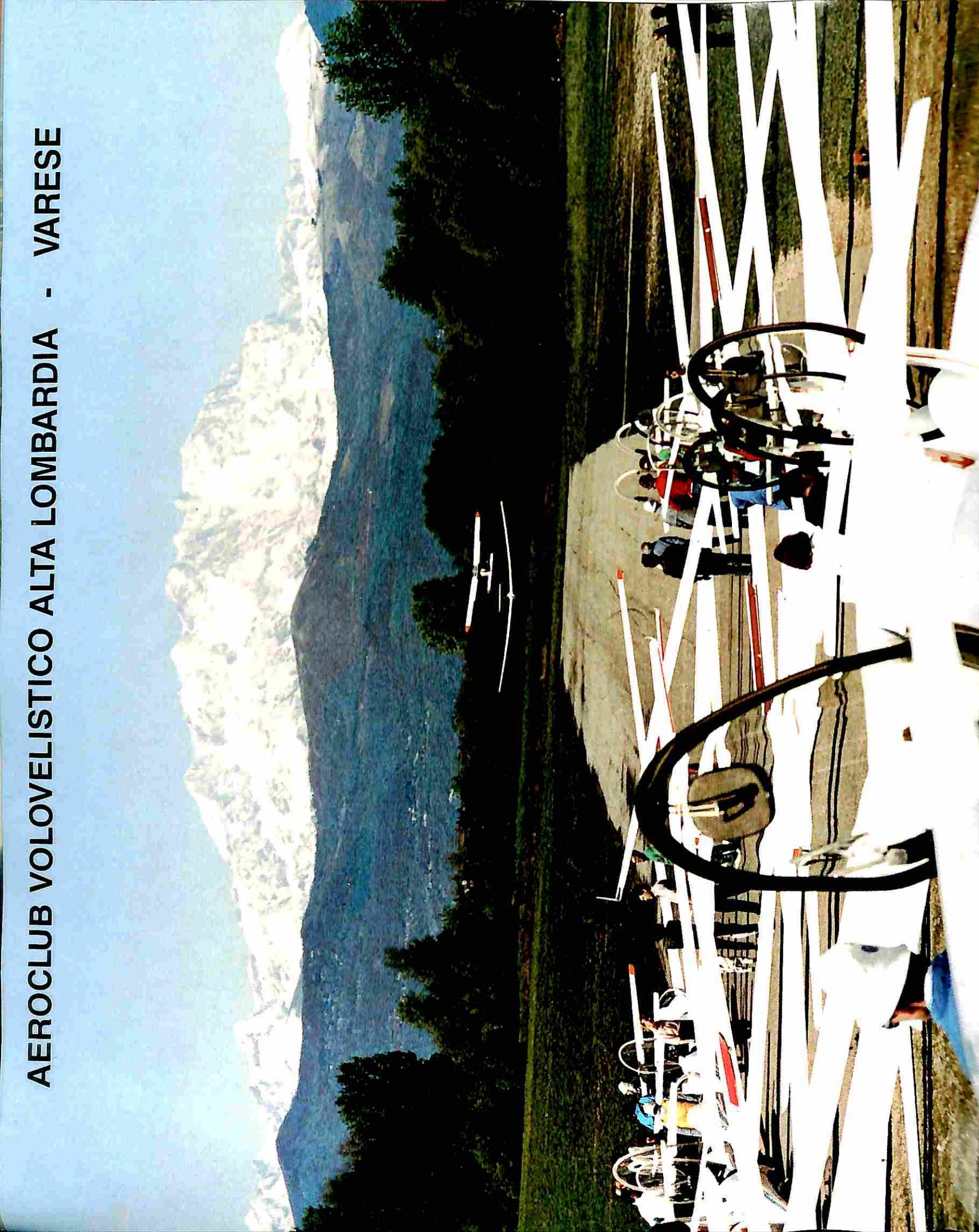


30
VOLO
A
VELA †
1946 • 1996



AERoclub VOLOVELISTICO ALTA LOMBARDIA - VARESE





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



1966 IL CIELO DI RIETI E L'**AeCCVV** VI ASPETTANO

Negli stages di quest'anno - pensati per voi -
c'è ancora posto !

