acquisto di un

motoalante economico. All'esterno, aderite alla RSA perché ritrovi la filosofia delle sue origini. Interessatevi alla politica locale e generale, francese ed europea: votate!

L'aviazione leggera per tutti deve essere difesa come la scuola laica e repubblicana.

Lo stesso concetto è: si deve fare numero.

Si ha urgenza: le regolamentazioni europee che stanno elaborando si annunciano affatto liberali. Altrimenti il cielo sarà riservato a dei privilegiati gelosi dei loro privilegi. I professionisti sognano di escludere i "dilettanti" che loro tolgono il pane dalla bocca. Certamente, non si proibirà niente: succederà progressivamente, tecnicamente, finanziariamente, chirurgicamente.

Si avrà sempre un posto per i "super alianti" ultra equipaggiati. Ma attenti gli "eccetera", per loro queste macchine sono inaccessibili. Essi saranno le prime vittime del "complotto": gli ULM sono diventati degli aerei; i motoalianti viaggiano come gli aerei; si va: tutto sommato ad una regolamentazione identica, alle stesse norme... Reagiamo! Noi siamo lontani dai Diritti dell'Uomo e della Libertà e ci tappiamo ipocritamente le orecchie. Noi abbiamo gli stessi diritti e gli stessi doveri degli altri. Non si tratta di lasciar fare non importa che cosa. Ma istruire, consigliare guidare, educare, tocca a voi lettori, di prendere il vostro destino in mano. Non è facile, questo non si farà automaticamente; lavorate per il vostro piacere... ed il volo a vela vivrà!

Da VOL A VOILE magazine n° 59 mai/juin 1994

Tradotto da Giancarlo Bresciani.

Pierre Vayssé, nella notte tra il 2 ed il 3 luglio è volato per un ultimo "punto prefissato" con rotta verso il paradiso dei volovelisti... Così è stata annunciata la sua scomparsa nel numero successivo di Vol a Voile. Questo è uno dei suoi ultimi articoli. È sicuramente una testimonianza di chi ha pensato e vissuto il volo a vela per una vita intera. I messaggi che ci vengono lanciati, come ha premesso l'autore, ci fanno senz'altro pensare: Innanzi tutto ci danno una immagine (più o meno personale, comunque sempre una immagine) del volo a vela presso i nostri cugini transalpini e altrettanto importanti si possono raccogliere degli spunti e delle analogie con il nostro volo a vela. Non vale tanto condire vedere tutto quello che è scritto, basta solo... rifletterci!

GIANCARLO BRESCIANI

Gilberto Cervesato

AGENTE GENERALE D'ASSICURAZIONE

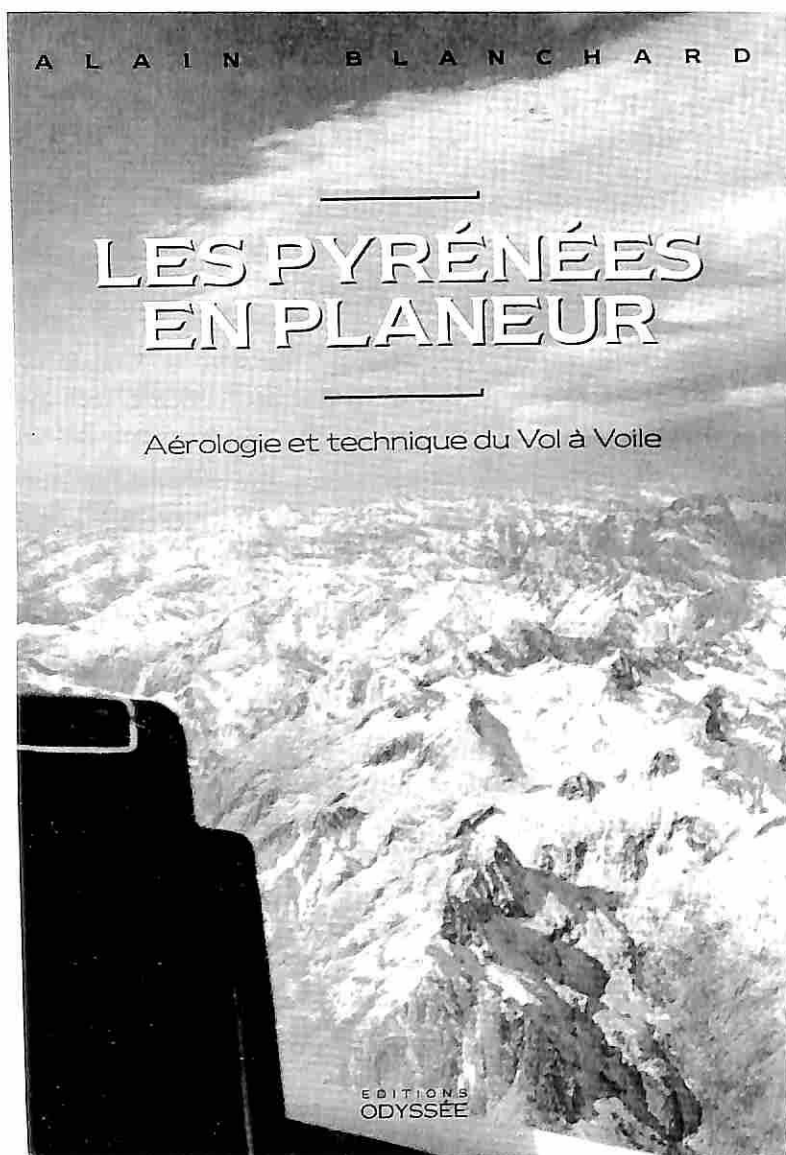
CONSULENZE ASSICURATIVE

RAMO AERONAUTICO

per piloti e aeromobili

- polizze assicurative infortuni per pilota e passeggeri
- polizze responsabilità civile per aeromobili di ogni tipo
- polizze danni/corpo aeromobili

tel. e fax 0362/558958
tel. abitazione 0362/558724



Con l'opera postuma di Alain Blanchard la bibliografia francese di volo a vela si arricchisce di una pubblicazione di alti contenuti umani, tecnici e descrittive, merita attirare l'attenzione anche dei piloti di lingua italiana su questo valoroso pilota e sul suo lavoro. Con una prosa concreta esalta la bellezza dei Pirenei considerando questa area un'imitabile palestra per la pratica della nostra disciplina sportiva ma non solo.

È una testimonianza appassionata dell'amore che Blanchard ha nutrito per questo territorio di 30.000 Km/2 che egli ha esplorato in tutte le direzioni ed in situazioni meteo diverse raccogliendo su di essa nel corso degli anni una documentazione incredibilmente ampia. La morte accidentale gli ha impedito di portare a termine il suo scopo quello di raccogliere il materiale e realizzare una pubblicazione. Ma il lavoro incompiuto era già di mole così ampia e così avan-

zato, di tale interesse per il mondo volovelistico che la moglie non ha voluto questo patrimonio venisse disperso e con un commovente gesto d'amore lo ha portato a termine lei.

Il libro s'intitola "Les Pyrénées en planeur" ed il sottotitolo "Aérologie et technique du Vol à Voile" Edizione Odyssee.

L'ing. Blanchard, nato nel 1950, ha iniziato a praticare il volo a vela all'età di 15 anni. Appassionato di volo in montagna diviene Vice-Presidente del Comitato Regionale Midi-Pyrénées de Vol à Voile, responsabile delle relazioni franco-spagnole nella Federazione Francese di Volo a Vela, partecipa a numerose competizioni nazionali ed internazionali vince più d'un Trofeo Jean Lavalette dei 1.000 Km. È stato anche il primo pilota a raggiungere 1047 Km. con un biposto scuola. Ingegnere in meccanica dei fluidi e pilota volovelista di rango mondiale nella specialità del volo d'onda, esplora i Pirenei dalla Catalogna fino al loro prolungamento naturale ai bordi del Mar Cantabrico. Lui stesso meravigliato della bellezza dei Pirenei e dalla ricchezza dei voli che realizza, vuole condividere le sue scoperte, il suo entusiasmo e la sua tecnica con tutti i volovelisti raccogliendo nel corso degli anni le sue esperienze, le sue annotazioni, i suoi appunti, i risultati delle sue ricerche e i suoi magici incontri con le aquile dei Pirenei. Fin dalle prime righe dell'introduzione la sua umanità traspare immediatamente e dell'esperienza rara a volte rude che i piloti di volo a vela di montagna riescono a vivere ne sa dare un'interpretazione delicata e poetica. Il valore pedagogico dell'opera è di alto livello, non per nulla Blanchard forte sostenitore del "benevolismo" ossia degli istruttori non professionali, tutt'ora spina dorsale della politica volovelistica francese, realizza migliaia d'ore di volo di doppi comandi di istruzione volovelistica d'alto livello.

Lettura da non perdere per molti, validissimi motivi. Un libro da mettere in posizione privilegiata nella nostra biblioteca personale dal quale trarre se non un amore a prima vista per i Pirenei di sicuro una grande curiosità per questa parte d'Europa e per la sua meteorologia animata dalle immediate vicinanze con l'oceano Atlantico e del mar Mediterraneo che la rende ricca di tutti quei fenomeni che ci riguardano e per i molti preziosissimi insegnamenti che Alain ha voluto lasciarci.

ATTILIO PRONZATI



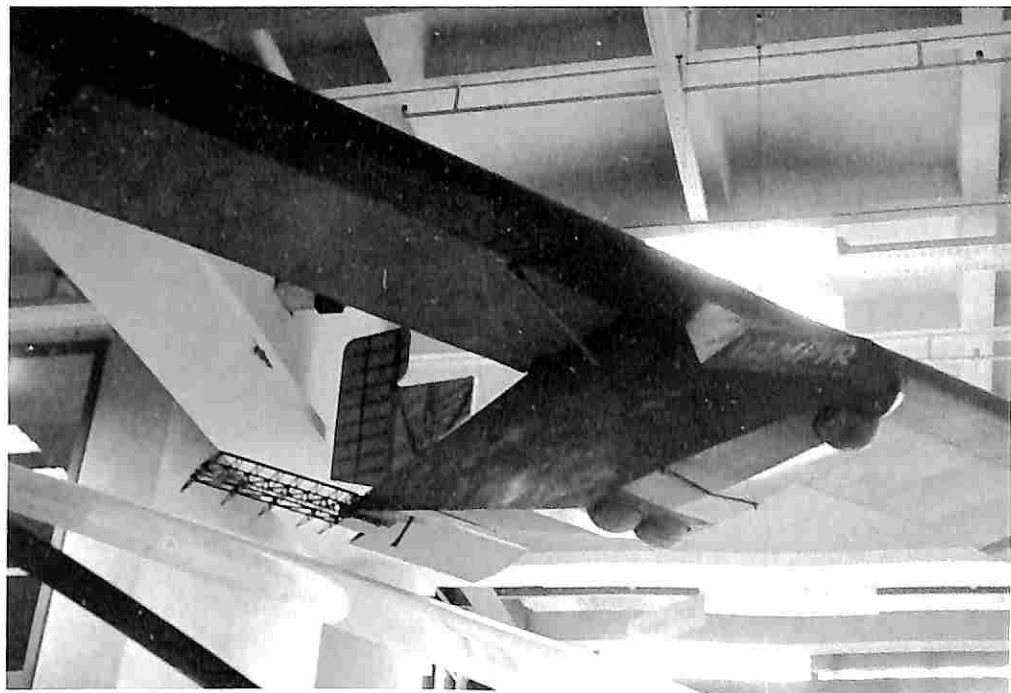
Deutsches Museum-Flugwerft Schleissheim

Un museo da visitare!

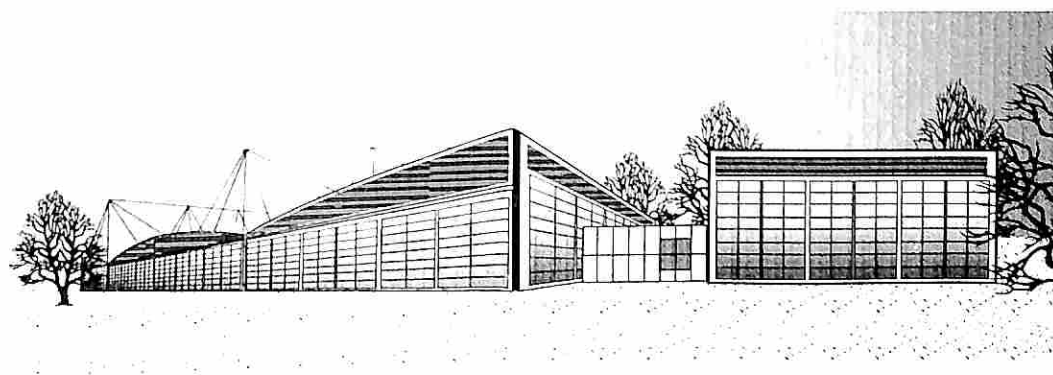
Molti conoscono il museo della Wasserkuppe, non solo perché questo nome è legato alla storia del volo a vela tedesco, ma anche perché ancora oggi è uno dei luoghi più prestigiosi per il volo a vela.

Ci sono però in Europa tanti altri musei, più o meno conosciuti, dove ci si può immergere nella storia affascinante del volo umano ed uno di questi si trova ancora in Germania e più precisamente a Monaco di Baviera: il Deutsches Museum.

Questo museo, situato al centro di Monaco in un'isola naturale sul fiume Isar, è stato allestito nel 1903 da Oskar v. Miller allo scopo di raggruppare sia le scienze naturali che quelle tecniche. Attraverso vari periodi il museo si è arricchito di una grossa biblioteca e una sala congressi, diventando un vero e proprio centro della tecnica.



Il VAMPYR 1921



Attualmente copre una superficie di oltre 50000mq ed è senz'altro uno dei musei più interessanti d'Europa. Ci vorrebbe almeno una settimana per poterlo sufficientemente visitare, ma accontentiamoci di spendere una buona giornata per vedere solo la parte che riguarda il volo, rimandando a tempi migliori una visita più estesa ad altri interessanti settori della tecnica.

È fuori dubbio che i tedeschi in materia di "Luftahrt" o arte del volo hanno parecchio da raccontare e quindi, come si arriva al padiglione relativo all'arte del volo, ci si rende subito conto di quante cose siano state sviluppate da loro.

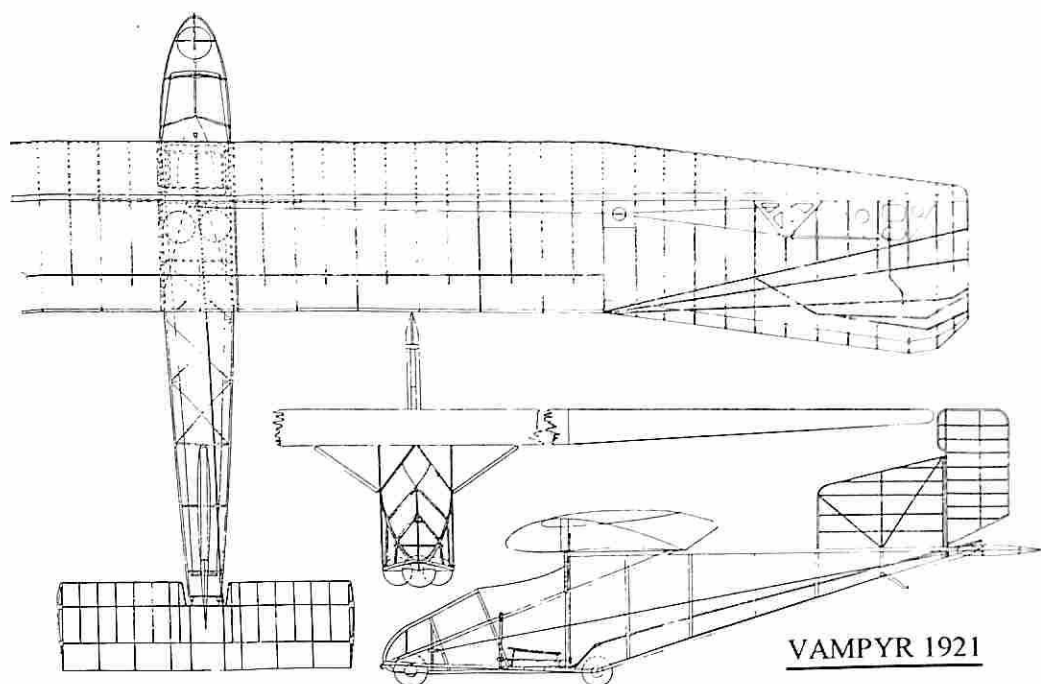
Ma tralasciamo i vari Fokker, Junkers, Messerschmitts, le varie macchine da guerra e cerchiamo invece ciò che riguarda il volo silenzioso.

Purtroppo gli alianti esposti sono quasi tutti appesi per dare il massimo risalto alla loro bellezza nel loro classico assetto di volo, anche se, per un curioso come me, li preferirei a terra in modo da poterci girare intorno ed apprezzare i dettagli della cabina di pilotaggio.

Va detto comunque che molti alianti esposti sono autentici ed accuratamente restaurati nelle loro colorazioni originali, mentre pochi altri sono delle validissime e fedelissime repliche.

Ma cominciamo a guardarci in giro più concretamente ed il primo aliante che salta all'occhio è il VAMPYR costruito nel 1921 da un gruppo di studenti universitari dell'accademia del volo di Hannover. Il VAMPYR fu detentore di vari records, il più importante dei quali conquistato nell'agosto del 1922 da Hentzen, uno degli studenti costruttori, con un volo di 3 ore e 6 minuti. Nel 1923 venne seriamente danneggiato da un inesperto pilota ed infine ritirato presso il Deutsches Museum. Quasi completamente distrutto durante i bombardamenti della seconda guerra mondiale, il VAMPYR è stato salvato e restaurato da Heinz Cordes, un apprendista che aveva contribuito alla costruzione all'Accademia di Hannover. Di questo famoso aliante si possono apprezzare: la struttura degli impennaggi lasciata parzialmente scoperta e le stranissime ruote a forma sferica.

Più in basso, questa volta a portata di mano, un bellissimo libratore: l'SG-38, costruito nel 1953. Se nessuno ci guarda, possiamo avvicinarci di più e muovere i pedali per trasmettere il movimento al timone di direzione.

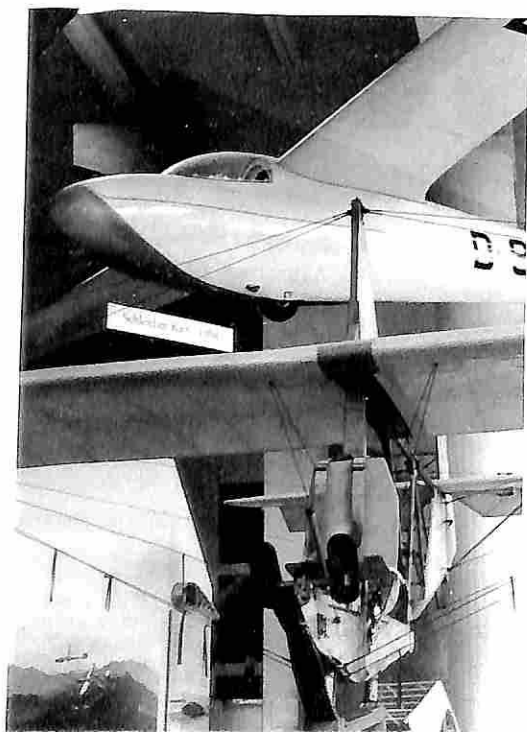


VAMPYR 1921

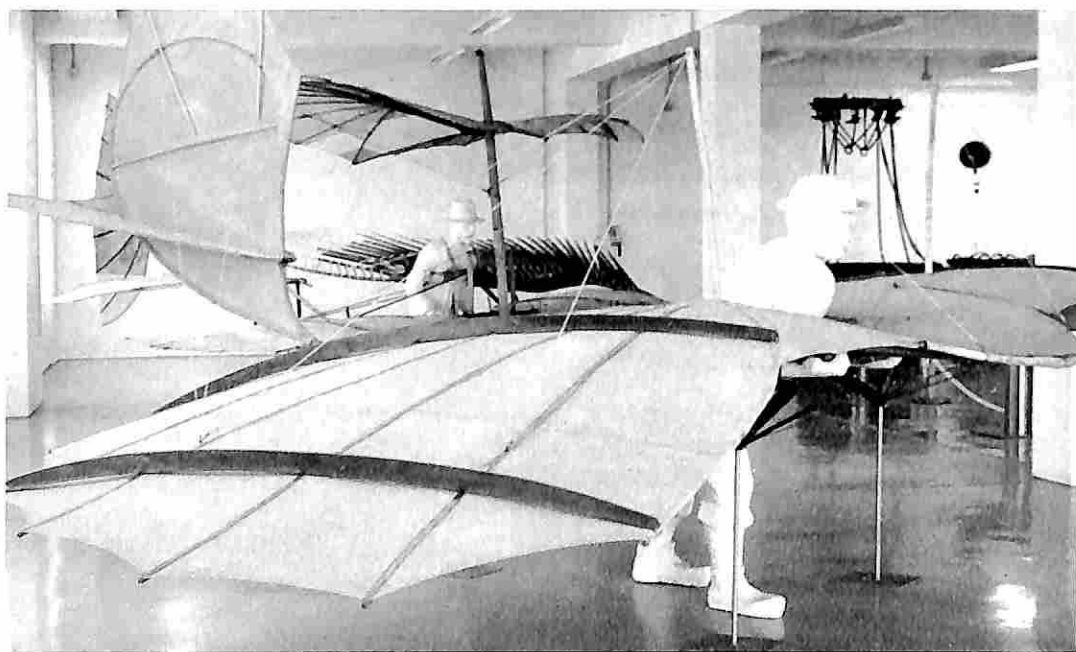
Sia la copertura in tela che la verniciatura delle parti in legno sono perfette.

