

**VOLO
A
VELA**

NOV. - DIC. 1995
N. 233

La Rivista dei Volovelisti Italiani



MOVE WITH MURATA



La gamma dei sensori ad alta affidabilità della Murata è specificatamente realizzata per soddisfare le esigenze nelle future generazioni delle automobili.

Comprende giroscopi per navigazione, sensori di messa in fase, sensori di accelerazione per sistemi di sicurezza e sensori di temperatura, sensori ad ultrasuoni per rilevamento della distanza e per antifurto.

Utilizzate la più avanzata tecnologia di Murata nei componenti per rilevazione, per automobili più efficienti e convenienti.

muRata
Innovator in Electronics

Murata Elettronica Spa Via San Carlo 1 20040 Caponago - MI
Tel. (02) 95743000 Fax (02) 95742292



SOCIETÀ ITALIANA TECNOSPAZZOLE

Lavora con voi.

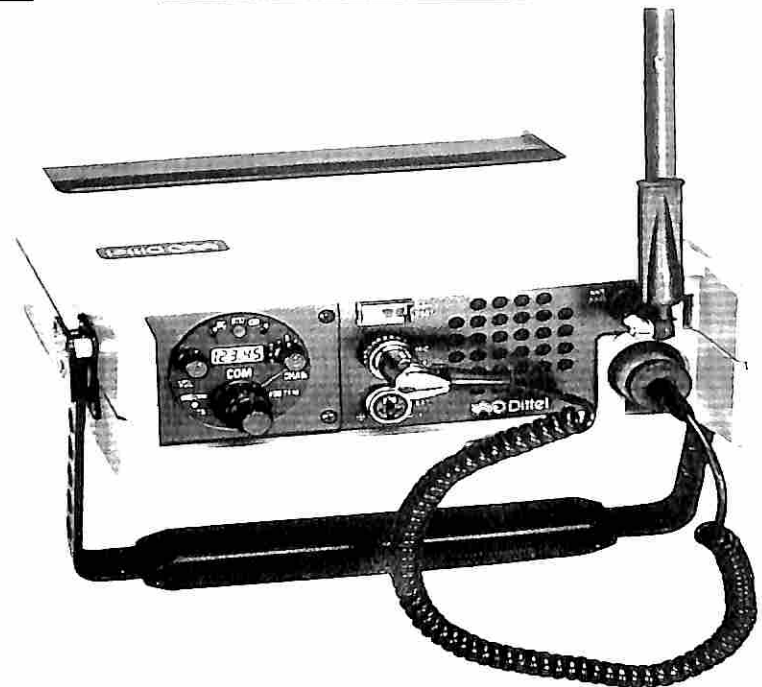
Prima di arrivare fra le tue mani, una spazzola tecnica SIT è stata provata, migliorata, riprovata e perfezionata ancora nei minimi dettagli. Per questo, quando arrivi a scegliere un prodotto SIT, ti accorgi che hai fatto la scelta migliore: quella definitiva.

SIT

TECNOSPAZZOLE LA SCELTA DEFINITIVA

SIT SOCIETÀ ITALIANA TECNOSPAZZOLE Spa
BOLOGNA ITALY





AVIATION COMMUNICATION SYSTEMS

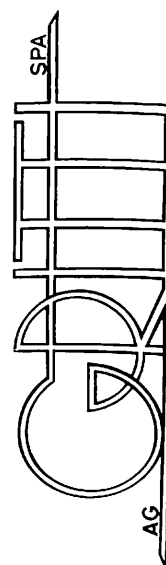
MODEL	FSG 70	FSG 71 M	FSG 5	FSG 4	FSG 5 W
FCC (USA)	yes	yes	yes	yes	no
TSO LBA	pending yes	pending yes	N/A	N/A	N/A
Airborne installation mounting system transceiver panel size	direct fixed panel 57 mm 2.1 x 1.7	direct fixed panel 57 mm 2.1 x 1.7	UL parachute -	UL parachute -	UL parachute -
Portable Version	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	1 PC and 1 PS	1 PC and 1 PS	N/A	N/A	N/A
Tx duty cycle (%), Sby	20:10:5 Sby	20:10:5 Sby	20:10:5 Sby	20:10:5 Sby	20:10:5 Sby
Operation time	5 8 12 24 hrs	5 8 12 24 hrs	5 8 12 24 hrs	5 8 12 24 hrs	5 8 12 24 hrs
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)	35 mW / 500 Ω	35 mW / 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	-	-	-

Walter Dittel GmbH



TECHNICAL INFORMATION

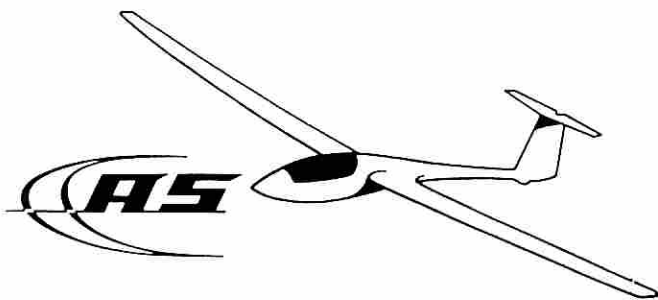
VHF AVIATION RADIO



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

“air classic”

RAPPRESENTANTE ESCLUSIVA PER L'ITALIA DI:



SWIFT S1

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

AS K21

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

Modifica Mecanair

per PIPER PA 18 180 HP
Elica quadripla
Ottimale per traino alianti
e volo in montagna.

AS K23 B

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



AS W24

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

E

AS W22 B

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

BE

versione motoalante
peso max al decollo 750 Kg
efficienza max 60

AS H25

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

AS H26 E

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

AS W27

nuovo aliante 15 mt
FAI CLASS
efficienza max 48

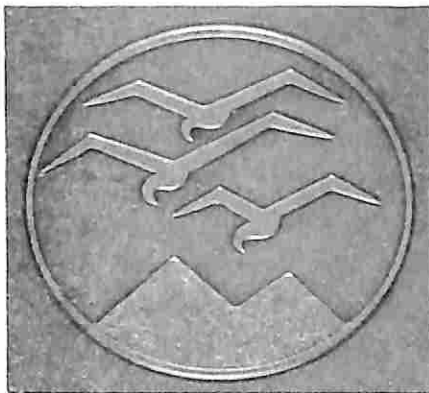


RIMORCHI COBRA

ALEXANDER SCHLEICHER

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

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



nessun dorma!

È una parola. Tornando dal Briefing di Bologna è difficile, se non si è alla guida, non dormire.

Qualcuno potrà pensare alla cucina di "nonno Rossi" ma rimane il dubbio, se non la convinzione, che – ormai da anni – le relazioni e gli interventi siano permeati di sonnifero.

Come cambiano i tempi! Come tornano vive le diatribe del passato!

Del Briefing di quest'anno ne parleremo nel prossimo numero, dopo aver riascoltato la registrazione, anche per dire della "principessa nella sua fredda stanza" (leggi FIVV).

Forse è questione di età. Ma cambiamo argomento.

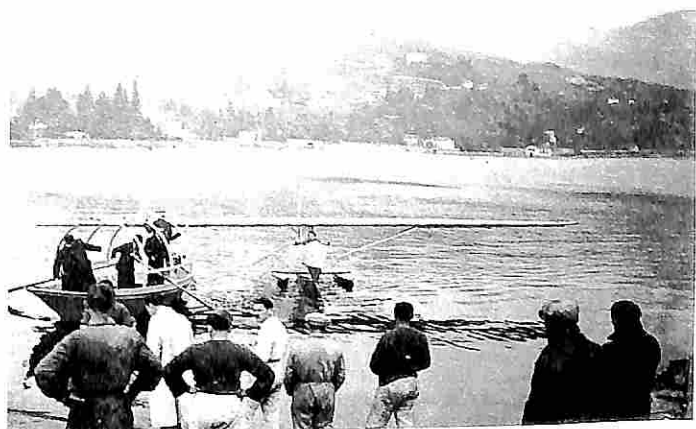
Parliamo del fatto che sempre più forte è il desiderio di frugare nel passato per rintracciare avvenimenti significativi e uomini che, con il loro operare pieno di entusiasmo, hanno consentito la sopravvivenza ed il successivo sviluppo, modesto ma tenace, del nostro volo a vela.

È per questo che rinnoviamo l'invito a farci pervenire scritti e fotografie riguardanti il passato dell'attività pionieristica che la storia ha diviso in due periodi: prima e dopo la guerra.

È proprio con questo intento che affrontiamo il 1996 – l'anno del "primo" cinquantenario – con ambiziosi programmi, anche per la lontana Grumentum, che speriamo di realizzare con l'aiuto delle sponsorizzazioni, con più abbonamenti, con le inserzioni pubblicitarie e con l'indispensabile aiuto dei "ragazzi del '90"!

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 Colacevich
FRANCIA Giancarlo Bresciani

REDAZIONI ESTERNE

VOLO A VELA c/o SCAVINO
Via Partigiani, 30 - 22100 COMO
Tel. 031/266636 - Fax 031/303209
VOLO A VELA c/o PEDROLI
Via Soave, 6
CH 6830 CHIASSO (Svizzera)


STAMPA

Arti Grafiche Camagni - Como

DIRETTORE RESPONSABILE

Lorenzo Scavino

VOLO A VELA



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

FONDATA DA PLINIO ROVESTI NEL 1946

N. 233 NOVEMBRE/DICEMBRE 1995

ISSN-0393-1242

SOMMARIO

- | | |
|----------------------------------|--|
| 5 | nessun dorma! |
| 7 <i>dai campi di volo</i> | MASERA - BOLZANO - ALZATE - SONDRIO
FERRARA - TORINO |
| 16 <i>acrobazia</i> | GLI "SNATURATI" DELL'ACROBAZIA |
| 19 <i>la meteo</i> | PER CHI VUOL SAPERNE DI PIÙ |
| 20 <i>riunioni</i> | MODIFICHE AL CODICE SPORTIVO FAI |
| 21 <i>la commissione</i> | VERBALE RIUNIONE 2.3 DICEMBRE |
| 23 <i>considerazioni</i> | RIKY BRIGLIADORI/ROBERTO MANZONI
LE FLOTTE DEL VOLO A VELA
AH! LA CARA BUROCRAZIA
GIUSEPPE BAUDINO/CARLO BARBORINI
LA FAMIGLIA |
| 28 <i>informativa-denuncia</i> | LA DEMOCRAZIA NON VOLA CON L'Ae.C.I. |
| 31 <i>FIVV</i> | SCOPI E PROGRAMMI |
| 32 <i> rassegna stampa</i> | |
| 35 <i> vip club</i> | |
| 40 <i> voloavelainformazioni</i> | |
| 42 <i> abbonamenti 1996</i> | |
| 43 <i> FIVV</i> | |
| 44 <i> ultimissime</i> | |

IN COPERTINA: ancora una foto di Vittorio Valesio; appartiene ad una serie che sarebbe bello poter assemblare in un fantastico album. Uno dei tanti sogni nel cassetto. Torino Aeritalia.

ABBONAMENTI PER I SEI NUMERI DEL 1996: CINQUANTESIMO DALLA FONDAZIONE !!

- | | |
|--------------------|---|
| 1 - SOSTENITORE | L. 500.000 x VOLO A VELA + SORPRESA + AUFRUFF + MEDAGLIA + SOARING 1996 |
| 2 - PARTECIPAZIONE | L. 200.000 x VOLO A VELA + SORPRESA + AUFRUFF + MEDAGLIA |
| 3 - PRESENZA | L. 90.000 x VOLO A VELA + SORPRESA |

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.



Masera: cronaca di un bel volo da sprovveduto

Domenica 19 novembre, alle 8 telefono all'Introzzi invitandolo a venire a Masera a volare, per spronarlo gli ricordo che da Fino Mornasco a Masera è tutta autostrada.

La giornata però non si prospetta granchè, il vento del giorno precedente è cessato, ma osservando il cielo posso supporre che in quota di vento ce ne sia. Roberto è un po' titubante ma poi mi conferma la partenza.

Giungo all'aviosuperficie alle 8,30, fa un freddo cane, il termometro segna -6°, non c'è vento e il cielo si è coperto, sembra la classica giornata piatta.

Piano piano arrivano tutti gli amici; il Bellora e il Darioli sono eccitati, oggi si volerà per la prima volta anche con il DG300 datoci in uso per i mesi invernali dall'Aero Club d'Italia.

Il motore del Cessna non vuole partire, fa le bizze con la batteria scarica, ma poi con i cavi riusciamo a farlo girare. Tiriamo fuori dall'Hangar il "vecchio" TANGO ROMEO e iniziamo i controlli. Nel frattempo arriva Roberto.

Il Bellora ed il Darioli provano il PAPA FOX in volo. Sono ormai le 13, mettiamo in linea il Twin Astir ed invito Roberto a farmi da sacco; sul DG300 volerai appena atterrati, gli dico.

Non prendo gli occhiali da sole, tanto il cielo è coperto, nè mi servono i guanti ed il berretto di lana, sarà un voletto locale.

Si è alzato un leggero venticello da Nord, 2-3 nodi ma decoliamo ugualmente per 180. Decidiamo lo sgancio a 750 mt. cielo campo, poi andremo a mangiare.

Al traino il vento si fa sentire e così pure la turbolenza, ci sono punti a salire notevoli, li memorizzo così dopo lo sgancio proverò a tornare lì, decido di prolungare il traino fino alla quota di 1000 mt. QFE, visto che promette bene, faccio una fatica boia a stare allineato, il Cessna davanti a me schizza su e giù, a destra e a sinistra, a 1000 sgancio, torno indietro in cabrata a destra per smaltire e a cercare i valori positivi appena passati.

Su consiglio di Roberto imbocco la Valle Vigezzo tenendomi sui costoni Nord del Tignolino, del Togano e del Pizzo Ragno, saliamo con un rateo di +2 / +3, il vento da Nord-Ovest ci scarroccia velocemente, facciamo 4 o 5 passaggi e siamo a 2500 mt.

Il vento aumenta, il rateo si porta al valore di fondo scala positivo, saliamo come un ascensore, chiamiamo Masera, diamo quota e posizione e invitiamo gli amici a seguirci.

Il panorama è stupendo, verso Locarno il cielo è di un azzurro intenso, lenticolari translucide qua e là, sopra di noi e verso Nord è coperto e le alpi sono avvolte da bufera di neve alimentata dal vento.

L'altimetro sale a vista d'occhio, la turbolenza è media, ci alterniamo ai comandi per alleviare la fatica e per "guardarci in giro"; il variometro è sempre incollato a fondo scala, proviamo a fare una chiamata sulla 123.375 ci risponde un amico che arrivando debole non riusciamo a capire chi è, dice di trovarsi a 5000 mt. sopra la Weissmies, non sen-



tiamo nessun altro, in un attimo siamo a 4000 mt. e finiamo in una nube.

Si forma ghiaccio sulla capottina, apriamo i diruttori e scendiamo di un centinaio di metri; inizia a farsi sentire il freddo, non sono imbottito gran ch  e ho le mani gelate, guardo la temperatura esterna: -20 !!; devo aprire il finestrino laterale per disappannare la capottina, il freddo aumenta, anche Roberto ha freddo; facciamo un traversone veloce per portarci sulle montagne a Nord di Ascona e cos  perdiamo un po' di quota, ci stabilizziamo sui 2800 (-12 ) e risaliamo la valle sopra le creste.

Puntiamo a Nord-Ovest controvento, passiamo sopra la Sheggia, i valori si sono attenuati (0/+2), saltiamo in valle Isorno e chiamiamo Masera rassicurando gli amici che il vento non ci ha portato via, ci dicono che il vento   aumentato notevolmente anche sull'aviosuperficie.

Il panorama   sempre stupendo, davanti a noi si staglia il massiccio del Rosa, pi  a destra il Cervino gi  abbondantemente innevato.

Proseguiamo in forte turbolenza fino sopra Varzo, la tormenta di neve ci lambisce, torniamo indietro e risaliamo la

valle Formazza, siamo a 3000 mt., batto i denti e passo i comandi a Introzzi che continua a darmi preziosi consigli sulla conduzione del volo; siamo sulla verticale di Premia al limite della bufera di neve sottovento al Giove, viriamo di 180 e torniamo indietro; a Roberto "scappa la pip ", io ho freddo, sembra di essere in lavatrice, conclusione: andiamo all'atterraggio.

A 2800 apro i diruttori e con fondo scala negativo puntiamo li davanti a noi su Masera.

Chiamiamo gli amici apprendendo che l'attivit    ferma per il forte vento, ci sono 25 nodi sulla pista.

All'atterraggio il vento   veramente forte, ci presentiamo in finale a 200 mt. e senza diruttori aperti, mentre scendiamo in controvento sembra di non avanzare, c'  turbolenza anche nel finale.

Tocchiamo terra tirando un sospiro di sollievo; Introzzi scende e velocemente corre ai bordi della pista.....

Molto bello ma che sudata... fredda.

PIERO BRACALI

2° INTERNATIONAL VINTAGE GLIDER MEETING

PAVULLO NEL FRIGNANO - MODENA

Dal 28 Giugno al 7 Luglio 1996

Con la partecipazione di alianti d'epoca
e riproduzioni di alianti d'epoca radiocomandati
(dal 5 al 7 Luglio)



Per informazioni contattare:
Daniele Bonvicini tel. 0536 324.767
Fabio Venturelli tel. 0536 324.935

Bolzano: grido d'allarme dell'Aero Club

I miracoli sono ancora di moda? Su un aeroporto di terzo livello è possibile la convivenza tra volo sportivo a motore, volovelisti, paracadutisti, aeromodellisti, e regolari voli di linea?

Ne sono convinti i piloti dell'AeC Bolzano, i quali tuttavia guardano con preoccupazione a quanto successo invece su (quasi) tutti gli altri aeroporti italiani, dove l'introduzione di voli commerciali, charter e di linea ha gradualmente emarginato o soffocato diverse specialità sportive dei locali Aero Club.

La tattica è sempre stata quella dei divieti e limitazioni di varia natura, blocco dei decolli ed atterraggi sportivi in coincidenza con i voli di linea, l'introduzione di tasse esose, la pretesa delle società di gestione di far pagare anche i servizi non richiesti, scoraggiando così, a lungo andare, persino i piloti più entusiasti.

In questi ultimi mesi, a Bolzano non sono mancate le polemiche e velenosi attacchi da parte di varie personalità politiche direttamente coinvolte nel progetto di ammodernamento aeroportuale, e da parte di membri del consiglio di amministrazione della futura società di gestione (ABB), alleati contro l'attività di

volo a vela, contro il volo sportivo a motore, contro i paracadutisti.

Per rispondere pubblicamente alle accuse, l'AeC Bolzano ha organizzato, sabato 18 e domenica 19 novembre scorsi, un "fine settimana delle porte aperte", durante il quale migliaia di curiosi ed interessati hanno potuto osservare da vicino e toccare velivoli a motore, alianti, paracaduti, aeromodelli e gli elicotteri messi cortesemente a disposizione della mostra statica dai Carabinieri, Polizia, Esercito. Centinaia i voli turistici ed i "battesimi dell'aria", mentre nel corso della conferenza stampa i soci dell'AeC hanno illustrato le proprie tesi alla presenza di numerosi giornalisti, reclamando pari dignità tra voli commerciali e voli sportivi, e rivendicando il diritto di esistenza anche sul futuro aeroporto potenziato, i cui lavori di ammodernamento vengono dati ormai per imminenti.

L'Aero Club, in quanto ente senza fine di lucro, non ha competenze per giudicare in merito allo sfruttamento commerciale di strutture aeroportuali ed in tal senso non si oppone. Ma chiede a viva voce di poter svolgere anche in futuro le proprie attività istituzionali. Ogni aeroporto pubblico dovrebbe rimanere uti-

lizzabile da tutti, non solo dai voli passeggeri e commerciali, e senza condizioni capestro.

I piloti sportivi e volovelisti altoatesini guardano invece con interesse a quanto realizzato pochi chilometri a nord: sull'aeroporto di Innsbruck, capoluogo del Tirolo, da decenni le specialità dell'Aero Club austriaco ed i voli di linea e commerciali convivono all'interno della stessa area aeroportuale, su piste separate e senza reciproco pregiudizio.

Un altro problema che tormenta i piloti sportivi altoatesini è l'inquinamento acustico. Per limitare il rumore sono già stati modificati i circuiti aeroportuali dell'aeroporto "F. Baracca"; i volovelisti sono riusciti ad ottenere l'omologazione di una marmitta silenziatrice installata sul Robin usato per i traini. Sono invece finora falliti i tentativi di sostituire l'elica bipala con una quadripala. Altri interventi sono allo studio per venire incontro alle esigenze di un'opinione pubblica sempre più sensibile all'inquinamento acustico. Ma, come noto, in Italia modificare velivoli già omologati è impresa davvero improba, e sembra più facile che un cammello...

per gli handicappati Babbo Natale arriva sui monomotori dell'Aereo Club

L'iniziativa ha avuto un'ampia eco sulla stampa ed in televisione: in occasione del Natale '95, il nostro Aero Club, il Gruppo Volo a Motore in particolare, ha regalato un volo sulla conca di Bolzano ad una 20ina di persone portatrici di handicap.

Sull'erba dell'aeroporto, quella mattina del 20 dicembre, l'entusiasmo era alle stelle tra i ragazzi che frequentano il centro di riabilitazione di via Fago, a Bol-

zano, giunti accompagnati da assistenti e genitori. Per loro era il battesimo dell'aria.

Tutto era stato accuratamente preparato nelle settimane precedenti: selezione dei ragazzi, contatti con le autorità competenti, informazione alle famiglie, permessi e liberatorie scritte da parte dei genitori, ecc.

Alle 10 del mattino i tre meccanici Silvano Bertoldi, Angelo Recchia ed Andrea

Muraro avevano già effettuato tutti i più accurati controlli sul Cessna 206, sul TB 9, sul TB 10 e sul TB 200 e la manifestazione si è svolta in piena regolarità, senza il minimo contrattempo, grazie alla disponibilità dei piloti Andreas Raffener, Giancarlo Vienna ed Erich Skolaut; il tutto coordinato sul campo dall'istruttore Marco Forrer, che con professionalità, calma e padronanza della situazione, teneva sotto controllo gli arri-

vi, i decolli, le manovre al suolo ed i movimenti, in particolare quellidel gruppo di handicappati, istruttori, parenti, carrozzine.

Qualche contorsione s'è resa necessaria per far salire a bordo alcuni handicappati; e qui è emersa palese l'elasticità e la forza di Andrea Muraro, che in piedi sulle ali sollevava di peso i giovani, li infilava nell'abitacolo e contemporaneamente riusciva anche a controllare che nessuno mettesse i piedi sui flap!

Difficile dire se erano più emozionati i ragazzi o i loro genitori! Sapete com'è con

gli aerei! Tra i neofiti c'è sempre qualche iniziale titubanza. Ma ogni esitazione è sparita in volo, lasciando spazio allo stupore ed alla meraviglia che riempie l'animo, quando ci si accorge che le ruote non sono più appoggiate al suolo.

A parte l'aspetto umanitario, l'esperienza del volo ha avuto per i giovani portatori di handicap anche un significato pedagogico, una diretta esperienza con altre dimensioni spaziali, rappresentando inoltre un momento di integrazione e di inserimento sociale. Questo infatti è stato evidenziato nei servizi televisivi e

negli articoli apparsi nei giorni successivi sulla stampa, che hanno invitato le altre associazioni del tempo libero a seguire l'esempio dell'Aero Club Bolzano.