- I **piloti neo brevettati** e i **piloti di primo livello** potranno perfezionare la propria tecnica di pilotaggio e conseguire l'insegna d'argento
- I **piloti con insegna d'argento** verranno avviati all'attività cross-country, alle tecniche del volo veloce, al conseguimento dell'insegna d'oro
- I "**trecentisti**" potranno aspirare ai 500 Km e apprendere le tecniche del volo lungo rotte "energetiche" e del volo di competizione

A RIETI SI VOLA DI PIU' E MEGLIO !

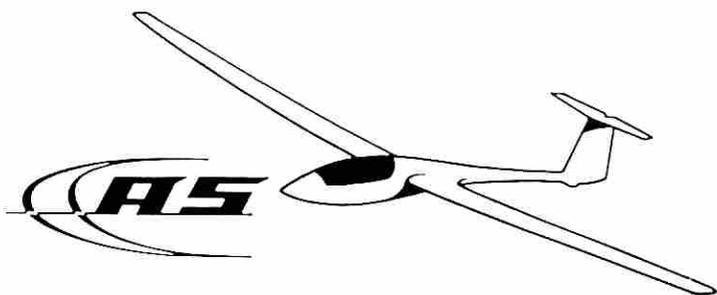
- più giornate volative in una settimana
- più ore disponibili per giornata volativa media
- ogni tipo di condizione metereologica e di volo

VOI AVETE BISOGNO DI RIETI
E RIETI HA BISOGNO DI VOI !

Per informazioni e prenotazioni chiamate 0746 / 202138

“air classic”

RAPPRESENTANTE ESCLUSIVA PER L'ITALIA DI:



AS K21

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

**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

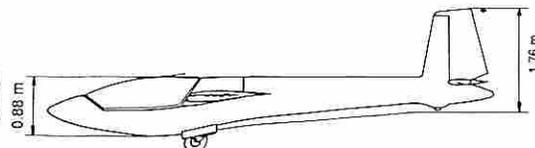
AS H26

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

E

AS W27

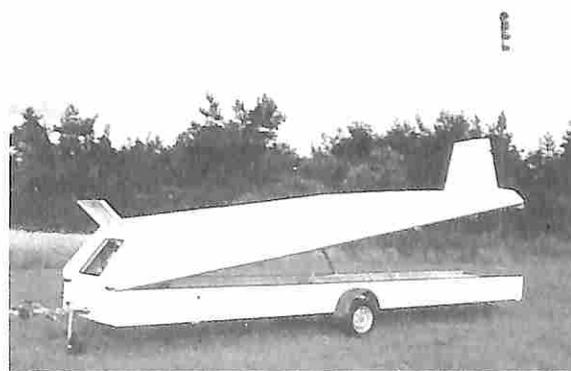
nuovo aliante 15 mt
FAI CLASS
efficienza max 48



SWIFT S1

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

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



RIMORCHI COBRA

ALEXANDER SCHLEICHER

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

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

Strumenti di volo Cambridge

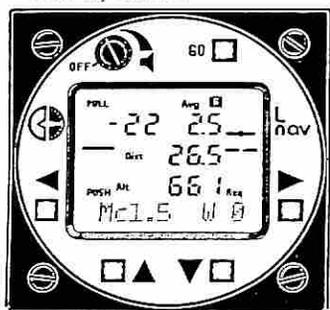
una linea completa di prodotti

CAV II



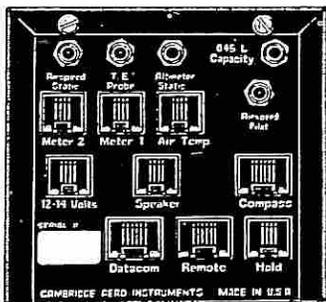
CAV II Il variometro elettrico con audio integrato. Ideale per gli allianti del club e per i voli «turistici». L'audio ed un secondo visualizzatore rendono questo strumento ideale per i biposti.

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.

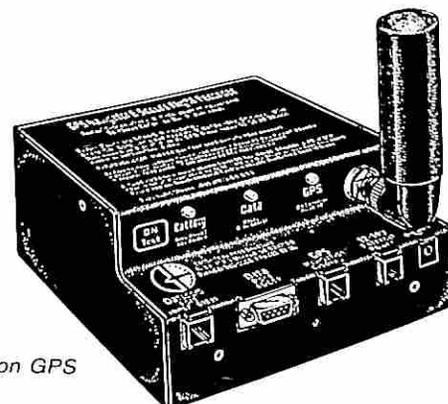


GPS Registratore di volo La nuova generazione della navigazione globale. CAMBRIDGE ha sviluppato la terza generazione di GPS sulla base della tecnologia Garmin e ha aggiunto la registrazione dei dati. Sarà la documentazione di volo del futuro per le gare e i voli di distanza. Lo standard NMEA 0183, utilizzando il sistema di elaborazione dati DOS, consente il collegamento con altri tipi di computers di bordo.