Pochi metri più in là c'è la fusoliera di un PASSERO, pardon: uno SCHEIBE L-SPATZ-55 costruita nel 1958 e rivestita solo da un lato in modo da mostrare la tipica struttura metallica a traliccio.

Sopra all'SG-38 c'è uno Schleicher Ka6, pure costruito nel 1958 con l'immatricolazione D 9099 e subito accanto un prototipo del HKS-3 costruito dalla Haase-Kensche esattamente 40 anni fa.



SG-38 e SCHEICHER Ka6.



I primi veleggiatori di Otto Lilienthal.

Spostandoci da questa zona concentrata sul volo a vela, incontriamo una strana macchina chiamata SOLARIS che è esattamente l'opposto degli alianti d'epoca. Si tratta infatti di uno strano Cannard con le ali pannellate di celle solari per alimentare un motore elettrico push-back che attiva una grossa elica.

Ma dove sono quindi gli altri alianti tedeschi di cui avevo tanto sentito parlare? Chiedo dunque ad un guardiano del museo se c'è un altro padiglione dedicato al volo senza motore ed apprendo con grande meraviglia che esiste un'appendice al museo in un'altra loca-

lità chiamata Schleissheim a circa 15km a sud di Monaco.

Ci si arriva comodamente prendendo la S-BAHN poi facendo una piacevole camminata di 15 minuti in mezzo al verde in direzione dei famosi castelli di Schleissheim.

Qui troviamo un vecchio cantiere aeronautico costruito negli anni 1912-19 nei pressi del più antico aeroporto tedesco ed usato nel corso degli anni per vari scopi bellici e civili, nonché per l'addestramento al volo dei neo piloti.

Dal 1981 questo edificio è stato adibito a museo dell'aviazione come dependance del Deutsches Museum di Monaco. Accanto a questo antico cimelio finalmente scopriamo una modernissima costruzione in vetro e metallo, realizzata per poter esporre una grande varietà di velivoli storici e, finalmente, possiamo ricercare gli altri alianti tedeschi che non eravamo riusciti a vedere a Monaco.

Subito dopo l'ingresso incontriamo alcune repliche delle storiche macchine volanti realizzate da Otto Lilienthal nel 1894-95 esattamente 100 anni fa.

La versione a doppia ala aveva un'apertura alare di 8m con una superficie di 20mq. Dall'ingresso ci si immette ora in un immenso salone dove lo sguardo non sa più dove spaziare.

Anche qui la maggior parte degli alianti si trova appesa al soffitto dell'hangar, ma un camminamento posto circa alla stessa altezza degli alianti tutt'intorno al padiglione, ci permette di poter rivedere meglio, se non

addirittura ammirarli comodamente seduti su una delle tante panchette poste lungo questa gemale passerella.

In corrispondenza di ogni aliante troviamo un pannello descrittivo con relativo trittico, alcuni cenni storici e, naturalmente, le più importanti caratteristiche di ognuno di essi. Nella parte centrale del padiglione vediamo il CONDOR IV, bellissimo aliante biposto in tandem, costruito da Dittmar/Schmetz.

Altro bellissimo aliante biposto: il Go-A GOVIER III, realizzato da Hirth-Hutter nel 1952.

Un GRUNAU Baby IIb prodotto nel 1944, un aliante che ha avuto un notevole successo nella storia del volo a vela tedesco di cui se ne possono vedere ancora oggi oltre un centinaio in condizioni di volo degli oltre 4000 prodotti tra il 1940 ed il 1944.

Esiste di questo aliante, che tra l'altro ha ispirato tanti altri costruttori in tutto il mondo, un raduno di soli "Baby" chiamato GRUNAU Baby Treffen, che si svolge ogni anno in Germania.

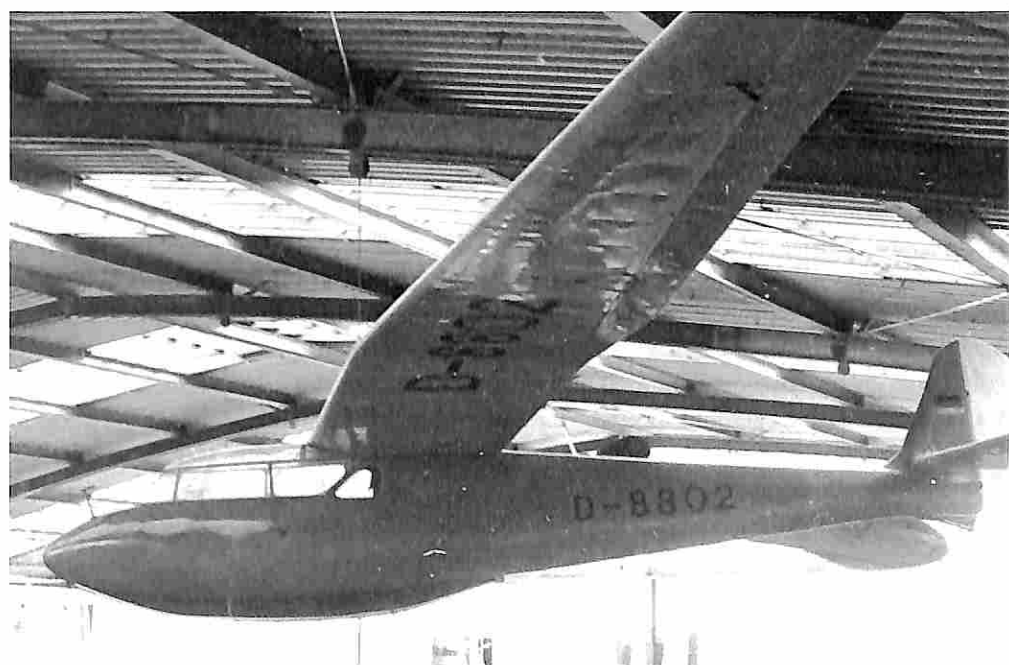
Il Mü-10 MILAN, con la sua apertura alare di 17,80m, era nel 1934 il primo aliante tedesco biposto progettato e realizzato dall'Accademia del Volo di Monaco guidata da Egon Scheibe.

Ancora un famoso biposto di cui ne esistono altri esemplari sia in ordine di volo che in altri musei, lo SCHEIBE M.-13 E BERGFALKE, in una sobria colorazione rossa e gialla, prodotto dalla ditta Scheibe nel 1952.

E tante altre macchine come il KAISER Ka1, il DOPPELRAAB IV, OLIMPYA MEISE,

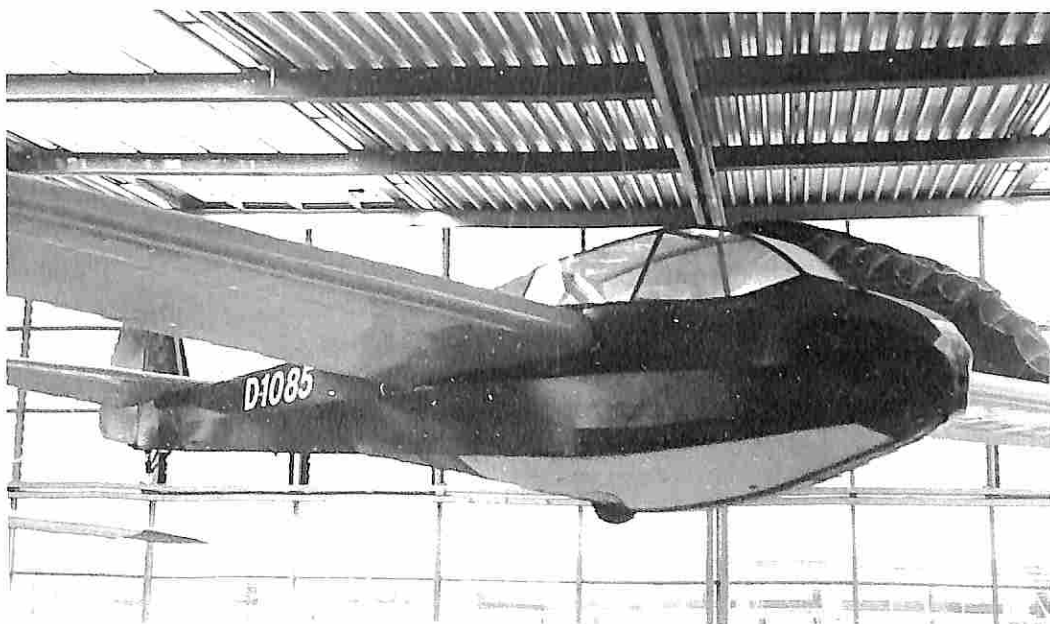


Kaiser Ka1, Grunau Baby IIb, Mü-10 Milan, Go-A Govier, Doppelraab IV.



CONDOR IV.

il DFS WEIHE, il DFS Lastensegler 230A-2 e ancora tanti altri.



Qui potrei continuare a scrivere per ore descrivendoli uno ad uno, ma ciò non è esattamente lo scopo di questo mio rapporto, che vorrebbe più o meno essere un invito o un suggerimento a visitare questo interessante museo dell'aria.

Una grande opportunità potrebbe essere offerta a coloro che intendono partecipare al 23° raduno internazionale di alianti d'epoca, che avrà luogo dal 6 al 16 agosto a Oberschleissheim nei pressi di Monaco organizzato dal Vintage Glider Club (VGC). Possibile che in 10 giorni in Germania non ci sia neanche una giornata di pioggia? Io penso di sì e credo quindi di aver dato una valida soluzione per impiegare al meglio il vostro tempo, nel caso in cui il sole non dovesse benedire sempre le giornate di questa eccezionale manifestazione di alianti storici.

V.P.

Alcuni spunti raccolti al briefing di Bologna '94

Il Centro nazionale di Rieti, ed il suo futuro.

Al briefing s'è persa l'opportunità di parlare dell'AeCCVV come obiettivo prioritario del volo a vela italiano. Le difficoltà gestionali del Centro sono note da qualche tempo ma lo sforzo organizzativo per gestire gli Europei ha messo in secondo piano il problema e ne ha dilazionato la presa di conoscenza. Occorre risolvere il nodo amministrativo/finanziario, rimediare allo sbilancio ed assicurare la funzionalità dell'AeCCVV come patrimonio inalienabile del volo a vela nazionale.

In parole povere: dopo un esame amministrativo condotto in profondità è stato definito un bilancio previsionale 1995 estremamente severo. È stato affermato di imporlo fermamente alla gestione (sulla carta dovrebbe portare nel giro di due stagioni a ristabilire l'equilibrio economico) per recuperare lo scompenso. Questo piano di rientro dovrà venire applicato con estrema rigidità ed imporrà sacrifici. Penso che l'informazione corretta di come stanno realmente le cose possa facilitare il lavoro di chi si è assunto il compito di superare una situazione ritenuta recuperabile.

Rimarrà aperto l'aspetto della qualità degli stages.

Questo coinvolge il problema parco alianti e la professionalità degli istruttori. Problemi da affrontare in un contesto gestionale ed economico più solido.

La direzione sportiva del volo a vela italiano.

La partecipazione alle gare internazionali è una delle voci di spesa del bilancio del volo a vela italiano. È come conseguenza corretto sostenere che questa voce di spesa debba venire inclusa nella globalità del bilancio del volo a vela italiano che tenga conto di tutti gli aspetti e componenti del v.a.v. nazionale. Della gestione sportiva se ne dovrebbe parlare in maniera più aperta, non come materia riservata.

È una antica storia questa.

Ma venendo all'oggi disturbano, avvelenando l'ambiente, le selezioni condotte e dirette da chi n'è coinvolto ed interessato personalmente.

L'intervento di Luca Urbani - in sede di commissione - assume forte spessore tecnico e morale quando insiste per avere: a) criteri di selezione di tipo oggettivo almeno in prima chiamata e, b) una direzione sportiva credibile.

Come si comportano i tedeschi in un mondo di 40.000 volovelisti e fra essi un centinaio di piloti ai massimi livelli? Si gestiscono con il metodo oggettivo (non c'era alternativa) e l'applicano con teutonica determinazione e puntigliosa precisione. Si permettono di escludere un Holighaus dagli europei di Rieti e di lasciare a casa, per la Nuova Zelanda, un Gantenbrink. Perché? Perché piloti emergenti trovano il modo di superare questi indiscutibili e noti Campioni coi punteggi. Cosa si ottiene con questa politica sportiva? Il ricambio. Si apre la porta ai giovani, si premia il merito e lo spirito competitivo, non a parole ma coi fatti! È poi a Rieti, Europei '94, si possono avere tre piloti al primo posto in standard!

Dovremo darci aria nuova, togliere un certo odore d'oratorio, mirare ad una efficace gestione sportiva. Non dovremmo leggere nomi in squadra nazionale solo perché nei precedenti decenni si sono accumulati meriti oppure punti magari modificando più o meno "furbescamente" i "coefficienti" all'ultimo istante. In un gruppo di piloti ancora così ristretto come il nostro i dubbi non devono trovare spazio nemmeno come sospetto. E non si dovrebbe investire denaro del v.a.v. su piloti perdenti bloccando giovani emergenti pronti al confronto internazionale con delle tempestive esperienze. Meglio allora utilizzare le risorse per altri obiettivi: verricelli, etc. Urbani la sua frustrazione l'ha espressa, altri se l'ingojano, ma dobbiamo renderci conto quanto sbagliato ed ingiusto sia il potere discrezio-

nale gestito da mani che lasciano spazio a facili dubbi. La commissione di volo a vela, ora presieduta da Manzoni, dovrà darsi credibilità con una ventata d'aria nuova. Bloccare il ricambio, umiliare l'incentivazione, è una grave colpa dirigenziale in tutti gli sports.

- Marco Gavazzi e i tempi tecnici di Civilavia

Marco ci ha offerto, con un applaudito intervento, un'efficace elencazione di azioni presso Civilavia da parte dell'AOPA per snellire tempi di procedure burocratiche che umiliano intelligenza e comune buon senso. Uno sforzo per spingere verso un'efficacia tipo europea gli Enti che ci governano. S'è percepito l'imbarazzo del Funzionario di Civilavia presente alla citazione dei tempi impiegati in Germania per pratiche di immatricolazione rispetto quelli massimi italiani enunciati in conseguenza della legge sulla trasparenza. Giorni contro mesi. Vera follia!

Mi sono iscritto all'AOPA.

- Giorgio Orsi ha ricordato e raccomandato all'assemblea l'opportunità del principio di avvicinare gli uomini di vertice. E il Presidente Testa, appena rieletto Presidente dell'Ae CI, ha reagito reclamando la superiorità del voto espresso democraticamente. Nulla di nuovo ma ben lontani dagli efficientistici ricambi stile nord-americano. Ora siamo alla ricerca di una nuova strutturazione da dare al nostro sport che miri ad una maggior efficienza, con più autonomia e con la gestione diretta del potere sportivo. L'iter non sembra di facile percorso. È piaciuto il termine che l'attuale comitato s'è dato per il suo incarico-ponte fino ad Aprile '95.

ATTILIO PRONZATI

Caro Volo a Vela,

voglio riportare le impressioni di un componente della "base" presente per il briefing delle "Due Torri" di domenica 13/11/94.

Devo dire subito che mi risulta un po' difficile capire non certo l'utilità di una Federazione di Volo a Vela, quanto l'ambito di operatività della stessa in seno ad una struttura più grande (Aero Club d'Italia) con maggiori possibilità, almeno nei numeri, di avere voce in capitolo nei rapporti con la Pubblica Amministrazione, il CONI etc.; ma questi sono dubbi di carattere tecnico e qualcuno vorrà sicuramente chiarirli nelle pagine di questa rivista.

Ad ogni modo mi pare di avere capito che la paura del Rappresentante del CONI di una svolta "corporativa" sia fuori luogo: nessuno pensa che chiudersi nella propria parrocchietta ed aspettare l'inevitabile estinzione sia una buona idea.

Dieci e lode a Marco Gavazzi ed all'AOPA: chiaro e conciso nell'intervento, reali i risultati ottenuti.

Poco convincente invece l'Avv. Testa del quale non ho particolarmente apprezzato la sparata finale.

Il problema del "ricambio" è presente in ogni attività e se questo non avviene naturalmente bisogna studiare dei correttivi.

L'apologia del Funzionario di Civilavia riguardo ai tempi massimi di espletamento di talune pratiche richiesti per legge, è stato un capolavoro, se ai tempi dell'università avessi detto a mio padre che per laurearmi ci sarebbero voluti un "massimo di trent'anni", sarei stato preso a calci nel sedere (giustamente). I tempi massimi indicati da Civilavia sono a mio avviso una presa in giro da "Libero Stato di Bananas".

È importante non perdere la capacità di scandalizzarsi di queste cose.

Ciao!

GIOVANNI CALZONI



Commissione per il Volo a Vela

Verbale riunione del 12 maggio 1995

La CPS Volo a Vela si è riunita a Torino il giorno 12 maggio 1995 alle ore 15 presso l'AeC Torino per discutere sulla mancata assegnazione dei titoli di Campione Italiano Standard e 15 Metri, in relazione alle avverse condizioni atmosferiche.

Dopo ampia e approfondita discussione e dopo aver accertato la disponibilità degli organizzatori, ha deciso di chiedere agli organi componenti dell'AeC I di consentire lo spostamento delle competizioni per la designazione dei Campioni Italiani, accorpandole a gare già programmate e organizzate dell'AeC VV a Rieti, come segue:

Campionato di Classe Standard in concomitanza con la Coppa del Velino (2-9 Luglio)

Campionato di Classe 15 Metri in concomitanza con la Coppa Città di Rieti (16-26 Agosto)

Le gare di Torino, sfortunate anche se ben organizzate, hanno avuto i seguenti risultati:

Classe Standard (3 prove):	1° Leonardo Brigliadori	p. 2295
	2° Riccardo Brigliadori	p. 2063
	3° Michele Fernani	p. 1911
	4° Luciano Avanzini	p. 1843

Classe 15 Metri (2 prove):	1° Vittorio Squarciafico	p. 1755
	2° Eugenio Corbelli	p. 1730
	3° Dino Giacobbe	p. 1583
	4° Giorgio Marchisio	p. 1361

Al Presidente della Commissione
Volo a Vela
Dr. Roberto Manzoni

ep.c. Al Consigliere Federale
Sig. Carlo Marchetti

Alla Rivista Volo a Vela

Caro Roberto,

in prossimità della stagione agonistica, torno alla carica per la questione handicap da attribuire ai NIMBUS 2 mai risolta esaurientemente nonostante la mia lettera, dell'anno scorso gli incontri a Rieti e ai 2 viaggi al Nord da parte mia con destinazione Villa/Monti. Come ulteriore proposta ti invio la tabella degli handicaps per tutte le classi adottata nell'ultima Coppa di Volo a Vela in montagna di Vinon 1994.

Si tratta di una soluzione che non comporta grandi difficoltà di calcolo ma solo la volontà di uscire dall'abitudinario.

Come potrai verificare, nelle giornate con velocità bassa (A) il divario tra il NIMBUS 2 e l'ASH25 è di 12 punti, arriva a 14 nei confronti dei NIMBUS 3/4, scende a 10 e a 12 punti nelle gare tipo (B), e a 10 punti nelle gare tipo (C) veloci.

Se non si adotta questa formula ma la si assume come parametro per le gare i cui risultati siano calcolati nella maniera tradizionale, si può pervenire alle seguenti conclusioni:

Confronto

A) NIMBUS 2 / ASH25 media A + B + C : 3 = 10 punti

Confronto

B) NIMBUS 2 / NIMBUS 3/4 media A + B + C : 3 = 12 punti

Pertanto si dovrebbe ritenere che, qualunque sia il valore dell'handicap attribuito ai singoli alianti, tra NIMBUS 2 e ASH25 ci dovrebbero essere quantomeno 10 punti di differenza, e tra NIMBUS 2 e NIMBUS 3/4 12 punti.

Attualmente tra NIMBUS 2 (1.16) e ASH25 (1.24) la differenza è di 8 punti; tra NIMBUS 2 (1.16) e NIMBUS 3/4 (1.26) la differenza è di 10 punti.

Dunque sembrerebbe equo far scendere quantomeno di 2 punti l'attuale fattore correttivo del NIMBUS 2, cioè da 1.16 a 1.14, o aumentare di 2 punti i fattori correttivi attribuiti all'ASH25 e ai NIMBUS 3/4.

P.S.: (Vedi gli articoli di Jean Marie Clement su Vinon 94 e di Colombo Aldo sulla CIM dell'anno scorso a Rieti).

Rieti, 1° Maggio 1995

bye Ugo Paolillo/Aldo e Davide Colombo/Sergio Servilio

Dai comunicati stampa dell'Aero Club d'Italia

Il Consiglio Federale dell'Aero Club d'Italia, nella riunione del 26 novembre 1994, ha riconfermato nella carica il Vice Presidente dell'Aero Club d'Italia. Per il quadriennio 1994-1998. L'avv. Eugenio Vassallo – Riconfermato anche il dr. Claudio Albera quale presidente della Commissione Sportiva centrale.