Una iniziativa quindi apprezzata ed un'esperienza che verrà ricordata a lungo anche dai soci e dal personale del club che si sono adoperati per la sua buona riuscita.

Bolzano, 20 dicembre 1995

CELESTINO GIRARDI

Alzate: in aliante

.....oggi è stata proprio una brutta mattinata.....

.....quel Paziente, il N° 165, mi preoccupa proprio! Non sono ancora riuscito a inquadralo bene.....

.....e poi, la reazione che ha avuto questa mattina....., proprio non ci voleva..... meno male che il personale è attento e ha avvertito subito.

.....bisogna che mi ricordi di far mettere la sonda rettale al colon operato questa mattina; la terapia è già stata disposta ma oggi pomeriggio bisogna mettergli la sacca da stress e gli anestesisti non hanno preso nessuna vena centrale.....

.....tutto di corsa, sempre, come i sei Pazienti dimessi questa mattina, abbiamo cominciato tardi il giro e.....

.....devo ricordarmi di vedere il 160, quell'ernia che dice che ha quell'altro problema.....

Alzate, India Victor Alfa Eco prova radio

Alfa Eco, Alzate radio 5

.....mi ha detto di avvertire anche un dolore alla radice dello scroto: e se ci fosse un varicocele?.....

.....e poi gli interventi di questa mattina! (Quella colecistectomia videolaparoscopica

è stata stressante.....

.....quella maledetta piccola arteria che si inseriva in quel modo anomalo.....

Alzate, Alfa Eco è allineato e pronto al decollo. Pilota Bandini, quota 750 mt.

Alfa Eco, Alzate, decollo a discrezione

.....si inseriva a 2 cm. dall'ilo e quando si è messa a sanguinare è stato un disastro! Piccola certo, ma, basta un po' di sangue per non far vedere più nulla. Lavare, pulire, coagulare.....

Alza l'ala, cavo teso. Puoi andare!

.....meno male che ho potuto mettere quella clip che ha arrestato immediatamente il sanguinamento e si è potuto andare avanti.....

Un leggero strappo e sono in movimento. Vedo con la coda dell'occhio il ragazzo che lascia l'ala che teneva alla giusta altezza. Ora non cadrà più perchè la forza dell'aria da portanza alle ali. La corsa è sempre più veloce. Bisogna solo tenere l'aliante in equilibrio sulla ruota e restare allineato dietro all'aereo trainatore 50 mt. più avanti che mi sta trainando.

.....poi, come sempre, quando hai finito l'intervento intraddominale, l'angoscia di fare uscire la colecisti da quel minuscolo foro ombelicale! Ma che fatica!.....

La velocità è sempre più alta. Sento l'accelerazione sul mio corpo. Ora l'aliante è molto più stabile e si lascia guidare con facilità. Corro sempre sulla pista dietro al trainatore, ma, prima di staccarmi da terra, devo aspettare che aumenti la velocità perchè anche lui decolli.....

.....prima di sera devo completare i DRG! Me ne mancano ancora pochi di quelli indietro.....

.....oggi pomeriggio ho le visite specialistiche alle 15, devo ricordarmene e non fare, come tutte le volte.....

Prima di rendermene conto, automaticamente, una leggera tirata alla barra e:

SONO IN VOLO!

Ancora, ancora una volta, un'altra volta, nel cielo!!! Che sensazione!

È una bellissima giornata e ho colto l'occasione della pausa del pranzo, per correre al campo di volo e approfittare delle stupende condizioni metereologiche, che in questo periodo ci sono spesso, per fare un bel volo in aliante. Il cielo è terso e azzurro, non una nuvola all'orizzonte, le montagne si stagliano nel blu,

con un contrasto che fa sembrare il Monte Rosa qui, a un passo e un panorama bellissimo di tutta la Brianza!

Sono semisdraiato, comodo in un piccolo abitacolo di un bellissimo aliante bianco, lucentissimo e dalle ali strette e lunghe, trattenuto dalle cinture di sicurezza che non mi permettono quasi i movimenti del tronco. Davanti a me il cruscotto con tutti quegli strumenti ormai a me così familiari, indispensabili per un corretto volo, con in mezzo la radio che, sempre ci tiene in collegamento con l'aeroporto. Le mani sulla barra di comando e i piedi sulla pedaliera: gli strumenti con cui si pilota un aereo. Intorno a me la capottina, tutta in plexiglas trasparente, che non si vede, ma mi protegge dall'aria e fuori, fuori c'è il cielo!

Mi trovo in volo, ormai a 500 mt. sul campo e la mia concentrazione è di restare dietro al trainatore che mi sta portando in quota. Quel lungo cavo davanti a me e che mi collega con l'aereo, deve sempre essere in tensione e ogni virata che compie lui deve essere seguita dalla mia. È importante il lavoro che sta facendo il trainatore: un aliante non può decollare da solo in quanto non ha motore e, per volare, deve essere portato in quota. Una volta arrivati alla quota stabilita (e pagata), sarò io a sganciarmi da lui, e sarà quel momento che l'aliante inizierà il suo volo, solitario e silenzioso, in cerca di ascendenze che lo portino ancora più in alto!

Mi abbandono per un attimo a considerare ancora una volta, la mia fortuna per essere lì a godere di questo spettacolo del volo: vedere le cose dall'alto, i territori, ormai conosciuti, della mia Brianza, con i laghi azzurri e le montagne verdi, i paesi che ormai sono tutti attaccati l'un all'altro per l'incredibile aumento di case che rendono il territorio tutto omogeneamente cosparso di centri abitati. Le strade, piccole, piccole, con le macchine che lentamente avanzano su di esse, sono irriconoscibili dall'alto e si fatica parecchio a riconoscere quella strada nota e conosciuta che tutti i giorni fac-

ciamo. E le piscine! Ricordo le prime volte, ormai dieci anni fa, quanta impressione mi fece, il grande numero di piscine che, quasi in ogni villetta, adornano, con il loro stagliarsi azzurro, i prati verdi.

Ma ormai il mio trainatore mi ha portato sulle prime pendici delle montagne. Sono a 750 mt. e devo pensare allo sgancio.

Un occhio al variometro, quello strumento che mi avverte delle ascendenze e, una volta raggiunto un buon valore..... tac!!

Una tirata al pomello giallo, un leggero scossone e vedo il trainatore allontanarsi in virata e picchiare per tornare indietro.

Grazie Giancarlo!

Ciao. Buon volo a te!

Ora sono solo! Improvvisamente, col calare della velocità, un silenzio pervade l'abitacolo e subito, subentra la serenità del sentirsi nell'aria, librato tra venti e correnti, col solo sibilo, sommesso, dell'aria che investe l'aereo: libero!

Devo impegnarmi se non voglio tornare subito giù, come un aeroplanino di carta, devo concentrarmi e, con l'aiuto degli strumenti, sfruttare al massimo le correnti ascensionali per guadagnare metri di quota. È una simbiosi tra me e il mio aliante: siamo un tutt'uno. Io sono legato a lui e lui mi trasmette le accelerazioni, le affondate, le salite. C'è poco tempo, ora per guardarsi intorno, gli occhi sono tutti agli strumenti e al cielo. Quando lo strumento me lo dice, faccio compiere al mio aliante una stretta virata, e la mantengo. Giro in cerchio cercando di non uscire da quella massa d'aria che sale e che mi fa salire. Tutto l'intorno gira e rigira e io sono sbalottato e trattenuto dalle cinture di sicurezza. Piloto con decisione e manovro la barra e i pedali con fermezza; a volte è anche faticoso, ma, a lungo andare, sempre girando, leggo sull'altimetro che la mia quota si sta avvicinando ai 1000 mt. E già, mentre viro, vedo con distinzione di

essermi avvicinato alla cresta delle montagne e, poco per volta, il mio orizzonte si allarga sempre più. Ancora un paio di giri e, finalmente, sono sopra le montagne. E, come al solito, che spettacolo!! Al di là della cresta si ammira il lago di Como e, più in là, tutte le Alpi, con ancora la cresta innevata, e oltre, le nevi perenni delle cime all'orizzonte!

Ogni volta è una sensazione grandissima: solo, nel silenzio del vento, padrone del mio mezzo volante, così in alto, lontano da tutti e tutto: una sensazione di felicità e di serenità che prende tutte le volte e, mi stupisco, ogni volta come se fosse una novità.

Sono a 1300 mt. E, finalmente, posso concedermi un po' di svago: abbandono il frenetico girare, mi metto in volo rettilineo e volo verso Como. Bellissima città, specialmente dall'alto, così racchiusa dalle montagne e dal lago, con il centro storico squadrato e le strade ortogonali. Qualche scia nell'acqua evidenzia i vaporetti che attraversano il lago e c'è anche qualche barca a vela. Più a nord si vedono i paesi del lago: Cernobbio, Moltrasio, Argegno da una parte, Torno, Faggeto, Lemna dall'altra. Brunate, più vicina a me perché più in alto, si affaccia sul lago e sulla città, quasi a perpendicolo.

La mia radio ogni tanto gracchia qualche cosa, che mi rammenta che non sono solo e altri, come me, stanno volando qui intorno: è importante, non sono solo e bisogna stare molto attenti agli altri alianti! Il pericolo delle collisioni è minimo, ma è pur sempre presente..... eccolo! È là, davanti a me, un poco più alto, che gira in cerchio. Sicuramente è in una termica e sta salendo. Lo lascio stare, solo e in tranquillità nel suo impegno e viro a destra per allontanarmi. Ora lo spettacolo è cambiato, mi lascio dietro il lago e contemplo la pianura. Oggi è proprio una bella giornata, come ne capita raramente. La visibilità è stupenda e, a questa altezza, si vede il paesaggio come a stare sopra una carta geografica. I laghi, compresi nel bacino tra Como e

Lecco, si vedono tutti benissimo: sono azzurri intensi e sembrano lastre di vetro. A sinistra la Grigna, con le sue vette impervie nel blu del cielo, poi il Resegone e laggiù le montagne della bergamasca. Poi la pianura e lo sguardo arriva all'orizzonte. Oggi si vedono bene anche gli Appennini oltre la pianura Padana. Le città, si confondono, l'una con l'altra; le case sono ovunque, disseminate, a coprire il vasto territorio della Brianza: si nota solamente un aumento della concentrazione dove ci sono i paesi. Ma, zone, disabitate,non ce ne sono proprio. Milano è appena più in là e si vedono molto bene i suoi grattacieli. Più a ovest ricominciano le montagne, lontane, e poi il Monte Rosa, immenso, i laghi Maggiore e di Varese e, di qui, ancora le nostre montagne.

Tutto ciò con uno sguardo, dall'alto. E ripenso a quanta popolosità, quanta animosità, frenesia, traffico c'è laggiù; quante persone, in questo momento, operano, si muovono, con i loro problemi e i loro lavori. Da quassù sembra tutto calmo e distaccato, lontano, un altro mondo. Qui è presente solo il silenzio, il cielo e le mie stupende sensazioni di felicità. Mi sento padrone del mio aliante e padrone del cielo. Volo!

Ma le mie fantasticherie hanno vita breve. È vero che, dopo tanti anni, volare è come guidare: lo fai sopra pensiero, non sei angosciato a pilotare e spesso, quando non hai un obiettivo preciso, ci si può abbandonare a godere il paesaggio e liberare la mente alla contemplazione, ma questo tempo speso al puro piacere del volare, mi ha portato a 800 mt. di quota. Sono più vicino al suolo e vedo più distintamente le case. Rientro immediatamente nel mio ruolo di pilota e mi concentro: devo trovare dove salire; non sono lontano dal campo, ma con più quota si è più tranquilli.

Vedo in lontananza un aliante che gira e dunque, vuol dire che lì si sale. Mi dirigo subito in quella direzione e vedo chiaramente di essere molto sotto di lui e mi coglie subito quel senso di invidia

e di inferiorità nei confronti di coloro che sono più alti di me. Improvvisamente il miofondo schiena e, subito dopo, lo strumento, mi avvisano di essere entrato in un'altra corrente ascensionale. Con scatto e decisione inclino il mio aliante e incomincio a spiralarlo. La forza centrifuga è forte e l'orizzonte è fortemente inclinato. Ad esserci abituati è normale, ma, quando si è alle prime armi, tutto è tremendamente fastidioso: tutto si muove e gira, l'assetto sia fisico che mentale è assolutamente innaturale, ti senti schiacciato con le mani e i piedi pesanti, non puoi fissare un punto che, subito, scompare e certo, capisco i neofiti che, al loro primo volo, non sempre sopportano (di stomaco) queste accelerazioni. Lentamente ma costantemente, salgo e mi avvicino all'altro aliante che vedo girare sopra di me. Non lo mollo d'occhio un istante e in poco tempo, mi ritrovo alla sua stessa quota. Giriamo in cerchio tutti e due e manteniamo ambedue, la distanza di sicurezza uno dall'altro: siamo vicinissimi e riconosco l'aliante e il suo pilota. Ci salutiamo e, insieme, lasciamo quella termica che ormai "non dava più". Lo vedo allontanarsi verso Lecco ed io mi dirigo sulla cresta delle montagne: decido di fare una lunga planata fino al campo. Passo a poche decine di mt. dal crinale, dove è visibile una moltitudine di sentieri e camminamenti. Incredibile vedere, nei giorni di festa, quanta gente invade le nostre montagne. I rifugi sono gremiti di gente e tantissimi camminano per queste creste, con i loro maglioni multicolori. Sfilo parallelamente alle creste, in direzione di Como e, di tanto in tanto, saluto con la mano i gruppi di persone che, meravigliati e incuriositi, guardano nella mia direzione, attirati dal sibilo vicino. Si sbracciano a due mani, salutano ma subito sono dietro, passati: poveretti, penso, quanta fatica per arrivare quassù. Ed io, comodo, sfilo velocemente sopra di loro. Quasi una beffa! Viro decisamente e mi dirigo all'aeroporto che si vede distintamente con la sua striscia di asfalto rettilinea nel verde del bosco. Lentamente mi abbas-

so e provo ancora quel piacere sottile dell'inizio del volo, a gironzolare per il cielo.

Arrivo nella zona di "prenotazione all'atterraggio" ma sono ancora alto e non ho più voglia di aspettare. Tiro dunque una leva e aziono i "diruttori", superfici alari che, uscendo dalle ali, ne riducono la portanza: frenano la corsa e fanno scendere l'aliante. Alla quota di 350 mt. estraggo il ruotino del carrello, chiudo i diruttori e.....

Alzate, India Victor Eco in prenotazione, carrello estratto e bloccato Alfa Eco, Alzate siete in vista, richiamerete lasciando

Inizio a spiralarlo in modesta discesa, per mantenermi sul posto della prenotazione. Dal campo mi hanno visto e sono avvisati delle mie intenzioni. Devo solo scendere fino ai 200 mt., quota alla quale si inizia la procedura di atterraggio. Non mi rimane che concentrarmi, ancora per poco, per iniziare l'ultima fase, forse la più delicata del volo..... 200 mt.

Alzate, India Victor Alfa Eco lascia la prenotazione e viene all'atterraggio Alfa Eco, Alzate siete il numero 1, calma di vento, pista libera

Con calma inizio il "circuito di atterraggio", allontanandomi, inizialmente, dal campo. Punto verso quella collinetta a sud, passo sopra quelle villette, stupende, tutte immerse nel bosco, così isolate le une dalle altre ma così allo scoperto per me che gli passo sopra a questa quota (100 mt.). Quelle piscine.....! Ogni volta, specie d'estate, è una sofferenza vedere quegli specchi d'acqua azzurra, nel verde dei prati ben tenuti, con la superficie increspata dalla brezza e tutte le persone, le vedo quasi in faccia, che fanno il bagno e si tuffano, mentre io, cotto dal sole torrido, stanco e assetato dopo il volo, immerso in un bagno di sudore, mi accingo a tornare al campo assolato e bollente!

Ma ormai sono alla fine. Punto a quel

sottile e poi non tanto lungo, nastro di asfalto. Cerco, con piccoli spostamenti, di essere il più allineato possibile alla testata pista e mi abbasso. Nell'ultima fase, per frenare la velocità e scendere più in fretta, apro i diruttori e picchio sulle strisce bianche all'inizio della pista. Eccole! Sono sotto di me. Sfuggono via velocemente,..... sono troppo veloce. C'è molta turbolenza appena sopra la pista, ma devo controllare l'aliante e richiamarlo per non urtare la pista con un angolo di incidenza troppo elevato. Percorro gli ultimi metri in aria a non più di 1 mt. dal suolo e, mantenendo l'aliante perfettamente allineato con il centro della pista, aspetto che la velocità decresca e il ruotino tocchi la pista. Un secondo....., due....., un'eternità e nel frattempo, "mangio" la pista a 100 Km. all'ora. Laggiù, in lontananza, vedo un'ala sollevata di un aliante che, allineato, è in attesa della partenza. 95 Km/h....., 90....., tengo, tirando leggermente la barra, il musetto sollevato, 80.....

SCHRECH!!! Un leggero colpo sul solito fondo schiena, mi avverte del cambiamento di stato.

Sono di nuovo sulla terra, ancora una volta sono stato nel cielo e ho riportato a terra l'aliante e me con esso!

.....sono già le 14.30, manca appena mezz'ora all'inizio delle visite..... è tardi,

devo andare e di corsa!.....

Ancora poco impegno: devo solamente mantenere il centro pista e arrivare laggiù in testata nord dove ci sono i colleghi.

La pista corre sotto di me e, velocemente, mi avvicino alla sua fine. Già il pattino di coda tocca per terra e ciò vuol dire che la velocità si è ormai abbassata. Con una leggera pressione sulla barra, accompagnata da un'eguale pressione sui pedali, devio leggermente la corsa dell'aliante e lo faccio uscire dalla pista. Sull'erba è tutto un saltellare con gran colpi.

.....meno male che non devo mettere l'aliante dentro l'Hangar. Posso subito correre via!.....

Sono prossimo alla fine del campo. Un'ultima tirata sulla leva dei diruttori, dove agisce il freno sul ruotino e..... fermo! L'ala di destra cade per terra e l'aliante, macchina meravigliosa che, fino a poco prima, mi portava piena di vita e fremente, facendosi pilotare dolcemente da me nei cieli, appare istantaneamente privo di vita. Un silenzio pervade l'abitacolo e la mente ricomincia a ragionare terrena.

.....quei DRG! Devo proprio finirli.....

.....chissà come sta la Paziente colecistectomizzata..... prima di fare le visite passerò a vederla.....

.....ho ancora un sacco di cose da fare questo pomeriggio.....

Un ragazzo mi corre incontro. Per prima cosa apro la capottina e mi colpisce ancora una volta il "rumore" della terra ferma: grida lontane, il cinguettio degli uccelli, un martellare lontano. Mi sciolgo dalle cinture di sicurezza e salto a terra! "Come è andata?" mi chiede il ragazzo, "bene" rispondo io "meravigliosa giornata oggi, stanno su anche i sassi! Pensa che a 1000 mt.....

.....dobbiamo ancora decidere chi deve andare a casa domani.....

.....al giro devo chiedere al Primario del Paziente del 165.....

.....bisogna prendere una decisione, bisognerebbe operarlo subito.....

.....Il Primario!!speriamo che ritardi un po' per il giro, altrimenti arrivo tardi dopo le visite e allora.....

.....poi sono sceso di corsa, con i diruttori perchè devo scappare. Peccato, un vero peccato per una giornata come oggi. Ciao".

Corro felice verso la macchina, rimandando ad altre volte questo spettacolo di natura e di libertà.

Un'ora di volo; poco, ma anche oggi ho volato!

VIERI BANDINI

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

Sondrio - Caiolo

Uso improprio della frequenza radio 123.375

Come è noto, dopo anni di attesa, l'Ente del Controllo....., ha assegnato al volo a vela italiano la frequenza radio 123.375 per le comunicazioni in volo.

Tutti i piloti furono soddisfatti di tale decisione, perchè ciò consentiva di migliorare la sicurezza durante il volo.

Infatti lo scopo di dotarci di una sola frequenza aveva il fine di prevenire le collisioni in volo, soprattutto nei voli lungo i costoni e vicini alla base nube.

Purtroppo si è constatato che da parte di moltissimi piloti di volo a vela ne viene fatto un uso improprio e personale: per mantenere i collegamenti con l'amico, per segnalare la presenza di uno "zerino" etc.

E' necessario ripristinare al più presto l'uso di detta frequenza nei limiti del suo campo di impiego, non in modo impositivo, ma spiegando a tutti i piloti il perchè, a tal fine si spera che i vari AeC. facciano propria questa proposta.

Ai tempi della Scuola di volo ci hanno insegnato che i messaggi radio hanno un ordine di priorità:

1. Messaggi di emergenza
2. Messaggi relativi alla sicurezza del volo
3. Etc.

Inoltre ci hanno raccomandato di impegnare la frequenza lo stretto tempo necessario per il messaggio, in modo che chi ha veramente bisogno possa inserirsi.

l'uso della 123.375 dovrebbe essere limitato ai messaggi relativi alla sicurezza del volo, per prevenire le collisioni, e per le informazioni meteo.

E' sufficiente che il pilota segnali quando lo ritiene necessario, la propria posizione, quota e prua, perchè chi è in ascolto possa avere le informazioni necessarie.

In caso di necessità, ad esempio un pilota che ha perso la posizione o si appresta ad un fuori campo, potrà chiedere aiuto al collega più vicino che fornirà tutti i consigli necessari.

Quando attraversiamo zone aeroportuali, è opportuno inserire la loro frequenza e se lo riteniamo necessario segnalare la ns. posizione.

Per i voli di secondo periodo, si consiglia l'uso di una frequenza libera preventivamente concordata.

Grazie per l'attenzione.

Sondrio, Ottobre '95

A. MAZZUCCHI

FERRARA

Aeroclub Volovelistico Ferrarese

3^a COPPA CITTÀ' DI FERRARA

Competizione volovelistica in
Calendario Sportivo 1996 aperta a
tutte le Classi.

Si svolgerà nell'Aeroporto di Ferrara
nei giorni:

24 - 25 - 26 - 31 Maggio
1 - 2 Giugno 1996.

La Classifica è valida per
l'Algoritmo e per la Promozione
Piloti.

L' Aeroclub Volovelistico Ferrarese
offre ai partecipanti:

- Bar-Ristorante, Sala Breafing
- Ospitalità notturna per 10 persone
- Parcheggio alianti recintato
- Camping - Piscina

Si prega di prenotare con ragionevole
anticipo:

Tel. 0532/902508 - Fax 0532/902473

Buon Natale e Felice 1996

TORINO

**Trofeo SALES
e Politecnico**



Caro Scavino, confidando che i diretti interessati ti invieranno maggiori ragguagli e documentazioni, sono ad anticiparti gli ultimi due avvenimenti della Torino volovelistica.

In data 20.12.95 presso l'Aero Club di Torino, in occasione dell'inaugurazione della nuova e bella "sala soci" della super rinnovata palazzina del Club, Emilio Tessera per conto della SALES S.p.A. ha consegnato a Giancarlo Grinza il Trofeo SALES per il volo da quest'ultimo effettuato in data 17.4.95 con raggiungimento del pilone di Bressanone posto a 362 Km da Torino-Aeritalia.

In estrema sintesi: il Trofeo (due milioni all'anno ad accumulo, a partire dal 1991) è riservato a piloti volovelisti da almeno tre anni soci dell'Aero Club di Torino che superino il precedente record di distanza del 3% sempre con partenza da Torino. Il precedente record dell'Emilio Tessera, del 1978, era di 307 Km ed ora è di Giancarlo Grinza con 362 Km.