SNAV



Display GPS:



Registratore di volo con GPS



Variometro in 57 et 80 mm

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



è la solita storia.....
il povero ragazzo voleva
raccontarla ma.....

"questo ritardo è dovuto a svariate e numerose ragioni che sarebbe lungo e fuori luogo elencare, però ha avuto il vantaggio di permettere la pubblicazione..." e continua: "ringraziamo le ditte inserzioniste che ci hanno voluto concedere la loro preferenza e la loro fiducia..." e poco dopo, udite udite: "la rivista è messa assieme col materiale che i singoli piloti e gli enti che li associano inviano alla redazione..." e poi prosegue: "in Italia siamo in pochi e ben lo sappiamo. Ma proprio perchè pochi e deboli abbiamo estremo bisogno di conoscerci..." e profetizza: "Il costo del volo è sempre stato elevato e lo sarà stabilmente in futuro..." "Nel nostro paese volano circa cinquanta alianti ma di questi non più di due sono di proprietà di singoli piloti..."

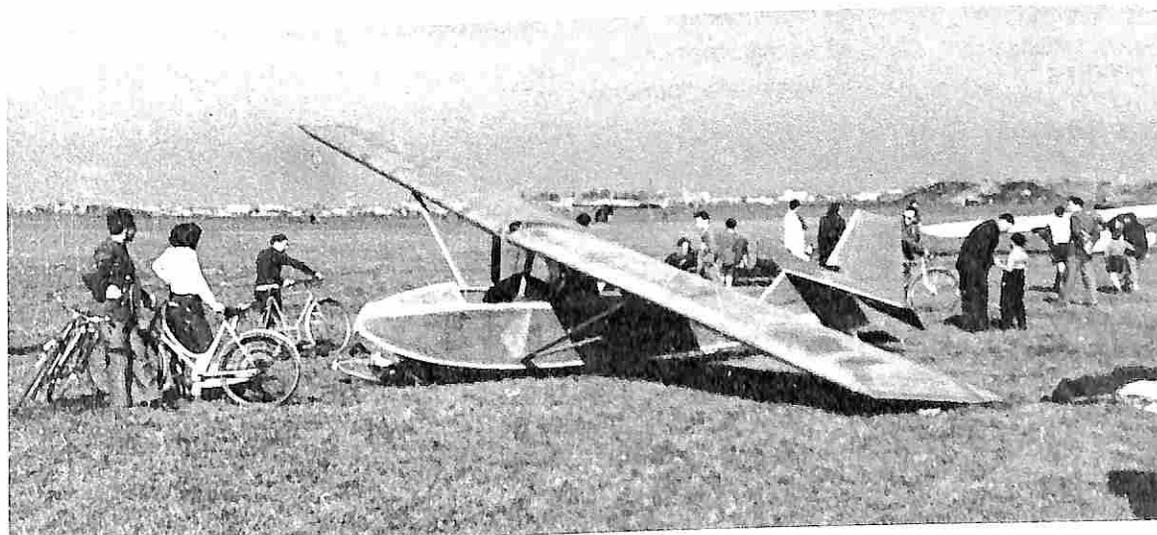
Ero alla ricerca di qualcosa di "vecchio" per mantenere l'atmosfera del cinquantenario e mi sono imbattuto in queste affermazioni di oltre quarant'anni fa che inducono a facili quanto amare considerazioni... ma non è il momento!

La quercia/rovere è stata abbattuta ed in autunno verrà degnamente sostituita. Stiamo mettendo ordine in tutto il materiale archiviato e, prima dell'inverno, - se il club novanta si mobiliterà - porteremo a termine anche l'...teca!

E l'attualità, la federazione, le competizioni, le classifiche e le iniziative ??? speriamo ne scrivano i protagonisti, come nei tempi andati, anche se...