Il Comitato Esecutivo dopo l'elezione dei consiglieri Rossi – Puoggetti e Pulvirenti risulta così composto:

Avv. Mario Testa	Presidente
Avv. Eugenio Vassallo	Vice Presidente
Com.te Mauro Benvenuti	Ministero dei Trasporti
Gen. B.A. Leonardo Tricarico	Ministero della Difesa
Avv. Daniela Salmini	Presidenza del Consiglio dei Ministri
Geom. Giordano Rossi	Consigliere
Ing. Piero Pugnetti	Consigliere
Avv. Angelo Pulvirenti	Consigliere

Per l'occasione si riporta, in via definitiva, la composizione del Consiglio Federale Ae.C.I. per il quadriennio 1994-1998:

Avv. Mario Testa	Presidente
Avv. Eugenio Vassallo	Vice Presidente
Com.te Mauro Benvenuti	Ministero dei Trasporti
Gen. B.A. Leonardo Tricarico	Ministero della Difesa
Avv. Daniela Salmini	Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dr. Roberto Manzaroli	Ministero dell'Interno
Dr. Massimo Silvano	Ministero delle Finanze
Dr. Vincenzo Romano	C.O.N.I.
Ing. Pietro Pugnetti	Consigliere
Avv. Angelo Pulvirenti	Consigliere
Dr. Giovanni Bisogni	Consigliere
Dr. Flavio Vanetti	Consigliere
Geom. Giordano Rossi	Consigliere
Sig. Piergiorgio Fattori	Consigliere Volo a Motore
Sig. Carlo Marchetti	Consigliere Volo a Vela
Dr. Maurizio Calise	Consigliere Paracadutismo
Rag. Loris Kannevorff	Consigliere Aeromodellismo
Dr. Mario Prezioso	Consigliere Volo da Diporto o Sportivo
Dr. Fredmano Spairani	R.A.I.
Dr. Claudio Albera	Commissione Sportiva Centrale

Il Consiglio Federale dell'Aero Club d'Italia ha nominato le seguenti Commissioni Tecniche Temporanee che coadiuveranno l'Ente nel prossimo quadriennio 1991-1994:

Commissione Sicurezza Volo

Dr. Alberto Di Giulio
Ing. Francesco Bosman (R.A.I.)
Com.te Enrico Spazzoli (Elicotteri)
Com.te Guido Bergomi (Volo a Vela)
Rag. Loris Kannevorff (Aeromodellismo)
Com.te Sergio Calabresi (Volo Libero)

Sig. Nando Groppo (U.I.M.)

Sig. Bruno Franchi (Esperto Giuridico)

Sig. Eugenio Poggini (A.N.A.C.N.A.)

Gen. Aldo Davide (Ae.C.I.)

(Da nominare Rappresentante del Volo a Motore)

Commissione Infrastrutture:

Avv. Angelo Pulvirenti

Geom. Giordano Rossi

Arch. Carlo Castiglioni

Commissione Comunicazione ed Immagine:

Dr. Flavio Vanetti

Dr. Eugenio Donadoni

Dr. Giuseppe Verna

Sig. Carlo Marchetti

Ing. Piero Pugnetti

Commissione Statuto:

Ing. Piero Pugnetti

Presidente

Sig. Medardo Marchetti

Sig. Franco Panzeri

Sig. Enrico Spazzoli

Sig. Alois Baumgartner

Commissione Giuridica:

Dr. Paolo Salvatore

Presidente

Dr. Antonio Faiadelli

Prof. Giuseppe Morsillo

Dr. Calogero Piscitello

Prof. Carlo Talice

Commissione Tecnica Temporanea per la valutazione dei valori degli aeromobili e degli apparecchi da cedere acquisti dall'aero Club d'Italia:

Geom. Giordano Rossi

Presidente

Avv. Angelo Pulvirenti

Ing. Piero Pugnetti

Ing. Vittorio Zardo

Consigliere federale interessato

Commissione Sorveglianza Scuole Elicotteri:

Avv. Eugenio Vassallo

Dr. Claudio Albera

Geom. Giordano Rossi

Commissione Piano rinnovo Flotta:

Avv. Eugenio Vassallo

Dr. Claudio Albera

Avv. Angelo Pulvirenti

Geom. Giordano Rossi

Gen. Leonardo Tricarico

Ing. Vittorio Fiorini

Ing. Stefano Medelli

La Commissione sarà integrata di volta in volta con i rappresentanti di specialità.

Rappresentante CIVILAVIA e Rappresentante STATAFREO da nominare.

Commissione Interfederale per la sicurezza:

Prof. Leone Dino Zingales (Membro Comm. Medica Ae.C.I.)

Ing. Fernando Groppo (Istrutt. Esame VDS e costruz. Apparecchi)

Maggiore C.S.A. Marco Bosio (Istrutt. Esame VDS)

Cons. Carlo Marchetti (Cons. Ae.C.I.)

I signori Alfonso FARESE e Giuseppe DIELLO sono stati nominati rispettivamente Soci onorari dell'Aero Club di Firenze e dell'Aero Club di Firenze e dell'Aero Club di Catania.

5 nuove Associazioni sono state aggregate all'Aero Club d'Italia e precisamente:

"PARAFLIGHTY AOSTA" - (Aosta)

"ASSOCIAZIONE SPORTIVA VOLOMANIA" - (Bergamo)

"VOLO LIBERO CENTRO ITALIA" - (Roma)

"BLUE PHOENIX PARAPENDIO" - (Vicenza)

"VOLUNTARY PILOT ASSOCIATION" - (Caserta)

È stata invece revocata l'aggregazione alle Associazioni:

"CENTRO VOLO SALGAREDA"

"CLUB VOLO COSTA DEGLI ETRUSCHI"

"AVIAZIONE POPOLARE"

Si invia il Calendario Sportivo delle varie specialità per il 1995, opportunamente aggiornato (alleg. 1).

Sono stati approvati i Regolamenti Sportivi delle gare di Regolarità, di Acrobazia e di Velocità per il Volo a Motore per l'anno 1995. Eventuali precisazioni in merito possono essere richiesti all'ufficio Sportivo dell'Ae.C.I.

L'Ae.C.I. ha programmato l'effettuazione di un corso di aggiornamento per istruttori VDS con e senza motore che si terrà, in date da definire, presso la sede dell'Ae.C.I.

Il Consiglio ha deliberato di assegnare agli Aero Club organizzatori di gare di Rally, Precisione, Velocità e Acrobazia, iscritte in Calendario Sportivo 1995, che assicurino ai piloti di età inferiore ai 30 anni, nonché agli equipaggi composti da un pilota junior e del navigatore, senza limiti di età, l'esenzione delle quote di iscrizione comprensive di un pernottamento e di soggiorno, i seguenti contributi:

- L. 250.000 per ciascun pilota di età inferiore ai 30 anni quando non è presente il navigatore;
- L. 400.000 per ciascun equipaggio composto da un pilota junior e del navigatore senza limiti di età

Statistiche 1994

Soci Piloti e Ordinari 14.139 (15.500)

Suddivisione per specialità

Motore 6.107 (6.500)

Volo a Vela 1.903 (1.950)

Paracadutismo 1.118 (1.200)

Aeromodellismo 2.280 (2.400)

V.D.S. 1.355 (1.500)

LICENZE RILASCIATE

(non comprese quelle con esami in corso al 31/12/94)

VOLO A MOTORE - 57 SCUOLE AeC N. 711*

di cui 457* pilota privato

154 commerciale

15 IFR

60 Istruttori

16 Elicottero

Dati risultanti agli Uffici (tra parentesi dati probabili dedotti da dati precedenti per assenza (da parte di alcuni AeC) di comunicazioni '94) ndr.

ATTIVITÀ VOLATIVA 1994

VOLO A MOTORE ore 111.957

VOLO A VELA ore 55.590

Aerotrains ore 5.400

Verricellate n. 1.428

DIDATT.	TUR.SP.	ACRO.	DID.	TUR.
45.063	63.081	1488	1892	433

			MOTOAL.	
20.707	31.874	?	667	2343

TOTALE ORE AEROCLUB ca 175.000

(leggera flessione motore -48, compensata da aumento Volo a Vela)

VOLO A VELA - 37 SCUOLE AeC N. 261

* In questo numro sono comprese anche le licenze rilasciate ad allievi degli ITAER (Ist. Tecn. Aeronautici) che non concorrono al premio brevetti dell'AeCI. Assommano a circa 150.

L'importo di 500 milioni dovrebbe quindi essere suddiviso tra circa 820 licenze (560 + 261) cui spetterebbero ca 600 mila cad.

VOLO DA DIPORTO O SPORTIVO - V D S -

ATTESTATI RILASCIATI PER VDS CON MOTORE N. 761

ID SENZA MOTORE N.1788

Compresi N. 335 rilasciati in regime di sanatoria.

APPARECCHI VDS IDENTIFICATI N. 650

Al 31/12/94 il numero complessivo di apparecchi identificati è di 4032.

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2280

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

LEONI, MICHIELON, MENEGON, GHIROLDI,
- MAGNABOSCO, ZENONI

Scioglimento dell'Aero Club d'Italia

Presentata il 23 marzo 1995

ONOREVOLI COLLEGHI! — Lo scioglimento dell'Aero Club d'Italia si impone essenzialmente poiché questo ente pubblico ha esaurito la propria funzione storica.

Scopo dell'Aero Club d'Italia era quello di propagandare l'aviazione, di formare piloti per esigenze militari, di mantenere in attività i piloti militari in congedo e di incoraggiare il conseguimento di risultati sportivi, principalmente i *record*.

Tutto ciò oggi non ha più ragione d'essere.

Il volo e l'aviazione in genere hanno perso i loro connotati pionieristici e la diffusione dell'aviazione commerciale rende del tutto superfluo un ente pubblico che abbia le funzioni di propagandare il volo.

L'aeronautica militare recluta e forma i propri piloti da sé, né, stante l'avanzata tecnologia e la complessità dei moderni

aeromobili militari, è più pensabile di mantenere in allenamento i piloti militari utilizzando dei piccoli monomotori da turismo quali quelli in uso presso gli Aero Club.

Anche per quanto attiene alle finalità sportive, cessata l'epoca dei pur gloriosi *record*, rimane esclusivamente l'esigenza di una regolamentazione delle attività sportive che, al pari di quanto avviene per tutte le altre attività, può ben essere svolta da una federazione sportiva federata al CONI, senza che questa debba essere strutturata con le forme di un ente pubblico.

La struttura verticistica dell'ente e l'organizzazione attraverso un numero limitato di enti federati (gli Aero Club statutariamente sono al massimo uno per provincia) non consente neppure un'efficace organizzazione delle attività sportive: proprio i settori in più forte sviluppo (gli ultraleggeri, i deltaplani, i parapendii), sono osta-

colati di fatto dall'Aero Club d'Italia che non ne agevola la diffusione, limitandone fortemente la rappresentanza in seno all'Aero Club d'Italia medesimo: basti pensare che a fronte di un consiglio federale di 20 membri ve ne è uno soltanto in rappresentanza di chi pratica queste specialità, laddove specialità meno praticate sono rappresentate da numerosi consiglieri.

I costi del mantenimento dell'ente pubblico, d'altra parte, sopportati in buona parte dallo Stato, sono tali da collassare la vita dell'ente, ed infatti l'ente spende per il proprio mantenimento e per le spese di personale tutto il contributo conferito dal Ministero dei trasporti e della navigazione e buona parte, per non dire la quasi totalità, del contributo dato dal CONI per il finanziamento dell'attività sportiva.

La situazione è tale che, non sciogliendo l'ente, presto si presenterà la necessità di stanziare maggiori contributi per il suo mantenimento, non potendosi ammettere che un ente pubblico non abbia la disponibilità di denaro sufficiente a pagare i dipendenti e quanto necessario a garantire la propria esistenza.

Occorre quindi procedere allo scioglimento dell'ente, salvaguardando i dipendenti e l'utenza.

Le funzioni pubbliche esercitate dall'Aero Club d'Italia, e cioè la tenuta del registro degli alianti liberatori (non risulta che nel dopoguerra sia mai stato immatricolato un aliante liberatore); la sorveglianza sulle manifestazioni aeree, gestite senza mezzo alcuno e quindi in modo assolutamente teorico e precario da parte dell'ente ed alcuni compiti di coordinamento per il rilascio di alcuni *notam*; eccetera, possono essere trasferiti direttamente al Ministero dei trasporti e della navigazione.

Per quanto riguarda la registrazione di alcuni mezzi sportivi (apparecchi per il volo da diporto e sportivo) e per le licenze relative, questi possono essere attribuiti al CONI, facendo obbligo a quest'ultimo di accogliere nella propria organizzazione, al posto del cessato Aero Club d'Italia, una Federazione sport aeronautici.

I dipendenti possono essere riassorbiti negli uffici statali e negli enti pubblici con le modalità di legge.

Quanto al patrimonio, si propone di trasferire l'intera proprietà al CONI, con l'onere per quest'ultimo di costituire la Federazione per gli sport aeronautici.

In particolare dovranno essere trasferiti al CONI l'immobile di proprietà dell'Aero Club d'Italia, attualmente in fase di ristrutturazione ed adibito a sede, nonché gli aeromobili non conferiti in esercizio.

Per quanto riguarda gli aeromobili di proprietà dell'Aero Club d'Italia e conferiti in esercizio agli Aero Club locali, si propone che gli stessi siano dati in proprietà agli Aero Club esercenti, anche perchè tali aeromobili sono stati acquistati con il finanziamento statale destinato a rinnovare la flotta degli Aero Club locali, e quindi destinato in sostanza a questi ultimi.

Si è ritenuto di fissare la data di riferimento del 28 febbraio 1995 onde evitare assegnazioni fittizie nelle more di approvazione del presente progetto di legge.

Si è prevista l'istituzione di un commissario liquidatore, il quale provvederà alla realizzazione pratica di quanto stabilito dalla legge, demandandone al Ministro dei trasporti e della navigazione la designazione.

Si è previsto infine l'obbligo per il CONI di costituire la Federazione sport aeronautici, avente a sua volta l'obbligo, tra gli altri, di tenere il registro degli apparecchi per il volo da diporto e sportivo e di provvedere al rilascio ed al rinnovo delle licenze per la conduzione di tali apparecchi.

Entrambi questi poteri sono conferiti in via provvisoria al presidente del CONI per sopperire alle esigenze contingenti.

Onde evitare il perpetrarsi di una situazione di monopolio sull'attività aeronautica minore da parte degli Aero Club locali si è infine previsto che abbiano la possibilità di iscriversi alla Federazione sport aeronautici sia gli Aero Club locali che tutte le altre società sportive aventi carattere aeronautico, con pari diritti.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. L'Aero Club d'Italia, ente pubblico con sede in Roma, costituito con legge 29 maggio 1954, n. 340, è sciolto.

ART. 2.

1. Le competenze in materia di immatricolazione di apparecchi per il volo da diporto o sportivo e quelle in materia di rilascio e rinnovo delle licenze per il volo da diporto o sportivo sono conferite al Comitato olimpico nazionale italiano (CONI), che le eserciterà attraverso la Federazione italiana degli sport aeronautici di cui all'articolo 6.

2. Fino a quando non sarà operante la Federazione italiana degli sport aeronautici di cui all'articolo 6 le competenze di cui al comma 1 sono esercitate dal presidente del CONI.

3. Le altre funzioni pubbliche già esercitate dal cessato Aero Club d'Italia sono attribuite al Ministero dei trasporti e della navigazione.

ART. 3.

1. I dipendenti del disciolto Aero Club d'Italia sono reimpiegati negli uffici statali o negli enti pubblici con le modalità di cui all'articolo 35 del decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29, e successive modificazioni.

ART. 4.

1. I beni immobili di proprietà del disciolto Aero Club d'Italia sono assegnati in proprietà al CONI.

ART. 5.

1. Gli aeromobili di proprietà del disciolto Aero Club d'Italia assegnati in esercizio agli Aero Club locali divengono di proprietà degli Aero Club che li avevano in esercizio alla data del 28 febbraio 1995.

ART. 6.

1. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione è nominato un commissario liquidatore che provvede:

a) a trasferire le competenze di cui all'articolo 2;

b) ad adempiere alle formalità occorrenti per il reimpiego dei dipendenti;

c) a procedere ai trasferimenti di proprietà di cui agli articoli 4 e 5;

d) a procedere alla vendita di tutti gli aeromobili non assegnati in esercizio alla data del 28 febbraio 1995;

e) a procedere alla vendita di tutti gli altri beni del disciolto Aero Club d'Italia;

f) a trasferire il ricavato delle vendite di cui alle lettere c) e d) al CONI.

2. Il CONI destina i fondi di cui al comma 1 alla costituzione della Federazione italiana degli sport aeronautici alla quale hanno diritto di aderire pariteticamente gli Aero Club locali e tutte le altre società sportive che svolgono attività aeronautica, già esistenti alla data di entrata in vigore della presente legge.

ART. 7.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*.



Amici..... sveglia!

Esterniamo le nostre idee, pro o contro
sono sempre meglio dell'imbarazzato silenzio.

All'attenzione

- del Presidente pro tempore Piero Pugnetti
- dei membri del Consiglio Direttivo Provvisorio

Ho ricevuto, alle ore 12.14 del 24 aprile 1995, un fax che comunica la data, l'ora e la località della prima Assemblea FIVV. Faccio presente che, contrariamente ai precisi impegni assunti in occasione del Briefing di Bologna e confermati al punto 4) del verbale della riunione del 22/12/94, il Consiglio provvisorio e il Presidente pro tempore dallo stesso Consiglio nominato non hanno provveduto a tenere "nei primi mesi del 1995, riunioni a carattere locale o nazionale, al fine di illustrare le finalità della Federazione e di promuovere le adesioni alla stessa". Le riunioni locali e nazionali avrebbero dovuto anche e soprattutto permettere di raccogliere i contributi richiesti per la formazione di eventuali modifiche o integrazioni allo Statuto Provvisorio.

Mi pare quindi di capire che ci si troverà a Torino con sole due ore di tempo assemblare (il Presidente pro tempore che è anche Presidente dell'Aero Club Centrale di Volo a Vela ha infatti convocato per le ore 18 della stessa data l'Assemblea dell'Ac(CCVV) per tentare di affrontare e avviare a soluzione problemi di straordinaria e particolare importanza per il futuro del volo a vela italiano per ora discussi solo all'interno del Consiglio Direttivo provvisorio. Tutto in una sede decentrata e durante lo svolgimento di una competizione nazionale di cui credo che il Presidente pro tempore sia anche Direttore di gara.

La metodologia di incontri informali e costruttivi che hanno portato alla stesura della prima "Magna Carta" e di tutti i documenti programmatici successivi - sempre discussi e approvati dai Rappresentanti di Specialità precedentemente a qualsiasi formale elezione o votazione "ufficiale" - è stata, per la prima volta dopo oltre 20 anni di più che soddisfacente applicazione, incomprensibilmente abbandonata.

Mi sono permesso di suggerire al Presidente della Commissione Consultiva per il Volo a Vela (che è anche membro del Consiglio Provvisorio) l'opportunità di convocare almeno una riunione preliminare dei Rappresentanti di Specialità per informarli e renderli partecipi - sia pure all'ultimo momen-

to - dell'operato del Consiglio Provvisorio.

Il suggerimento non è stato preso in considerazione.

Nella veste non tanto di socio fondatore quanto di semplice volovelista ritengo di dover proporre all'Assemblea un preciso richiamo al Presidente pro tempore e al Consiglio Direttivo provvisorio per il mantenimento degli impegni di informazione e aperta discussione assunti a livello locale e nazionale.

Confermando in questo caso la fiducia alle attuali cariche provvisorie - penso sia ragionevole proporre di rimandare le votazioni definitive di incarichi direttivi e di statuto al prossimo Briefing di Bologna.

Il poco tempo assembleare disponibile potrà essere proficuamente utilizzato per:

- informare i presenti del lavoro fin qui portato avanti dal Presidente pro tempore e dal Consiglio Direttivo provvisorio
- permettere a chi, anche fuori delle cariche direttive ufficiali, ha elaborato proposte di modifica e integrazione statutarie di poterle discutere e presentare
- permettere di elaborare una bozza di piano quadriennale di attività della Federazione - coerente con obiettivi, strategie e risorse - sulla cui attuazione esistano convergenze e al cui rispetto si impegni chiunque si candidi a qualunque incarico di responsabilità direttiva
- programmare fin da ora, con i presenti, un calendario delle riunioni informative e pro positive locali e nazionali che precederanno l'Assemblea del Briefing di Bologna.

Il Presidente pro tempore e il Consiglio provvisorio potranno richiedere, se necessario, di essere autorizzati ad assumere impegni e decisioni - ratificabili in Assemblea - per modifiche allo statuto provvisorio o per azioni non rimandabili e di particolare urgenza da attuare prima della nuova scadenza assembleare.

Mi auguro che quanto proposto possa essere in qualche modo condiviso e, eventualmente, discusso in ordine del giorno.