Un bravo personale al Grinzino che nell'occasione ha effettuato un altro bellissimo volo di circa 550 Km, Torino-Bressanone con atterraggio a Caiolo, con il quale si dimostra che - salvo in occasione di campionati !! - è possibile effettuare voli di distanza.

La seconda notizia è la recente visita effettuata la sera del 4 gennaio di questo 1996 al Politecnico di Torino in occasione della Mostra "Il Politecnico di Torino e l'Aeronautica". Mostra promossa dal CIDEM (Centro Interdipartimentale di documentazione e Museo) e dal CENTRO VOLO A VELA del Politecnico. Ovviamente è stato molto simpatico incontrare i fratelli Piero e Alberto Morelli ed un gruppo di "vecchi" volovelisti torinesi, tra i quali l'Ing. Mario Bernardi e naturalmente Patrizio Nuccio, e rivedere i prototipi dello "STRALE", dell'M.100 e dell'M.300, tutti perfettamente in ordine.

Pur avendo al mio attivo molte ore di volo sull'M.100, prima dell'altra sera non sapevo che il prototipo aveva una

coda simile allo STRALE con l'impenaggio a T, infatti solo dopo le prove in volo la coda venne modificata nella versione tradizionale.

Queste cose e tante altre, come la messa a punto dell'M.300, che Nino Perotti ricorda perfettamente con un'infinità di particolari e potrebbe benissimo scriverne - se tu riuscissi a convincerlo - per lasciare traccia sulla storia del Centro di Volo a Vela del Politecnico e sulle sue realizzazioni.

Cordiali saluti,

G. CAIMOTTO

Caro Caimotto,

grazie per le anticipazioni che spero siano seguite da più ampi resoconti, così come le mai riposte speranze di convincere il Nino ad impugnare.....la penna, il che non vuol dire abbandonare la cloche. Circa il Grinzino resto in fiduciosa attesa delle promesse del padre! Ciao,

R.S.

Gli “snaturati” dell’acrobazia

Il veleggiamento...

Sono un pilota d’alianti (le presentazioni innanzitutto), ed ho conseguito il brevetto nel 1989. Al mio attivo, oggi, quasi 300 ore di volo, maturate un po’ qui e un po’ lì, a causa di frequenti spostamenti di lavoro. Un appassionato come tanti, che ha optato per l’alianti un po’ per la maggior affrontabilità economica, ma fondamentalmente per il fascino del volo silenzioso, e per accettare la sfida di guadagnarsi il tempo di volo con le proprie forze, e non a suon di galloni di carburante.

Dopo circa tre stagioni di volo spese nella ricerca delle prestazioni, ecco le prime “grandi” soddisfazioni: voli di 5-6 ore, quote di 5000 M., distanze di 300 km., medie di quasi 90 km./h. Certo chi oltre al “C” d’oro ha ottenuto qualche diamante mi starà guardando dall’alto, ma la cosa non mi dispiace: è una prospettiva da cui spesso le cose si vedono meglio.

In ogni club ho trovato persone disponibili a darmi qualche insegnamento utile a progredire nella distanza, ad affinare la tecnica e a riuscire a sfruttare sempre più le risorse naturali disponibili. Ho imparato insomma a scegliere al meglio quei frutti che la natura porge a chi, silenziosamente e senza alcuna lesione, sa cogliere, come noi volovelisti. Il sapore di quei frutti sta nel vedere monti bellissimi, leggere il cielo, indovinare i movimenti dell’aria, accarezzare le nubi ed andare sempre più lontano, fino a coprire distanze ragguardevoli in disinvoltura, esprimendo così appieno quel senso di libertà che è alla base del nostro sport.

È un peccato che la tipica subsidenza invernale annulli quasi completamente tutto questo, vero?

Nuove risorse...

Ho trascorso un paio d’inverni rassegnandomi a fare una plannata mensile per non arrugginirmi, e a guardare nostalgicamente le foto estive. Complice la macchina fotografica, montata sul tettuccio e sempre pronta ad immortalare l’ambiente che circonda l’alianti, perdendo così di vista un piccolo pezzo di natura nel quale non avevo ancora pensato di cercare risorse utili al volo: me stesso. Incredibile ma vero! Avevo sempre avuto sotto il naso un nuovo campo di ricerca, un frutto che durante il veleggiamento non era che uno dei tanti, ma che in mancanza degli altri rimaneva l’unico, e non si credeva sia meno saporito! Già, perchè anche l’uomo è parte della natura, e può parimenti essere preso come punto di partenza.

L’obiettivo? Sempre lo stesso: la libertà, o meglio, il perfezionamento delle capacità di esprimerla durante il volo, perchè il volo, per chi non ne ha fatto una risorsa economica, non è

altro che questo. Ecco perchè il mio approccio iniziale, timido e quasi diffidente, si è trasformato presto in un coinvolgimento emotivo completo nel mondo dell’acrobazia in alianti.

– Obiezione Vostro Onore! – direbbe la Pubblica Accusa ad un processo contro l’acrobazia a vela, – ...l’acrobazia si fa in aeroplano; gli alianti sono fatti per veleggiare! –.

Quando sono in un campo di volo a vela “non acrobatico”, mi sento sempre un po’ sotto accusa, per questo il paragone mi è venuto naturale. Non voglio appesantire ulteriormente questo scritto respingendo l’obiezione, poichè conosco persone molto più accreditate e adatte a spiegare per quale motivo l’acrobazia in alianti è da considerarsi una disciplina sportiva completa, con una identità ed una personalità proprie, e non un sottoinsieme di quella a motore.

Un solo sport!

Rinnegare il veleggiamento? Giammai! Certo nelle ultime due stagioni mi sono impegnato principalmente nell’acrobazia e non ho progredito nei voli di distanza, quota, durata e velocità.

Il problema comunque non è stabilire quale delle due discipline sia il “vero” volo a vela, e chiunque si ponga questo quesito commette il grave errore di rinnegare una parte del nostro sport, una parte della personalità di ogni pilota, una parte di se stesso.

Non mi si venga a raccontare che esistono piloti assolutamente indifferenti e disinteressati all’acrobazia (forse quelli di aerostato!). A tale proposito mi permetto di citare alcune testimonianze raccolte sui campi di volo in cui è rigorosamente vietata ogni evoluzione acrobatica: – *Ho fatto un looping perfetto, a 2g costanti...* – frase pronunciata dopo il primo volo con passeggero, da un neo brevettato, oppure – *Io il volo rovescio l’ho fatto, però partendo da un mezzo looping, perchè i tonneaux non li so fare.* – oppure ancora – *Visto che oggi il plafond è troppo basso, perchè non facciamo qualche traino a 500 m. per imparare un po’ di acrobazia?* –, mi fermo perchè qualche pilota acrobatico potrebbe già avere il sangue prossimo al congelamento!

Molti di noi hanno visto spesso i mostri sacri concludere lunghi voli di distanza sfrecciando sul campo a velocità prossime alla VNE (ma più basse, spero), prima di inserirsi in circuito, ed esprimere così la gioia del “tema raggiunto”.

Esibizionismo? Forse sì, così come quando si fanno le cosiddette “puntate” sui rifugi montani o sui ritrovi dei nostri fra-

telli deltaplanisti o aeromodellisti. Nel caso dell'acrobazia sportiva, tutto ciò non è contemplato, per cui mi si lasci parlare di espressione.

Se traducessimo letteralmente il suo nome tedesco, questa disciplina si chiamerebbe "volo artistico con aliante", e allora perchè impedirvi di danzare? Perchè inibire queste forme di esprimere la gioia e la libertà del volo?

Immaginate, all'atto di iscrivermi ad un club, di sentirvi dire:
 – Qui i voli a distanza sono vietati! –
 Che cosa provereste?... e c'è poco da lustrare oro e diamanti.
 – La distanza è vietata anche a chi la sa fare, per evitare tentativi di imitazione; la sicurezza innanzitutto! – che ne pensate?

Sicurezza, organizzazione e costi...

Personalmente sono d'accordo, ...che la sicurezza sia la prima cosa. I voli di distanza, come l'acrobazia, presentano dei rischi, contro i quali ci si può però premunire in entrambi i casi. Un esempio concreto: nessuno improvvisa un percorso di 300 km.; nei club esiste normalmente un responsabile dell'attività sportiva, che verifica che i temi siano alla portata dei piloti. Davvero qualcuno pensa che per l'acrobazia questo non esista? Spiacente di deludervi ma è proprio così! Nessuno esegue un nuovo programma acrobatico senza sottoporlo al giudizio e all'approvazione del responsabile, il quale ha poi il grande vantaggio di poterne seguire l'esecuzione (l'acrobazia perde quasi significato senza il giudizio di un osservatore a terra). Inoltre non si devono fare i conti con la mutevolezza delle condizioni meteo, che possono invece piantare in asso i piloti durante i voli di distanza, mettendoli talvolta in condizioni poco piacevoli.

Per quale motivo allora ostacolare l'acrobazia?... poichè è questo che avviene nei club che non la praticano! Non voglio dire che ogni club debba consentire di fare ciò che si vuole quando si è in volo, ma mi sembra assurdo opporsi alla diffusione di una disciplina che oltretutto non comporta grandi sforzi organizzativi. Certo un istruttore di acrobazia non si forma dall'oggi al domani, ma si possono anche adottare provvedimenti temporanei, come l'organizzazione di stages tenuti da istruttori di altri aero clubs.

Altra soluzione è di indirizzare i soci che si dimostrano interessati all'acrobazia, verso gli aero clubs che la praticano. E qui arriviamo al nocciolo della questione: vi sembra corretto, o comunque fattibile chiedere ad un proprio socio di associarsi presso un altro aero club e pagare la relativa quota sociale?

Mi permetto di citare un articolo comparso su AIRPRESS del 17/7/95, il cui titolo è già di per sè ampiamente eloquente: "Aviazione generale e sicurezza: più che il fattore umano pesa

quello economico"! Lo stesso articolo elogia il "lodevolissimo volontariato tipico del volovelismo" che, posso garantire, è presente anche sui campi in cui si pratica l'acrobazia, e mi piacerebbe constatare che non è circoscritto alle due piccole isole felici da me frequentate, che sono le sezioni volovelistiche degli aero clubs di Udine e Viterbo.

Ruolo dei Clubs.

Si dovrebbe innanzitutto considerare che qualunque club svolga solo una delle due attività, è di fatto un club incompleto (ed analogo ragionamento vale per i piloti), che limita chi si vuole applicare completamente nel volo in aliante, per cui, perchè non adoperarsi per ottenere delle agevolazioni presso gli altri clubs? Non vorrei esagerare, ma il mutuo riconoscimento delle quote sociali sarebbe un lodevole obiettivo. Per il momento mi limito invece a sottolineare che costringere un pilota ad associarsi a più di un club, di fatto è un ostacolo notevole, un deterrente enorme, ma che rende sempre indispensabile qualche forma di agevolazione economica.

In assenza di ciò vietare l'acrobazia non basta, poichè induce alcuni piloti a cimentarsi di nascosto, lontano dall'occhio vigile dei responsabili di linea, dando luogo a pericolose improvvisazioni, spesso con alianti inadatti, senza nemmeno sapere se ciò che si sta facendo rientra nei limiti dell'impiego. Se ne limitano quindi solo gli aspetti positivi, senza eliminare quelli potenzialmente pericolosi.

Fingere, illudersi, o autosuggestionarsi fino a convincersi che l'acrobazia a vela non interessi nessuno, è pericoloso quanto rappare la valvola alla pentola a pressione per sottoporsi al fastidioso sibilo.

Ritengo che attualmente ci si trovi in una fase di reciproca dipendenza: l'acrobazia a vela ha bisogno di maggiore fiducia da parte degli aero clubs e delle associazioni volovelistiche, per uscire dalla fase embrionale ed assurgere a sport su scala nazionale, mentre gli aero clubs hanno bisogno di indirizzare correttamente i potenziali acrobati improvvisati.

Speranze ed esperienze...

Dopo aver sottolineato che anche l'espressione di libertà, nel volo acrobatico è vincolata a precise norme di sicurezza, e che il rispetto di "criteri esecutivi ufficiali" induce a mirare ad evoluzioni sempre più pulite e non alla spettacolarità, o a dimostrazioni di coraggio, come potrebbero pensare gli esterni, mi auguro che si smetta di additare i piloti acrobatici come degli snaturati contagiosi, e si prendano in considerazione provvedimenti concreti per lo sviluppo della disciplina.

Ho inoltre avuto modo di toccare con mano, e di vivere in prima

persona la reazione dell'**Aeronautica Militare** che, all'atto della mia candidatura a concorrente ufficiale, ha risposto con una rapidità sorprendente, per un'organizzazione in cui il volo sportivo non è che un'attività accessoria. Si dovrebbe riflettere soprattutto sul fatto che l'Aeronautica Militare include nel suo interno un'organizzazione capillare il cui unico scopo è la sicurezza del volo.

Grande entusiasmo è stato dimostrato anche dall'associazione udinese ACROVELA, organizzatrice, oltre che del campionato nazionale classi Club e Assoluta, di una omonima competizione, nella quale veniva dato ai programmi volati dai concorrenti, anche un voto di "sicurezza".

Non si vede motivo allora di non aspettarsi anche da chi ha lo sviluppo delle discipline e degli sport aeronautici fra i propri compiti istituzionali, un entusiasmo ed un impegno almeno equivalenti.

Oltre ai provvedimenti citati in precedenza, anche l'acquisto di un aliante illimitato sarebbe un ottimo primo passo, che

darebbe i mezzi alla squadra nazionale per partecipare alle competizioni senza ricorrere a prestiti di aeromobili privati, come invece avviene.

Inoltre un solo esemplare permetterebbe attualmente di mantenere l'allenamento di tutti i piloti di livello sufficiente ad accedere alla classe assoluta (per le classi club e promozione sono sufficientemente diffusi i Twin Acro e gli ASK-21).

Invito ai lettori...

Invito tutti i lettori ("snaturati" e non), a non esitare nel pubblicare o farmi pervenire punti di vista differenti e critiche, mentre gli eventuali consensi sarei felice di toccarli con mano sui campi di volo.

Vorrei concludere con le stesse parole con cui ho cominciato, che assumono ora un tono umile e provocatorio nello stesso tempo: sono un pilota d'aliante.

LUCA SARTORI

ELAN
FLIGHT

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

MONOPOSTI:

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

BIPOSTI:

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

ELAN FLIGHT
Slovenia.

UNA TRADIZIONE
DI SERIETÀ

Contattate:

PAOLO DE MARCO

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

PER CHI VUOL SAPERNE DI PIÙ

Note meteorologiche a cura di PLINIO ROVESTI

G.C. - Milano - Domanda: le sarei grato se mi comunicasse gentilmente cosa sono e come si formano le cosiddette "termiche d'altezza". Grazie.

Risposta: Le correnti termiche d'altezza si producono a quote considerevoli, indipendentemente dalle condizioni meteorologiche che si hanno presso il suolo e, particolarmente, dalla radiazione solare diurna e dalla stagione; sicché è possibile trovarle anche di notte e nella stagione invernale. Infatti, non solo il riscaldamento dello strato atmosferico inferiore può determinare le condizioni di equilibrio instabile nelle masse d'aria e dare origine a moti ascendenti, ma anche il fenomeno opposto, ossia il raffreddamento delle cappe atmosferiche superiori. Tale raffreddamento può essere prodotto per irradiazione allo spazio dalle cappe superiori, per precipitazione di acqua, neve o ghiaccio, e la loro evaporazione durante la caduta; ed infine per arrivo di aria fredda in quota sulla massa calda sottostante. Anche l'irradiazione allo spazio di una cappa intermedia di aria umida, o di banchi di nubi verso cappe superiori più secche e più fredde, nonché il rimescolamento di due strati adiacenti agitati dalla turbolenza e dall'attrito, possono dar luogo alla labilizzazione termica di uno strato atmosferico superiore. Una caratteristica termica d'altezza, sconosciuta in Europa, è quella che fu osservata agli inizi degli anni 50, per la prima volta dal Prof. Georgii in Argentina. È una termica intensa ed estesa, che ha la sua base intorno ai 3.000 metri d'altezza e si sviluppa fino a 6.000 metri in una corrente superiore calda e umida di direzione Nord-Ovest. Anch'essa si produce indipendentemente dal riscaldamento della superficie terrestre; e ne è prova il fatto che, quando il Prof. Georgii la scoprì e la studiò, sul suolo riposava una massa d'aria secca e più fredda, ed il cielo era libero da nubi.

F.R. - Firenze - Domanda: ho letto nel suo libro "Meteorologia per i piloti di volo a vela" l'esistenza delle "termiche di sottovento" che i volovelisti ben addestrati riescono a sfruttare per guadagnare quota. Qual'è la dinamica relativa alla formazione di tali ascendenze?

Risposta: si tratta di bolle termiche molto turbolente che si riscontrano lungo i pendii montani soleggiate quando il vento

investe gli opposti versanti in ombra. I fenomeni dinamici di sottovento sono allora contrastati dalla formazione delle brezze termiche dei pendii soleggiate.

La caduta di pressione che si registra sulla cresta della catena montana investita dal vento, richiama verso la sommità del pendio l'aria che si trova negli strati inferiori del versante sottovento, creando così una controcorrente che, incontrandosi in vetta col flusso opposto, provoca la formazione di un vortice stazionario ad asse orizzontale. Questo vortice, alimentato dall'aria calda che costituisce lo strato limite termico in slittamento ascendente lungo il pendio soleggiato, va sempre più ingrandendosi, e ad un certo momento si stacca dalla montagna. La minor densità dell'aria calda che lo compone, fa salire il vortice, che si sposta in quota nel letto del vento. Dietro il primo vortice, altri se ne formano e, l'uno dopo l'altro, si staccano dalla montagna costituendo una serie di bolle termiche che, come abbiamo rilevato, nonostante la forte turbolenza gli alianti riescono tuttavia a sfruttare per guadagnare quota.

V.R. - Verona - Domanda: le sarò grato se mi spiegherà cosa sono le termiche vespertine di restituzione. Anticipati ringraziamenti.

Risposta: si tratta di correnti termiche che si notano spesso nelle prime ore della sera, dopo una giornata calda estiva, sopra i 1.000 metri di altezza. Sono correnti estese e tranquille, le quali nonostante la stabilizzazione che subiscono le stratificazioni atmosferiche superficiali dopo il tramonto del sole, assumono notevole forza negli strati superiori, dove, al contrario, permane l'instabilità termica. Tali correnti, in partenza dal suolo, iniziano quando la cessazione dell'irradiazione solare causa l'inversione delle condizioni termiche sulla superficie terrestre. Allora, i boschi ed i terreni umidi cominciano ad irradiare nell'atmosfera il calore assorbito durante il giorno, dando luogo alla formazione delle termiche vespertine di restituzione; le quali, pur non permettendo, per la loro scarsa velocità ascensionale, il veleggiamento negli strati inferiori, tuttavia quando arrivano negli strati instabili regnanti in quota, riescono ad assumere notevole forza ascendente e a dar luogo ad intensi moti verticali.

IGC - Importanti modifiche al codice sportivo FAI

Nuovo tipo di volo

Forse sta sorgendo una nuova figura professionale, una specializzazione per gli avvocati: esperto in Codice FAI. Stiamo scherzando, ma non tanto. Dopo che abbiamo diligentemente tradotto e pubblicato all'inizio dell'anno la versione aggiornata del documento, è stata decisa nell'ultima riunione annuale dell'IGC una serie di modifiche che cercheremo qui di riassumere, in attesa di una traduzione completa.

Ma non possiamo non manifestare il nostro disagio e la nostra contrarietà per quanto sta avvenendo. Il Codice sta diventando un documento sempre più lungo e complesso. Qualche cifra: la Sezione 3, che era di una trentina di pagine, è all'incirca raddoppiata nella versione 1992. Nella traduzione in italiano ha una quarantina di pagine, perché abbiamo tralasciato gli indici analitici ed i moduli per i primati mondiali. Dopo le modifiche più recenti la versione inglese ha oltre 80 pagine.

Per le competizioni c'è l'Allegato A, mai tradotto perché interessa solo gli organizzatori come traccia per i regolamenti, che consta ora di una quarantina di pagine.

L'introduzione del GNSS (denominazione ufficiale più generale del GPS, che riguarda in particolare il sistema statunitense) ha portato alla necessità di una nuova normativa, contenuta nella sessantina di pagine dell'Allegato B.

Naturalmente buona parte di queste pagine sono veramente necessarie per regolare una materia piuttosto complessa, e dell'Allegato B solo poco più di una decina di pagine possono interessare i piloti ed i commissari sportivi, il resto essendo destinato ai costruttori di apparecchiature, delle quali fissa le specifiche.

Ma quello di cui ci lagnamo è una tendenza alla prolissità, a troppe note anche superflue tendenti a fare del codice, che dovrebbe esporre il più chiaramente e sinteticamente possibile le regole, una specie di manuale con molte spiegazioni e commenti anche superflui.

Ma veniamo alle modifiche principali della Sezione 3, in effetto dall'1 ottobre 1995:

È stato completamente rifatto il Capitolo 2 principalmente per regolamentare l'uso del GNSS. Questo sarà consentito in combinazione con un registratore di volo per le apparecchiature approvate dall'IGC. Ne sono state presentate otto finora, ma non ci saranno approvazioni fin verso la fine dell'anno. C'è quindi tempo per parlarne in una nota apposita.

Di importanza pratica immediata è l'obbligo di annotare sulla dichiarazione di volo il tipo ed il numero di serie del barografo (o del registratore di volo del GNSS); vanno pertanto rifatti tutti i moduli di dichiarazione.

Le macchine fotografiche devono essere installate in supporti fissi, e devono essere sigillate sul supporto per i voli di primato. Le macchine si possono tenere in mano solo su aerei con abitacolo aperto.

Ed ancora a proposito di macchine fotografiche, esse, se munite di dispositivo di misura del tempo e debitamente sigillate secondo il codice, serviranno a provare la corretta sequenza dei tempi di partenza, di raggiungimento dai punti di virata e di fine volo, soddisfacendo così anche ai requisiti relativi all'intervallo di tempo alla partenza (ma non potranno servire per la prova dei tempi di partenza e arrivo nei voli di durata e di velocità).

Sono state variate le penalizzazioni di distanza per eccesso di perdita di quota tra partenza ed arrivo nei voli di distanza. Per voli fino ai 100 km, vale ancora la regola dell'1%. Per voli di più di 100 km, la penalizzazione per le insegne FAI passa da 50 a 100 volte l'eccesso di quota, come era già per i primati.

Su proposta austriaca è stato incluso nel Codice Sportivo FAI il seguente tipo di volo: "1.3.1.2 **Volo di andata e ritorno libero** Volo di distanza in andata e ritorno per il quale il punto di virata può essere scelto in volo da un elenco predichiarato di punti di virata".

Per il primato mondiale è richiesta una distanza minima di 500 km.

Questo tipo di volo dovrebbe consentire per esempio di ottenere il massimo in condizioni meteorologiche non ben note o incerte. L'elenco dei punti di virata da annotare sulla dichiarazione potrebbe essere per noi quello del CID.

Come riportato negli "Appunti sulla riunione europea dell'IGC" pubblicata in altra parte della rivista, gli austriaci sono tornati alla proposta iniziale di altri voli di questo tipo anche su triangolo e su distanza libera con punti di virata, e possibilmente anche punti di partenza e di arrivo, dichiarati alla fine del volo.

A sostegno della richiesta il delegato austriaco ha citato il grande favore con cui è stato accettato nel suo paese questo tipo di voli, che costituiscono ormai una buona metà dei voli dichiarati.

L'IGC ha rinviato ogni decisione. Secondo il vice presidente Johannessen si dovrebbe prima vedere cosa succederà l'anno venturo col tipo di volo già in vigore.