Bando alle tristezze e 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



*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. 234 MARZO/APRILE 1996

ISSN-0393-1242

SOMMARIO

5	è la solita storia.....
7	DIECI LUSTRI SONO MOLTI
11	<i>acrobazia a vela</i> LE PRIME GARE DEL '96 ALL'Ae.C. Viterbo
17	<i>competizioni</i> TROFEO DELL'ESORDIENTE
19	<i>dai campi di volo</i> BORGO S. LORENZO / SIENA SONDRIO / CAIOLO - CALCINATE TRENTO / L'AQUILA - VALBREMBO
24	<i>opinioni</i> A PROPOSITO DELL'Ae.C.C.V.V.
25	<i>costruzioni</i> WINGLETS PER LO STANDARD LIBELLE
27	<i>nostalgie</i> A CALCINATE RISORGE UN "VELIERO DEL RENO"
29	<i>reportage</i> AMERICANATE
33	<i>duemilaquarantaquattro</i> MISSIONE GRUMENTO: OPERATIVI!!!
36	<i>riunioni</i> RIUNIONE ANNUALE DELL'IGC
39	<i>anniversari</i> GRANDI ANNIVERSARI IN ELAN
41	<i>prevenzione e sicurezza</i> L'INVILUPPO DI VOLO
43	<i>aerodinamica</i> LA TRIPLICE ALLEANZA
45	<i>raduni</i> LA PASSEGGIATA DEGLI ALIANTI D'EPOCA
48	<i>acrobazia</i> ESSERE O NON ESSERE
49	<i>fuori campo</i> "SI FERMA A CENA?"
50	<i>informazioni</i> VOLO A VELA E INTERNET
51	<i>rassegna stampa</i>
52	<i>vip club</i> THE WORLD CLASS
53	<i>in memoriam</i> DONATO PASTORI AGOSTINO BUCCERI
54	<i>regolamenti</i> CONTROLLO FOTOGRAFICO
55	<i>ultimissime</i>
57	<i>volovelainformazioni</i>

IN COPERTINA: Avrebbe dovuto partecipare al concorso dell'anno scorso ma essendo l'Autore - Angelo Crivelli - indirettamente coinvolto nei giudizi critici non è stata ammessa. Cadute le riserve, ecco l'occasione per segnalare l'oasi volovelistica di Rivoli di Osoppo e partecipare al ricordo di Nino Pittini.

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.



DIECI LUSTRI SONO MOLTI

di Egidio Galli

Con settantadue anni solidamente compiuti, non riesco ancora a vivere di ricordi. La cadenza lavorativa giornaliera, le scadenze serie e (qui viene il bello) la fabbrica dei sogni che produce a pieno volume mi tengono in quel magnifico stato di schiavitù nel quale non c'è tempo per aprire gli album di raccolta delle fotografie.

Tempo fa, per ragioni di lavoro, faccio visita all'Aero Club di Como. Per circa un'ora lascio mia moglie sul lungo lago ove il solicello invernale invita a passeggiare. Finito il colloquio, riprendiamo il viaggio in automobile e così posso ricevere da Camilla la relazione di quanto da lei vissuto poco prima accanto ad un gruppetto di anziani impegnati sull'argomento del giorno, ossia della posizione del campanello a destra oppure a sinistra sul manubrio della bicicletta.

Lo sconosciuto mondo dei pensionati da giardini pubblici mi si è presentato improvvisamente in tutta la sua ampiezza: il campanello della bicicletta...

E poi è arrivato il Direttore Lorenzo Scavino che in occasione del briefing di Bologna mi chiede di ricordare il cinquantesimo anniversario della "Rivista". La cosa diventa seria: accedere all'archivio vuol dire scatenare l'allergia alla polvere.

Ai primi di Maggio ecco Lorenzo, sempre molto cortese, ritornare alla carica e richiedere il "pezzo". Insiste indicando vagamente il succo: il volo a vela di allora, del primo dopoguerra, rispolverato da "quelli che c'erano".

Caro Direttore, io c'ero, sì, e mi sento onorato della tua richiesta ma non mi sento degno di impugnare una penna che il ragioniere utilizza per fare preventivi e conteggi, anche se di natura volovelistica. Eppoi, mi metti nella condizione, per me molto antipatica, di usare quell' "io" della prima persona singolare, ferro del mestiere del giornalista di professione.