FERRUCCIO PILUDU'

Tra il primo ed il secondo scritto di Ferro Piludu c'è stata l'Assemblea in quel di Torino, la quale (certamente a causa del maltempo – ha visto una scarsissima partecipazione. In attesa del verbale da parte del Presidente, ci permettiamo anticipare (e si fa per dire) alcune decisioni:

- *la provvisorietà degli organi Direttivi si protrarrà fino al Briefing di Bologna,*
- *verranno indette, al Nord ed al Centro, riunioni ufficiose per raccogliere pareri e tracciare programmi di lavoro,*
- *nell'amministrazione della Federazione non deve esistere l'istituto del "rimborso spese", tutti si muoveranno a loro spese.*

P.S. Non appena ci perverranno gli indirizzi degli iscritti alla Federazione la rivista invierà loro gli adesivi della F.I.V.V. che F.I.C. ha offerto alla rivista. Grazie.

Una occasione da non perdere

Erano anni che ci giravamo intorno. E finalmente – Bologna, Briefing Due Torri 1995 – la Federazione Italiana Volo a Vela, anche se in embrione, è nata.

Non è forse così importante la sua nascita quanto l'occasione in cui si trova a nascere. È, di fatto un'occasione simile a quella già vissuta negli anni '60 (1966, se non ricordo male). In quel periodo l'Aero Club d'Italia attraversava un periodo di grave crisi: era "commissariato" e doveva, per forza, rinnovarsi.

Era anche il periodo in cui Giorgio Orsi era – certo per una serie di stravaganti motivi – l'anima, la bandiera, il Don Chisciotte del volo a vela italiano.

Giorgio prese il vecchio, decrepito statuto dell'Aero Club d'Italia, preparò una serie di appunti (che rispecchiavano tendenze ed esigenze dibattute e discusse tra i piloti di volo a vela nei club e nei campi di volo) e affidò ad un avvocato amico il compito di elaborare una bozza di nuovo statuto.

Ne saltò fuori un documento tanto ragionevole e convincente da essere accettato – sia pure attraverso una serie progressiva di incontri strategici laboriosi e non facili – dalle diverse componenti dell'Assemblea Ae.C.I.

Da quanto proposto dal volo a vela venne accettato quasi tutto. Rimasero fuori la non eleggibilità del presidente oltre i quattro anni e l'autonomia budgetaria (amministrativa e gestionale) delle "specialità". È da quel gran lavoro che sono venute fuori le commissioni di specialità (purtroppo solo consultive), i consiglieri di specialità e i rappresentanti di specialità, tutte realtà che sfuggivano al controllo "politico" dei grandi elettori e garantivano, e hanno garantito per quasi trent'anni, l'apporto di vere competenze tecniche e professionali.

La situazione è, oggi, simile. L'Aero Club d'Italia ha raggiunto livelli di inefficienza e di costi burocratici tali da dover, per forza di cose, avviare un processo di radicale trasformazione.

È il momento, per il volo a vela italiano, di rimboccarsi le maniche. È necessario ripercorrere (ci auguriamo con a fianco la sua esperienza) la strada di Giorgio e tentare di inventare e proporre una nuova configurazione possibile dell'Aero Club d'Italia.

Con uno statuto che riconosca e renda possibile – sotto la stessa bandiera o affiancati ad essa – la piena autonomia delle "specialità".

È il volo a vela italiano che dovrebbe anticipare i lavori della Commissione Statuto dell'Ae.C.I. presieduta da un Piero Pugnetti dai mille incarichi. E, per evitare i rischi di un gioco ai vertici e di una soluzione "politica" o, ancora peggio, "sindacale", non accettare passivamente proposte e conclusioni.

La federazione Italiana Volo a Vela e il suo statuto dovrebbero essere immaginati in questa più ampia visione del problema.

È necessario infatti pensare ad una configurazione che assicuri da un lato i più alti livelli di rappresentatività verso il CONI (connessi quindi alle altre federazioni di volo sportive) e dall'altro un accesso e la razionale utilizzazione di mezzi e strutture attualmente di proprietà di aero club locali o dello stesso Aero Club d'Italia.

È inoltre indispensabile presupporre un radicale ridimensionamento dell'Aero Club d'Italia che dovrebbe finalmente destinare i contributi CONI non alla copertura delle spese di gestione (leggi affitti e stipendi personale) ma alla loro finalizzazione naturale (le attività sportive) assicurandone quindi una diretta assegnazione alle specialità e alla loro autonomia.

L'attuale presidente pro tempore della Federazione – ancora l'onnipotente Piero Pugnetti – e i membri del consiglio direttivo provvisorio, non sembrano aver recepito l'eccezionalità del momento.

Lo statuto provvisorio risulta concepibile solo in funzione transitoria e in previsione di una sua radicale rilettura e riformulazione (è in questo senso che molti di noi hanno approvato a Bologna).

Gli impegni assunti dagli eletti agli incarichi provvisori, inoltre, assicuravano il coinvolgimento e la partecipazione di tutte le strutture ufficiali e non del volo a vela nazionale a tutti i loro lavori.

Consiglio provvisorio e presidente pro tempore avrebbero dovuto infine dimostrare livelli di efficienza organizzativa e funzionale ben diversi da quelli abitualmente manifestati dalle strutture Ae.C.I.

Tutto questo – per gli intricati e non trasparenti accavallamenti di incarichi e per una serie di motivi solo in parte comprensibili – non è avvenuto: la prima Assemblea della Federazione che ha avuto luogo a Torino ai primi di maggio è stata capace di riunire solo otto persone a dimostrazione di competenze organizzative per lo meno discutibili.

Conoscendo per altro l'efficienza delle Commissioni Ae.C.I., tutto questo non dovrebbe, ancora, preoccupare.

Abbiamo tutto il tempo di lavorare. Nelle riunioni preliminari nord e centro-sud previste per la metà del mese di giugno (che, così ci è stato assicurato a Torino, questa volta avranno effettivamente luogo e saranno aperte ai rappresentanti di specialità e a tutti i piloti interessati) chi ha idee e proposte avrà la maniera di manifestarle.

Quello che è importante è rendersi conto che non bisogna delegare a nessuno compiti e responsabilità. E che l'ipotesi di una nuova struttura federativa delle diverse specialità del volo sportivo italiano è – per il nostro volo a vela e per chi ama il cielo, le nuvole e la libertà del volo – una occasione assolutamente da non perdere.

FERRUCCIO PILUDU

Nicola Vaccaro compagno nell'avventura redazionale di trent'anni fa – è andato.... avanti. Nell'intento di ricordarlo, stavo frugando nel "passato" quando mi sono imbattuto in una Sua intervista pubblicata nel n° 61 di VOLO A VELA del febbraio 1966. Considerata la credibilissima attualità di questa intervista, le ho dato la precedenza, certo di trovarmi con Lui d'accordo.

R.S.

«Per il nuovo Statuto un calomet della pace»

Nicola Vaccaro intervista: **Giorgio Orsi**

– Signor Orsi, due parole sul nuovo Statuto?

(Giorgio Orsi scuote la cenere dalla pipa, piglia il tabacco col pollice, si fa prestare un fiammifero e fa mostra di accendere, mentre noi fingiamo di non accorgerci che è tutta una manovra dilatoria per guadagnare tempo e dare una risposta meditata, pesando le parole. Tira due o tre boccate a vuoto, e finalmente risponde.)

– Dopo aver vissuto le varie fasi che hanno condotto alla stesura del nuovo Statuto dell'Aero Club d'Italia e avervi personalmente contribuito, sono convinto che, avrebbe potuto benissimo funzionare anche quello di prima.

– Allora è stata una fatica inutile?

– No. Le nuove esigenze del dopoguerra, gli sviluppi di varie attività aeronautiche, e in particolare quelle del volo a vela, ci fanno indubbiamente considerare superato il vecchio Statuto, carico della inevitabile polvere del tempo. La mia era quasi una boutade, per puntualizzare che, più della legge, conta lo spirito con cui essa viene interpretata e attuata; più della rigida norma fatta di crude parole, vale la componente umana che ne condiziona l'applicazione.

– Vogliamo esemplificare?

– Gli Statuti, come un qualsiasi contratto, non hanno mai valore di per se stessi. Nel nostro caso, la validità del nuovo Statuto rispetto al precedente è in stretto rapporto con gli uomini che saranno eletti alle cariche previste, con la passione che li animerà e con lo spirito di sacrificio che incarichi del genere comportano.

– Lei vuol dire che è meglio un cattivo Statuto per uomini validi, che un buono Statuto per uomini non validi?

(Giorgio Orsi vuota la pipa del tabacco incombusto, la riempie nuovamente, chiede un altro fiammifero, finge di accendere, e risponde pacatamente.)

– Io mi auguro, anzi sono certo che il nuovo Statuto è buono e che

saranno eletti uomini molto validi, attivi disinteressati, rivolti soltanto a una intensa attività creativa di natura non egoistica, dove l'ambizione...

– Ah!

– Sì, dove l'ambizione costituisca l'indispensabile molla per agire, ma sia contenuta nei limiti di un equilibrio produttivo. Questi uomini devono essere pronti a sopportare anche l'ingratitudine.

– Lei la sopporta?

– Un giorno, un amico di famiglia riferì a mio nonno che un tale aveva parlato male di lui. «Strano! – disse mio nonno – Non mi ricordo di avergli mai fatto del bene».

– Ma questa è saggezza antica.

– Non dissimile dall'esperienza moderna.

– In sostanza, in che cosa il nuovo Statuto si discosta dal vecchio?

– Le specialità del volo a motore, volo a vela, aeromodellismo e paracadutismo, e cioè gli Enti federati comprendenti associazioni che, senza scopo di lucro, esplicano una o più attività fra sportive, turistiche e didattiche, hanno ora ottenuto di avere commissioni elettive. Cioè, mentre prima le commissioni venivano nominate non si sa esattamente da chi e perché, d'ora innanzi saranno elette dai delegati di specialità di ogni singolo Aero Club i quali eleggeranno il consigliere federale della specialità. Le stesse Commissioni sono inoltre incaricate di presentare, per la relativa discussione e approvazione, un budget preventivo delle attività programmate per l'anno finanziario. La validità del budget viene poi illustrata e sostenuta dal delegato consigliere federale, in sede nazionale.

– Lei che ne dice?

– Avrei preferito che, dopo la definizione degli stanziamenti da parte del consiglio federale, le commissioni avessero avuto poteri deli-

berativi. La norma è formalmente diversa, ma sostanzialmente, in fondo, non dissimile negli effetti: la commissione propone un programma che il Consiglio si riserva di approvare. L'esperienza mi fa prevedere che il risultato non muterà. La soluzione finale mi sembra abbastanza logica ed equa.

– *Il nuovo Statuto trova oppositori?*

– In ogni congresso umano, oltre alle *specialità di categoria*, sono inevitabilmente rappresentati campioni di ogni specie, dagli zelanti agli abulici, dagli appassionati ai tiepidi, dagli smodatamente ai normalmente e fattivamente ambiziosi, dai veloci ai tardi di riflessi. Purtroppo non si possono mai eliminare, ma non si può fare a meno di temere i troppo ambiziosi, gli ottusi, i troppo zelanti, quelli che, per esempio, in Spagna, dopo una corrida, per eccesso di conformismo, ordinano un «caffè, olè!», e si meravigliano di vedersi servire un «café au lait», e cioè un cappuccino.

– *Qual'è l'innovazione più importante nel nuovo Statuto?*

– L'elezione del delegato e la sua immissione nel Consiglio federale. Tornando agli oppositori, ho riscontrato non tanto obiezioni sullo Statuto nazionale, quanto sulle norme che regolano gli Statuti degli Aero Club locali. In sostanza, si dice che: «Tutti gli Statuti possono andar bene, purché non siano in contrasto con i principi generali dello Statuto nazionale».

Questo mi sembra equo. Taluni obiettano anche sulla immissione obbligatoria, nel Consiglio degli Aero Club locali, di elementi estranei nell'ambito sociale: un rappresentante dell'Ispettorato generale dell'Aviazione civile, il Presidente dell'Ente provinciale del Turismo, il rappresentante provinciale del Coni. D'altronde, entrano a far parte di diritto del Consiglio Federale romano: rappresentanti del Ministero Trasporti e Aviazione civile, del Ministero Difesa Aeronautica, del Ministero Turismo e Spettacolo, del Ministero degli Interni, del Ministero Finanze, del Coni, e il Presidente del Registro Aeronautico italiano.

– *Che cosa si obietta?*

– Che, in sostanza, i soci degli Aero Club locali amministrano denaro loro proprietà, e che quindi i rappresentanti estranei non dovrebbero avere voto deliberativo nel Consiglio.

– *Secondo lei, è giusta l'obiezione?*

– Non io inventerò certamente seduta stante il modo di dividere esattamente in due il giusto e l'ingiusto nelle vicende umane. Comunque, a me sembra che finalmente questi signori cosiddetti *estranei* si renderanno conto delle esigenze e delle difficoltà in cui si dibattono gli Aero Club locali. Entrando a far parte di un Consiglio, saranno psicologicamente portati a esibire il loro potere e la loro autorità e, convincendosi dall'interno di alcune realtà e dei vari problemi, diverranno ottimi portavoce per giungere a soluzioni positive. In ogni caso l'articolo 47 del nuovo Statuto prevede le norme per le sue eventuali modifiche.

– *Altri rilievi?*

– Il Presidente dell'Aero Club d'Italia dura in carica quattro anni, per adeguamento alle norme del Coni, e non può essere rieletto immediatamente alla scadenza del mandato.

– *È una norma positiva?*

– Certo. È caratteristico della natura umana che il *maestro della poltrona* cominci ad avere effetti rilassanti dopo un certo tempo. È fatale, inevitabile, e si può combattere solo con una opportuna rotazione. D'altronde, non si può e non si deve rinunciare ai vantaggi offerti dalle energie fresche e nuove.

– *C'è altro di notevole?*

– Sì. Ogni Aero Club locale ha diritto a un solo voto nel massimo organo federale, costituito dall'Assemblea. Così viene eliminato l'eventuale strapotere degli Aero Club più *potenti*, e tutti sono posti su un piano di uguaglianza, indipendentemente dai loro mezzi finanziari e dalla ubicazione più fortunata. Poi, c'è una buona notizia. Il Presidente degli Aero Club convocati dal Commissario per la presentazione dello Statuto, ha comunicato che si prevedono incrementi degli stanziamenti già stabiliti: duecento milioni per il volo a motore, e dodici per il volo a vela.

– *È un rapporto equo?*

– Le ricordo che i rappresentanti del volo a motore sono sei su sedici, e che anche il volo a vela si giova, per il traino, del volo a motore. Certo, un maggiore equilibrio fra i due stanziamenti sarebbe auspicabile, se non altro per diritto di reciprocità: anche il volo a vela serve al volo a motore.

– *Concludiamo?*

(*Giorgio Orsi, ormai al sicuro dalle insidie delle domande, e forse anche per evitare che noi si noti che la pipa gli serve più per discutere e riflettere che per fumare, questa volta la accende sul serio e risponde avvolto in cumulonembo azzurrognolo.*)

– La mia formazione mentale è tendenzialmente ottimista. Credo che il nuovo Statuto, se correttamente interpretato, darà ottimi frutti, e che gli uomini saranno eletti fra i più capaci e i più adatti.

– *Ne è proprio sicuro?*

– Sì. Le ho detto che sono inguaribilmente ottimista, nonostante la storiella circolata in questi giorni di elezioni presidenziali in Francia. Mitterand incontra De Gaulle e sportivamente gli dice: «Vinca il migliore!» E il Generale, squadrandolo fieramente: «Grazie!».

Calcinate, 24 gennaio 1966

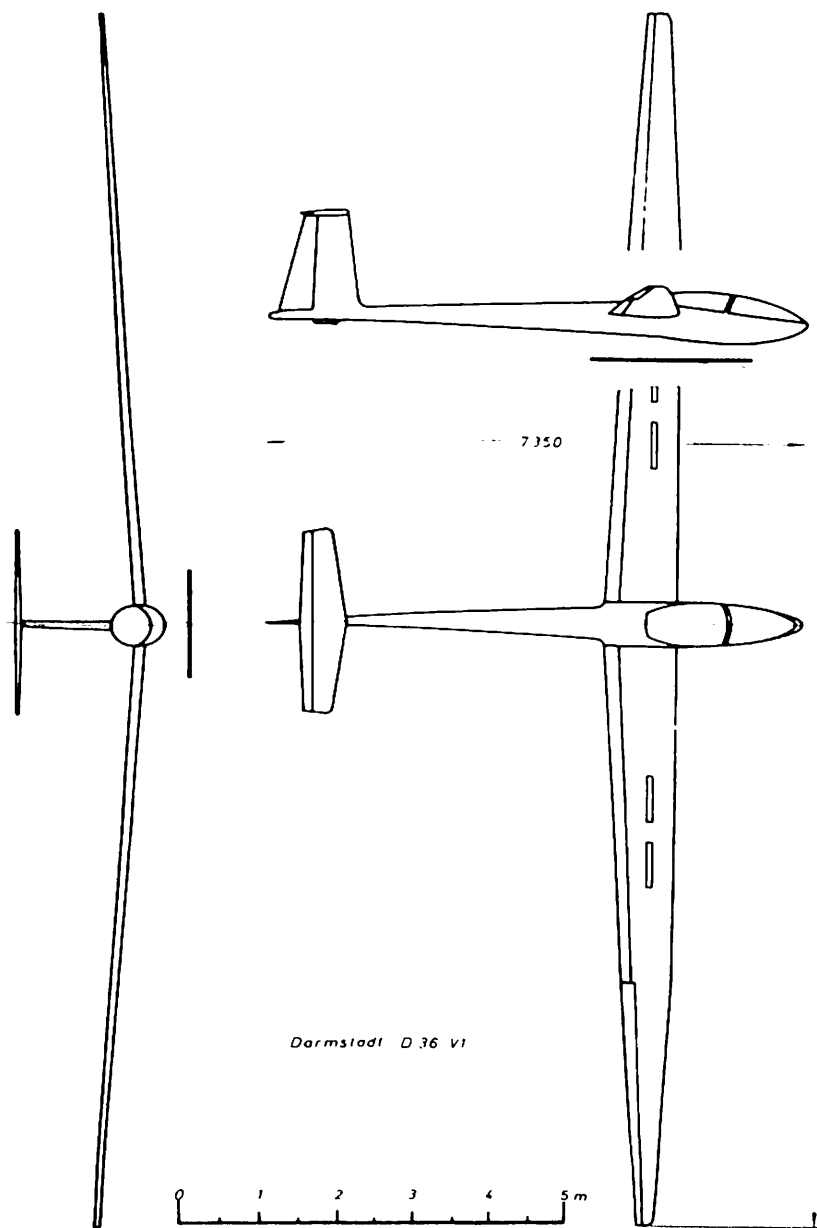
Alla ricerca delle glorie (forse) passate!

a cura di CELESTINO GIRARDI

Ultima tappa del nostro viaggio attraverso quanto di meglio realizzato dagli studenti universitari di Darmstadt. I giovani appassionati di volo a vela, rubando tempo allo studio, a partire dal 1920 hanno dato vita a decine di alianti, spesso di concezione geniale. Nel loro laboratorio, meno di 8 anni fa, prese forma e profilo un aliante eccezionale, con soluzioni d'avanguardia, capace di modificare in volo la propria superficie alare.

Non è da escludere che l'industria volovelistica, alla spasmodica ricerca del quanto ancora perfezionabile negli alianti dell'ultimo grido, vada ad attingere dal patrimonio di idee raccolte dagli studenti riuniti nelle associazioni universitarie volovelistiche tedesche, nelle AKAFLEGG.

Con questa puntata si conclude il nostro viaggio attraverso le realizzazioni degli studenti della Technische Hochschule di Darmstadt, punta di diamante nella storia del volo a vela e che pertanto hanno pienamente meritato questo nostro modesto lavoro.



D - 36 "CIRCE"

AKAFLEGG:
GLI STUDENTI DI DARMSTADT.
IL MEGLIO DI 70 ANNI DI CREATIVITA'.

IL VOLO DEL ... TEMPERINO

Come adattare la forma e la geometria delle ali alle mutevoli condizioni di volo? Su questo dilemma, le discussioni potrebbero seguire all'infinito. La soluzione ormai affermata sul mercato è quella dei flaps: l'industria e le competizioni ne hanno decretato il successo.

Tuttavia nel corso dei decenni sono state sperimentate diverse soluzioni: ali a geometria variabile, con allungamento variabile, superficie alare variabile.

Decisiva nella scelta è anche la semplicità realizzativa, un argomento fondamentale per progettisti e costruttori, ma che per la fantasia creativa degli studenti dell' Akafleg di Darmstadt non ha mai rappresentato un incubo!

Nell'86 si librò in aria il D-40, un aliante di 15 metri in grado di modificare durante il volo la propria superficie alare, adattandola sia alle esigenze del volo veloce, sia a quelle del volo lento in termica od in atterraggio.

Il meccanismo funzionava su una articolazione a sfera posizionata vicino agli alettone ed una cerniera mobile in fusoliera; permetteva di estrarre o ritirare una superficie mobile, la quale penetrava nell'ala o ne usciva, lungo il bordo di uscita.

La superficie alare poteva in tal modo ampliarsi o ridursi, scorrendo lungo la radice alare, mentre nei pressi dell'alettone, la stessa superficie mobile poteva solo ruotare su un perno a sfera, fisso. Il sistema assomiglia a quello della lama di un temperino, che può essere estratta, facendo perno su un lato.

Da qui anche la fantasiosa denominazione del D-40: "lama di temperino"!