SMILIAN CIBIC



Commissione per il Volo a Vela

Verbale riunione del 2-3 dicembre 1995

La CPS Volo a Vela si è riunita a seguito di formale convocazione il 2 dicembre 1995 alle ore 10, presso l'AeClub Bologna, con il seguente ODG:

- 1) Piano rinnovo flotta
- 2) Calendario gare 1996
- 3) Federazione di Volo a Vela
- 4) AeClub Centrale Volo a Vela
- 5) Attività sportiva 1996 Squadra Nazionale
- 6) Riunione Rappresentanti di specialità degli AeClub periferici
- 7) Varie eventuali

Sono presenti i Signori:

Roberto Manzoni Presidente
Smilian Cibic Membro
Michele Fergnani Membro
Luciano Mayer Membro
Pierangelo Pietra Membro
Carlo Marchetti Consigliere Federale - invitato
Piero Pugnetti Consigliere Federale - invitato
Mario Girardi Commissione Sportiva Centrale - invitato
e per quanto di competenza Roberto Monti, Direttore Tecnico Nazionale.

Si decide di gestire questa riunione della CPS Volo a Vela, che si svolge in contemporanea al Briefing di Bologna 95, inserendo le varie riunioni nell'ambito di quanto previsto nel nostro ordine del giorno, per poter eventualmente recepire e verbalizzare gli aspetti più significativi dei lavori.

A) Calendario gare 1996

Si dà parere favorevole alla domanda dell'AeC Sondrio per organizzare il 5° Campionato Italiano d'Acrobazia in Aliante classe "CLUB" nel periodo giugno-luglio 96; ed alle seguenti modifiche richieste dall'AeCCVV:
Prima: Campionato Italiano 15 metri e Promozione, Coppa

Città di Rieti (12) 13/8-23/8

Dopo: Campionato Italiano 15 metri e Promozione, Coppa
Città di Rieti (15) 16/8-24/8

Si prende atto che la decisione di inserire la classe standard assieme al Velino e non con la Promozione sta originando delle critiche motivate sia dalla partecipazione dei piloti di classe standard a gare estere che si svolgono in contemporanea (lo stesso però accadrebbe per la 15M), sia da chi utilizza alianti 15M per la promozione (che suggerisce l'alternanza di anno in anno).

Si decide pertanto di fare un referendum per posta (tracciato allegato) ai primi 40 piloti della graduatoria nazionale e sulla base dei risultati di modifiche eventualmente il calendario sportivo.

B) Attività sportiva 1996 Squadra Nazionale

Si approva il preventivo per la partecipazione ai Campionati Europei Rayskala (Finlandia) di 2 piloti in Classe Standard, 3 piloti in Classe 15M, 1 pilota in Classe Libera che ammonta a 79,5 milioni di Lire (allegato al presente verbale).

C) Comitato Handicap

Si decida di chiedere ad un gruppo di esperti di affrontare l'argomento Fattori Correttivi e di riferire a questa commissione gli orientamenti. Le persone individuate sono: Carlo Ferrarin, Roberto Monti, Ugo Paolillo, Attilio Pronzati, Luigi Villa, che hanno accettato e si riuniranno coordinate dal membro della CPS Smilian Cibic.

D) Federazione di Volo a Vela

La commissione prende atto dei risultati dell'assemblea della FIVV dove viene eletto per acclamazione Presidente Walter Ver-

gani. Le votazioni portano all'elezione di Ferruccio Piludu (Vice-presidente) e di: Leonardo Briigliadori, Massimo Ciceri, Giorgio Marchisio, Orlando Roveri, Maurizio Sugliani (consiglieri) + Enzo Gasperoni, Paolo Miticocchio, Andrea Tomasi (revisori).

Si propone l'aggregazione non onerosa (come gli enti militari) della FIVV-Federazione di Volo a Vela all'AeC riconoscendo alla stessa alcune deleghe.

E) AeClub Centrale Volo a Vela

La commissione prende atto dei risultati dell'assemblea dell'AeCCVV che approva all'unanimità il Preventivo 1996 che prevede entrate uguali alle uscite per un totale di L. 950243750, ma si rilevano lamentele per la riduzione del contributo da parte dell'AeCI e richieste per la sostituzione tempestiva dei 3 alianti andati distrutti onde consentire il normale svolgimento dell'attività.

F) Riunione Rappresentanti Spec. Volo Vela AeClub periferici

Presenti i rappresentanti di 25 AeClub periferici, il Presidente della CPS Volo a Vela Manzoni dà un rapido resoconto dell'attività svolta dalla Commissione, il Consigliere Federale Marchetti riferisce sulle novità normative. Si susseguono gli interventi dei rappresentanti sui vari problemi dei loro Club che hanno avuto risposte da parte dei membri della Commissione e dei Consiglieri Federali Carlo Marchetti e Piero Pugnetti.

All'arrivo del Presidente Testa, Manzoni sintetizza quanto emerso ed il Presidente Testa, dopo aver illustrato il ruolo dell'AeCI nelle modifiche delle normative sui canoni demaniali e sull'attività didattica sulle aviosuperfici comunica: che ci sarà una revisione in tempi brevi dell'allegato tecnico alla legge 106 sul VDS con una modifica delle varie tipologie di apparecchi e la creazione della categoria alianti ultraleggeri con un peso a vuoto di 150 kg. e che verrà prevista una classe di certificazione semplificata analoga ai VLA (very light aircraft) per gli alianti.

Il Presidente chiarisce inoltre quanto segue.

L. 19: nei primi mesi del 1996 ripartiranno le assegnazioni del 2° lotto di 10 velivoli con una cadenza di almeno 2 velivoli mese.

Il problema dei ricambi è tuttora irrisolto, ma c'è un forte impegno dell'AeCI per definire la trattativa di acquisto e la successiva omologazione al più presto.

Piano rinnovo flotta

Il piano fermato per "problemi di cassa" dell'AeCI a causa di ritardi nei pagamenti dei Club periferici, che verranno avviati a soluzione, ripartirà nel '96 con l'assegnazione immediata di 3/4 verricelli e successivamente 4/5 biposti ed un numero adeguato di monoposti, che saranno assegnati secondo quanto verrà proposto dalla CPS Volo a Vela.

Bilancio di Previsione 1996

Al di là delle cifre stanziare, nei primi mesi del 1996, in relazione ai previsti maggiori contributi del CONI, verrà integrato il contributo da parte dell'AeCI all'AeCCVV e verranno ampliati gli stanziamenti previsti per la partecipazione alle gare estere dei nostri piloti nazionali e i contributi per le gare nazionali. In pratica verranno quasi raggiunti i livelli dello scorso anno.

Passaggi di proprietà dei velivoli in locazione

Nei primi mesi del 1996 i passaggi di proprietà agli AeC periferici saranno effettuati secondo modalità in corso di definizione, in linea con gli impegni "tra gentiluomini" presi a suo tempo.

ELT

L'AeCI sta valutando l'acquisto, a condizioni particolari, per gli ELT da destinare agli AeC periferici.

G) Varie eventuali

Onorificenza Internazionale per Adele Orsi
Proponiamo che l'AeCI avanzi la candidatura di Adele Orsi per la medaglia Lilienthal sottoponendo una richiesta che a nostro parere ha buone probabilità di successo.
Sarà necessario inviare un curriculum (che prepareremo al più presto) alla FAI, secondo il regolamento (Preambule E), almeno due mesi prima delle riunioni incaricate di esaminare le candidature.

La riunione si chiude alle ore 16 circa del 3/12/95 dopo la conclusione del Briefing di Bologna.

Il Presidente della Commissione
ROBERTO MANZONI

Brigliadori Riccardo
via della Canova 7
22060 Sirtori (CO)

Caro Roberto,

dinanzi al Referendum formulato dalla Commissione ho deciso di non rispondere alle opzioni previste, nel tentativo di svolgere alcune considerazioni che possano essere utili a tutti noi sperando che questa mia scelta sia interpretata in senso collaborativo e non come la volontà di instaurare un clima di sterile "polemica".

Esprimo innanzitutto la mia avversione allo strumento del referendum utilizzato in alternativa alla possibilità di prendere una scelta "illuminata" dalle competenti autorità rappresentative del volo a vela nazionale.

Ritengo che la scelta del periodo dei Campionati italiani debba essere dettata da interessi superiori a quelli "personali" dei singoli partecipanti. Non ritengo pertanto equo interpellare un numero limitato di potenziali partecipanti, scelti oltretutto tra quelli che manifestano maggior ambizione di vittoria (i primi quaranta di categoria nazionale). Penso che il Campionato italiano vada interpretato in senso più ampio della semplice attribuzione di un titolo. Per questo motivo ritengo che vada semmai favorita la partecipazione di piloti con minore esperienza, che nella maggioranza dei casi rappresentano le nuove generazioni del nostro volo a vela, offrendo loro la possibilità di poter migliorare le proprie capacità prestazionali.

In secondo luogo ritengo che vada favorita l'organizzazione del tradizionale Campionato decentrato, in quanto è senza dubbio uno strumento capace di creare nuovi entusiasmi all'interno dell'aeroclub organizzatore soprattutto per i nuovi soci che spesso non hanno una perfetta percezione della nostra realtà sportivo-agonistica. Un altro obiettivo implicito rimane naturalmente anche quello di diffondere l'interesse presso alcuni aeroclub od associazioni nascenti che necessitano di queste iniziative come "trampolino di lancio" sia dal punto di vista economico sia da quello degli entusiasmi.

Per quanto riguarda Rieti, credo che potrebbe averne abbastanza di pensare ad organizzare la competizione più prestigiosa d'Europa. È molto probabile che l'organizzazione del Campionato italiano a Rieti non arrechi benefici economici apprezzabili con l'effetto assai verosimile di rinviare di un anno la vera soluzione del problema, essendo tale operazione appartenente a quella serie di interventi non strutturali.

Credo in conclusione che le osservazioni svolte potrebbero essere tenute in considerazione nella definizione concreta delle finalità e degli obiettivi che l'organizzazione dei Campionati italiani dovrebbero raggiungere.

Nella speranza di aver offerto un contributo costruttivo approfitto per inviare i migliori auguri di buon anno e di buoni voli per la prossima stagione.

RIKY BRIGLIADORI

Roberto Manzoni
Piazza Buonarroti, 32
20145 Milano
Tel.: casa 02/4985086
Tel.: uff. 02/48014317

Caro Riky,

ti ringrazio degli auguri e per le osservazioni contenute nella tua lettera del 1/1/96; ho preso buona nota dei tuoi suggerimenti per l'anno prossimo che condivido, ma vorrei comunque tentare di spiegarti perchè la Commissione Volo a Vela ha preso la decisione a cui ti riferisci.

Referendum – Al Brifing di Bologna i "Top Driver" riuniti dal Direttore Tecnico mi hanno fatto avere segnali forti (un documento scritto porta anche la tua firma) per lo spostamento/inversione dei Campionati Italiani Standard e 15M; non potevamo non tenere conto e non dovevamo dimenticare le esigenze degli altri possibili partecipanti.

Per equità abbiamo spedito un questionario, per pigrizia mi sono limitato a cercare gli indirizzi dei primi quaranta piloti nazionali.

Gli "exit-pool" sono oggi ancora equilibrati, ma molti non hanno ancora risposto: solleciterò le informazioni e decideremo se è il caso di modificare o meno il calendario sportivo nella prossima riunione di Commissione in febbraio.

Campionato decentrato – L'orientamento della Commissione è sempre stato per la promozione dell'attività in nuove localizzazioni ed in Club giovani o da rivitalizzare, ma quest'anno i tagli ai nostri budget (contributi per l'AeCCVV, e attività sportiva) e gli impegni internazionali molto onerosi, hanno creato dei problemi che noi della Commissione abbiamo deciso di risolvere supportando l'AeCCVV con l'organizzazione di 4 Campionati Italiani in aggiunta alla CIM e non riducendo la partecipazione delle nostre squadre all'estero.

Questa tua lettera spero sia di esempio anche a chi non condivide altre scelte, ma non si fa vivo... Da oggi la Commissione è anche su Internet: **101467.2702@Compuserve.Com** e spero che questa mia lettera venga pubblicata con la tua sulla rivista Volo a Vela.

Cordialità.

ROBERTO MANZONI

Milano 15/1/96

Le flotte del volo a vela

Francia quasi 2200 macchine, Germania oltre 10.000, Italia poco più di 450

Nell'immatricolato civile italiano del 1995 non c'è neppure un aliante

Dall'edizione 1995 del Registro internazionale degli aeromobili civili – quattro volumi editi congiuntamente da RAI, Bureau Veritas (Francia) e Civil Aviation Authority (Regno Unito) con la collaborazione del Luftfahrt-Bundesamt (LBA) tedesco, oltre 70.000 fra aeroplani, alianti, motoalianti, elicotteri, autogiri, palloni e dirigibili di buona parte delle nazioni europee (Turchia compresa con l'aggiunta, da quest'anno, della Polonia) e di quelle dell'Africa francofona (di competenza del Bureau Veritas) passati in rassegna, vengono fuori delle cifre abbastanza interessanti sulle flotte aeree civili europee. E ovviamente di quella italiana che nel confronto con Francia, Gran Bretagna e Germania ci fa una magra figura. Anche, ovviamente, nel volo a vela.

Alla data del 31 dicembre 1994 gli aeromobili immatricolati in Italia erano complessivamente 2991, quaranta in meno rispetto ai 3031 di dodici mesi prima. Che, a loro volta, rappresentavano un calo di qualcosa come cento macchine rispetto all'anno prima. La tendenza al rapido decremento numerico degli aeromobili civili italiani sembra essere rallentata nel 1995. Infatti l'anno scorso il RAI ha complessivamente rilasciato 96 certificati di navigabilità per aeromobili di nuova immatricolazione contro 52 per esportazione, corrispondenti, in pratica, ad altrettante macchine rivendute all'estero. Ma sono dati che, pur manifestando un certo miglioramento, non danno ancora un quadro esatto del bilancio perchè bisognerà vedere a consuntivo quanti degli aeromobili ancora risultanti immatricolati a tutto il 1994 sono

usciti definitivamente di scena nel 1995.

E, comunque, quello passato per il nostro settore, come nuove immatricolazioni, è stato un anno nero. Perchè, finiti i rilasci di CN ad alianti del piano rinnovo flotta AeCI, nel 1995 non è stato immatricolato italiano neppure un aliante! Qualche aliante probabilmente è entrato, ma se è entrato, è arrivato con marche estere. Ma non è una bella soddisfazione. Inoltre il fatto che nell'ultimo giorno del 1994 gli aeromobili civili immatricolati in Italia fossero 2991 non significa che a quella data gli aeromobili in stato di volo fossero proprio 2991. Significa che a quella data gli aeromobili con il CN erano 2991. Nel numero, ad esempio, non solo figurano aeromobili "accantonati" da anni per mancato rinnovo del CN, ma anche quelli distrutti, ma non ancora definitivamente cancellati. E così nella lista figurano ancora i nove alianti incendiati a Missaglia e l'Astir perduto a Rieti che già abbassano di dieci unità la cifra degli alianti.

Il numero indicato di 2991 aeromobili è tuttavia una realistica indicazione della consistenza del nostro parco macchine che mette in imbarazzo paragonare ai 12.101 della Francia, ai 15.107 del Regno Unito (ma sarebbero di più se si considerassero anche gli alianti che, salvo rare eccezioni, sono registrati presso la British Gliding Association) e i ben 21.027 della Germania.

Interessante il numero di aeromobili indicati alla voce Aero Club: 853, un bel totale, con un aumento di 14 unità sull'anno prima grazie al piano rinnovo flotta e all'arrivo dei primi L-19. Aumentano (lieve, solo sei unità) alla voce Asso-

ciazioni: 177 aeromobili.

Veniamo agli italiani. La tabella RAI (fra parentesi le variazioni rispetto alla data 1/1/94) dà complessivamente 452 alianti (+7) e 83 motoalianti (+1). Con le seguenti suddivisioni: alianti Aero Club 196 (+7), alianti Privati 141 (-3), alianti Ditte Varie 30 (+1), alianti Associazioni 79 (+2), alianti con CN speciale 6 (nessuna variazione), motoalianti Aero Club 19 (nessuna variazione), motoalianti Privati 26 (+1), motoalianti Ditte Varie 9 (nessuna variazione), motoalianti con CN speciale 14 (+1). Ricordiamo sempre che dal computo vanno però defalcate le macchine irrimediabilmente perdute nel 1994 che gli incendiari di Missaglia hanno reso maledettamente infuosto.

Alla stessa data del 31/12/94 gli alianti immatricolati in Francia erano 2193 ripartiti in 2153 con CN standard e 40 in CNRA (CN ristretto). Di queste 2193 macchine, poco meno della totalità degli aeromobili immatricolati in Italia, 1566 appartenevano agli aero club (12 in CNRA), 542 a privati, 45 a società (ben 28 in CNRA) e 40 allo Stato.

Sulla Germania non serve fare commenti. Le cifre si commentano da sole. Al 1° gennaio 1995 gli alianti immatricolati erano in totale 7930 cui andavano aggiunti 2141 fra motoalianti e alianti a decollo autonomo, tutte macchine, come noto, caratterizzate dalle marche D-K... Insomma il giorno di Capodanno d'un anno fa il volo a vela tedesco aveva una flotta di complessivamente 10.071 macchine!

IGINO M. COGGI

Ah!

La cara BUROCRAZIA!

Dopo uno scambio di idee con un amico decido di approfittare della possibilità di ottenere d'ufficio l'Attestato per il V.D.S. esibendo la Licenza di Volo a Motore.

Telefono all'Aero Club d'Italia per sapere quali documenti occorrono. Eccoli:

- Domanda in carta bollata con acclusa dichiarazione che attesti di essere a conoscenza delle procedure V.D.S.; autenticata dal Comune.
- Fotocopia della Licenza (Brevetto); pure autenticata.
- Fotocopia del Libretto di volo con l'ultima Visita Medica; idem come sopra.
- 4 Fototessera (non legalizzate, miracolo!)
- Dichiarazione di essere iscritto ad un Aero Club Federato, compilata e firmata dal presidente di detto Aero Club.

Compero la carta bollata e compilo diligentemente la domanda con acclusa dichiarazione.

Mi reco dal fotografo e mi faccio le 4 fotografie.

Faccio le fotocopie del Libretto e del Brevetto riuscendo a farci stare il tutto in due pagine formato A4.

Mi faccio fare la dichiarazione di appartenenza all'Aero Club di Rieti dal relativo Presidente.

Di buon mattino mi reco alla Delegazione Comunale nella vicina Acilia. Dopo aver parcheggiato, non senza difficoltà, in una vicina viuzza, riesco ad arrivare davanti al portoncino alle 08,25 dove si trova già una piccola folla di una ventina di persone.

Alle 08,30 precise (meraviglia delle meraviglie!) si apre il portone e tutti entrano.

Chiedo lumi all'usciera e questi: "prima alla Cassa e poi al primo piano, stanza 10".

Bene, alla cassiera mostro i miei tre fogli e questa mi sciorina una manciata di bolli e spara un "cinquemila"! Pago e mi affretto al primo piano, dove davanti alla porta n° 10 è già in attesa un gruppetto di persone. Dopo un po' arriva una signora (usciera? boh!) che con fare gentile ma deciso chiede a tutti se hanno i documenti necessari. Mostro le mie tre carte ed i bolli e mi sento domandare "a che servono"? Panico! Cosa gli dico ora a questa? Azzardo timidamente un... "per il brevetto di vudiesse". - "Allora occorrono le marche da bollo da 15mila su ogni foglio" - "ma come, e i bolli che ho appena preso giù alla cassa?" - "quelli non sono le marche da bollo, che deve prendere dal tabaccaio", e così dicendo si affaccia sulla soglia e grida: "vero che per i brevetti occorrono le marche?" da dentro una voce, sempre gridando: "a chi li deve consegnare i documenti?" - "all'Aero Club d'Italia", rispondo io, "-Si!Si! Allora occorrono le marche su ogni foglio!" È la risposta dall'interno. Inutile protestare, corro fuori e, per fortuna, il tabaccaio è distante solo un centinaio di metri, acquisto le tre marche e ritorno velocissimo pensando di dover fare daccapo la fila, che nel frattempo è ingrossata. Ma la donna di prima, con fare autoritario: "passi passi lei, che la fila l'ha già fatta prima, entri e aspetti che si liberi un'impiegata".

Nella stanza 10 vi sono 5 scrivanie di cui 4 con la relativa impiegata che sbriga le pratiche dei vari postulanti. Dopo un minuto si libera una postazione e così mi avvicino.

Mi trovo davanti una giovane signora elegantissima e abbondantemente ingioiellata. Mentre esibisco i miei documenti arriva la 5° impiegata, della scrivania accanto, con una minigonna mozzafiato, le calze a rete e relativi gioielli e le due si salutano affabilmente (ma quanto guadagnano queste per essere così eleganti? Se non fosse per le decrepite scrivanie piene di macchie, timbri e cartacce mi sembrerebbe di essere entrato, per sbaglio, in una lussuosa gioielleria della Fifty Avenue). La mia (si fa per dire) impiegata comincia ad esaminare attentamente le carte, mi chiede gentilmente qualche delucidazione e poi, dopo aver incollato tre bolli ed una marca, mette mano ai timbri. Uno enorme su cui annota alcuni particolari più altri sette tra tondi e lineari sull'ultimo dei quali appone una firma, tutto questo moltiplicato tre naturalmente, poi, restituendomi il tutto con molta buona grazia, devo ammetterlo, mi dice: "ed ora vada a farseli firmare da quella signora lì", indicando mi un'altra scrivania. saluto e mi reco dall'altra signora (l'incaricato del Sindaco) e dopo altri tre timbri e tre firme ho finito. (totale: due marche, 24 timbri e 6 firme).

Me ne vado felice di aver perso solo 35 minuti in tutto nonchè di essere stato trattato molto gentilmente, ma la mia felicità si spegne subito scoprendo sul parabrezza il foglietto di preavviso di contravvenzione. Non mi ero accorto di aver parcheggiato in zona di divieto!

Riepilogo delle spese:	Carta da Bollo	£ 15.000#
	Bolli comunali	£ 5.000#
	Marche da Bollo	£ 30.000#
	Fotografie	£ 10.000#
	Fotocopie	£ 200#
	Multa (importo presunto)	£ 55.500#
	Totale	£ 115.700#

Tempo perso: Una giornata circa per foto, fotocopie, tabaccaio e l'andata a Rieti per ritirare la dichiarazione. Una mezza mattinata per l'andata in Delegazione, due andate all'Aero Club d'Italia per consegnare i documenti e per ritirare tesserino e libretto dopo circa una settimana e qualche telefonata.

Una mezza mattinata per quando dovrà ritirare il verbale e pagare la multa.

Telefonate: Una decina di cui una interurbana.

Senza criticare minimamente l'Aero Club d'Italia perchè questa è la Legge (dicono), ma, dico io, non era meglio fare un volo di mezz'ora con un Controllore per dimostrare di essere in grado di pilotare decentemente un aeroplano? Mi sarebbe costato uguale, avrei perso meno tempo e, guarda caso sarebbe stato molto più divertente! Ma è inutile:

VUOLSI COSÌ COLÀ DOVE SI PUOTE, e PIÙ NON DIMANDARE!

(però che tristezza!)