Facciamo così. Una prima parte, doverosamente e piacevolmente, viene dedicata alla nascita della "rivista" e la seconda, sulla scia dei "Ricordi di scuola" di Mosca, su qualche fatterello di allora. Tu sai che io gioco al lotto svizzero col sogno numero 2 (nel sogno numero 1 vorrei arrivare all'anno 2000) di vincere quanto basta per vivere di rendita e poter così scrivere, sempre da ragioniere, una raccolta di aneddoti volovelistici, vissuti s'intende.

Il forte appetito che aveva dato una triste impronta ai cinque lunghi anni di guerra, non si era ancora indebolito e già "quel certo non so che", tipica emanazione della macchina volante, si sentiva nell'aria. Non certamente riferito ai "Baltimore" che spruzzavano DDT a tonnellate per eliminare le zanzare e nemmeno a qualche "C-47 Dakota" nei cieli lombardi.

Quel flusso magico, invece, si andava lentamente materializzando nelle prime centine di "Zögling" costruite con pazienza da aeromodellisti ormai maturi e dalla spolveratura di un paio di "Cantù" portati alla luce da cantine segrete, insieme ai veleggiatori di allora, il "Vizzola" e l' "Asiago".

Attenzione: questo è il momento in cui, ancora in vigore il divieto alleato fissato nel trattato di armistizio verso qualsiasi forma di attività volativa, sta per rinascere il volo a vela italiano. È la prima pietra di quello che oggi, 1996, è un robusto palazzo a più piani.

Il fatto storico si verifica nel mese di Gennaio 1946 e mi colpisce come la prima aurora boreale apparsa nei cieli della Brianza nel secondo o terzo inverno di guerra.

La vista di quel foglio appeso all'esterno dell'edicola che ancora oggi è piazzata dietro l'abside del Duomo di Milano mi colpì e mi diede una gioia tanto forte da farmi male.

Nella poesia c'è la grande libertà di elevare gli aggettivi e gli averbi al superlativo e così pure nel volo a vela. VOLO A VELA, periodico dei volovelisti italiani, nasce da una passione straordinaria e da uno spirito di sacrificio altissimo.

Plinio Rovesti, il Maestro, sa, in quanto poeta, l'immenso bene da lui fatto e offerto a coloro che da anni anelavano al volo. Sei numeri soltanto, ugualmente un avvenimento storico iniziato lassù a Sesto Calende, patria di mille aeroplani e incontrato dietro il Duomo di Milano. E mi è andata bene che avevo in tasca 20 Lire...

Molto di più fu il sacrificio finanziario sopportato da Plinio, ma non inutile. Dopo una pausa, Giancarlo Sabaini ebbe il coraggio di riaccendere il fuoco e lo facemmo insieme fino all'esaurimento della legna. Felice Gonalba, con molta determinazione e realismo chiuse quel ciclo e finalmente la "Rivista" venne accolta nel nido più appropriato: Calcinato del Pesce.

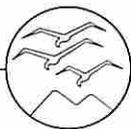


Foto n°1

Nelle mille e mille pagine è passata un'epopea e sono passati tanti uomini: oggi l'opera è addirittura un capolavoro. Però pochi sanno che il cammino che porta ogni numero in tipografia è molto, molto duro. Sì, io soffro quando vedo un fascicolo spiegazzato e abbandonato sull'ultima sedia della sala piloti. Mi affretto a raccogliarlo: dopo un anno è già diventato prezioso e lo regalo ad un nuovo allievo.

Ebbene, la nostra rivista ha il grande merito di non aver perso nessun tratto della rinascita e della crescita del volo a vela italiano. È stata attenta alla formazione di nuove associazioni, ha seguito le vicende delle gare nazionali e dei campionati mondiali e continentali, ha dato spazio a tutti i piloti desiderosi di raccontare i propri voli, non ha perso alcuno dei Briefing di Bologna, ha ricordato puntualmente la scomparsa degli amici volovelisti.

Ti auguro, caro Direttore e assieme a te auguro a coloro che sostengono la "Rivista", ineguagliabile nostro punto di riferimento, di continuare a produrre quel che l'amministrazione morale registra al capitolo delle opere buone.

Ti vorrei dire ancora della prima spedizione a Locarno Magadino organizzata da Plinio Rovesti accolta dall'amico ticinese Italo Marazza. Eppoi dell'autorimessa di Viale Gran Sasso a Milano ove i primi sette soci dell'Associazione Volovelistica Milanese costruirono il primo libratore "Zögling".