Anche l'aliante SB-11 realizzato dagli studenti piloti dell'Akaflieg di Braunschweig (con il quale Helmut Reichmann conquistò il titolo mondiale) ed il MÜ 27 (biposto, peso a vuoto 710 Kg!) dei colleghi di Monaco erano stati progettati con una superficie alare variabile, sulla base dell'analogia con la "lama del temperino". Ma la soluzione proposta, specie dagli studenti bavaresi di Monaco, era di una complessità spaventosa.

Il "temperino" degli studenti di Darmstadt raccolse prestigiosi riconoscimenti; ma gli mancò quello determinante dell'industria.

Costruito con ampio impiego di fibra di vetro, di carbonio ed altri moderni materiali, il D-40 documenta l'alto livello di capacità ideativa e costruttiva raggiunto dall'Akaflieg di Darmstadt,

una associazione di dilettanti delle costruzioni aeronautiche, nata nel 1920 ed attiva a tutt'oggi.

CARATTERISTICHE del D-40

Anno di costruzione		1988
Monoposto		
Apertura alare		7,5 m
Superficie alare	min - max	2,5 - 10 m ²
Allungamento alare	min - max	7,2 - 12,8
Peso a vuoto		313 kg
Peso max.		500 kg
Carico alare	min - max	32 - 53 kg/m ²

(Le puntate precedenti sono apparse sui nn° 222-226-227-228).

Profondo è il pozzo del passato..... e noi riprendiamo l'invito di pagina 40 del n° 227 ed insistiamo perchè ogni Centro di attività volovelistica cerchi di ricomporre – facendo affidamento anche sui "vecchi" – la storia che lo riguarda. Basta una fotografia per suscitare un'ondata di ricordi! E per stimolare gli amici del tempo andato citeremo ogni tanto qualche luogo: oggi abbiamo estratto quello di... Belluno! E nell'attesa torniamo in quel di Vergiate.

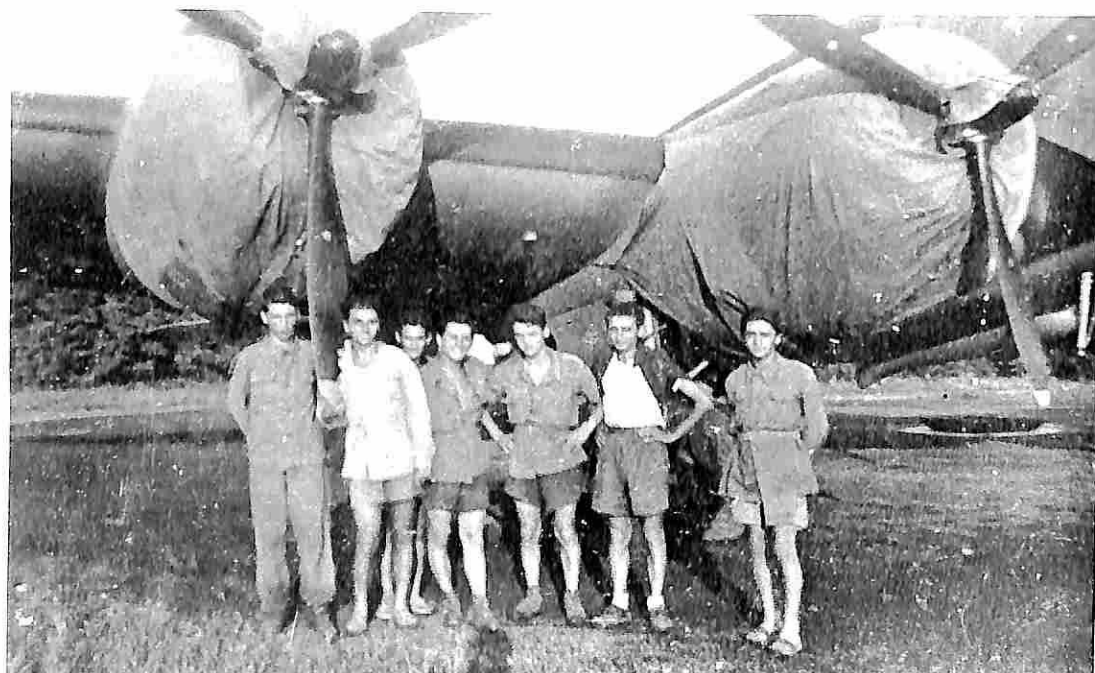
Non fu una notte tranquilla e la curiosità di guardarci in giro ci tirò giù dalle brande ancora prima del previsto.

Il silenzio era rotto solo dai nostri primi commenti di meraviglia nel vedere che l'intero perimetro dell'aeroporto era disseminato di aeroplani, tutti con un'ampia fascia bianca sulla fine della fusoliera: "quello è un SM 79..... quell'altro un 81.... no è un 82... c'è anche un BR20, ma non vedi che è un SM 84... quello è un quadrimotore! cosa sarà mai?.... e quello che stanno portando in pista?"

"Quello è un prototipo di gran classe, è un SM 91 che stà iniziando i collaudi". Ci voltammo per individuare la voce nuova e scoprimmo che erano arrivati due signori in borghese: gli Istruttori Poli e Battaglia che conquistarono subito la nostra simpatia.

"Ragazzi quella che state guardando non è roba per voi, aprite la baracca e tirate fuori quello che ci trovate."

Al lavoro, ed eccoci di fronte alle "nostre" macchine volanti, molto più "comprensibili", ed una strana auto con uno strano aggeggio sul fianco: ecco finalmente il famoso VERRICELLO!



GRUPPO SPORTIVO DI VOLO A VELA

SIAI MARCHETTI
SESTO CALENDE



E' stato costituito in seno alla SIAI MARCHETTI con l'appoggio della Direzione Generale, del Consiglio di Gestione e del C. L. N. locale, un Gruppo Sportivo di Volo a Vela, la cui Presidenza è stata assunta dallo stesso Ing. Marchetti.

Tutti gli appassionati a tale sport sono invitati per il giorno 27 corr. (Venerdì) alle ore 18, presso la Casa del Lavoratore SIAI (Cinema - Teatro), per dare la propria adesione e per discutere il programma organizzativo relativo alla formazione ed al funzionamento del Gruppo in parola.

Sono ammessi anche coloro che, pur non partecipando ai corsi di pilotaggio, desiderano effettuare voli sportivi a bordo di aianti a doppio comando.

Tutti gli iscritti dovranno comunque impegnarsi a prestare la loro opera gratuita in ore extra lavoro per la manutenzione e costruzione degli aianti da adibirsi ai corsi di pilotaggio ed ai voli sportivi.

Non sono richiesti, come per il passato, titoli di studio e per gli aspiranti piloti sarà sufficiente l'idoneità psico-fisiologica.

Ulteriori chiarimenti verranno forniti nel corso della riunione in parola.

Nella pagina precedente abbiamo riprodotto il manifesto stampato nel luglio '45 per la costituzione del Gruppo Sportivo di Volo a Vela SIAI MARCHETTI.

Una costituzione che ha dato luogo a "Volo a Vela", al Centro Studi Volo a Vela Alpino e alla successiva trasformazione del Gruppo Volo a Vela in AERO CLUB VERGIATE, oggi ai primi posti in campo nazionale.



Per lasciare traccia di questo Cinquantenario, la rivista ha posto in palio il "Guiderdone Vergiate" e - in occasione della abituale Manifestazione Aerea di Vergiate curerà una mostra fotografica per rinverdire i ricordi.

Al recente incontro sul campo di Vergiate con i veterani ha presenziato anche un gruppo di studenti che sono stati invitati a scrivere le loro impressioni al riguardo. Alcuni temi ci sono già pervenuti ed altri ne attendiamo. In autunno premieremo i partecipanti.

Ed ecco i Soci Fondatori del Gruppo Sportivo di Volo a Vela, presieduto dall'Ing. ALESSANDRO MARCHETTI:

BALDISSERRI SERGIO
BEIA GIACOMO
BEIA RICCARDO
BRAGHINI LUCIANO
BUFFETTO ANGELO
COLLA ITALO
CONSONNI GIOVANNI
MATTAINI GIAN SECONDO
QUALI GINO
TRECCHI ALDO



Abbiamo letto per voi:

European Gliding News, la rivista americana dal famoso volociclista inglese Brian Spreckley, nel numero di Febbraio riporta di un fantastico volo. Helmut Fischer ha concluso un triangolo di 1000 km in meno di 6 ore. Questa prestazione stabilisce un nuovo record e celebra ancora una volta il Sud Africa come uno dei più interessanti paradisi del volo a vela. Fischer racconta che la migliore termica della giornata gli ha dato una media di ben 8,4 m/sec. e di aver prontamente abbandonato ogni salita inferiore ai 5,5 m/sec., ma soprattutto pone un accento sulle scelte di volo legate alle condizioni meteo, per esempio nell'aver seguito una strada di cumuli con una deviazione di circa 20 gradi dalla rotta per il primo pilone, o anche nell'attenzione alle precipitazioni. La planata finale è stata di 140 km, alla VNE. Un altro articolo suscita le nostre invidie più incontrollabili: un raid di 6000 km, in Australia per volare da costa a costa con un gruppo di 13 alianti con traino e carrelli al seguito; all'arrivo davanti alle telecamere di una TV locale i partecipanti hanno versato una bottiglia di acqua dell'Oceano Indiano nel Pacifico.

Sul numero di marzo di Flyv si trova un lungo articolo con la prova in volo dell'SZD 55, purtroppo in Danese.

L'aliante ultraleggero SILENT trova spazio anche sulla stampa estera, e questo non può che farci molto piacere: su **Sailplane and Gliding**, Ann Welch riferisce della sua prova in volo avvenuta ad Alzate nel corso della presentazione del nuovo aliante italiano. L'articolo, molto lusinghiero, mette in evidenza tra i tanti pregi soprattutto le doti di facile atterrabilità in spazi ridottissimi, le ottime prestazioni rilevate in un confronto con un DG-101, la praticità del decollo al traino di un ultraleggero trike da 60 CV e lascia il lettore con l'impressione di un prodotto maturo e ben progettato che permette di divertirsi veramente. Questo aliante flappato di 12 m. ha tutte le carte in regola per diventare un successo internazionale. Altrove nella rivista scopriamo che esistono nuove celle fotovoltaiche spesse solo 0,2 mm. che possono essere applicate sulla fusoliera o sul bordo d'uscita delle ali. Prodotte in Giappone, sono flessibili e impermeabili; un set completo dovrebbe costare meno di seicentomila lire. Dal resoconto sui Mondiali di Omarama citiamo solo alcune frasi:

Karl Striedbeck dopo l'ottavo giorno ha dichiarato che nel rotore al Monte Cook gli sembra di essere in una mischia di Rugby, braccia e gambe da tutte le parti! Riguardo alla discussa utilità delle winglets, per la scelta quasi standard, l'autore propone di montarne una sola: se in volo l'aliante gira verso la "batta estremità" allora toglietela; se invece gira dalla parte opposta mettetela anche l'altra. Alla cerimonia d'apertura il direttore di gara John Roake è arrivato facendo un "bungee jump" da un elicottero.

Per gli appassionati di dati, date e velocità può essere molto interessante la lettura di una tabella aggiornata con tutti i records inglesi e internazionali in corso di validità.

Dopo lunga attesa ci sono pervenuti alcuni numeri di Soaring, dove l'argomento più sentito è la sicurezza, che significa soprattutto prevenire gli incidenti. Il contenuto di molti articoli può essere distillato in poche affermazioni: valutare continuamente le condizioni di volo per anticipare mentalmente ogni problema e avere pronta la reazione appropriata; sempre la massima attenzione alla coordinazione quando si è a bassa quota; in sottovento stare lontani dalla pista permette più calma nelle virate base e finale; attenti a non distrarvi mai, magari a causa di oggetti liberi, cartine introvabili ecc.; e se qualunque cosa va storto ... barra in avanti!

La prova in volo del Russia AC-4 12,6 m. apre il campo ad alcune polemiche: l'aliante è ottimo, vola bene, è molto adatto ai nuovi piloti ed è il più economico sul mercato (circa 13 000 USD); tuttavia non ha vinto il concorso per la World Class e quindi non potrà competere in questa nuova classe monotipo tanto a lungo desiderata dai vertici della FAI per aprire al volo a vela la strada per le Olimpiadi. Negli Stati Uniti invece qualcuno vorrebbe trasformare il regolamento World Class aprendo l'accesso a ogni aliante leggero. Non crediamo probabile che ciò possa essere gradito alla FAI e l'unico destino per il Russia sarà come mezzo di transizione nei Club. L'arrivo dei primi esemplari del PW 5 metterà fine alla discussione, ma quando? A proposito di gare monotipo, in Texas si sono svolti i Nazionali con alianti Schweizer 1-26; i temi sono stati di circa 180 km con medie fino a 80 km/h, non male per alianti che sull'usato costano circa 7 000 \$ con strumenti e carrello.

Morning Glory è il nome di un'esotica nube lenticolare che si forma lungo la costa dell'Australia settentrionale solo all'alba. Con base normalmente a 300 m sul mare, si sviluppa in lunghezze anche superiori a

1000 km in seguito a un fenomeno chiamato onda singola. Piloti di tutto il mondo hanno incominciato ad esplorare le possibilità offerte in Settembre e Ottobre da questo affascinante fenomeno. Trovate i dettagli su **European Gliding News** di Maggio, insieme a un profilo del campione del mondo di classe libera Ray Linskey.

ALDO

* * *

Da Aerokurier

Vince e convince fin dal suo debutto l'LS 8, il nuovo aliante-standard della Rolladen-Schneider. Documenta i progressi raggiunti dalla classe standard, le cui prestazioni si avvicinano sempre più a quello dei fratelli "Ilapati". Il neonato LS 8 ha ereditato lo stesso profilo alare dell'LS 6, senza flap. Il risultato ottenuto con un profilo rigido, bloccato a "0 gradi", con un diverso angolo di incidenza e con l'aggiunta di un paio di winglets, ha dimostrato alla prova dei fatti di poter tenere testa alla più agguerrita concorrenza, anche a velocità superiori ai 200 Km/h. Docile e facile nel pilotaggio, il filo di lana rimane inchiodato in posizione centrale, sia in volo rettilineo che nelle virate, anche togliendo le mani dalla cloche!

* * *

Samburo! Carneade, chi era costui? Samburo - ecco svelato l'arcano - è il nome del motoaliante, con un massiccio ruotone centrale e due ruotini di appoggio sotto le ali, molto simile al ben più noto MotorFalke. Ne uscirono poche decine di esemplari dai capannoni austriaci dell'ALPLA tra il '76 ed il '78. Ora Gerhard Nitsche, nella sua officina di prodotti aeronautici a Unterwössen, in Germania, intende rilanciarlo sul mercato. Dotato di un Rotax 912 da 80 CV (59 kW), con 16,68 metri di apertura alare, sarà in grado di staccare dopo una corsa di 120 metri ed alla velocità di 65 Km/h.

* * *

Battesimo dell'aria per un nuovo aliante motorizzato: LS 9 della Rolladen-Schneider. Monoposto, 18 metri di apertura alare, derivato dall'LS 6, fa parte della nuova generazione di alianti motorizzati, con motore fisso nella fusoliera ed elica (e radiatore) estraibile. Il motore Rotax 535 da 60 CV/44kW gli permette di arrampicarsi con

3,3 m/s ad una velocità di 100-110 Km/h, senza rompere i timpani e con poche vibrazioni.

* * *

In Sudafrica i rekord spuntano come i funghi! Il 5 Gennaio scorso, Helmuth Fischer, con un Ventus di 17,6 metri di apertura, ha "sparato" un triangolo di 1.000 chilometri in meno di 6 ore, ad una media di 169,72 chilometri orari.

Nuovo record anche per alianti motorizzati biposto: Helmuth Fischer ed Otto Schäubel (75enne!), a bordo di un Nimbus 3DM, hanno portato il limite a 1220 chilometri per i percorsi di andata/ritorno.

* * *

Cresce la famiglia dei robusti alianti scuola, biposto, utilizzabili anche per l'acrobazia. È il caso del DG-500 ELAN Trainer, che oltre alle figure di base, dopo le recenti modifiche apportate in particolare ai diruttori, potrà eseguire anche figure acrobatiche negative.

* * *

Polacchi all'attacco! Rompendo una lunga tradizione di autarchia aeronautica, con chiusura sia verso Est che verso Ovest, la PZL punta ora alla conquista dell'area occidentale ed in particolare del promettente mercato tedesco. La nuova arma della casa di Bielsko-Biala, costruttrice anche di elicotteri, è il SZD-55, aliante della classe standard, con un profilo alare molto simile all'inconfondibile Discus. La macchina, che ha già collezionato numerose vittorie e piazzamenti in varie gare internazionali, europee e mondiali, è particolarmente apprezzata dai grandi piloti da competizione. Nel suo abitacolo trovano comodamente posto giganti fino a 2,01 metri di statura (senza paracadute!). Il tutto al modico prezzo di soli 55.000 marchi tedeschi (IVA esclusa ma compresa la strumentazione di base).

Esiste un rovescio della medaglia: la casa polacca, attenendosi strettamente ai dettami della JAR 22, utilizza materiali con un fattore di sicurezza di 1,5 (i costruttori tedeschi applicano invece un più ridondante 1,7). La cosa non incide più di tanto sulla sicurezza, ma limita la vita massima della macchina a 1.500 ore di volo. Gli alianti tedeschi, prima di dover far ritorno in fabbrica per la megarevisione generale, possono volare per 3.000 ore e più. Ma ingegneri e tecnici di Bielsko-Biala ribadiscono che l'SZD è macchina

sicura, conforme alle norme internazionali, tanto che prossimamente la sua vita massima verrà prolungata a ben 6.000 ore!

Gli aerei rimorchiatori, potenti e costosi, sono sul viale del tramonto! I tedeschi ci credono fermamente. E lo dimostrano! Il traino di un monoposto, dietro ad un motoalante tipo Dimona, è altrettanto veloce, più silenzioso, costa una pipa di tabacco!

Il Super Dimona è in grado di trainare un aliante di 450 chili a 1.000 metri in soli 8 minuti, con 2,5 litri di benzina. Una rincorsa di 250-350 metri è sufficiente per poi salire a 2m/s!

Prestazioni analoghe nel corso delle prove effettuate in Francia con un motoalante Falke. Per il Dimona, il motore Rotax mette a disposizione 80 PS. Il Limbach 2400 del Falke SF-25 ne eroga 90. Le sorprendenti prestazioni sono facilmente spiegabili.

I classici aerei rimorchiatori bruciano gran parte della loro notevole potenza per sostenere se stessi, per l'avanzamento, per vincere la resistenza e trainare un peso complessivo molto maggiore. I motoalianti invece possono contare su una potenza "residua" analoga o talvolta superiore, peso inferiore e migliore aerodinamicità. Inoltre, le velocità e caratteristiche di volo del tandem motoalante/ aliante sono decisamente più omogenee. Infine, grazie ai diruttori, la discesa del trainatore è più veloce. L'unica controindicazione, ribadiscono i giornalisti tedeschi, è data dalla accelerazione nella corsa iniziale, più lenta, che richiede quindi maggior attenzione. Per il resto sono solo vantaggi! Salvo i pregiudizi, prevenzioni, divieti e preclusioni delle autorità aeronautiche! Ma questo è un altro capitolo!

* * *

Complimenti a Sonja Gervasoni. Il suo catalogo, con una 70ina di piste, aviosuperfici, campetti ed aeroporti per il fuoricampo incontra il plauso della rivista Aerokurier. La pubblicazione (si può richiederla al fax 0033/35211191) è ricca di informazioni, foto, cartine 1:200.000, dati, caratteristiche, coordinate ed utili consigli per i piloti che scelgono la zona delle Alpi meridionali e Prealpi ad Est di Varese. Tutto curato con alta professionalità, rileva la rivista tedesca. La quale, udite udite, trova però qualcosa da ridire sul prezzo. La pubblicazione, con allegato tanto di CD, costa ben 150 DM!

Troppi, per i padroni del supermarco e della finanza internazionale. Ma da quale pulpito viene la predica!!! Che te possino.....

CELESTINO

La FAI compie novant'anni

La Federazione Aeronautica Internazionale ha avuto i suoi natali con la nascita stessa dell'aviazione moderna. I rappresentanti degli otto Paesi fondatori, tra i quali era presente l'Italia, si riunirono infatti a Parigi il 12 ottobre 1905 approvando uno statuto che con l'appoggio del Comitato Olimpico Internazionale prevedeva la nascita di un'associazione che provvedesse a catalogare metodicamente le prestazioni ottenute, certificasse i records e fissasse le regole sportive universali nella pratica dell'aviazione. Da allora sono passati novant'anni e lo statuto della FAI ancora riflette gli stessi principi. Lo scopo principale rimane infatti quello di promuovere lo sviluppo degli sport dell'aria e delle attività astronautiche in tutto il mondo e, con vero spirito olimpico, creare uno strumento di unione tra i popoli.

Dal 1909 la FAI ha la giurisdizione per conferire con i governi dei Paesi membri e lavora per il diritto alla pratica degli sport aviatori nello spazio aereo disponibile. Il futuro della federazione è tracciato da "FAI 2000", il gruppo di lavoro che progetta di istituire con scadenza quadriennale i Giochi Mondiali dell'Aria: il proposito è di attrarre l'attenzione dei mezzi di comunicazione e con essi del pubblico generale, allargando la base dei praticanti a molti giovani. Altra importante priorità, in sintonia con la mutata sensibilità dell'opinione pubblica, è quella di minimizzare le emissioni acustiche e inquinanti e risparmiare energia.