Roma, Luglio 1995

GUIDO BERGOMI

Vicenza, 14 gennaio 1996

Belluno, 19/1/96

Spett. VOLO A VELA
c/ Scavino
via dei Partigiani 30
22100 COMO

Spett.le Redazione di Volo a Vela
Via dei Partigiani, 30
22100 COMO

Caro Scavino,

l'amico Dr. Barborini di Belluno, persona squisita, colta e competente, con la quale ho passato ore piacevoli in dotte aerodisquisizioni, ha pensato di rivolgersi direttamente alla nostra rivista per esprimere il suo spiritoso parere su un mio precedente articolo. Mi sento quindi in dovere di ringraziarlo, rispondendogli sempre a mezzo Volo a Vela, che tu hai sempre messo, con estrema cortesia, a mia disposizione.

Cordialità.

BAUDINO

Caro Barborini,

ti ringrazio delle tue "osservazioni" apparse sul n. 232 di Volo a Vela, e mi permetto di fare alcune "osservazioni" cominciando dalla fine.

Gli animali marini, proprio a causa della densità dell'acqua, non possono raggiungere il regime supersonico. Secondo la legge della similitudine dinamica se, ad esempio, un delfino che nuota nel mare può avere un Numero di Reynolds dell'ordine di qualche decina di milioni, per avere lo stesso N.R. in regime supersonico dovrebbe nuotare nel miele denso.

Invece, la graziosa e gentile farfalla è in realtà un pessimo volatore, piuttosto handicappato, dato che, per fare qualche metro al secondo, deve battere forsennatamente le ali, mentre una superba aquila procede per chilometri ad ali spiegate, sfruttando le correnti ascensionali, avendo copiata questa tecnica dagli alianti.

Per quanto riguarda l'aquila, tu sai che la resistenza dipende principalmente dal quadrato della velocità e dalla superficie complessiva bagnata dal fluido. Ebbene, se esamini con astuzia quanto ho scritto, vedrai che contiene sia la superficie alare sia quella di tutto il corpo, per il quale ho usato la stessa identica formula adoperata da Max Kramer per calcolare la resistenza dei delfini; e ti posso assicurare che l'aerodinamico tedesco non ha per nulla privato i poveri pesci (pardon: mammiferi cetacei odontoceti) della testa, delle pinne e della coda. Comunque sia, vista la mia straordinaria abilità nel sezionare i volatili, ti assicuro che, non appena avrò finito di scrivere quello che ancora ho in testa, andrò a fare il pollivendolo.

A presto.

BAUDINO

e, p.c.: Egr. Sig. Agostino Bucceri
Via Caprera, 3
35100 PADOVA

In ordine alla nota 14/1/96 dell'amico Baudino informo codesta Redazione di aver comunicato telefonicamente allo stesso articolista le seguenti precisazioni:

- 1) i delfini si muovono in regime supersonico quando nuotano sulla superficie dell'acqua perchè la velocità dell'onda di superficie è dell'ordine di 1 metro/secondo, in regime subsonico quando sono completamente immersi (un delfino è lungo circa 2 metri e si muove anche a 35 Km/ora).
- 2) Le farfalle possono compiere il volo librato (alla velocità di circa 1-3 metri/secondo e con percorso anche di oltre 20 metri) vedi E. Ricci - Ed. Hoepli - 1946, pag. 213.
- 3) Il riferimento al regime (supersonico, subsonico) di volo richiama l'attenzione al diverso numero di Reynolds che, anche a pari velocità, diversifica le condizioni di lavoro in cui vengono a trovarsi i soggetti a confronto, rendendo delicata una obiettiva valutazione.

Uccelli imbalsamati, in galleria del vento, hanno dato prove deludenti mentre non so se Kramer è stato messo in una galleria a vento per sapere se è "aerodinamico". È comunque da condividersi la sostanza degli argomenti di Baudino che mette in evidenza la stupefacente riduzione di resistenza degli uccelli in vivo, desumibile da osservazioni a cielo aperto, che porterebbe a definire un coefficiente di resistenza per superfici piumate di animali viventi, specifico.

Per dovere di conoscenza e con i più distinti saluti.

dr. CARLO BARBORINI

* * * * *

**NOI CERCHIAMO DI FARE CON
L'INTELLIGENZA CIÒ CHE GLI UCCELLI
FANNO CON L'ISTINTO**

La Famiglia: una delle poche cose su cui si può ancora contare

Caro Lorenzo hai colpito ancora.

Sorprendendomi in un momento di rilassatezza mentale durante il Briefing di Bologna, mi hai praticamente estorto la promessa di occupare un po' di spazio sulla nostra rivista.

Pur vivendo ormai da più di un quarto di secolo nell'ambiente del volo a vela ed avendo ormai acquisito una certa competenza per quanto riguarda le tecniche, i voli d'onda, le brezze di mare, i fronti caldi e freddi e via discorrendo, evito accuratamente di avventurarmi su di un terreno che non mi compete per parlare di cose a me più congeniali, anche a costo di ripetermi.

Allacciandomi ad un antico scritto in cui mi presentavo come rappresentante dell' "altra metà del cielo", e parlavo dell'importanza della famiglia nella vita di un buon pilota di volo a vela, posso raccontare della mia esperienza di moglie con figli al seguito.

Premetto che ho anch'io un brevetto di volo a vela conseguito in tempi ormai lontani e questo ha sicuramente facilitato le cose, così, quando i figli sono arrivati, ho cercato di dar loro il giusto "imprinting" facendoli subito vivere su un aeroporto e in mezzo agli alianti. Pertanto finché non hanno potuto decidere autonomamente, hanno sempre trascorso le loro vacanze tra un campo e l'altro di volo a vela.

Oggi sono cresciuti e sono diventati autosufficienti (anche nel senso che hanno l'automobile e non hanno più bisogno della mamma-autista) quindi devo ammettere che aspettavo con una certa ansia questo momento per vedere quello che sarebbe successo.

Non so ancora se sia un bene od un male, ma devo dire che oggi i ragazzi, pur nella molteplicità dei loro impegni estivi, fanno tutto il possibile per essere a Rieti durante le gare, un po' per incontrare gli amici (anche loro cresciuti con l'imprinting volovelistico) e un po' per seguire ed aiutare il pilota-padre il quale finge di essere seccato se un figlio gli ricorda ogni giorno quello che deve fare prima di andare in volo o se la sera vanno a dormire un po' tardi, ma è sicuramente contento di avere attorno a se la famiglia (anche se non lo ammetterà mai).

Certo non è sempre tutto facile e bello; le rotture, gli incidenti, le ansie, le fatiche a volte fanno venire la voglia di mettere l'out-out, (ma penso che correrei seri rischi), per non parlare delle difficoltà di ordine pratico come la vita in campeggio, il dover lavare i piatti sotto l'acqua o cercare di fare asciugare il bucato dopo tre giorni di temporali, ma a questo punto della mia vita ti assicuro che ne è valsa la pena e se queste poche parole possono essere di stimolo alle giovani coppie (Pugnetti ha detto che servono giovani per formare le squadre Juniores) debbo dire che oggi rifarei quello che ho fatto.

E' vero che ho dato tanto, ma è anche vero che ho ricevuto molto in termini di compagnia, allegria e amicizia delle altre famiglie come la mia (e ringraziando il cielo nel nostro ambiente sono ancora molte) e come ultima, ma non meno importante considerazione, avrò sicuramente (?) l'eterna riconoscenza e gratitudine del Pilota (!?)

A questo punto, per dimostrarti la veridicità di quanto sopra, allego a questo mio scritto la testimonianza di una di quei giovani-figli con l'assicurazione che non è stata estorta con le minacce, ma frutto spontaneo di una mente ormai avviata inesorabilmente

sulla strada dell'Amore-Odio verso il volo a vela.

MARIANGELA

Nonostante tutto!

Ogni anno, giunti a primavera, i nostri eroi si preparano per affrontare un lungo periodo di sfrenata attività volovelistica e noi familiari, un po' rassegnati, ci apprestiamo a seguirli in ogni tappa.

Ed ogni anno arriva anche il tanto sospirato giorno della partenza per Rieti; la famiglia va in subbuglio e una settimana prima si comincia a preparare tutto il necessario per sopravvivere un mese - e a volte di più - in un campeggio che agli occhi dei "non addetti ai lavori" sembra non offrire nulla, se non scomodità e convivenza con estranei.

Invece non è così! Noi, cresciuti - per amore o per forza - con la passione del volo a vela, abituati a trascorrere ogni anno almeno qualche giorno a Rieti, la pensiamo diversamente.

Non tutti possono avere la fortuna di vivere i momenti che fanno parte della vita in questo ambiente; l'atmosfera è quella di una grande famiglia, dove lo scopo principale è quello di divertirsi e di stare insieme.

Ogni momento è buono per scherzare, raccontare barzellette e, impossibile evitarlo, narrare animatamente la propria giornata volovelistica; i raduni attorno ai grandi tavoli, sistemati sapientemente sotto le "tende" - che ogni anno sono più all'avanguardia - sono il momento più bello per mogli e piloti: significa che tutto è andato per il meglio e che tutti sono tornati a casa.

Ma Rieti non è solo questo, lo sanno tutti. Quando arriva il giorno della partenza, io so già che starò bene e che sarà tutto indimenticabile.

Le passeggiate serali tra gli alianti illuminati, le giornate trascorse in piscina, i gavettoni, gli amici: tutto è così unico che ci si sente felici.

Dietro ai piloti c'è qualcuno, oltre alle mogli: siamo noi figli, che facciamo di tutto per fare decollare papà in tranquillità, peccando a volte di eccessiva pignoleria e innervosendolo ulteriormente. Ma quant'è bello guardare i decolli, stare all'aliante sotto l'ombrellone, correre a bagnare il cappello! No, non sono pazzo. Io ci credo, e credo che tutti coloro che sono passati dalle parti di qualche campo di volo a vela si siano resi conto che questo sport è una bella realtà, dove si incontrano persone genuine, semplici e, diciamo pure, con qualche rotella in meno; sì, perché non è facile affrontare certi rischi ogni giorno.

Il fatto è che la voglia di spingersi sempre più in alto e sempre più lontano supera ogni barriera!

E noi siamo sempre qui con voi, cari papà, fratelli, fidanzati, amici: anche noi tremiamo quando accompagniamo l'ala correndo, anche noi voliamo, col pensiero, insieme a voi. Siete speciali, ma noi - permettetemi la presunzione - siamo unici perché vi amiamo, nonostante tutto!

FEDERICA

Grazie per le vostre considerazioni che sono anche un invito ad attizzare il fuoco per "l'altra metà del cielo".

R.S.

La democrazia non vola con l'Aereo Club d'Italia

Ae.C.I., 1995: viaggio tra le iniquità e le discriminazioni che l'Ente preposto – per gli sports dell'aria – alla gestione del potere sportivo ed ai rapporti con il CONI, continua a mantenere alla base del proprio ordinamento.

informativa-denuncia diretta agli "addetti ai lavori" del mondo aeronautico

adottata dai rappresentanti delle "comunità sportive" praticanti Paracadutismo, Volo da Diporto Sportivo, Aeromodellismo, firmatari della presente.

Ae.C.I.: L'ATTUALE STATO DI FATTO

L'Aero Club d'Italia risulta oggi essere contemporaneamente: 1) una Federazione sportiva del C.O.N.I. [ricordando che – per disposto statutario del C.O.N.I. stesso – per ciascuno sport può essere riconosciuta una sola federazione nazionale]; 2) Il "NAC" – National Airport Control – depositario della delega da parte della Federazione Aeronautica Internazionale (F.A.I.), per la gestione del potere sportivo nel campo aeronautico nazionale; 3) un Ente di diritto pubblico con alcune competenze assegnategli in forza di Leggi dello Stato (controllo delle pubbliche manifestazioni aeronautiche, gestione del Volo da Diporto Sportivo).

Per il combinato di quanto sopra esposto, appare evidente come chiunque voglia praticare un qualsiasi sport aeronautico – avendo i propri interessi rappresentati presso il C.O.N.I. o presso la F.A.I. attraverso le uniche vie lecitamente riconosciute – debba obbligatoriamente ricorrere all'Ae.C.I.

A fronte di quest'obbligo – stando ai principi generali di democrazia del nostro ordinamento repubblicano, nonché ai principi di democrazia interna del C.O.N.I. – a tutti i praticanti di sports aeronautici dovrebbe spettare un trattamento paritetico da parte dell'Ae.C.I.

Questo purtroppo non avviene.

Nonostante l'Ae.C.I. promuova metodicamente un'immagine di gestione democratica delle competenze che detiene, il sistema statutario dell'Ae.C.I. – ovvero il combinato dello statuto Ae.C.I. vero e proprio e dello "statuto-tipo" degli Aero Clubs locali (federati all'Ae.C.I. stesso), comprende alcuni punti profondamente iniqui e tutt'altro che democratici, dal contenuto discriminatorio nei confronti delle varie utenze sportive dello spazio aereo: come infausta conseguenza, una minoranza – identificabile nei piloti titolari di licenza per volo a motore o per volo a vela – detiene tutti i poteri all'interno dell'Ae.C.I., e governa in modo manifestamente vessatorio nei confronti della grande maggioranza degli "altri" utenti del nostro mondo

aeronautico, riuniti nelle "comunità sportive" del VDS-Volo da Diporto Sportivo, dei Paracadutisti e degli Aeromodellisti.

Analisi dei meccanismi discriminatori

Nello statuto-tipo degli Aero Clubs locali è previsto che i soci abbiano diritto di voto con "peso" differente: il voto di un socio titolare di una licenza ministeriale di pilota (per volo a motore o per volo a vela) vale 4 [quattro], il voto di tutti gli altri soci vale 1 [uno].

Inoltre, il minimo richiesto per la costituzione di un Aero Club locale è di 100 soci: di questi, almeno 25 devono essere "piloti con licenza", mentre gli altri 75 possono essere Paracadutisti, Aeromodellisti, o del VDS: è così che viene preconstituita la maggioranza dei voti per i soci "piloti con licenza" ($25 \times 4 = 100$), sui voti dei rimanenti soci ($75 \times 1 = 75$). Aggiungendo a questo semplice "trucchetto contabile" le abituali regole protettive sull'accoglimento delle iscrizioni di nuovi soci, il gioco è fatto: la maggioranza risulta inizialmente nelle mani dei "piloti con licenza" i quali, dosando opportunamente le proporzioni delle altre categorie di soci, possono mantenerla nell'osservanza delle norme statutarie.

Da questa iniziale "forzatura" di stampo chiaramente anticonstituzionale, discende in cascata tutta la gestione del potere nell'Ae.C.I.; con altri meccanismi statutari viene quindi strettamente regolamentata l'occupazione delle cariche strategiche a tutti i livelli, consentendo la preconstituzione di un'analoga maggioranza negli organi elettivi che governano l'Ente.

Infatti, con le premesse sin qui esposte, i Presidenti degli Aero Clubs locali vengono facilmente eletti dai piloti con licenza; sono questi "Presidenti-piloti" che costituiscono per il 90% l'Assemblea Ae.C.I., e di conseguenza eleggono il Presidente dell'Ae.C.I. e altri 6 [sei] componenti del Consiglio Federale Ae.C.I.

Ecco che a conti fatti anche in seno al Consiglio Federale ritroviamo nuovamente una maggioranza preconstituita, dovendosi conteggiare 9 voti per i "piloti con licenza" (il Presidente Ae.C.I., 6 Consiglieri eletti dall'Assemblea dei Presidenti degli Ae.C.I. locali, 1 Consigliere eletto dai piloti di volo a motore

ed 1 Consigliere eletto dai piloti di volo a vela), contrapposti a 3 voti in totale per tutte le altre specialità di "non-piloti". Le rimanenti presenze nel Consiglio Federale (i vari rappresentanti ministeriali, il Presidente della Commissione Sportiva Centrale, ecc.), non fanno che aggravare ulteriormente questo sbilanciamento nelle proporzioni.

La stabilità del sistema anche in presenza di nuove realtà, è garantita dalla limitazione statutaria alla formazione di nuovi Aero Clubs, strategicamente limitati ad uno per provincia.

Lo statuto dell'Ae.C.I. contravviene chiaramente alle linee-guida del C.O.N.I. sintetizzate nel 1° comma dell'Art. 29 delle "norme di attuazione delle legge istitutiva del C.O.N.I.", che recita testualmente:

«Le Federazioni Sportive Nazionali sono costituite dalle società e dagli organismi ad esse affiliati e sono rette da norme statutarie e regolamentari sulla base del principio di democrazia interna e in armonia con l'ordinamento sportivo nazionale ed internazionale».

Riepilogando, le posizioni-chiave per la gestione del potere nell'Ae.C.I., sono occupate dai rappresentanti di due comunità sportive che contano circa 7.000 [settemila] soci, tra piloti di volo a motore e di volo a vela; questi di fatto governano su altre tre comunità sportive, che da sole raggruppano almeno 60.000 [sessantamila] utenti (25mila VDS, oltre 13mila Paracadutisti, 25mila Aeromodellisti), dei quali solo una minima parte si iscrive agli Aero Clubs locali.

LE CONSEGUENZE

Preso atto dei meccanismi discriminatori di base, una semplice analisi dei Bilanci ufficiali e dei verbali degli organi esecutivi Ae.C.I., rivela la natura vessatoria nella gestione del potere così costituito nell'Ae.C.I., volendo definire come vessatorio un comportamento teso a mantenere l'attuale stato di fatto, che pregiudica il naturale sviluppo delle tre suddette comunità sportive.

A tal proposito è possibile in qualsiasi momento constatare – con la suddetta idonea documentazione – che nell'ambito dell'Ae.C.I.:

- le risorse economiche disponibili vengono ripartite in modo iniquo;
- manca una reale autonomia gestionale per quanto di competenza delle singole specialità;
- manca qualsiasi possibilità di modificare dall'interno la situazione esistente.

Occorre ora considerare che l'assemblea Ae.C.I. riunitasi nell'Autunno 1994 (come detto costituita al 90% dai "Presidenti-piloti" degli Aero Clubs locali), ha ratificato – con larghissima maggioranza – il mantenimento delle attuali discriminazioni statutarie, e che solo tale assemblea dispone del potere di modi-

ficare dall'interno l'attuale stato di cose.

Considerando inoltre che dall'attuale convegno degli stessi Presidenti, organizzato dall'Ae.C.I. a Parma lo scorso 1° Settembre '95, non sono certo venuti segnali incoraggianti, risulta evidente come solo con iniziative esterne all'Ae.C.I. si possa verosimilmente sperare di cancellare questa situazione di privilegi medioevali, ancora oggi strenuamente difesi dalle "caste" che ne traggono benefici.

È per queste considerazioni che la Proposta di Legge (cosiddetta "Leoni") per lo scioglimento dell'Aero Club d'Italia ha trovato un vastissimo consenso nell'ambito delle tre comunità sportive "opresse", ma anche tra molti sportivi praticanti Volo a Vela ed Acrobazia a motore.

IN CONCLUSIONE

In un campo dinamico e moderno come quello aeronautico, una realtà scomoda ed anacronistica come quella attuale dell'Aero Club d'Italia riesce a sopravvivere – con ogni probabilità – solo per il fatto di non essere pubblicamente conosciuta: una volta resa nota nel dovuto modo, sarebbe infatti difficile pensare a qualcuno ancora disponibile a difenderla in buona fede, contrastando le legittime aspirazioni all'indipendenza ed all'autodeterminazione della larghissima maggioranza degli utenti sportivi dello spazio aereo.

Questo documento vuole essere – in tal senso – un contributo alla creazione dei presupposti informativi a supporto delle azioni, presenti e future, orientate al superamento dell'attuale limitante realtà.

Sottoscrivono il documento **"La democrazia non vola con l'Aero Club d'Italia"** i seguenti nominativi:

cognome e nome	specialità di appartenenza	cariche attualmente ricoperte	note
01 Bacchi Pietro	V.D.S.	Presidente F.I.V.L. [Federazione Italiana Volo Libero] Membro C.S.C. Aero Club d'Italia	(3)
02 Kustatscher Erich	V.D.S.	Presidente A.I.V.U. [Associazione Italiana Volo Ultraleggero] (in conversione a: Federazione I.V.U.) Membro CPS Aero Club d'Italia	(1)
03 Barone Maurizio	Paracadutismo	Presidente F.I.P.A.S. [Federazione Italiana Paracadutismo Sportivo] Membro CPS Aero Club d'Italia	(1)
04 Peracchi Adolfo	Aeromodellismo	Presidente F.I.A.M. [Federazione Italiana Aero Modellismo]	(2)
05 Calise Maurizio	Paracadutismo	Consigliere Federale Aero Club d'Italia Consigliere F.I.P.A.S. (estensore del documento)	(1)

06	Villa Diego	Paracadutismo	Presidente CPS Aero Club d'Italia Consigliere F.I.P.A.S.	(1)
07	Serafini Claudio	Paracadutismo	Membro CPS Aero Club d'Italia Consigliere F.I.P.A.S. Delegato Comm. Sicurezza Volo Ae.C.I.	(1)
08	Ferraguzzi Giampiero	Paracadutismo	Membro CPS Aero Club d'Italia Consigliere F.I.P.A.S.	(1)
09	Martuzzi Francesca	Paracadutismo	Membro CPS Aero Club d'Italia Consigliere F.I.P.A.S.	(1)
10	Carlini Renzo	Paracadutismo	Membro C.S.C. Aero Club d'Italia Consigliere F.I.P.A.S.	(1)
11	Mirzan Roberto	Paracadutismo	Presidente Associazione Istruttori Consigliere F.I.P.A.S.	(2)
12	Prezioso Mario	V.D.S.	Consigliere Federale Aero Club d'Italia Presidente Onorario A.I.V.U. Presidente Onorario F.I.V.L.	(1)
13	Calabresi Sergio	V.D.S.	Presidente CPS Aero Club d'Italia Vice Presidente F.I.V.L. Comm. Scuole	(3)
14	Tarasconi Italo	V.D.S.	Segretario Nazionale F.I.V.L. Membro CPS Aero Club d'Italia	(3)
15	Buoncrisiani Antonio	V.D.S.	Consigliere A.I.V.U. Membro CPS Aero Club d'Italia	(2)
16	Picchi Francesco	V.D.S.	Membro CPS Aero Club d'Italia	(2)
17	Grosso Nando	V.D.S.	Consigliere A.I.V.U. Delegato Comm. Sicurezza Volo Ae.C.I.	(2)
18	Dal Pra Giovanni	V.D.S.	Consigliere A.I.V.U.	(2)
19	Piovesan Massimo	V.D.S.	Consigliere A.I.V.U.	(2)
20	Vecchione Eugenio	V.D.S.	Consigliere A.I.V.U.	(2)
21	Bassi Oddino	V.D.S.	Revisore dei conti A.I.V.U.	(1)
22	Grazioli Pietro Fulvio	V.D.S.	Revisore dei conti A.I.V.U.	(1)
23	Tracanzan Ferdinando	V.D.S.	Consigliere A.I.V.U.	(1)
24	Nosedo Andrea	V.D.S.	Consigliere F.I.V.L. Comm. Gare	(3)
25	Baccara Franco	V.D.S.	Consigliere F.I.V.L. Comm. Sicurezza	(3)
26	Vercelli Giulio	V.D.S.	Consigliere F.I.V.L. Comm. Stampa	(3)
27	Maffi Graziano	V.D.S.	Consigliere F.I.V.L. Comm. Materiali	(3)
28	Rossi Fabio	V.D.S.	Consigliere F.I.V.L. Comm. Clubs	(3)

29	Bonomini Anna Rosa	V.D.S.	Consigliere F.I.V.L. Comm. Estero	(3)
30	Moscatelli Felice	V.D.S.	Consigliere A.I.V.U.	(2)

Note: tra i firmatari di cui ai numeri 03, 05, 06, 07, 08 e 09, sono ricompresi tutti gli organismi eletti per la specialità Paracadutismo, in seno all'Aero Club d'Italia (Consigliere federale e Commissione Permanente di Specialità).

tra i firmatari di cui ai numeri 02, 12, 13, 14, 15 e 16, sono ricompresi tutti gli organismi eletti per la specialità V.D.S. - Volo da Dipor-
to Sportivo, in seno all'Aero Club d'Italia (Consigliere federale e
Commissione Permanente di Specialità).