I Paesi membri sono attualmente 93, mentre il volo a vela è praticato in sessanta di questi. La IGC, commissione per il volo a vela, ha recentemente approvato il GPS come mezzo di certificazione dei voli record e come strumento primario di controllo nelle competizioni in seguito al successo dell'applicazione sperimentale ai campionati 1995 di Omarama.

All'ordine del giorno del meeting congiunto FAI - ICAO indetto a Montreal per il 6 giugno:

- relazione sul contributo dello sport all'aviazione generale
- coesistenza tra aviazione commerciale e pratica sportiva
- regole degli spazi aerei e limitazioni al traffico VFR
- rapporti con il pubblico generale; aspetti ambientali
- delegazione di poteri alle commissioni sportive per rilascio delle licenze
- protocollo anti-doping.

ALDO

V. I. P. - International Gliding Club



Omarama e la "Questione Morale"

di JUSTIN WILLS

I 24i Campionati Mondiali di Volo a Vela disputatisi ad Omarama, Nuova Zelanda sono stati un tour de force per la comunità volovelistica Neozelandese che, con meno di 1200 membri, ha organizzato e gestito la competizione con la competenza e senza attriti di sorta, così come è avvenuto in occasione di tutti i precedenti mondiali. Non solo, in questa occasione si è anche avuta l'introduzione di una novità: la verifica dei voli basata sul GPS. Potrebbe pertanto sembrare un paradosso il fatto che molti concorrenti abbiano espresso notevoli riserve per quanto concerne l'indirizzo attuale delle competizioni volovelistiche a livello internazionale. Forse è stata proprio l'eccellenza dell'organizzazione che ha permesso ai piloti di concentrarsi sulle differenze tra sostanza e forma.

Omarama ha dimostrato in modo conclusivo che tra gli ingredienti necessari per vincere una gara internazionale al giorno d'oggi non vi sono soltanto i piloti di talento, ma anche notevoli mezzi finanziari, esperienza circa le condizioni del luogo nel quale si svolge la competizione (il vantaggio di "giocare in casa") ed una squadra numerosa, ben integrata e in grado di assicurare un buono scambio di informazioni sia tra gli alianti in volo che tra questi e le "basi" a terra. Il gioco di squadra non è certamente una novità nelle competizioni volovelistiche. I Polacchi ne hanno dimostrato i benefici per anni, ma l'avvento del GPS e quindi la disponibilità delle informazioni che esso è in grado di fornire, hanno ora reso il gioco di squadra assai più efficace che in passato, mentre i prevedibili futuri sviluppi dei vari sistemi basati sul GPS stesso non potranno che accentuare questa tendenza. Non per nulla, a seguito dell'introduzione del GPS, per la prima volta nelle competizioni, due francesi si sono classificati primi ex-aequo nella 15 Metri a Borlaenge, mentre tre tedeschi sono riusciti ad aggiudicarsi il titolo della classe Standard con lo stesso identico punteggio agli Europei del 1994. Ad Omarama, la coppia tedesca che gareggiava in classe libera era in testa alla classifica dopo 7 giorni di gara con un distacco tra i due piloti di soli tre punti ed alla fine, i due piloti tedeschi si sono classificati secondo e terzo con un distacco di 11 punti.

Omarama ha indubbiamente accentuato l'importanza dell'aiuto esterno in quanto le ascendenze di origine dinamica o l'onda rimanevano ovviamente costanti per periodi di tempo lunghi e rendevano le informazioni trasmesse in volo particolarmente utili. Inoltre, in tutte le giornate di gara i temi delle tre classi finivano per sovrapporsi per ampi tratti. Per tali ragioni, i chiari vantaggi offerti da una squadra composta da molti piloti, hanno posto molte nazioni europee davanti ad una difficile scelta: dato l'elevato costo della partecipazione alla gara in Nuova Zelanda (circa 14.000 \$ USA per pilota) esse dovevano decidere se inviare una

Omarama and the Moral Dilemma

by JUSTIN WILLS

The 24th World Gliding Championships in Omarama represented a remarkable tour de force by the New Zealand gliding movement which, with less than 1200 members, organised and ran the contest, including the introduction of GPS based flight verification, in as smooth and competent manner as any World contest to date. Thus it might appear paradoxical that many competitors expressed major reservations regarding the direction of international gliding competitions.

Perhaps it was the excellence of the organisation that enabled pilots to focus on the difference between the substance and the form.

Omarama proved conclusively that the ingredients for success in international competitions now include not only skilled pilots, but also substantial financial backing, experience in local conditions (the "home advantage") and a large integrated team providing an effective information network both air to air and ground to air. Team flying is nothing new in competitive gliding, the Poles have demonstrated its benefits for years, but the advent of GPS and its associated information has made it far more effective. Future developments of GPS related systems will increase this further. Significantly, for the first time in competitive gliding, following the introduction of GPS at Borlaenge there was a tie for first place in the 15 Metre Class by the French; at the 1994 European contest the German team managed triple joint winners in the Standard Class. At Omarama the German Open Class pair were leading after 7 contest days separated by just 3 points; at the end they were second and third overall, 11 points apart. Omarama undoubtedly emphasised the benefits of external aid, due to lift from slopes or wave remaining constant over long periods making relayed information particularly valuable.

Furthermore the tasks for all three classes overlapped extensively each day. Thus the clear competitive advantage of large teams posed many European entrants with an awkward choice: given the high cost of competing in New Zealand (around US \$ 14,000 per entry) they either had to

squadra numerosa o accettare di aver poche probabilità di risultare vincenti. Gli organizzatori hanno dal canto loro contribuito ad accentuare questo aspetto in quanto hanno ammesso squadre con fino a 9 piloti ed hanno nel contempo invitato altri "piloti adeguatamente qualificati" a gareggiare come singoli; non vi sono peraltro dubbi che avessero bisogno di un certo numero di partecipanti per motivi finanziari. Il risultato di ciò è evidente dalla lista dei concorrenti: se parlare di 91 concorrenti provenienti da 23 paesi può sembrare impressionante di primo acchito, si deve osservare che più del 40% di tali concorrenti proveniva da soli 4 paesi ed oltre il 60% da sette. Un certo numero di nazioni decise di non inviare alcun concorrente, tra questi il Belgio e tutte quelle dell'ex blocco orientale, ad eccezione della Polonia e della Cechia. Altre nazioni di spicco nel movimento volovelistico, quali l'Olanda e l'Italia, hanno inviato in Nuova Zelanda soltanto due piloti ciascuna. I risultati sembrerebbero aver fatto giustizia della loro decisione: delle 9 medaglie assegnate, soltanto una è andata ad una squadra presente con meno di 6 piloti. Milos Dederá, il solo rappresentante della Cechia, un pilota di immenso talento, è finito ventiduesimo.

Guardando avanti, i maggiori beneficiari di tale spostamento di accento dal singolo alla squadra come tale saranno i paesi che dispongono di notevoli fondi e delle strutture necessarie ad addestrare i piloti a volare insieme, come squadra, per lunghi periodi di tempo, e quindi, in particolare, la Francia e la Germania, che sono anche le nazioni che ospiteranno i due prossimi campionati mondiali. I perdenti comprenderanno gli USA, nei quali la distanza geografica che separa i vari piloti, nonché l'approccio spiccatamente individualistico degli stessi, rafforzato anche dalle regole che si applicano alle competizioni americane, rendono la sola idea del volo di squadra con supporto esterno addirittura sacrilega. Allo stesso modo, per i paesi più piccoli, con pochi piloti del necessario calibro, sarà quasi impossibile ottenere buoni risultati.

Molti dei concorrenti ad Omarama avevano espresso una profonda inquietudine riguardo a tale prospettiva. Il passaggio dalla filosofia che sostiene "vinca il migliore" a quella che dice "la squadra meglio organizzata e con le migliori disponibilità finanziarie produrrà il vincitore" sembra essere ingiusto, inelegante ed inappropriato: una delle principali attrattive del volo a vela è il fatto che molto è lasciato alla autodeterminazione dei praticanti e ciò vale sino al livello delle gare nazionali. Quale giustificazione può esserci ad un diverso approccio nel caso delle gare internazionali? Una parte della risposta (o della scusa) è il denaro. Dati i costi delle competizioni internazionali, ormai molto elevati ovunque, quasi tutti i concorrenti necessitano di un sostegno finanziario esterno. La spinta a produrre risultati in modo da incoraggiare la continuazione di tale supporto finanziario è indubbiamente uno stimolo all'ottenimento di un buon risultato di squadra con qualsiasi possibile mezzo. L'introduzione del premio per la miglior squadra dei campionati mondiali, la "World Cup", sottolinea ulteriormente questo aspetto. Tra gli altri fattori c'è anche il mantenimento dello status quo. Date le particolari capacità necessarie per partecipare alle gare internazionali, sta diventando sempre più difficile per i "nuovi" entrare a far parte dell'élite che gareggia. Molti dei concorrenti di Omarama (compreso il 50% della squadra britannica) aveva gareggiato ai mondiali nei dieci

send a large team or accept they were unlikely to do well. The organisers contributed to this situation by allowing teams of up to 9 pilots per country, and inviting further "suitably qualified" pilots to compete as individuals, but no doubt they needed additional entrants to help their finances. The outcome was evident from the entry list whilst 91 competitors from 23 countries looked superficially impressive, over 40% came from just four countries, and over 60% from seven countries. A number of countries decided to send no representatives, including Belgium and all the former eastern bloc with the exception of Poland and Czechia. Other leading countries such as The Netherlands and Italy, sent only two pilots each. The results would appear to have vindicated their decision: of the 9 medals only one went to a team of less than six pilots. Milos Dederá, the immensely talented sole entry from Czechia, came 22nd.

Looking ahead, the major beneficiaries of this shift of emphasis from the individual to the whole team approach will be those countries with good funding and the facilities to train pilots together intensively as a team, notably France and Germany - the hosts for the next two World Championships! Losers will include the USA whose geographical spread of pilots and their strongly individualistic approach, reinforced by their local contest rules, renders the skills of team flying using external aid an anathema. Likewise smaller countries with few pilots of the necessary calibre will find it almost impossible to be successful.

Many competitors at Omarama felt profound disquiet at this prospect. The switch from "may the best man win" to "the best financed and organised team will produce the winners" seems unfair (whatever that means), distasteful and inappropriate; one of the principal attractions of gliding is the quality of individual self determination, and this is reflected right up to national competition level. What justification can there be for a different approach in international competitions? Part of the answer (or excuse) is money. With the cost of competing internationally so high nearly all competitors receive external financial support. The pressure to produce results to encourage continuation of this support is undoubtedly a spur to producing a good team result by whatever means possible. The introduction of the World Cup team prize further emphasizes this. Other factors include maintenance of the status quo. Given the special skills required to fly in international contests, it is increasingly difficult for newcomers to enter the arena successfully. Many of the contestants at Omarama (including over 50% of the British

anni precedenti, mentre solo dieci piloti avevano meno di 30 anni.

È qui il dilemma morale: la maggioranza dei piloti facevano parte di square di sei o più piloti, e godevano, pertanto di un notevole vantaggio rispetto agli altri. Certamente tutti sono contenti di partecipare ad un campionato del mondo, con i relativi privilegi e supporto economico e quindi c'è la forte tentazione di fare come raccomandava una madre dell'era vittoriana alla figlia qualora quest'ultima si fosse trovata di fronte ad uno stupratore senza avere alcuna via di scampo: "rilassati e cerca di godertela". Questo però mi pare un misero epitaffio per uno sport splendido come il volo a vela competitivo a livello internazionale e si può anche evitare di giungere a tanto. I piloti hanno offerto una serie di suggerimenti ad Omarama:

Il problema della limitazione delle informazioni che possono essere ricevute in volo potrebbe al momento essere risolto semplicemente bloccando gli apparati di bordo su di una singola frequenza da utilizzarsi esclusivamente per le comunicazioni di emergenza e con l'organizzazione. Sarebbe necessario, in tal caso, codificare le relative procedure di controllo, ma data l'estensione ed il numero delle collusioni necessarie per trarre vantaggio da una violazione della norma, i casi di trasgressione dovrebbero risultare assai rari. I piloti potrebbero continuare a volare in contatto visivo, ma ciò non genererebbe alcun vantaggio specifico ed unilaterale. Il ritorno ad un tipo di competizione in cui i piloti gareggiano individualmente (tra l'altro, secondo la lettera delle norme) potrebbe anche portare ad un aumento della camarateria internazionale.

La riduzione dei costi è stata discussa e ricercata, a parole, dalla notte dei tempi. I notevoli costi sostenuti per i mondiali di Omarama hanno però prodotto una nuova valanga di suggerimenti. Il primo: su 24 campionati mondiali, quattro si sono tenuti nell'emisfero sud, che comprende meno del 10% della popolazione volovelistica mondiale. Le implicazioni di ciò sono che i mondiali dovrebbero aver luogo nell'emisfero nord almeno per i prossimi 20 anni. Secondo argomento: normalmente si presta molta attenzione alle spese relative alla tassa di iscrizione ed al costo dei treni (circa 2.500 \$ USA ad Omarama), mentre sarebbe assai opportuno concentrare tale attenzione sul totale delle spese sostenute dai vari concorrenti. Credo, pertanto, che i campionati mondiali dovrebbero essere organizzati in luoghi in cui vi è un numero adeguato di aliati "da gara" che possono essere messi a disposizione dei concorrenti che arrivano da lontano e che la struttura delle tasse di iscrizione dovrebbe essere "modulata" sulla base della distanza dalla quale provengono i singoli concorrenti. Terzo, una riduzione delle "dimensioni" dei campionati mondiali li renderebbe più sicuri (per la prima volta in dieci anni, grazie al ridotto numero di partecipanti, non ci sono state collisioni in volo durante i Mondiali del 1995), mentre una limitazione del numero di concorrenti per nazione diminuirebbe i vantaggi goduti dai paesi che sono in grado di far partecipare squadre più numerose. Inoltre, competizioni di minori dimensioni sarebbero più agevoli ed economiche da gestire. È stato detto che oltre 300 volontari sono stati coinvolti nella gestione dei Mondiali di Omarama, in confronto ai 75 che avevano collaborato durante i campionati di Wiener Neustadt nel 1989. Una progressione numerica di questo genere non è chiaramente sostenibile e deve essere invertita. Infine sarebbe pos-

Team) have been flying in World contests for over 10 years. Only ten pilots at Omarama were under 30 years old.

Herein lies the moral dilemma: the majority of pilots were members of teams of six pilots or more, enjoying a significant competitive advantage over the rest. Everyone enjoys flying in a World Championships with its privileges and financial support. Thus there is a strong temptation to follow the Victorian mother's advice to her daughter when faced with inevitable rape: lie back and enjoy it. But this seems an unworthy epitaph for such a magnificent sport as international competitive gliding. As it is not inevitable-

pilots at Omarama produced a string of ideas. The problem of limiting in-flight external information could be solved at present by simply locking all competitors' radios on to a single frequency to be used only for safety and communications with the organisers. The necessary policing procedures would need to be established, but given the elements of widespread collusion required to break the rule to advantage violations should be very rare. Pilots would still be able to fly in visual contact with others, but this would not provide an unequal competitive advantage. The reversion to competitors competing as individuals (incidentally as specified by the rules) may also lead to an improvement in international camaraderie. Reduction of costs has been the object of lip service from time immemorial. However, the high costs incurred at Omarama produced a new spate of suggestions. Firstly, out of 24 World Championships four have been held in the southern hemisphere, which contains less than 10% of the world's gliding population. The implication is that for at least the next 20 years the contests should be held in the northern hemisphere. Secondly, whilst a lot of attention is paid to the entry fee and cost of aerotows (around US \$ 2500 at Omarama) the real focus should be on the total cost incurred by the various competitors. Thus World Championships should be held in places where there is an adequate supply of competitive gliders available for those coming from afar, and the entry fee structure should be graduated according to the distance competitors have to travel. Thirdly, reducing the scale of world contests would make them safer (for the first time in 10 years, the 1995 WGC, with its reduced entry, suffered no mid air collisions) and limiting the size of national teams would reduce the advantage of those able to send larger contingents. Smaller contests should also be cheaper and simpler to run: it was reported that over 300 volunteers were involved in the administration at Omarama, compared with 75 at Wiener Neustadt in 1989. This

sibile ottenere ottenere risparmi significativi se i campionati venissero tenuti a turno in una specie di "circuit". L'attuale regolamentazione che prevede sedi "una tantum" ha fornito ben poche prove del fatto che si abbiano realmente benefici in termini di numero di praticanti su scala nazionale, di finanziamenti, di pubblicità o di concessioni per quanto concerne lo spazio aereo attraverso l'organizzazione di un campionato del mondo. Con l'attuale politica, invece, gli investimenti necessari devono essere coperti da una sola manifestazione e l'esperienza acquisita viene dispersa. Il fatto di tornare a competere sugli stessi aeroporti parecchie volte dovrebbe garantire notevoli risparmi di costo ed aumentare le possibilità di reperire "sponsor". Tra le località prese in considerazione a tale fine, ci sono state Rieti, Chateauroux, Lezno e Uvalde. Competere ripetutamente in tali località ridurrebbe il vantaggio dovuto al "fattore campo" per i locali in quanto le condizioni del posto diverrebbero di "dominio internazionale".

Sebbene tutti gli argomenti di cui sopra siano stati accesamente dibattuti ad Omarama, tutti i partecipanti sono stati unanimi su di un punto: sarà estremamente difficile convincere i vari enti che reggono le sorti del nostro sport a cambiare il sistema attuale. Lo schisma tra i concorrenti e gli organizzatori non è certo estraneo allo sport, basta guardare al tennis ed all'automobilismo. Gli "atleti" desiderano concentrarsi su quanto sanno fare meglio, vale a dire lo sport di per se stesso e, generalmente, diventano politici di poca efficacia (cosa che peraltro reputano un complimento). Pertanto, il dilemma reale con il quale deve confrontarsi il nostro sport è lo stesso che assilla il mondo occidentale: con una filosofia guida tanto imprecisa quanto quella definita da "Libertà ed Eguaglianza", come è possibile che l'idea di governare attragga a sé governanti adeguati e l'approvazione dei governati? Una dimostrazione di ciò è offerta da paesi che godono di una popolazione piena di talento e capacità e che vanno dagli USA all'Italia. Gli enti internazionali di governo soffrono inoltre di quella che viene definita "La Sindrome dell'Amante Svizzero"*; un'opinione che non si basa sul cinismo, ma sul realismo storico. Quelli che hanno visioni politiche o religiose più estremiste ritengono che il dilemma sia dovuto alla decadenza del mondo occidentale. Se si respinge quest'ultima visione, si dovrà far in modo o che il sistema funzioni o sarà necessario cedere come la figlia di vittoriana memoria. Quale delle due alternative si verificherà?



* Questa sindrome viene descritta come segue: "L'affermazione secondo la quale l'ideale europeo contempla poliziotti inglesi, cuochi francesi, meccanici tedeschi, amanti italiani e organizzatori svizzeri, mentre la realtà politica genera cuochi inglesi, meccanici francesi, poliziotti tedeschi, organizzatori italiani ed amanti svizzeri (questa è la versione italiana).

numerical progression is obviously unsustainable, and needs to be reversed. Finally, major savings might be achieved if World Championships took place on a regular circuit. The present system of "one off" venues has produced little evidence of long term benefit to the host countries in terms of membership, funding, publicity or airspace concessions. The investment required has to be recouped from the single event, and the expertise gained is lost. By returning to regular venues there should be substantial savings in costs and enhanced prospects of sponsorship. Sites discussed included Rieti, Chateauroux, Lezno and Uvalde. Repeated visits to these venues would reduce the "home advantage" as the local conditions would become well known internationally.

Although these topics were keenly debated at Omarama, all were unanimous on one point: it will prove exceptionally difficult to persuade the various governing bodies of our sport to alter the present system. The gulf between competitor and organizing bodies is no stranger to sport, look at tennis and motor racing. Competitors want to concentrate on what they do best, the sport itself, and usually make inept politicians (a comment they would regard as a compliment!). So the real dilemma that confronts our sport is that which besets the western world: with a guiding philosophy as imprecise as "Liberty and Equality" how can government attract the appropriate governors and the approval of the individuals concerned? Failure to do so is reflected in countries crammed with talented and skilled populations ranging from the USA to Italy.

International governing bodies suffer from the additional "Swiss Lover Syndrome", a view based not on cynicism but on historical realism. Those of more extreme or religious views ascribe the dilemma to western decadence. If one rejects that view then either the system must be made to work or we must acquiesce like the Victorian daughter. Which is to be?*



* The proposition that asserts the European ideal as English policemen, French cooks, German mechanics, Italian lovers and Swiss organizers, while political reality produces English cooks, French mechanics, German policemen, Italian organizers, and Swiss lovers (as recounted by an Italian).

New Free Out and Return Distance World Record

This topic is meeting with a lot of interest in the soaring community, therefore, a new update follows.

Dr. Herbert Pirker, of the Austrian Aero Club, the promoter of the new rules, attended the IGC meeting held in Paris in March this year.

His report describing what happened there as far as post-declared or non-declared flights are concerned, follows.

At the same time, he tells us about the experience gained in this field in Austria in 1994.