- (1) firme raccolte in originale su copie del presente documento;
- (2) firme raccolte via fax su copie del presente documento;
- (3) firme raccolte con atto autentificato.

Tutti i documenti originali di raccolta firme sono conservati presso la sede della F.I.P.A.S. [Federazione Italiana Paracadutismo Sportivo], e consultabili dietro semplice richiesta da inoltrare via fax al numero (02) 2133777 oppure (02) 2137563.

Il presente documento è stato fotocomposto elettronicamente su base Lotus Ami Pro. con utilizzo di Paint per Windows 95 per il merging delle firme provenienti dalla scansione dei singoli documenti.

* * * * *





F.I.V.V. Federazione Italiana Voilo a Vela

Scopi e programmi

Ente fondato nella prospettiva della privatizzazione quando non addirittura nella soppressione dell'Aero Club d'Italia, la Federazione Italiana Voilo a Vela è stata giustamente preconstituita in questa ottica al fine di consentire la continuità in questo eventuale trapasso.

L'Aero Club d'Italia è ente morale che vive per legge dello Stato e che solo una legge dello Stato potrà far cessare di esistere. I tre poteri che sono preposti alla tutela ed allo sviluppo della attività aeronautiche sportive - il potere appunto sportivo, quello normativo ed il potere economico - gli derivano dalla F.A.I., dal Ministero da cui dipendono, dallo Stato e dal CONI, che a sua volta esiste per leggi dello Stato. Al momento, la F.I.V.V. non ha nessuno di questi poteri.

Tuttavia non si può non notare che la fisionomia attuale dell'Aero Club d'Italia non sia più tanto adeguata agli scopi che per Statuto dovrebbe perseguire, e che dovrebbero essere la tutela e la diffusione dello sport aeronautico, nelle sue varie espressioni.

Nato nel primo cinquantennio del nostro secolo per assistere al decollo ed alla crescita della nuovissima attività umana - il volo - dopo aver cambiato e ricambiato il proprio nome negli anni, si trova ora in una posizione di stallo, non riuscendo ad intervenire efficacemente nè nella normativa nè nella diffusione, ed avendo in più grande lentezza operativa, che gli

derivano dai vincoli legislativi imposti ad ogni ente burocratico, e conseguentemente anche alti costi.

La F.I.V.V. si propone quindi di operare in ausilio a questo Ente, se possibile e se questo Ente lo vorrà; ma comunque e soprattutto a favore dello sport e della sua diffusione, cercando di intervenire in modo snello soprattutto nella normativa, vera palla al piede, oggi, in un Paese altamente burocratizzato come è l'Italia.

La diffusione della mentalità aeronautica la fanno i praticanti di ogni disciplina dell'aria, più che un consesso di burocrati (termine usato in senso buono) che per incarico e vocazione sono più portati a regolare, anche reprimere se necessario, che non a sperimentare e sposare il progresso che qualche rischio lo esige ma che è l'essenza della natura e della vocazione umana.

Da ciò l'importanza che i praticanti di ciascuno degli sport aeronautici abbiano maggiore peso nell'esercizio della normativa, della codifica sportiva e nelle decisioni economiche, ciascuno per il campo di loro competenza.

Milano, 13 gennaio 1996

WALTER VERGANI
(Presidente della FIVV)

Rino Rinaldi

ALI MISTERIOSE

Teichfuss e Pavullo: oggi si vola a vela

Abbiamo letto per voi:

Tutta la stampa estera dedica spazio alla tragedia che ha segnato la coppa Gordon Bennet. L'equipaggio di una mongolfiera è stato infatti deliberatamente abbattuto da un elicottero dell'aviazione Bielorusa. Nuovi elementi che fanno cadere la tesi dell'errore continuano ad emergere dalle indagini: tutte le informazioni erano in possesso del governo locale.

Dibattiti molto vivaci sul futuro della classe 15m: soprattutto Australiani e Neozelandesi si oppongono alla prospettiva della ventilata abolizione di questa categoria dai Campionati Mondiali entro i prossimi 10/15 anni. Le case produttrici tedesche non la chiedono esplicitamente, ma fanno pressioni perchè i nuovi alianti da 18m possano competere in una propria classe, come già avviene da due anni a livello Nazionale in Germania. D'altro canto sembra improponibile un Mondiale a quattro categorie: sarebbe dispersivo e aumenterebbe la confusione. Molte delle nuove macchine (solo la Schleicher va controcorrente proponendo Asw27 e Ash26) sono dotate all'origine di tip alari intercambiabili per adattarsi a entrambe le classi, ma il valore dei vecchi alianti da 15m potrebbe ridursi, secondo **New Zealand Gliding Kiwi**, anche del 40%. Indovinare l'epilogo di queste polemiche è molto difficile; ricordiamoci che la 15m, nata nel 1977, nelle intenzioni originali doveva dare ai progettisti la libertà di tentare soluzioni performanti anche costose e raffinate, col solo limite dell'apertura alare. La classe Standard doveva invece esprimere un volo a vela sportivo dai costi più abbordabili, essendo proibite soluzioni costose come i flap e, in principio, persino carrelli retrattili e ballast. Questo spirito si è perso nella Standard di oggi, e dovrebbe rinascere nel progetto World Class.

Il dibattito è affrontato anche su **Aero Revue**, rivista dell'AeC Svizzero, dove si parla anche del futuro degli alianti a decollo autonomo, della loro integrazione nelle gare con i "puri", e della possibilità di applicare semplicemente una graduatoria ad handicap.

Prestazioni... nuovi records... basta leggere **Australian Gliding** di Settembre per scoprire che con un volo di 1000 Km su MonoAstir CS G. J. Vakkur detiene il record nazionale di A / R classe standard, a solo 15 Km dal primato della classe libera, e che proprio in libera la massima velocità su triangolo di 300 Km è in mano a T. Cubley su Cirrus 75 con 143,32 Km/h!

Sulla stessa rivista un resoconto di Bruce Taylor, che nel corso di un viaggio in Europa ha visitato tutti i maggiori produttori tedeschi, ci informa sulle prossime novità (LS 10 da 15m e LS 9 a decollo autonomo) e riporta le prime impressioni di volo su ASW 27, aliante che nonostante il profilo alare molto sottile sembra "tenere l'aria" molto bene anche alle basse velocità in termica (un difetto citato invece per profili critici come quelli dell'Asw24, DG 600 e di molti altri). Il '27 è un 15 metri con turbolatori soffiati e 230 Kg di peso a vuoto, sostenuti in volo da un'ala di soli 9 mq; il piacere del volo è amplificato dall'ampia flessibilità dell'ala. Le competizioni decreteranno il destino commerciale di questa bellissima macchina, come sempre accade.

In tema di prestazioni degli alianti da gara, è interessante l'articolo di **Vol à Voile**: a carico alare equivalente, il Ventus 2 e l'Asw27 non sono migliori dell'LS 6 e Ventus 1 durante le planate; in spirale invece salgono meglio, perciò possono essere caricati di più. Il guadagno è stimabile in 2 o 3 Kg/mq conservando prestazioni di salita identiche a quelle dell'LS 6. La classifica dei Campionati Francesi vede primo Navas su Ventus 2, secondo G. Theisinger su Asw27 e terzo M. Theisinger su LS 6 E (cioè LS 6 C con winglets).

Nessun DG 800 era presente, ma in altra pagina trovate il racconto di Gègè Iherm sulla sua esperienza ai mondiali di Omarama con il nuovo aliante della Glaser-Dirks, che si differenzia soprattutto per la superficie alare molto estesa di 10,68 mq. Secondo l'autore l'aliante accetta

bene la zavorra, si arrampica bene quanto gli altri e anche in planata non soffre, nonostante il progetto dell'ala sia ottimizzato per la versione 18 metri, come testimoniato dall'allungamento che è solo di 21,07 senza prolunghie.

Su **Sailplane and Gliding** ancora tante prove in volo, ma soprattutto di motoalianti da turismo: i nuovi Nimango, IS28M2G e Samburo sono dei veri aerei moderni. Chissà perchè qualcuno compra ancora i Cessna? La prossima stagione di volo veleggiato ci viene ricordata solo dalla prova del DG 800 B. La più grande ammirazione ci nasce per il primo volo di 1000 Km realizzato in Inghilterra, in condizioni meteo che saranno sembrate esplosive ai bravi Pullen e Rollings su ASH 25: 12 ore di volo con la base di condensazione tra gli 800 e i 1200 metri, termiche da 2,5 m/s (ma a fine giornata hanno sfruttato anche i + 0,3) e planata finale di 65 Km. Il computer confermava la possibilità di arrivo solo quando il vento in coda era di 1,5 Km/h, ma spesso era inferiore.

Impressioni sui Campionati Mondiali anche su **Segelflugzeitung**, dove Simon Leutenegger racconta la sua Omarama.

Su **Aerokurier** altra prova del DG 800 B e un'approfondita presentazione del nuovo stato dell'arte dei computer per il volo a vela, l'IX 5000, un bellissimo oggetto da 6500 preziosi Deutsch Mark. Di questi pesantissimi marchi ce ne vogliono ben 234.000 per il nuovo ASH 25 M a decollo autonomo (più gli extra) che viene presentato come la macchina della libertà. La velocità di salita non supera 1,80 m/s e la corsa di decollo è di circa 300 m, d'altronde con un carico alare di 47 kg/mq è difficile far di più.

Dispiace un po' parlare di collisioni, ma quest'anno è necessario. Nessuna rivista straniera ha citato gli incidenti di Rieti, ma in Francia e in Svizzera si ha notizia di due collisioni tra alianti e jet militari. Nessuno è rimasto ferito nell'urto tra un Mirage della forza aerea svizzera e un ASK 13: entrambi i piloti hanno potuto atterrare, sebbene il jet avesse ripor-

tato gravi danni al timone, e l'aliante avesse nella fusoliera un'incisione ben oltre il 50 % del diametro del troncone di coda. Grave invece il bilancio della collisione tra un Fouga Magister dell'Armée de l'Air e un LS 6 pilotato dal noto Michel Bouet. Entrambi i piloti sono morti nell'urto avvenuto a circa 400 m sul terreno. Due piloti Inglesi saranno invece giudicati per omicidio colposo. In uno Janus si trovavano a 1800 m sul campo di Gap (Francia) in base nube, quando l'ala sinistra è stata investita da un paracadutista in caduta libera. Un Notam informava che su quell'aeroporto era frequente l'attività di paracadutisti ed era vietato occuparne la verticale. Collisioni anche agli Europei Juniores, dove la squadra Danese si è immediatamente ritirata in segno di lutto, e in competizioni minori in Germania.

Karl Striedieck, grande volovelista Americano imbattibile sul lunghissimo costone dei Monti Appalacchiani, ha partecipato ai Nazionali Americani di classe Standard con il prototipo del Genesis 1 e **Soaring** ne pubblica l'interessante resoconto. Entusiasta del nuovo "quasi-tuttala" americano che viene venduto in kit, diciamo subito che il piazzamento è stato deludente, con Karl bloccato a metà classifica. Ma su otto giornate ne ha vinta una, dimostrando che l'aliante ha un ottimo potenziale, ed ha deliberatamente "sabotato" il risultato atterrando volontariamente per non perdere il coperchio del vano del paracadute balistico di emergenza (una delle caratteristiche più apprezzate del nuovo kit), e un altro giorno ha scelto un percorso penalizzante pur di vedere il panorama di Crater Lake (parole sue...). Il Genesis ha comunque dimostrato di essere un po' meglio del Discus alle velocità elevate, sopra i 170 Km/h, come confermato da prove in aria calma con traino ad alta quota. E intanto Striedieck ci racconta delle due collisioni a cui è sopravvissuto nella sua carriera, di tutte quelle che ha sentito dichiarare per radio e di quanto apprezzava il paracadute balistico che aveva in fusoliera. Lo vogliamo anche noi.

ALDO

da Aerokurier:

INCIDENTI Anche in Germania è stata un'estate nera. Nel solo mese di luglio ben 6 alianti sono andati distrutti o gravemente danneggiati in seguito a collisioni, tutti nel corso di competizioni, con la morte di un pilota.

Le statistiche ci dicono che in Italia annualmente si verificano in media 5 gravi incidenti con distruzione totale dell'aliante. Un paio le vittime ed altrettanti i feriti gravi.

È sempre in tema di sicurezza: **chi sono i piloti migliori?**

Il 1994 ha fatto registrare un tasso di 32 incidenti ogni 100mila ore volate con alianti e motoalianti. Quello raggiunto dagli ultraleggeri è stato invece del 22 ogni 100mila ore volate. Ben dieci punti di differenza!

Chi ha detto che i piloti VDS sono meno preparati, più superficiali?! I dati sono ufficiali, elaborati dall'Ufficio Federale Tedesco per la sicurezza del volo, e fanno riflettere sulla effettiva validità dei nostri programmi didattici, criteri di sicurezza, controlli, ecc. ecc. (a meno che non sia vero che tutti i "nostri" incidenti vengono segnalati, mentre quelli degli "altri"?!).

Rinnovata giovinezza per il motoaliente biposto **FOURNIER RF 9** a 25 anni dalla sua nascita. Herbert Gomolzig, ingegnere di Wuppertal, in Germania, intende riportarlo a livelli di assoluta attualità, pur rimanendo fedele alla costruzione in legno. Il risultato finale – per ora siamo al prototipo – sarà un RF 9 ABS leggero (circa 500 Kg. di peso a vuoto), con 17,3 metri d'apertura alare, ripiegabili a 10 metri in fase di angaraggio. Previsto un motore Rotax 912 (80 PS), alimentato da un serbatoio di 84 litri, per un'elica Hoffmann a giri costanti. Velocità di crociera 170 Km/h e 200 la max. L'efficienza massima raggiunge l'ottimo valore di 29, grazie anche al carrello retrattile. Costerà prevedibilmente 170.000 marchi tedeschi.

REKORD SI! MA ALLALUCE DEL SOLE! Alcuni anni fa, il pluricampione Ingo Renner s'era scagliato con parole roventi contro i voli notturni a Rieti ("gli scalmanati dell'aria"). Ma il suo monito rimase lettera morta. Ora si viene a sapere che in Sudafrica, alcuni piloti, alla caccia di record, sono rientrati oltre un'ora dopo il "last light", quindi con totale oscurità. Anche in Nuova Zelanda non sono mancati recuperi in piena notte, dopo fuoricampo all'ultimo minuto. Un altro campione, Hans Werner Grosse, ritorna ora nuovamente sull'argomento e parla di "prassi ambigua sempre più praticata". "Chi non è sufficientemente veloce, sale a 5000 nell'ultimo CB della tarda serata, per garantirsi una lunga planata notturna di 250 chilometri", dichiara il pluridecorato Grosse, auspicando l'introduzione di nuove regole che mettano fine al pericoloso giochetto.

Propone pertanto di annullare tutti i record con atterraggio dopo il last light e di prendere in esame solo i voli completati entro le effemeridi.

IL VENTUS 2C allarga le braccia, ma per rassegnazione! Dopo un anno di allori e di prestigiosi piazzamenti, esce il fratello del Ventus 2a/b. Stesso temperamento corsaiolo, ma con ali prolungate a 18 metri. Inconfondibile il suo aspetto: l'estremità alare punta decisamente verso il cielo, con un angolo di 35 gradi. Il prototipo, dotato di un motore di sostentamento di 15 kW, convince pienamente per le sue doti di agilità, oltre che per la sua eleganza del design.

In Germania gli alianti motorizzati rappresentano ormai la fetta più consistente della produzione e delle vendite. Conseguentemente anche la stampa specializzata dedica loro ampio spazio. **AEROKURIER** parla un gran bene del nuovo 18 metri DG-800B, ne loda la silenziosità e la potenza motore che gli permette il decollo autonomo ed un fantastico rateo di salita di 4 m/s. Il motore è lo stesso installato su un altro maxi-aliante, il biposto della Schleicher ASH 25M. Ma in questo caso i 50 PS del

Midwest a pistoni rotanti, pur garantendo il decollo autonomo, riescono a trascinare il gigante (oltre 750 Kg. e 25,60 metri d'apertura alare) con un più modesto rateo di salita di 1.80 m/s. Ed anche in questo caso assicura un valore record di silenziosità: 60,7 dB (A) ufficialmente documentati dal certificato di rumorosità. Sono pur sempre 7 decibel abbondanti sotto il limite massimo previsto dalle norme tedesche, ed altri 8 decibel sotto i limiti ICAO.

CELESTINO

da Aufruff!: GPS, nuove regole

Nella riunione di Parigi dello scorso Marzo, l'International Gliding Commission ha aggiornato le regole relative alla documentazione elettronica dei voli di competizione e di performance. L'operatività è dal 1° Ottobre 1995.

Innanzitutto, il pilota che usa il registratore dei dati di posizione potrà ora presentare documentazione fotografica integrativa, per prevenire eventuali (rari) errori del sistema elettronico, che potrebbero altrimenti invalidare il passaggio sui punti fissi o di osservazione.

Purtroppo siamo ancora in attesa che la IGC dia ufficiale approvazione di qualcuno dei data-logger presenti sul mercato. I termini di approvazione includeranno le procedure ufficiali sulla sigillatura, controlli da parte dei Commissari Sportivi, installazione a bordo, codici segreti ecc. Possiamo indovinare che i requisiti prioritari saranno: comunicazione riservata dei dati tra GPS e registratore (altrimenti l'unità dovrà essere autonoma e riposta in un contenitore sigillato); impossibilità di cambiare in volo il dato geodetico.

La più importante delle norme introdotte è certamente che nessun registratore di volo verrà approvato se non dotato di un proprio sensore barometrico, che possa essere calibrato come un normale barografo. La precisione del sistema GPS non supera infatti i 100 / 200 metri sull'asse verticale, ed è considerata insufficiente dalla IGC ai fini della valutazione di differenze di quota tra punti di par-

tenza e di arrivo. L'altitudine calcolata dal GPS è approvata solo per dimostrare la continuità del volo (cioè che non siete atterrati), a condizione che l'intervallo di registrazione del punto non sia più lungo di 70 secondi. Alcuni apparati consentono di modificare in volo la frequenza di campionamento della posizione, una caratteristica molto utile per risparmiare spazio in memoria, ma ricordate che nei pressi dei punti di virata e di partenza è raccomandato un "fix" ogni 6/12 secondi.

Nuovi Primati Mondiali

Alianti monoposto - velocità su triangolo di 1000 Km: 169.72 Km/h, il 5/01/95 Helmut Fischer (Germania) in un Ventus 17.6 da Hendrik Vervoerd Dam (Sud Africa)

Alianti monop. femminile - distanza fino a 3 turnpoints: 877.9 Km, il 8/01/95 Hana Zejdova (Rep. Ceca) in un LAK 12 da Tocumwal (Australia)

Motoalianti biposto - distanza in A/R: 1131 Km, il 5/01/95 Walter Eisele e R. Haser (Germania) in un Nimbus 3DM da Hendrik V.D. (Sud Africa)

Motoalianti biposto - distanza in A/R: 1220.44 Km il 6/01/95 ancora per W. Eisele con Marco Henke

1000 Km in Inghilterra

Chris Pullen e Chris Rollings hanno compiuto il primo volo di 1000 Km su terreno Inglese il 22 Luglio 1995 su ASH 25 E (il motore era stato reso inoperativo). In quasi 12 ore hanno volato da Bicester a York, Newbury, Pocklington, Bicester. La base di condensazione non superava gli 800 m alle 8,56 del mattino; le prime planate erano a non più di 130 Km/h. Poi, maturando la giornata, raggiungevano i 160. Il plafone non ha mai superato i 1200 metri, brevemente hanno raggiunto i 1700 in una leggera onda! Planata finale di ben 65 Km da 1200 m resa possibile solo dalla fiducia nel S-NAV che indicava 1,5 Km/h di vento in coda, il tutto per 37 minuti di volo con le dita incrociate e 80 metri di quota all'arrivo. Complimenti!

Indirizzi INTERNET

L'intero Codice Sportivo è disponibile su Internet nelle pagine WWW:

><http://acro.harvard.edu/MTTSA/JL/index.html><

Per materiale non ancora ufficiale soggetto ad approvazione, provate:

><http://helios.tuc.noao.edu/jwl/SC3><

Per esaminare i "flight logs" di ben 900 dei voli svolti durante i Campionati Mondiali di Omarama registrati con apparati Cambridge:

>http://acro.harvard.edu/MTTSA/WORLD_95/soaring_world.html<

Dick Johnson, la leggenda

Richard Johnson è da tempo immemorabile l'autore delle migliori prove in volo di alianti, tutte complete del rilevamento delle prestazioni effettive. Gli siamo tutti molto grati. Da New Zealand Gliding Kiwi la notizia è che in Settembre 1996 cadrà il 50° anniversario del primo volo di 500 Km negli USA. Dick Johnson volò dall'Arizona al New Mexico in un TG 2 (Sgs 2-8) da efficienza 20:1 a 75 Km/h. Nessun altro ha mai volato i 500 in un aliante di prestazioni peggiori (ma ricordiamo il deltaplanista Larry Tudor detentore del record mondiale con 496 Km).

Medaglia Lilienthal per Terry Delore

La commissione per il volo a vela della FAI ha conferito a Terry Delore la medaglia Lilienthal. Delore ha partecipato a competizioni dal 1980 collezionando parecchi primi e secondi posti nelle gare Neozelandesi. Ha stabilito molti nuovi records e dal 1994 detiene il record di distanza con un volo di 2048 Km, diventando il secondo pilota che abbia superato i 2000 Km.

Mercato

Prezzi degli alianti nuovi in salita verticale! Ma almeno i GPS costano sempre meno: il Magellan GPS 2000 è in vendita negli USA a 200 Dollari. In una fiera di Londra i prezzi sono calati in media del 40% negli ultimi sei mesi.

V. I. P. - International Gliding Club



L'ultimo VIP del 1995 contiene un "pout-pourri" di articoli su differenti argomenti, tutti interessanti, alcuni che meritano una discussione. Fateci avere le vostre opinioni.

Buoni voli nel 1996.

The last VIP of 1995 includes a "pout-pourri" of articles on different topics, all of them interesting, some to be discussed. Let us have your opinion. Happy landings in 1996.

Paul Bourgard ci ha scritto:

Ho letto con grande interesse l'articolo del mio amico Hans Nietlispach relativo ad un sistema semplificato di assegnazione del punteggio nelle gare volovelistiche.

Siccome sono anch'io incline all'adozione di un sistema assai simile al suo, vorrei farvi partecipi di qualche riflessione.

La logica vorrebbe che la somma dei tempi di volo fosse l'elemento che determina il vincitore, come succede nel caso del ciclismo, al Tour de France, al Giro d'Italia ecc. Però ciò contrasta un po' con le abitudini e la mentalità del volovelista, e, soprattutto, con il fatto che, nel nostro sport, c'è il problema degli atterraggi fuori campo che deve essere preso in considerazione.

Nella proposta di Hans c'è una cosa che non mi convince ed è il fatto che viene considerato soltanto lo scarto di velocità e non il tempo durante il quale tale scarto viene mantenuto.

Per esempio:

1ª giornata:

- concorrente A: 200 km a 100 km/h = 200 + 100 = 300 punti
tempo di volo 2 h 00
- concorrente B: 200 km a 50 km/h = 200 + 50 = 250 punti
tempo di volo 4 h 00

2ª giornata:

- concorrente B: 400 km a 100 km/h = 400 + 100 = 500 punti
tempo di volo 2 h 00
- concorrente A: 400 km a 50 km/h = 200 + 50 = 250 punti
tempo di volo 8 h 00

Quanto sopra determina due concorrenti ex aequo mentre il tempo complessivo di volo è:

- Concorrente A = 10h00
- Concorrente B = 8h00

Paul Bourgard nous a envoyé une lettre:

Messieurs,

c'est avec beaucoup de intérêt que j'ai lu l'article de mon ami Hans Nietlispach concernant un mode simplifié du calcul des points.

M'étant également penché sur un mode de calcul assez proche du sien, je voudrais vous faire part de quelques réflexions.

La logique voudrait que ce soit l'addition des temps de vol qui déterminerait le classement du vainqueur à l'égal du système utilisé pour le Tour de France cycliste ou le Giro d'Italie etc. Mais cela heurte un peu les habitudes et les mentalités et surtout il y a le problème des atterrisages en campagne qui doit être pris en considération.

Dans la propositions de Hans une chose me dérange, c'est que l'écart de vitesse seul est pris en considération, et non pas le temps pendant lequel on a maintenue cet écart.

exemple:

1er jour:

- concurrent A
*200 km à 100 km/h = 200 + 100 = 300 points
temps de vol 2 h 00.*
- concurrent B
*200 km à 50 km/h = 200 + 50 = 250 points
temps de vol 4 h 00*

2eme jour:

- concurrent B
*400 km à 100 km/h = 400 + 100 = 500 points
temps de vol 4 h 00.*
- concurrent A
*200 km à 50 km/h = 200 + 50 = 250 points
temps de vol 8 h 00*

Quindi il concorrente A ha impiegato 2 ore più del concorrente B che è chiaramente ed ovviamente il vincitore.

Oppure il fattore giornata non sarebbe del tutto obiettivo per attenuare tale anomalia.

Mi permetto anche di sottoporvi un'idea che intendiamo verificare durante una gara nazionale in Belgio in parallelo con il sistema classico di calcolo del punteggio. Il calcolo proposto dei punti è il seguente:

1 punto per kilometro + 1 punto per minuto di volo.

Ma ciò soltanto per il vincitore, in quanto per i piloti che si classificano dopo lo stesso, il calcolo prevede la sottrazione del tempo impiegato in più rispetto a quello del vincitore secondo le seguenti formule.

vincitore: distanza + tempo

altri: distanza + tempo del vinc. - (tempo concorrente - tempo vincitore)

fuoricampo:

dist. percorsa + $\frac{\text{punti di velocità ultimo rientrato} \times \text{dist. percorsa}}{\text{distanza da percorrere}}$

exemplo:

– concorrente A:

300 km a 100 km/h = 3 h (180') 300 + 180 = 480 punti

– concorrente B:

300 km a 75 km/h = 4 h (240') 300 + 180 - (240-180) =
= 420 punti

– concorrente C:

300 km a 60 km/h = 5 h (300') 300 + 180 - (300-180) =
= 360 punti

– concorrente D:

200 km (fuoricampo) = $\frac{200+60 \times 200}{300} = 240$ punti

Mi sembra che questa variante offra tre vantaggi:

1) Colui che ha il maggior numero di punti risulta essere sempre e comunque il vincitore, come siamo abituati e la mancanza di ciò è stata in parte causa dell'insuccesso del sistema Wellington.

2) Un identico scarto di velocità su di un circuito lungo verrà valorizzato contrariamente a quanto succede con tutti i sistemi attuali

3) L'atterraggio fuoricampo sarà meno penalizzato che in passato in quanto, a meno che l'ultimo pilota rientrato impieghi un tempo sul percorso pari al doppio di quello del primo arrivato, il concorrente atterrato fuori avrà comunque un premio per il rischio preso.

Ecco, caro Hans quanto penso. Attendo con impazienza i tuoi commenti e le critiche di tutti a questa idea.

Paul Bourgard
Nimbus III GB o TT
Squadra Nazionale Belga

Ce qui amène les deux concurrents ex aequo alors que le temps de vol cumulé serait:

– Concurrent A: 10h00

– Concurrent B: 8h00

Donc le concurrent A a mis 2 h de plus que le concurrent B qui est bel et bien le vainqueur.

Or le facteur journalier ne serait pas totalement objectif pour atténuer cette anomalie.

Aussi je me permets modestement d'émettre une idée que nous allons tester dans un concours national en parallèle avec le calcul classique. Le calcul des points proposé est:

1 point par km + 1 point par minute de vol.

Mais uniquement pour le vainqueur car pour les suivants le calcul serait une déductions des temps supplémentaires à celui effectué par le vainqueur selon les formules suivantes.

vainqueur: distance + durée

autres: distance + durée vainqueur - (durée concurrent - durée du vainqueur)

campagne:

dist. parcourue + $\frac{\text{point de vitesse dernier rentré} \times \text{dist. parcourue}}{\text{distance à parcourir}}$

exemple:

– concurrent A:

300 km à 100 km/h = 3 h (180') 300 + 180 = 480 points

– concurrent B:

300 km à 75 km/h = 4 h (240') 300 + 180 - (240-180) =
= 420 points

– concurrent C:

300 km à 60 km/h = 5 h (300') 300 + 180 - (300-180) =
= 360 points

– concurrent D:

200 km (campagne) = $\frac{200+60 \times 200}{300} = 240$ points

Cette variante offre me semble-t-il, trois avantages:

1) C'est toujours celui qui a le plus de points qui est le vainqueur comme nous en avons pris l'habitude d'ou une partie de l'échec du système Wellington.

2) L'écart indiqué de vitesse entretenu sur un long circuit sera valorisé contrairement à tous les systèmes actuels.

3) L'atterrissage en campagne sera moins pénalisé que par le passé car sauf si le dernier rentré met le double du temps du premier le concurrent vaché aura quand même une valorisation du risque pris.

Voilà mon cher Hans, c'est avec impatience que j'attende ton avis et la critique de tous a cette idée.

Paul Bourgard
NIMBUS III GB ou TT
Equipe de la Belgique

Grande successo dei voli non predichiarati

Dr. Herbert Pirker

Due anni fa vennero introdotti, a livello di campionato austriaco decentrato i VOLI COME META DICHIARATA, MA NON ALTRIMENTI PREFISSATI. Nel caso un pilota avesse scelto tale tipo di volo, soltanto il punto di arrivo avrebbe dovuto essere dichiarato prima del decollo, mentre il punto di partenza ed i punti di virata potevano essere scelti liberamente durante il volo. Vennero introdotti anche i VOLI COMPLETAMENTE LIBERI, per i quali il pilota non doveva dichiarare nè il punto di partenza, nè quello di arrivo e neppure quelli di virata.

Sono rilevanti i tre migliori voli dell'anno, ed i punti assegnati agli stessi vengono calcolati in modo semplice: punteggio = distanza volata x il fattore. Tale fattore è 1.25 per i normali voli con meta predichiarata, sia di distanza in linea retta che su una spezzata, di andata e ritorno e triangolo piatto, mentre al corrispondente volo libero viene assegnato un fattore pari a 1.2, che significa un 4% di punti in meno. Il fattore che si applica ad un triangolo FAI predichiarato è pari a 1.5, mentre quello per un triangolo FAI libero è pari a 1.45, ovvero il 3% in meno. Il fattore assegnato a tutti gli altri voli è pari a 1.0.

Uno studio compiuto sui 1251 voli che sono stati effettuati da 385 piloti austriaci nell'ultima stagione e che sono stati inviati all'aeroclub nazionale per valutazione, ha evidenziato i seguenti interessanti risultati:

- 1) Salvo che per qualche minima eccezione, tutti hanno predichiarato il tema, soprattutto per il bonus ottenibile del 4% e 3%.
- 2) Soltanto metà di coloro che hanno dichiarato il tema sono riusciti a completarlo, l'altra metà ha successivamente indicato un tema libero.
- 3) il 52% del numero totale di voli che hanno partecipato al campionato decentrato sono stati voli liberi con soltanto la meta predichiarata o altri voli liberi.
- 4) La percentuale dei voli predichiarati e liberi, suddivisa per tipi di percorso, è stata la seguente (la seconda cifra si riferisce ai voli liberi): distanza in linea retta o su spezzata = 3%/3%, andata e ritorno = 10%/12%, triangolo piatto = 14%/16%, triangolo FAI 21%/7%, Jo-Jo = 0%/2%. Voli di distanza non completati (sia predichiarati che liberi) = 11%.

Riassumendo: i piloti austriaci sono molto contenti di poter godere delle nuove possibilità offerte dai temi liberi. Sembra che volare a vela sia di nuovo più divertente e ciò è dimostrato dal notevole aumento dei voli di distanza e quindi da un reale incremento delle prestazioni effettuate. Supersberger ad esempio (in questo caso, come dicevano i latini, nomen est omen) è stato in grado di concludere un triangolo FAI da 760 km in condizioni meteo difficili con il suo LS-4 per ben tre volte

Big success for free flights

by Dr. Herbert Pirker

Two years ago the FREE GOAL FLIGHTS were introduced in the Austrian decentralized competition. For these flights only the finish point, the goal, has to be predeclared before take-off.

The departure point and the turn points may be selected freely during the flight. FREE FREE FLIGHTS were also introduced; in this case the pilots do not have to predeclare any of the departure, turn or finish point.

The three best flights of the year count and the points are calculated in a simple manner: Points = flown distance x factor.

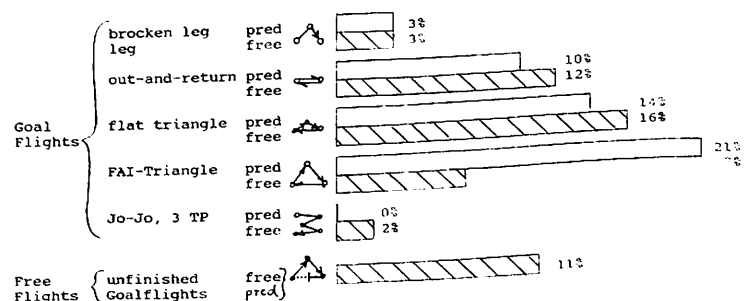
The factor is 1.25 for the normal predeclared goal flights: straight or broken leg, out-and-return, flat triangle, while the factor assigned to the corresponding free goal flights is 1.2 (only 4% less).

The factor for the predeclared FAI-triangle flights is 1.5, and 1.45 for the free FAI-triangle, which is 3% less. Factor 1.0 is assigned to all other flights.

A study of the 1251 flights which were flown by 385 Austrian pilots in the last season and which were sent to the NAC for evaluation, showed the following interesting results:

- 1) *With minor exceptions, everybody predeclared their tasks mainly because of the 3% to 4% bonus.*
- 2) *Only half of the pilots managed to fly the declared tasks, the other half switched over to free tasks.*
- 3) *52% of the total number of flights entered in the decentralized competition were free goal flights or other free flights.*
- 4) *The percentages of predeclared and free flights on the different types of courses were (the free flights are the second figure): goal, straight and broken leg = 3%/3%, out-and-return = 10%/12%, flat triangle = 14%/16%, FAI triangle 21%/7%, jo-jo = 0%/2%, unfinished goal flights (predeclared or free) = 11%.*

To sum up: The Austrian pilots are quite happy with the new possibilities that free flying is giving. Gliding seems to make more fun again, and this is demonstrated by a strong increase in cross-country flying and also in an increase in the achieved performance. Supersberger for instance (nomen est omen) was able to fly a 760 km FAI triangle in his LS-4 under difficult weather conditions three



quest'anno! Oltre a ciò, i "nuovi" hanno apprezzato il sistema come un primo e più facile passo e, non ultimo, la soluzione è stata apprezzata anche dai piloti non soltanto di competizione. ndr: Il grafico delle percentuali relative alle prove è soltanto in inglese, ma è autoesplicativo.

Identificativo nazionale o no sull'Insegna FAI della C d'argento?

Ary Ceelen, Aeropress, Olanda

Complimenti per il cinquantesimo anniversario di "Volo a Vela" nel 1996. Però c'è un'altra celebrazione sulla quale vorrei attirare la vostra attenzione.

Si tratta del 65° anniversario della C d'Argento.

Come da me riportato in THERMIEK 5/95, le prime due C vennero assegnate a W. Hirth e R. Kronfeld l'8 Gennaio 1931 dalla "Roehn-Rossitten Gesellschaft". Nello stesso anno, durante la riunione di Ottobre dell'ISTUS venne deciso di utilizzare (per tutte le insegne FAI) il distintivo tedesco (tre gabbiani su sfondo blu), ma, per la C d'argento, senza le lettere identificative della nazione del pilota e con una ghirlanda d'argento intorno.

Quindi nessuna identificazione dello stato, al contrario di quanto succede in molti paesi (NL viene usato in Olanda, ad esempio, I in l'Italia). Torniamo all'insegna originale, senza sigle di nazionalità!

Buon Anno Al Santilli

Un testo un po' singolare, ma da un vitalissimo "ex-corrispondente" di Volo a Vela negli Stati Uniti.

Si tratta di Al Santilli, che veleggia, ormai, credo, diciamo verso gli 8.. anni.

Al scrive:

"La mia attività come autore si fermò tre anni fa quando cercavo di spingere tre portoni del nostro hangar (Moriarty, Nuovo Messico) in una volta sola. La doppia ernia che ne risultò e la susseguente operazione mi offrirono ampia opportunità di riflettere: scrivere o volare? Guarendo decisi che preferivo vedere il mondo dall'alto piuttosto che usare la penna. Però ho anche partecipato al restauro di un aliante d'epoca".

Al saluta tutti gli amici di Volo a Vela e noi gli auguriamo ancora tanti fantastici voli.

times this year. Apart from this, the newcomers appreciated it as an easier first step, and last, but not least, also the non contest-minded glider pilots did.

Please observe the table and histograms.

The Silver C jubilee - No national initials on the badge, please.

Ary Ceelen, Aeropress, Holland

Congratulations on your 50th anniversary, but let me point out that there is another jubilee in 1996. The Silver C turns 65 this year. I mentioned in Thermiek 5/95 that the first two Cs were awarded to W. Hirth and R. Kronfeld by the Roehn-Rossitter Gesellschaft on Jan. 8, 1931. In the same year ISTUS, on occasion of its October meeting, ordered that the Silver C badges had to conform to the German badge pattern (three gulls on a blue background), be without nation initials, and have a silver garland around the gulls. So no country initials, please.

Happy new year, Al Santilli

Al Santilli (age officially unknown, but estimated well over 80) has been an on-and-off "reporter" of Volo a Vela for many years. He now sent us his "resignation letter" (in Italian), and I could not resist publishing it.

"My activity as a reporter was interrupted three years ago when I was trying to push three doors of our hangar at Moriarty, New Mexico, at the same time. The two spinal hernias that followed, and the resulting surgery, gave me a lot of time to ponder. I had to make up my mind about taking life at a more relaxed pace, so I had to decide what activities to cut off. Was I more willing to see the world from above, or to sit down and use a pen?..."

Do you imagine the decision he took?

“NOTICIAS” dal Peru

Abbiamo ricevuto una lettera da Hugo Salgado dell' Aeroclub de Planeadores Condor di Lima, Peru. Avremmo preferito ricevere notizie migliori, ma il solo fatto di essere in contatto con amici tanto lontani è un piacere. Buona fortuna volovelisti del Peru!

Teneteci informati.

Abbiamo passato un periodo difficile da quando abbiamo perso il nostro PT-17 da traino, in quanto ciò ha determinato una drammatica riduzione delle ore di volo. Molti di noi hanno creduto che fosse impossibile ottenere un traino in sostituzione di quello perso (5000 dollari per riparare un aereo sono una enorme quantità di denaro in questo momento) ed inoltre ci sono problemi con la proprietà dei velivoli, con le acquisizioni. Succede perciò che molti membri della comunità volovelistica preferiscano lasciare.

Peraltro esiste ancora un piccolo gruppo di entusiasti che fa del suo meglio per volare ogniqualvolta è in grado di affittare un Cessa 172 della Forza Aerea come traino e cerca di raccogliere abbastanza fondi per riparare un Super Cub che potrebbe essere utilizzato per lo stesso scopo.

Questo è un argomento di estremo interesse per noi in quanto, sino a che il traino non sarà riparato, sarà impossibile volare a vela con una certa regolarità. Noi siamo però testardi! Speriamo di mandarvi notizie migliori presto.

Club de Planeadores Condor - Lima - Peru

“NOTICIAS” from Peru

It was with great pleasure that we had a letter from Hugo Salgado, of the Club de Planeadores Condor in Lima, Peru. We would have liked to receive better news, but being in touch with far-away members of the gliding fraternity is always a pleasure. Good luck and happy new year, Peruvian friends! Please keep us informed.

P.S. Next time, please write in Spanish, so that I can have a chance of practicing your wonderful language.

We have passed through difficult times since we lost our PT-17 tow-plane, as this resulted in a dramatic reduction of the flights. Many of us believed that it was impossible to obtain a replacement tow-plane (5000 US Dollars to repair an aircraft are a huge amount of money at this time), and there are also problems connected with ownership of the gliders, and appropriations, so many soaring community members preferred to leave.

However there still is a small group of enthusiasts who do their best to fly whenever they succeed in renting an Air Force Cessna 172 as tug, and try to gather enough money to repair a Super Cub that could be used for glider towing. This is a very important matter to us, because, as long as that tug is not repaired, regular soaring operation will be impossible. But we are die-hards.

We hope to send you better news soon.

Club de Planeadores Condor - Lima - Peru

* * * * *

2° INTERNATIONAL VINTAGE GLIDER MEETING

PAVULLO NEL FRIGNANO - MODENA

Dal 28 Giugno al 7 Luglio 1996

Con la partecipazione di alianti d'epoca
e riproduzioni di alianti d'epoca radiocomandati
(dal 5 al 7 Luglio)



Per informazioni contattare:
Daniele Bonvicini tel. 0536 324.767
Fabio Venturelli tel. 0536 324.935

volovalainformazionivolovalainformazionivolovalainf

<p>CIRRUS 18 m. I - CYAO</p> <p>ottimo stato, radio Becker, computer L-NAV, pallin-paletta, foderine, Lit. 35 milioni. Rivolgersi a Pram 085/28489 (fer.), 0746/20213 (sa. festivi)</p>	<p>ICOM IC - A20</p> <p>banda aeronautica + VOR accessoriata, come nuova CERRUTI 031/605414 ore serali</p>
<p>AeroClub di Rieti vende:</p> <p>Dimona H 36 I-RIET, 680 h, Lit. 72 mil. Twin Astir 1 I-IVAT, 2800 h, Lit. 52 mil. Twin Astir 1 I-IVAG, 3900 h, Lit. 45 mil. ASK 13 IPLOQ, 5500 h, Lit. 32 mil. Tel. 0746/203637 (298571 fax)</p>	<p>MONERAI</p> <p>Aliante ultraleggero usato immatricolazione Experimental USA strumentato, carrello chiuso tel. 011/8996730 CLAUDIO</p>
<p>CAPRONI A2 eff. 38:1</p> <p>ottime condizioni, strum. base, radio, carrello aperto, stanz. Padova, Lit. 12 mil tratt. GALLO FRANCESCO 049/775268</p>	<p>DG 600 17 metri</p> <p>immatricolato tedesco, winglets strumentato, carrello Cobra LUCA MONTI tel. 0332/866093 ZANICHELLI tel. 0330/262173</p>
<p>LIBELLE ST. I - DLEA</p> <p>riverniciato 1994, GPS grafico Garmin 75, strum, carrello chiuso 1994 CILIBERTO Tel. 011/701125</p>	<p>CERCO CARRELLO</p> <p>anche non omologato LORENZO tel 0332/743037 - 02/89408126</p>
<p>CARRELLO GHIDOTTI</p> <p>fondo appena sostituito, gommato, buone condizioni tel. 0337/489163</p>	<p>PIK 20 - D</p> <p>strumentatissimo, carrello opzionale GIORGIO GIACINTO tel. 0165/32356</p>
<p>RADIO BECKER 3201</p> <p>come nuova fax/tel. 035/251392 MARIO BALZER tel. 039/692180 EZIO BRIVIO</p>	<p>SHK - 1 marche I - CIAU</p> <p>eff. 38:1 anno 1964, strum. base + vario acustico, radio Dittel 12 canali, Lit. 12 mil. A. COLOMBO tel. 0746/202058</p>

volovoinformazionivolovoinformazionivolovoinf

<p>ASH 25 E</p> <p>splendide condizioni, motore a zero h. carrello Cobra, 200.000 DM MAURIZIO tel. 02/466196</p>	<p>CIRRUS ST. I - MACH</p> <p>1973, 850 h, strum, radio 720 ch, ossigeno, rimorchio chiuso, ottime condizioni Lit. 36 mil. COLOMBO 0746/202058</p>
<p>ASW 20 L D-1574</p> <p>1982, 1000 h, strum, rimorchio chiuso ISTEL tel. 0461/752110 CAZZOLI tel. 0465/322724</p>	<p>DISCUS marche I - MBIG</p> <p>strumentazione completa COLOMBO tel. 0331/628088</p>
<p>ASW 20 3A-MAJ (Princ. di Monaco)</p> <p>1979, 770 h, radio Dittel, LX 1800 NAV, GPS data logger, carrello chiuso, Lit. 60.000.000 ALVARO de ORLEANS fax 0033 92052246</p>	<p>ASH 26 E</p> <p>cedo opzione consegna Dicembre 1995 FRANCO ZULIANI 02/29004912 dopo h 21</p>
<p>DG 300 anno 1990</p> <p>mai incidentato, radio Becker, cell. solari carrello Ghidotti, opz. Peschges GPS ROBERTO ROMANO 02/66981651 uff.</p>	<p>ASW 15 I - CILY</p> <p>1972, carrello scoperto, strum, Zander 810 ottimo stato gelcoat, cell. solari DIEGO 031/270664 opp. FABIO 0331/770258</p>
<p>CIRRUS STANDARD</p> <p>sempre hangarato, radio, computer, carrello due assi zincato, CN fino 8/98 Lit. 35 mil. Tel. 0337/519615 opp. 0422/746532 serali</p>	<p>LS 7 con tutti gli strumenti</p> <p>1400 decolli, 1600 ore Akaflieg Stuttgart tel. 0049 711 685 2443 (fax 2496)</p>
<p>ASW 15 B I - LERE</p> <p>780 h gelcoat buono stato, strum, ossigeno carrello chiuso due assi, vario Sollfahrt SERAFINO DANIELE 02/9470701 dopo 21</p>	<p>VENTUS CM 15/17,6 m I - KMAP</p> <p>1990, strum. per gare e CID, 29 h mot. carrello due assi. L'aliante dei primi "mille" GHIDOTTI 035/528011 ATTILIO PRONZATI 02/93548008 h pasti</p>

L'accesso alla rubrica degli annunci è gratuito. Vi chiediamo solo di avvertirci quando la pubblicazione non è più necessaria. Detate il Vs. testo a Aldo Cernezzi. V.le Porta Vercellina, 2 20123 Milano; tel. 02/48003325. i fax devono essere preceduti da un breve contatto telefonico.



La Rivista dei Volovelisti Italiani fondata da Plinio Rovesti nel 1946

ABBONAMENTI PER IL 1996

CINQUANTESIMO DELLA FONDAZIONE !!!