RF

Novelties at the IGC Meeting in Paris, and the Austrian Experience about Post-declared Tasks

by Dr. H. PIRKER

I attended the IGC meeting held in Paris on March 17 and 18, 1995.

The Austrian proposal concerning free (i.e. post-declared) flights was discussed again with the remarkable result that the IGC introduced the

NEW FREE OUT AND RETURN DISTANCE WORLD RECORD!

This is really a milestone in the history of soaring: for the first time the IGC accepted the principle of free flying not only as far as the finish point is concerned, but also for the departure and turn point. In other words, it accepted a completely post-declared flight the departure point, the turn point and the finish point of which were not declared before take-off. This means that the actual flying performance and not the paperwork (i.e. the pre-flight declaration) is the thing that counts. Many thanks to the IGC for supporting this new principle.

As a first step, the IGC decided to try out this new philosophy on free out and return flights.

But, if pilots come to like this form of flying, other new world records (free triangle, free free distance, jo-jo, polygon, cat's cradle and the like) will certainly follow.

In this regard, it might be of interest to learn about the Austrian experience with post-declared tasks.

In Austria, the rules applicable to the national decentralized championship (for which only the three best flights of the year count) were changed quite dramatically two years ago: for each pre-declared task, the corresponding free flight and free goal flight were introduced. Free flights are by definition the flights during which the pilot is allowed to select the departure, the turn and the finish points during the flight (example: free jo-jo, i.e. flight over three free turn points). Free goal flights are the flights during which the pilot is allowed to select the departure and turn points during flight, but the finish point (i.e. the goal) must be declared before take-off (example: free goal flight on a straight line or a broken line, free out and return goal flight, free triangle goal flight (with 25-45%), free flat triangle goal flight,

goal flight with three turn points).

Originally, the Austrian concept envisaged that the same points per flown kilometer be awarded to free flights and free goal flights as for the corresponding pre-declared tasks. Eventually it was decided that a bonus of 3 to 4% be assigned to pre-declared flights since only a few pilots were used to free flying when the new rules were put into effect.

That seemed a fair compromise to start with, as nobody knew for sure whether pilots would stick to the pre-declared tasks or "switch over" to free tasks.

After one year of flying under the new rules, a lot more information has been gathered, including the experiences of the winners of the decentralized championships, who submitted reports about their flights that were published in "Luftsportzeitung", the Austrian magazine for sporting aviation.

Going through those reports, we note the following:

The Open Class winner (D.I. Wolfram Mitbach) flew pre-declared triangles only. He flew them off Fuentemilanos, Spain. However, he remarked that he could have moved the "corners" of his triangles farther away according to the weather situation he met in flight, that was absolutely not predictable at the time he filled-in his pre-flight declaration. He said he could have used free turn points, an idea which he contemplated, but he did not do so probably because of habit.

The 15-meter class winner (Dr. Hubert Just) flew one free triangle flight of 650 km, a pre-declared flat triangle of 672 km and a 700 km pre-declared triangle. He and his fellow club members indicated they really appreciated the new rules and the freedom they give. The Standard class winner (Leopold Felbermayr) flew two free triangles of 625 km and 702 km respectively, and a pre-declared, 852 km long flat triangle.

He said that his last free triangle flight made him enthusiastic about the new rules. In a rather dramatic flight (he was trying to fly a pre-declared 700 km triangle) he had to select a free turn point located 20 km ahead of the pre-declared one, and after narrowly avoiding an outlanding, he continued his flight in excellent conditions. Even-

tually he was still able to complete a triangle of 700 km, which still gave him quite a lot of points. Such a wonderful flight, he stated, would not have been possible if only pre-declared tasks had been allowed.

The Club class winner (Herbert Ziegenhofer) flew three free triangles (569 km with one free turn point, 636 km with two free turn points and 544 km with three free turn points). In this class, it was quite interesting to observe the huge differences between the pre-flight declaration and the actually flown free goal flights. An example: on his last flight, the Club class winning pilot intended to fly an out and return longer than 700 km, but half-way to his pre-declared turn point, he changed his mind due to the weather conditions, and decided ("my best decision of the day" he said later) to change

heading (in this case, he headed southward) and fly a free triangle. In this case too, like on occasion of his other flights, it would have been impossible to complete the pre-declared tasks.

From the experiment accomplished and described above, and based on the experiences of the Austrian pilots, it can be said that the new form of flying gained full acceptance by, and brought a lot of fun to the Austrian soaring community.

Over 60% of the flights submitted for the decentralized championship were free or free goal flights, and this in the first year after the new rules were introduced!

This more than satisfactory result convinced me that more free or non-declared world record flights will find their way into the Sporting Code.

In memoriam

GEN. ADRIANO MANTELLI

General Adriano Mantelli, one of the most outstanding members of the Italian gliding community passed away on May 7, 1995.

He dedicated more than 60 years of his life to aviation, both as a fighter pilot and high-rank officer in the Italian Air Force, and as a glider pilot and driving force of the gliding movement in Italy.

He was born in Parma in 1913, and in 1929 he had already founded his own small company which designed and built a glider he himself flight-tested in the following year. He then joined the Air Force, got his wings, became an ace, and an accomplished aerobatic pilot.

In the years immediately before WWII he won all the championships organized at Asiago by the Aero Club of Italy, and in 1939 was one of the three international pilots selected by ISTUS for the olympic glider competition held at Sezze Romano.

A soaring enthusiast, he devoted many year to the design and testing of a series of pure and powered sailplanes known under the AM initials. But he was not only a designer and test pilot, he was also an organizer: he was the one who set up the first military soaring center in Rome, and then the civil soaring center of Rieti.

Holder of several Italian soaring records, and of world records for different category airplanes, he also participated in the WGC in Spain in 1952 and Great Britain in 1954.

Along with an impressive row of other awards, he was also presented the Tissandier diploma by FAI. The Italian, and the international gliding community will not forget the huge contribution Gen. Adriano Mantelli gave to the fostering and development of gliding, he will continue to live on in its memory.

HANS JACOBS

Hans Jacobs, one of the most important German sailplane designers died in the last month of October. His creations and original designs are countless, and well known all over the world.

He was also the "father" of the Olympia Meise, the glider that competed and won at Sezze Romano, in 1939, and should have been the single type sailplane for the Olympic Games of 1940.

The lives of Hans Jacobs and of Adriano Mantelli intertwined many years ago. Maybe they are just now "remembering" that in Heaven.

IL VOLO A VELA NELLE SCUOLE?

Interessante quello che si sta affrettando a prendere nel cortile dell'elementare "Carlo Rasca", una scuola di via S. Maria di Udine e che si rivela tra le più avanzate nell'azione (simulata) di volo a vela, partendo da vicino al ponte di legno che nel weekend è adoperato dalla scuola di Calcinate, dell'Ente "Gruppo Aereo", a motore e paracadute, per i voli sulla verticale del Campese. Per i bambini di seguire le correnti e per i piloti, grazie ad esse, distanze notevoli.



(dalla Prealpina del 21/11/87, 2°)

ELAN[®]

FLIGHT

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

MONOPOSTI:

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

BIPOSTI:

DG-505 ELAN Trainer	Apertura 18 m., ideale per scuola ed allenamento.
DG-505 ELAN Orion	Biposto multiversione: <ul style="list-style-type: none"> - "fully acrobatic" apert. 17,2 m. - wingtips per apertura 18 m. - wingtips per apert. 20 m. con winglets.
DG-505/20 ELAN Wiglets	Aliante alte prestazioni, flaps ed apertura 20 m. con winglets.
DG-505/22 ELAN	Aliante alte prestazioni con flaps ed apertura 22 metri.

ELAN FLIGHT
-Slovenia-

UNA TRADIZIONE
DI SERIETÀ

Contattate:

PAOLO DE MARCO

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

Non ne sappiamo mai abbastanza. L'abbiamo già scritto e lo ripetiamo e poichè i "nostri" inviati sono ovviamente impegnati nel "loro" lavoro, cerchiamo di leggere ed evidenziare quello che ci capita sott'occhio. Questa è la volta delle esperienze francesi che riprendiamo da AVIASPORT.

dal n° 489 di aprile:

Un accordo tra gentiluomini

Accordo storico! Il 13 Marzo di quest'anno, alle 16 ora locale è stato firmato un protocollo d'intesa tra l'UFFAS (Unione delle Federazioni Aeronautiche e Sportive) rappresentata dal presidente Oliver Burghelle e l'Aeroclub di Francia, anch'esso rappresentato dal proprio presidente, Gérard Feldzer. Si tratta di una firma molto attesa (la si aspettava sin dal 1965 infatti), che permetterà l'arminizzazione delle azioni di tutti i partecipanti in seno all'AeroClub di Francia, in accordo con la legislazione vigente e concernente gli sport dell'aria e l'aviazione civile. Questo "patto" concerne soltanto i poteri sportivi: l'articolo 510-2 del Codice sull'Aviazione Civile infatti designa come detentore dei poteri sportivi l'AeroClub di Francia. Secondo i termini dell'accordo, le Federazioni accettano di rientrare in seno all'AeroClub di Francia attraverso un Consiglio Nazionale delle Federazioni. Esso, pertanto, avrà sede nel venerabile palazzo al 6 di Rue Galilée. Questo accordo deve essere tuttavia ancora ratificato dall'Assemblea Generale straordinaria dell'AeroClub di Francia in quanto implica una modifica dello statuto dello stesso. Tale assemblea è prevista per il 30 marzo 1995, ore 16 e 30.

dal n° 490 di maggio:

Un accordo tra gentiluomini (seguito)

L'avevamo annunciato nel nostro numero precedente: ora il "matrimonio" tra le federazioni e l'AeroClub di Francia è stato

consumato. Le federazioni hanno infatti accettato di far parte dell'AeroClub attraverso un Consiglio Nazionale delle Federazioni. L'Assemblea Generale Straordinaria dell'AeroClub di Francia ha quindi modificato il suo Statuto ed è stato ratificato, da tutti i firmatari, un progetto di modifica dell'articolo D 510-2 del Codice dell'Aviazione Civile. Vi rendiamo noto qui di seguito il testo per esteso.

"L'AeroClub di Francia viene incaricato di assicurare la rappresentanza della Francia, per tutte le attività attinenti all'aviazione civile, presso la Federazione Aeronautica Internazionale (FAI) nonchè le relazioni con gli aeroclub che rappresentano gli altri stati aderenti a detta federazione.

Per quanto concerne l'esercizio dei poteri sportivi basati sulla legge che regola gli sport aerei, l'AeroClub di Francia assegna alle persone designate dalle federazioni sportive francesi previste dalla legge, le funzioni di delegato francese nelle commissioni sportive, con corrispondente diritto di voto presso la FAI per l'esercizio dei poteri sportivi nell'ambito di detta federazione.

Il capo della delegazione sportiva presso la FAI, designato dall'AeroClub di Francia, su proposta del Consiglio Nazionale delle Federazioni in seno all'AeroClub di Francia, rappresenta la Francia alla Conferenza Generale e pertanto vota su tutte le questioni riguardanti gli aspetti sportivi sulla base di un mandato imperativo conferito dai delegati designati da ciascuna delle federazioni aeronautiche sportive francesi per le discipline di responsabilità delle stesse".

Ed ecco, inaspettato, quanto ci ha trasmesso Roberto Manzoni e che - favoriti dall'abituale nostro ritardo - trascriviamo qui di seguito:

Nel contesto della tavola rotonda tenutasi presso la redazione della rivista VOLARE coordinata dal Direttore Dott. Francesco Giaculli, i rappresentanti delle Federazioni - verificato il pieno accordo su una sostanziale modifica dell'assetto del mondo degli sport aeronautici italiani - hanno convenuto l'accordo sui seguenti punti:

Ogni attività aeronautica (riconosciuta nella FAI) dovrà essere rappresentata da una Federazione sportiva autonoma - sotto il profilo gestionale, amministrativo, sportivo e didattico - retta da statuti conformi a quello "tipo" del CONI, e nell'osservanza dei principi di democrazia interna.

Le federazioni così costituite dovranno formare una Confederazione - federata direttamente al CONI - alla quale competerà il coordinamento dei rapporti con la Federazione Aeronautica Internazionale e con gli enti di controllo.

Nell'ambito della trasformazione dell'attuale organizzazione facen-

te capo all'Aero Club d'Italia, si renderà necessaria la costituzione di una Federazione autonoma per il volo a motore.

Laddove nell'ambito delle realtà locali vengano mantenute società sportive aeronautiche polispecialistiche, nelle stesse dovrà essere garantita parità di diritti per i singoli soci.

Hanno inoltre inviato un telegramma al Presidente dell'Aero Club d'Italia per chiedere la sospensione o il ritiro delle ultime circolari emanate in materia di VDS poichè risultano pesantemente limitative per l'esercizio di questa disciplina sportiva con particolare riferimento alla didattica.

Federazioni presenti:

Federazione Italiana Volo a Vela

Federazione Italiana Volo Libero

Associazione Italiana Volo Libero

Costituenda Federazione Italiana Paracadutismo Sportivo

Associazione Aeromodellistica Lombarda

Torino 7-14 maggio '95

CAMPIONATI ITALIANI**Classe Standard - 3 prove**

Pos.	Concorrente	Nazione-Club	Aliante	Punti
1	Brigliadori I.	I-A.V. Lariano	LS 8	2300
2	Brigliadori R.	I-A.V. Lariano	Discus	2068
3	Fergnani M.	I-Ae.C. Vol. Ferrarese	Discus	1920
4	Avanzini I.	I-A.V.A.L. Varese	LS 8	1843
5	Costa C.	I-A.V.A.L. Varese	Discus	1661
6	Beozzi A.	I-Ae.C. Torino	Discus	1658
7	Spreafico G.	I-A.V.A. Valbrembo	ASW 24	1592
8	Gritti A.	I-A.V.A. Valbrembo	Discus	1340
9	Poletti F.	I-A.V.M. Milano	LS 4	1189
10	Hartmann P.	AUT-St. Johann Tirol	SZD 55	1143
11	Anghileri T.	I-A.V.A. Valbrembo	ASW 24	1139
12	Gavazzi M.	I-A.V. Lariano	Discus	1093
13	Perotti N.	I-Ae.C. Valle Aosta	ASW 24	953
14	Pronzati M.	I-A.V. Lariano	Discus	919
15	Albertazzi A.	I-A.V. Lariano	Discus	865
15	Manzoni R.	I-A.V.A.L. Varese	Discus	865
17	Grinza G.	I-Ae.C. Torino	ASW 24	860
18	Guazzoni R.	I-A.V.A.L. Varese	Discus	839
19	Rabeder K.	AUT-Ask Linz	Discus CM	784
20	Foglia A.	I-A.V.A.L. Varese	Discus	748
21	Ametta M.	I-Ae.C.V.V. Mugello	DG 300	674
22	Meriziola S.	I-Ae.C.V.V. Mugello	ASW 24	660
23	Casamatti A.	I-A.V.A./A.M.I.	Discus	636
24	Secomandi M.	I-A.V.A.L. Varese	DG 300	518
25	Paris G.	I-Ae.C. Prealpi Venet	ASW 24	461
26	Montemaggi S.	I-Ae.C.V.V. Mugello	ASW 24	453

Classe 15 Metri - 2 prove

Pos.	Concorrente	Nazione-Club	Aliante	Punti
1	Squarciafico V.	I-Aerovela Tortona	ASW 20	1755
2	Corbellini E.	I-A.V. Lariano	LS 6	1730
3	Giacobbe Dino	I-Aerovela Tortona	Ventus	1583
4	Marchisio G.	I-Ae.C. Torino	Ventus 2	1361
5	Grinza C.	I-Ae.C. Torino	ASW 20	1184
6	Danesy E.	I-Ae.C. Torino	ASW 20	930
7	Galetto G.	I-Ae.C. Bolzano	Ventus 2	855
7	Gostner T.	I-Ae.C. Bolzano	Ventus 2	855
9	Casetti D.	I-A.V. Lariano	Ventus	835
10	Bottoni S.	I-Ae.C. Ferrara	Kestrel 17m	729
11	Gioppo G.	I-Ae.C. Prealpi Venet	DG 200	684
12	Plattner C.	I-Ae.C. Bolzano	ASW 20	659
13	Pavesi U.	I-A.V.A.L. Varese	ASW 20	636
14	Mattanò A.	ARG-	Ventus	550
15	Baumgartner A.	I-Ae.C. Bolzano	DG 600	391
16	Peccolo L.	I-Ae.C. Torino	Ventus	341
17	Baffigo R.	I-Ae.C. Roma	DG 800	120

Come già anticipato da Aufruff i Campionati verranno ripetuti, la Standard con la Coppa del Velino (2/9 luglio) e la 15 Metri con la Coppa Città di Rieti (16/26 agosto).

Servizio previsioni meteo:

Facciamo seguito alla precedente comunicazione confermandovi che il fax con le previsioni può essere richiesto al n. 035/4163769. Per ricevere il fax si deve chiamare dal telefono collegato e premere il tasto di avvio quando si sente la risposta del telefono chiamato.

A partire da metà maggio (probabilmente già da sabato prossimo) sarà attivato il servizio in forma definitiva sul numero 144-88-2919 (la tariffa di 1.524 lire al minuto). A questo numero risponderà una guida vocale che consentirà di scegliere le seguenti opzioni:

- lettura del testo della previsione per il nord Italia (opzione prevista per chi non dispone di fax).
- lettura del testo della previsione per il centro Italia (attivazione programmata per il giugno).
- richiesta del fax con le previsioni testuali e le carte sinottiche per il nord Italia
- richiesta del fax con le previsioni del campo di vento per il nord Italia
- richiesta del fax con le previsioni testuali e le carte sinottiche per il centro Italia (attivazione programmata per giugno).
- richiesta del fax con le previsioni del campo di vento per il centro Italia (attivazione programmata per giugno).
- fax contenente le informazioni generali sul servizio

Nelle giornate di venerdì e sabato (si veda quale esempio il fax odierno o quello di ieri), verrà inserito un ulteriore foglio contenente le previsioni e le carte sinottiche per il fine settimana.

Stiamo inoltre esaminando la possibilità di applicare la scelta con altri prodotti di previsione, quali ad esempio la elaborazione dei dati registrati alle ore 8.00 dalle stazioni in quota, (prodotto che sarebbe comunque disponibile intorno alle 10.30) ed i dati registrati e messi a disposizione in tempo reale ed aggiornati ogni 3-5 ore, delle localizzazioni dei fulmini quali indicatori della presenza, velocità e direzione di movimento di fenomeni meteorologici locali ed estesi.

I servizi sul 144 saranno resi disponibili tutti i giorni a partire dalle ore 9.00 ca.

Trofeo Guarnieri = Coppa del Mondo di Parapendio = Monte Avena-Belluno

La prima prova di Coppa del Mondo di Parapendio (Monte Avena, Belluno) è andata all'austriaco Stephan Stieglair; secondo classificato, sempre austriaco, è Walter Holzmüller. Primo degli italiani è il bolzanino Eduard Taschler. Il percorso della gara finale si è svolto sull'itinerario Feltre - Belluno e ritorno per un totale di circa 60 Km.

Il prossimo appuntamento sarà a Zillertal in Austria dal 24 al 28 maggio. Si conclude in questo modo positivamente la gara messa in forse dal maltempo. Apprezzamenti sono giunti, da piloti e tecnici dei venti paesi partecipanti, per l'organizzazione attivata nel Guarnieri PWC '95 che ha consentito, soprattutto nella giornata di Domenica 30 aprile, la presenza di migliaia di spettatori nel punto di atterraggio della birreria Pedavena.

HAHNWEIDE

30.ma Edizione

In sei giorni dal 20 al 25 maggio si sono effettuate, grazie alle buone condizioni meteo, sei prove consecutive con ottimi risultati.

Nella classe 15 METRI, con la partecipazione di 16 piloti, i temi di gara hanno variato tra i 290 ed i 509 Km e le velocità massime realizzate hanno oscillato da 94 a 109 Km/h. La classifica finale è stata:

Pos.	Concorrente	Aliante	Punti
1	Janowitsch	Ventus 2B	5309.4
2	Raithel	LS 6A	5079.9
3	Layer	LS 6B	5076.0
4	Rabeder	Ventus 2A	5070.9
5	Keim Katrin (brava!)	LS 6	5008.0
6	Horstmann	LS 6	4871.0
7	Zikesch	LS 6A	4513.6
8	Grund	Ventus CT	4495.6

Nella classe 18 METRI, 18 piloti, i temi di gara hanno variato tra i 300 ed i 540 Km e le velocità massime hanno variato da 86 a 106 Km/h e la classifica finale è risultata la seguente:

Pos.	Concorrente	Aliante	Punti
1	Schröder	ASH 26E	5308.3
2	Schott	Ventus 2CT	4892.0
3	Senne	ASH 26E	4741.7
4	Egu	ASH 26E	4713.4
5	Karmann	Ventus C	4644.3
6	Zander	Ventus CT 17	4407.4
7	Seybold	Ventus C	4279.9
8	Rob	DG 600 M/18	4249.2

FRIEDRICHSHAFEN: AERO '95

L'edizione 1995 si è chiusa all'insegna del successo. Più di 45.000 visitatori, molti dei quali stranieri, si sono avvicinati nei giorni della manifestazione, sia nella area fieristica che all'aeroporto. Molte industrie medie-piccole hanno approfittato per dimostrare i loro progressi al mercato internazionale. Parallelamente le grandi industrie aeronautiche hanno scoperto il potenziale di AERO come importante piattaforma di lancio per i loro prodotti nel campo civile.