Lit. 90.000	PRESENZA	6 numeri del 1996 + sorpresa
Lit. 200.000	PARTECIPAZIONE	6 numeri del 1996 + sorpresa + Aufruff + medaglia
Lit. 500.000	SOSTENITORE	6 numeri del 1996 + sorpresa + Aufruff + medaglia + abbonamento a Soaring '96

-
- **ATTENZIONE:** controllate il codice che compare sull'etichetta dell'indirizzo, le ultime due cifre indicano l'anno dell'abbonamento in corso.
 - **ABBONAMENTI CUMULATIVI:** godono di particolari sconti pur mantenendo l'invio ai singoli abbonati. Contattare la Redazione.
 - **INSERZIONI PUBBLICITARIE:** ci sono di grande aiuto e rappresentano anche un gesto di solidarietà verso questa "vecchia" rivista; agli abbonati sono riservate particolari condizioni.

AIUTATECI A REALIZZARE I MOLTI ED AMBIZIOSI PROGRAMMI CHE VORREMMO PORTARE A TERMINE PER LASCIARE UNA TRACCIA DI QUESTO "PRIMO" CINQUANTENARIO !

→→→→→→→→→Contattateci via fax: 031/303209←←←←←←←←←



Federazione Italiana Voilo a Vela

RIUNIONE CONSIGLIO DIRETTIVO

Verbale N. 2
Calciate del Pesce
3/2/1996

Presenti:

Massimo CICERI - Orlando ROVERI - Maurizio SUGLIANI - Walter VERGANI - Paolo MITICOCCHIO

Assenti: Briigliadori - Marchisio - Piludu - Tomasi - Gasperoni

Invitati: Roberto MANZONI

O.d.g.: 1) Nomina Segretario

2) Obiettivi e Strategie F.I.V.V.

3) Distribuzione incarichi e mansioni ai Consiglieri

4) Determinazione quote associative

5) Varie ed eventuali.

1) All'unanimità viene nominato Segretario - che accetta l'incarico - il sig. Davide CASETTI. Il Consiglio ringrazia per la disponibilità dimostrata la Signora Tiziana Boroni dell'A.V.A. di Valbrembo precedentemente indicata come possibile Segretaria della FIVV ad interim, considerati i suoi impegni quale collaboratrice all'A.V.A. stessa.

2) Viene data lettura del comunicato del Presidente alla rivista "VOLO A VELA" e pubblicato sull'ultimo "AUFRUF" circa gli scopi e gli obiettivi della Federazione. Il Presidente propone, per il loro raggiungimento, una linea strategica basata: a) Sull'offerta di collaborazione all'Aero Club d'Italia ed agli Enti tutori (RAI, CONI, MINISTERO, FAI per citare i più importanti); b) Sulla ricerca di alleanze e collaborazione con le altre Federazioni che si occupano degli sport dell'aria, Aeromodellismo incluso; c) Sul potenziamento delle proprie strutture e sull'incremento dei propri iscritti; d) Sul potenziamento dell'attività editoriale della rivista "VOLO A VELA" come organo non solo di informazione ma anche di opinione disponibile anche alle Federazioni degli Sport dell'aria per quelle che non abbiano già un loro organo d'informazione. Dopo esauriente dibattito, la linea strategica viene approvata dal Consiglio con varianti ed aggiunte atte ad una maggiore efficacia operativa.

3) Per l'assenza di numerosi Consiglieri, la discussione di questo punto viene aggiornata.

4) Viene fissata la quota sociale in Lire 20.000 per ogni componente delle Associazioni che aderiranno alla FIVV.

5) Viene data lettura di una notizia comparsa sul quotidiano "IL SOLE 24 ORE" del 29.1.96 secondo la quale la Commissione Trasporti del Senato della Repubblica avrebbe dato parere sfavorevole alla nomina dell'Avv. Mario Testa a Presidente dell'Aeroclub d'Italia. Il Consiglio decide di assumere maggiori informazioni sulla portata di questo parere tenuto anche conto della crisi di Governo che attraversa l'Italia e dell'assenza al momento del Ministro competente.

6) Viene fatto osservare che lo Statuto della FIVV prevede che nel Consiglio siano compresi un Consigliere nominato dal CONI ed uno dall'Aeronautica Militare. Tenuto conto che la FIVV non è attualmente riconosciuta dal CONI (e nemmeno dall'Ae.C.I.) sarà improbabile che tale nomina avvenga, per cui occorrerà modificare lo statuto almeno nella parte "Disposizioni Transitorie". Analogamente la nomina di Revisori dei Conti iscritti all'Albo dei revisori dovrà rendere obbligatoria una nuova assemblea per la sostituzione degli attuali revisori eletti, ma non iscritti all'Albo, oppure l'inserimento nelle suddette "Disposizioni Transitorie" di una clausola che esenti da tale obbligo almeno fintantochè il bilancio della FIVV sia di piccola entità.

7) Viene data lettura di una relazione del Vicepresidente Piludu sull'esito di un suo incontro col Presidente Testa e di una proposta di Piludu sulle prossime azioni FIVV. La riunione viene chiusa alle 19,30.

Il Presidente FIVV
(Walter Vergani)

BIELLA: parte la scuola volovelistica

Il giorno 24 febbraio l'Aero Club di Biella sarà presente alla manifestazione fieristica "Biella Fiere" per annunciare l'apertura della scuola di volo a vela. Volare a Biella costa meno che altrove, specialmente per i proprietari di alianti. Meteorologicamente sembra meglio di quanto potessi immaginare, anche perchè non c'è mai nebbia.

Inoltre con il Nord Ovest ho agganciato rotori a 300 metri ed in primavera le condizioni sono buone anche alla mattina.

La pista è di 1600 metri, illuminata, e con enormi piazzali in duro dove parcheggiare i carrelli. Venite a trovarci.

Tel. 015-21167.

GIANNI SPREAFICO (0335/285343)

La scomparsa di Ed. Makula

L'amico Wielgus ci informa che il 15 gennaio scorso il pluricampione polacco Edward Makula è ...andato avanti, in silenzio, a soli 65 anni. Formuliamo le nostre condoglianze agli amici polacchi e nel prossimo numero pubblicheremo un ampio resoconto sulla sua figura.

Comunicato Ae.C. d'Italia

L'Ing. Smilian Cibic è stato nominato Capo Squadra e Cesare Ruggeri Vice della rappresentativa nazionale che parteciperà al Campionato Europeo di Volo a Vela, classe FAI, che si terrà a Rajskala (Finlandia) dal 1 al 16 giugno 1996, così composta: 3 piloti in Standard, 3 in 15M, 3 in libera, 7 assistenti di gara.

VENDO SUPER DIMONA

motore Rotax 912 - Ottobre 1992

ore di volo 128 - quasi nuovo

TEL. 02/5461602 - 0337/318856

VENDO RIMORCHIO CHIUSO

per Standard o 15 metri - perfetto

TEL. A. VILLA 02/45283216

Vendo impianto ossigeno e elt

VENDESI SPEED ASTIR D.2274

nuova strumentazione - carrello

TEL. 0332/262306

VENDO NIMBUS 2B - I.SNOB - 1977

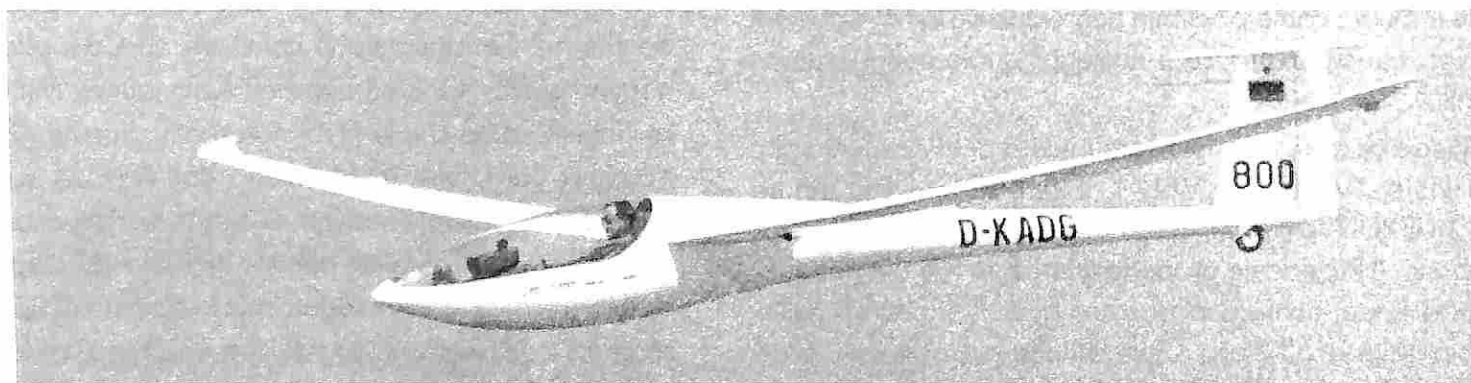
strumentato, radio Dittel 720

perfetto, mai incidentato, carrello chiuso a due assi

Don't accept less than the best.

The ultimate series of single seater sailplanes and selflaunchers

DG-800



**Glaser-Dirks Flugzeugbau
GmbH**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Strumenti di volo Cambridge

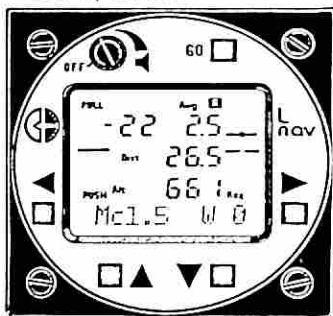
una linea completa di prodotti

CAV II



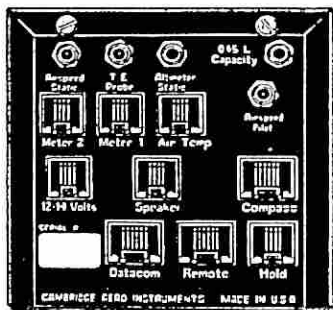
CAV II Il variometro elettrico con audio integrato. Ideale per gli allianti del club e per i voli «turistici». L'audio ed un secondo visualizzatore rendono questo strumento ideale per i biposti.

LNAV, SNAV



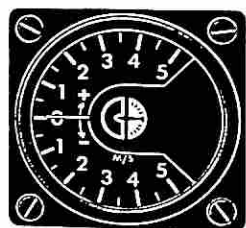
LNAV L'ultima evoluzione per colmare la distanza dai sistemi economici, derivato dalla collaudata tecnologia SNAV e MNAV, semplice da manovrare, con funzioni accessorie per la regolazione. Disponibili la versione biposti e il collegamento al GPS.

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.



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.

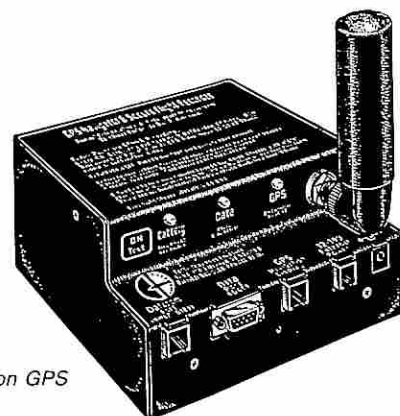
SNAV



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

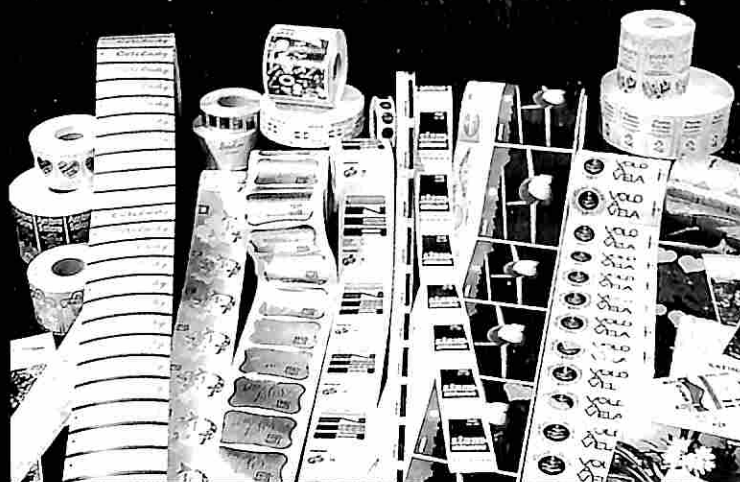
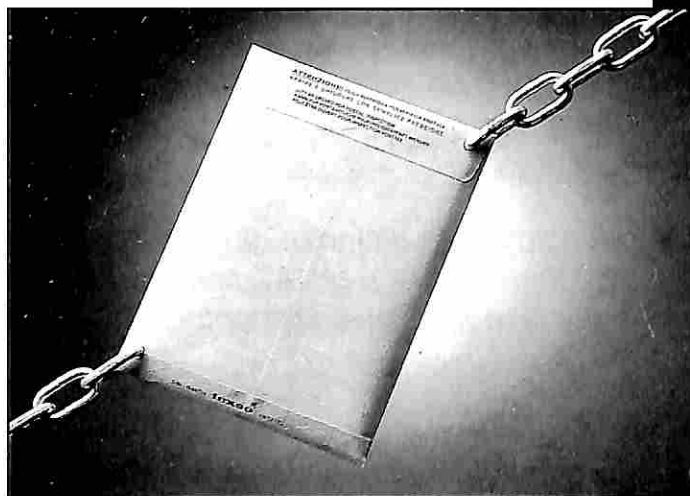
Tel. (0049-0)7031-871 521

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

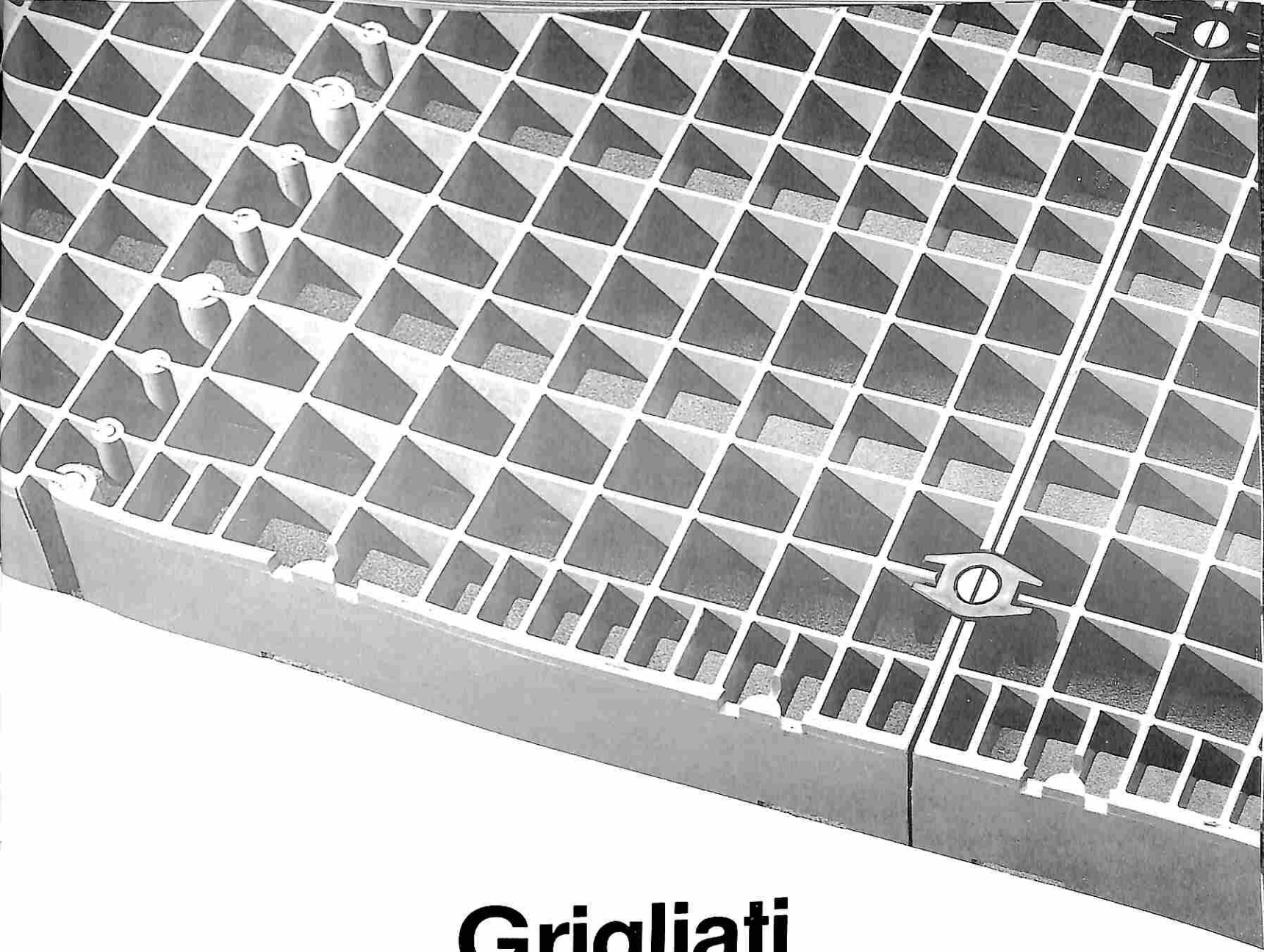


COMPONENTI ELETTRONICI



ICOM INCORPORATED

First in Communication



Grigliati per pavimentazioni

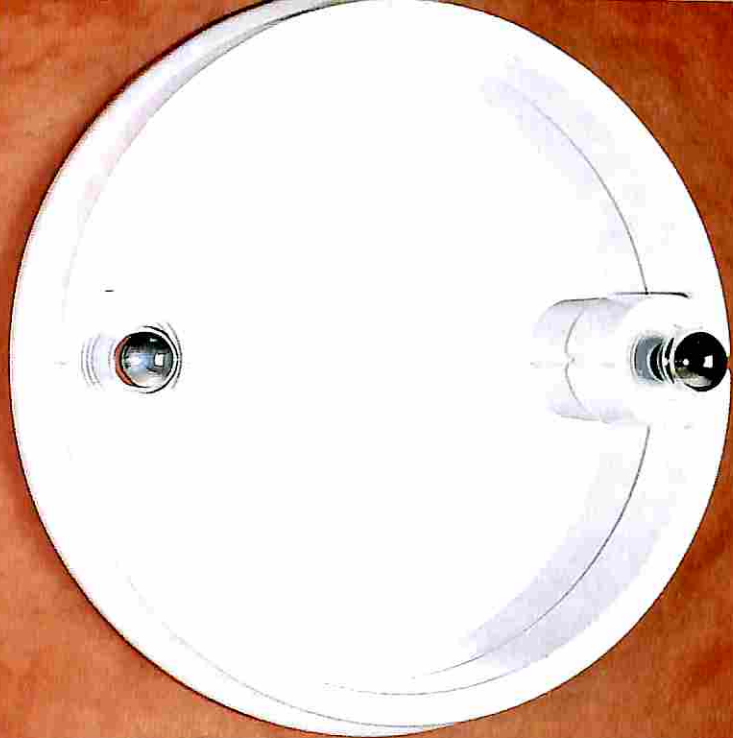
I grigliati Mazzucchelli in ABS e in Polipropilene, facilissimi da montare, hanno un disegno a canali aperti, per un'alta capacità drenante della superficie coperta. Le ottime caratteristiche meccaniche, fisiche ed elettriche consentono grande resistenza agli agenti chimici, atmosferici, alla temperatura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

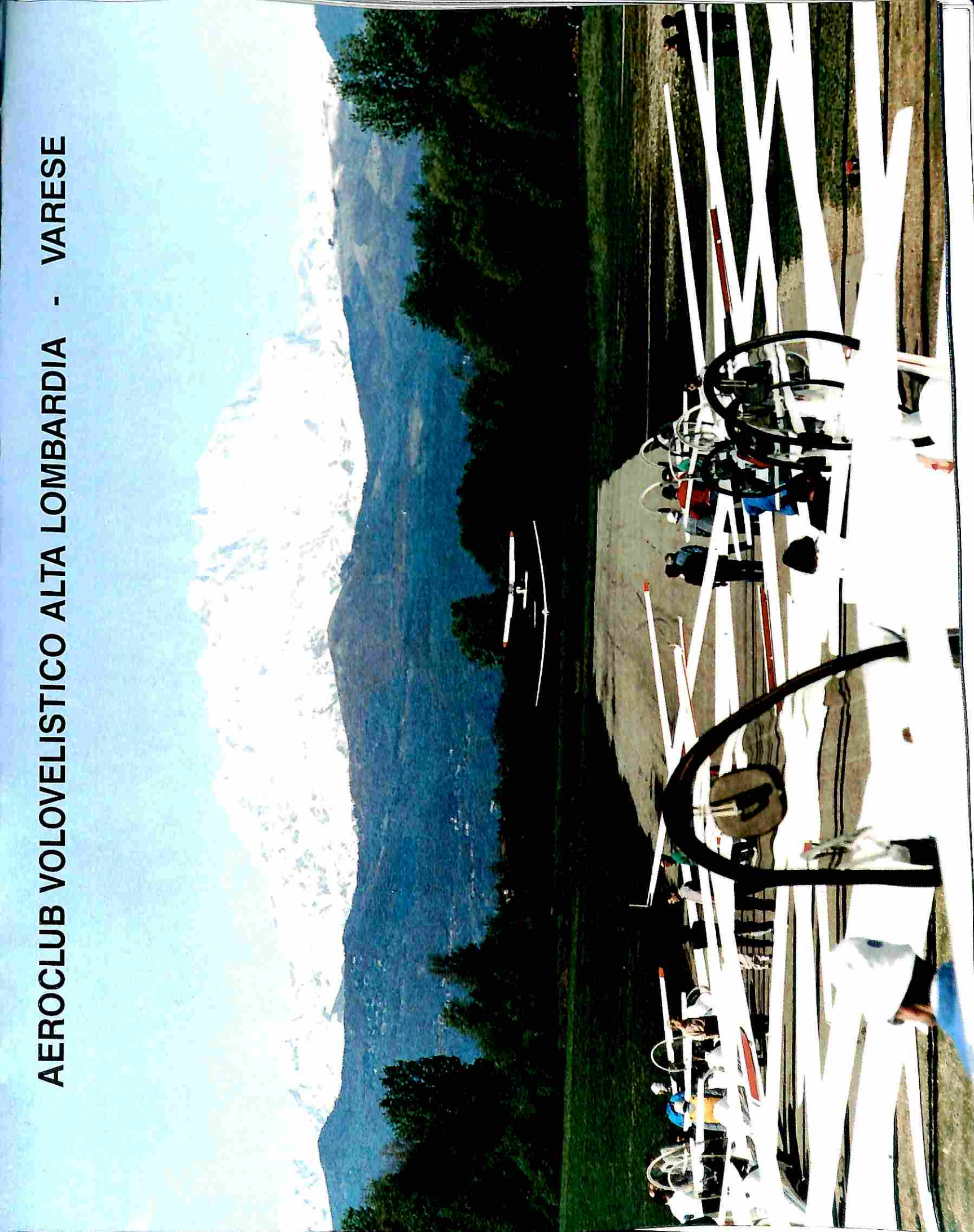
Realizzato in resina termoplastica.

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

AEROCLUB VOLOVELISTICO ALTA LOMBARDIA - VARESE



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

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

Aerei ed alianti a disposizione di tutti i soci:

2 STINSON L 5, 2 ROBIN DR 400,

4 TWIN ASTIR, 2 JANUS B, 3 ASTIR STANDARD, 4 HORNET, 5 DG 300,

1 ASH 25, 3 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.*