La prossima edizione avrà luogo nel 1997.

Seguiranno, forse, le relazioni dei "nostri" inviati in pullman che ci hanno fatto molte abituali promesse!

N.B. la pagina "volovela informazioni" compare sul prossimo Aufruff e sul prossimo numero 330.

FINLANDIA

Campionati pre-europei

Si sono appena conclusi a Räyskälä le gare dei pre-europei con la partecipazione di oltre sessanta concorrenti ma una molto modesta presenza di piloti dell'Europa. Dopo otto prove le classifiche finali risultano essere le seguenti:

Classe Standard,

Pos.	Concorrente	Nazione	Aliante	Punti
1	Weiss Herbert	D	LS 8A	6053
2	Brigliadori Leonardo	I	LS 8	5996
3	Panka Asko	FIN	Discus	5926
4	Taimioja Antti	FIN	Discus	5796
5	Sorri Juha	FIN	LS 7	5778
7	Brigliadori Riccardo	I	Discus	5595
21	Fergnani Mikele	I	Discus	4506

Classe 15 Metri,

Pos.	Concorrente	Nazione	Aliante	Punti
1	Hoyeau Frederic	F	LS 6C	5476
2	Koivula Martti	FIN	LS 6B	5437
3	Julin Jari	FIN	LS 6C	5281
4	Lappalainen Kari	FIN	Ventus C	5250
5	Gostner Thomas	I	Ventus 2	5105

Comunicati stampa Glaser-Dirks

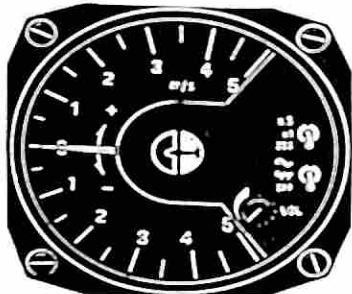
Il DG-505 Elan Orion ha effettuato il primo volo: con questa nuova versione gli alianti biposto DG sono ormai una intera famiglia disponibile da 17 a 22 metri, con o senza flap, winglets e motore. L'Orion offre in un solo aliante la possibilità di scegliere fra tre diverse tips per aperture di 17,2 m., ideale per acrobazia e addestramento primario, 18 m. per caratteristiche di volo uguali al DG-500 Trainer, e 20 m. con winglets per prestazioni pari alla versione 22 m. con efficienza massima superiore a 44 a 110 km/h. Carrello retrattile con freno a disco a comando idraulico e serbatoi ballast completano la dotazione di serie di questa versione che offre, a detta del collaudatore della Elan, il migliore comportamento di volo tra tutte le varianti del 500.

Il DG-800 B è il nuovo sviluppo della serie 800, caratterizzato dall'installazione del motore Inglese MWA/E 50 Mid-West Aero Engines da 50 cavalli per 600 cc. raffreddato ad acqua. Molto silenzioso, eroga la massima potenza a solo 6000 giri riducendo così le emissioni di rumore; con l'estensione dell'elica il motore ruota su se stesso rimanendo protetto nella fusoliera. Il gruppo motore-elica pesa meno di 50 kg., sarà certificato per un TBO di 500 ore, può essere smontato in meno di un'ora e vanta il sistema di gestione automatico con un dispositivo d'iniezione per facilitare l'avviamento. Il peso a vuoto è di 325 kg.

Strumenti di volo Cambridge

una linea completa di prodotti

CAV II



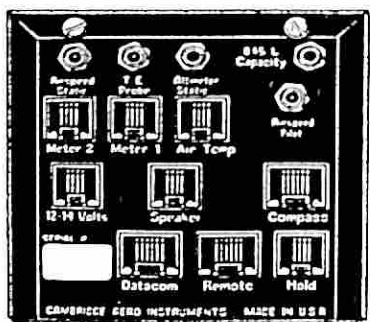
CAV II Il variometro elettrico con audio integrato. Ideale per gli alianti del club e per i voli «turistici». L'audio ed un secondo visualizzatore rendono questo strumento ideale per i biposti.

LNAV, SNAV



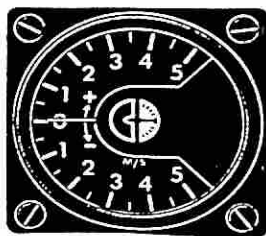
LNAV L'ultima evoluzione per colmare la distanza dai sistemi economici, derivato dalla collaudata tecnologia SNAV e MNAV, semplice da manovrare, con funzioni accessorie per la regolazione. Disponibili la versione biposti e il collegamento al GPS.

SNAV Un sistema della nuova generazione, una linea estrema di computers per il volo in aliante. Ideale anche per i biposti da competizione. Collegamento al GPS basato sulla tecnologia Garmin.



SNAV

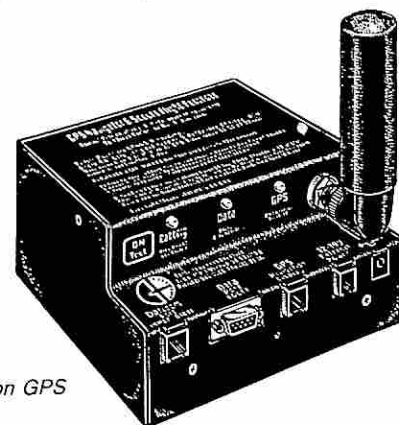
GPS Registratore di volo La nuova generazione della navigazione globale. CAMBRIDGE ha sviluppato la terza generazione di GPS sulla base della tecnologia Garmin e ha aggiunto la registrazione dei dati. Sarà la documentazione di volo del futuro per le gare e i voli di distanza. Lo standard NMEA 0183, utilizzando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



Variometro in 57 et 80 mm



Display GPS



Registratore di volo con GPS

Il segreto del successo del Cambridge:

Una tecnologia per variometri che soddisfa anche i piloti più esigenti. Semplice, razionale da usare in volo, con una vasta gamma di accessori come il comando a distanza. Un sistema di costruzione indistruttibile, un costante sviluppo nelle prestazioni, con estrema facilità di sostituzione dei nuovi moduli nei modelli posseduti dai clienti, fanno sì che lo strumento sia sempre il più aggiornato.

Preciso e affidabile, il Cambridge è già stato prodotto in 8500 esemplari. I risultati: piloti entusiasti, vincitori di moltissime gare nazionali ed internazionali.

I campioni volano con strumenti CAMBRIDGE!

per Austria, Germania e Italia



TEKK Vendita e Assistenza

Technische Konsultation Keim

Eyachstrasse 33

71065 Sindelfingen

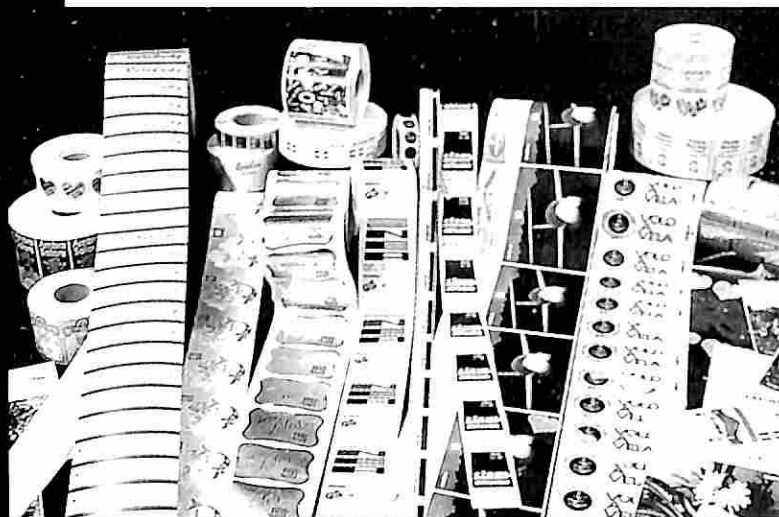
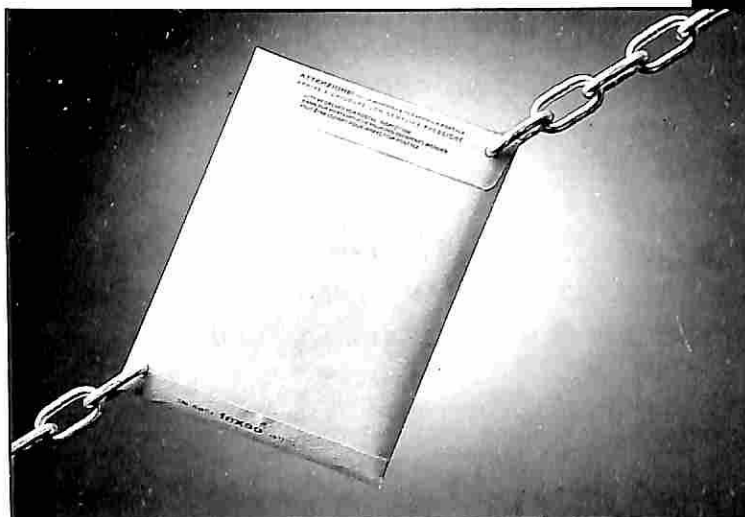
Tel. (0049-0)7031-871 521

Fax (0049-0)7031-877 128

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

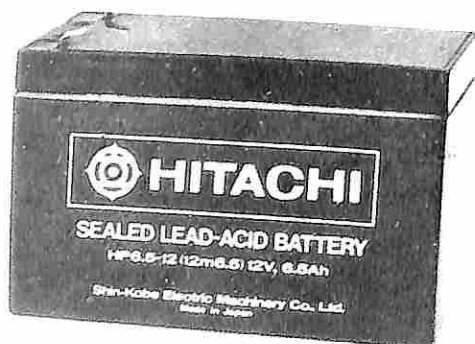
G. GIUSTI

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

CONCESSIONARIO:

CAVI - CONNETTORI
ACCESSORI V.H.F.

Batterie

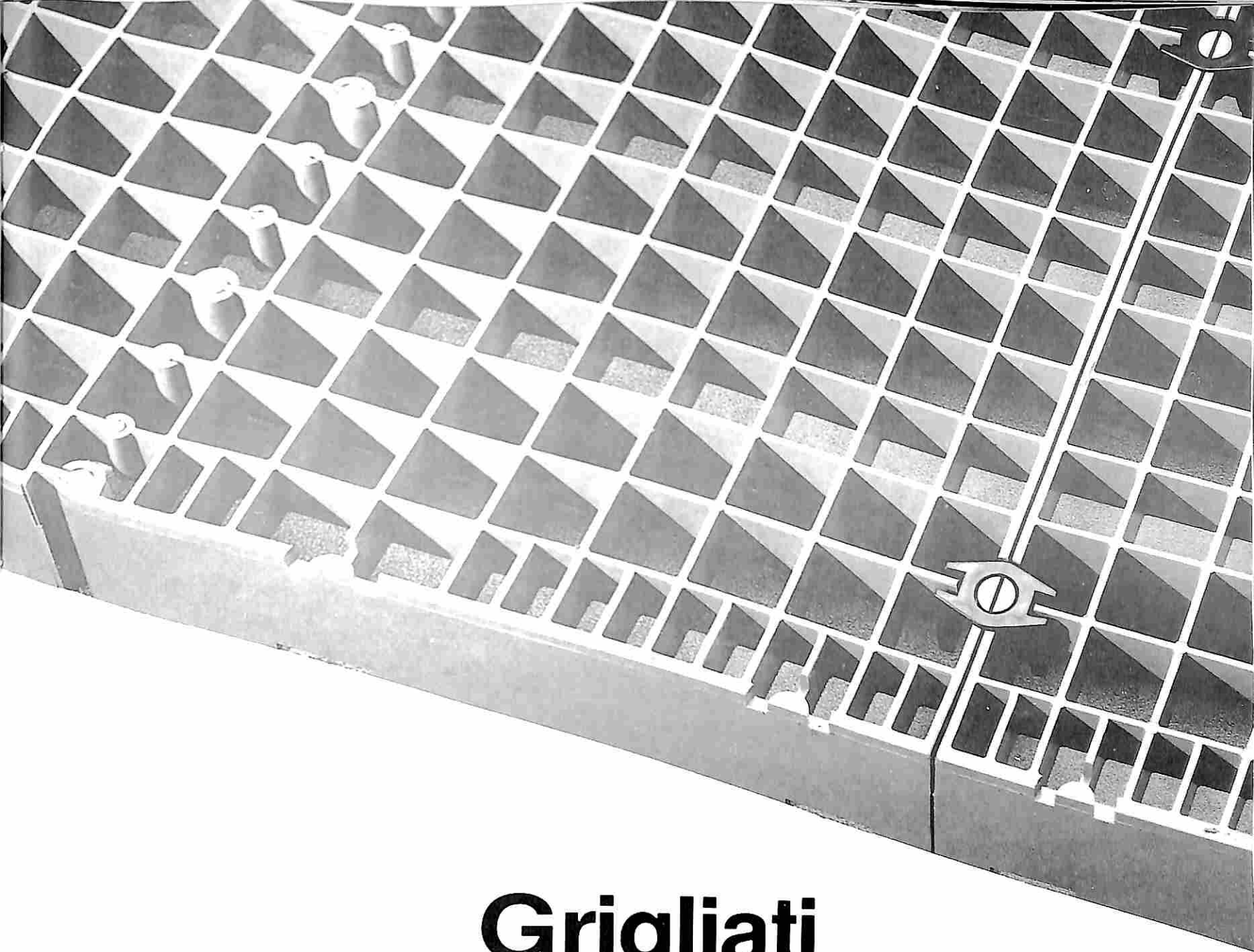


COMPONENTI ELETTRONICI



ICOM INCORPORATED

First in Communication



Grigliati per pavimentazioni

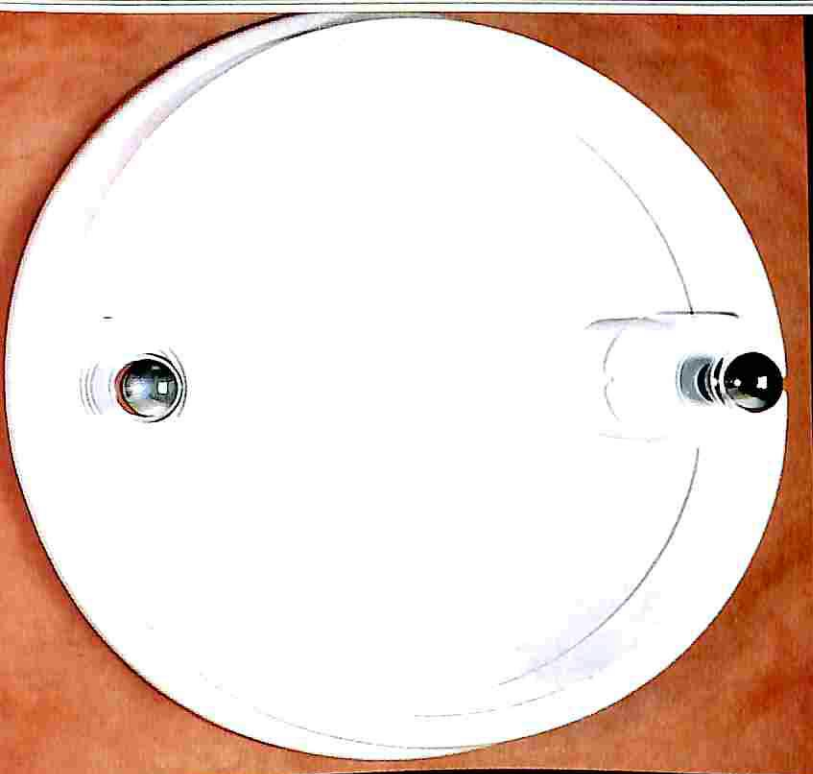
I grigliati Mazzucchelli in ABS e in Polipropilene, facilissimi da montare, hanno un disegno a canali aperti, per un'alta capacità drenante della superficie coperta. Le ottime caratteristiche meccaniche, fisiche ed elettriche consentono grande resistenza agli agenti chimici, atmosferici, alla temperatura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

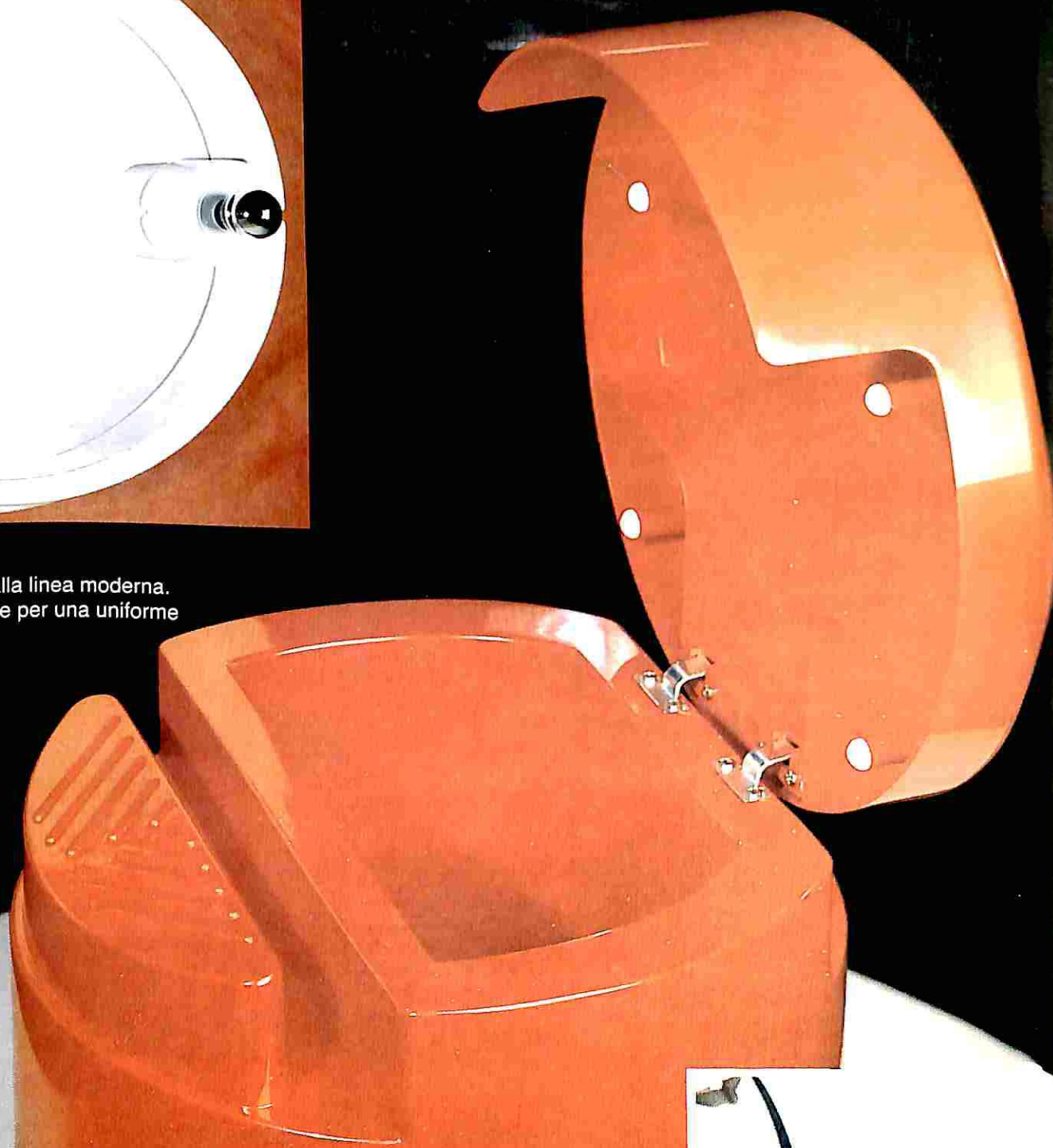
1849 **Mazzucchelli**

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



SELVA

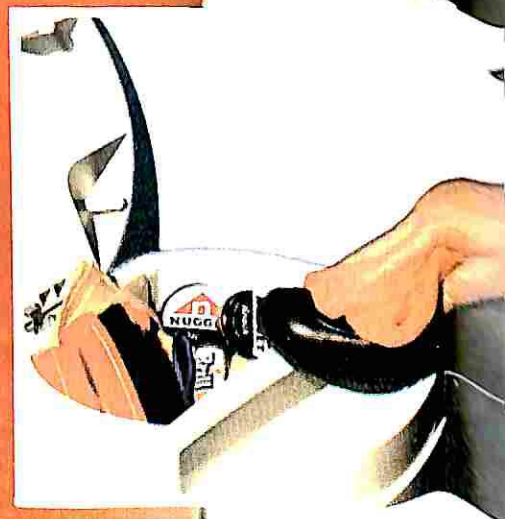
Elegante specchiera rotonda dalla linea moderna. Dotata di due lampade argentate per una uniforme diffusione della luce. E' prodotta in resina ABS. Dimensioni: diametro cm. 68.



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 antisdrucchiolevole. 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

- **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!

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

Aerei ed alianti a disposizione di tutti i soci:

3 STINSON L.5, 1 ROBIN DR 400.

**5 TWIN ASTIR, 2 JANUS B, 4 ASTIR STANDARD, 4 HORNET, 5 DG 300, 1 ASH 25,
2 DISCUS B, 1 MOTOALIANTE GROB G 109B.**

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

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