Non è il metodo buono poichè la storia piace a quei pochi che vogliono conoscere le proprie origini e per di più oggi

i giovani sono abituati alle riviste che abbondano di documenti fotografici. Allora non ti rubo spazio ed evito di annoiare: ti porto le raccolte delle fotografie di allora e scegli un po' quello che vuoi. Non ci sono grandi cose se non la nostra giovinezza e quella del volo a vela milanese.

* * *

Il 2 Agosto 1941, sull'Aeroporto di Milano Taliedo, conseguì l'attestato B numero 4369 (nota per i volovelisti recenti: interamente a monocomando) per merito dell'Istruttore Maresciallo Pilota Angelo Brogginì, tre medaglie d'argento nella Grande Guerra. Sovente dava dimostrazione non tanto di bravura personale quanto di affidabilità degli alianti d'allora eseguendo, con una verricellata serale su "Cat 20" con quota di 250-300 metri, tre "looping" e atterraggio acrobatico.

L'11 Settembre 1941, sull'Aeroporto di Sezze Littoria, conseguì il brevetto e licenza di pilota d'aeromobile senza motore (è la dicitura d'allora) per merito degli istruttori Casartelli, dei trainatori Casolari e Brazzale e del Comandante della Scuola Ten.A.A.r.n. Massimo Guerrini.

Gli alianti usati riappaiono dal libretto personale dei voli: "Cantù", "Cat 15 bis", "Balilla" e "Asiago".

Siamo in guerra e non si vola più, anzi spariamo da terra contro i "Mustang" e i "Thunderbolt".

Mi stacco da terra il 19 Ottobre 1947 per merito di Emilio Pastorelli, il grande amico scomparso, sull'Aeroporto di

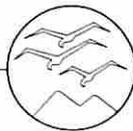


Foto n°2

Parma ai comandi di uno "Zögling" trainato da un "Dodge".

Finalmente il 16 Novembre 1947, sull'Aeroporto di Milano Bresso, porto in volo per il collaudo lo "Zögling 416" a mezzo autotraino e sui due piedi diventa istruttore e direttore dell'attività di volo poichè la scuola di volo librato per gli stessi che avevano costruito l'apparecchio e per i molti subitamente attratti dall'avvenimento parte all'istante.

Alle nozze d'oro di quell'avvenimento partecipano (loro non sanno che l'invito arriva attraverso queste pagine ma saranno ugualmente contenti): Ercole Addario, Guido Bergomi,

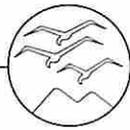
Giulio e Bruno Biasci, Riccardo Brigliadori senior, Enrico Cattaneo, Felice Gonalba, Attilio Pronzati (1000 chilometri!), Umberto Mantica, Walter Vergani e Luigi Villa.

Il millesimo lancio si compie e si celebra il 25 Luglio 1948 sul campo di Bresso.

Occorre dire ai volovelisti d'oggi, che spingono a ritroso la conoscenza fino allo "Standard Cirrus", che a quei tempi il salto in aria era grande merito del verricello, mentre l'uso del cavo elastico non appare nelle notizie del dopoguerra. Il traino aereo arriverà dopo qualche anno.



Foto n°3



La definizione di "salto in aria" perde gran parte del suo significato allorché il "Cat 20" e l' "Asiago II" vengono dotati di un gancio baricentrale di tipo aperto concepito e realizzato artigianalmente sotto la guida di Dario Tognazzi (scomparso da pochi anni). Ebbene, con 1300 metri di cavo sul verricello A.V.M. con motore Ford 8 V, si toccavano regolarmente i 500 metri, cosa che permetteva di effettuare i primi veleggiamenti sull'ansa del Lambro, a due passi da Monluè.

La sola automobile in circolazione nella nostra associazione era l' "Aprilia" di Virginio Rivolta. Tutti gli altri quaranta soci si spostavano in tram o in bicicletta e con tali mezzi si raggiungeva Bresso (1947 - 1949) e poi Linate (dal 9 Novembre 1949).

Solamente ora, dopo dieci lustri, ci rendiamo conto di essere stati pionieri, pionieri del dopo-guerra naturalmente, e quel che si faceva ci pareva del tutto normale. Come il trasporto del "416" da Via Conservatorio (centro residenziale di Milano, ora) all'Aeroporto di Bresso che avveniva a mezzo di un carrello molto speciale, molto non targato e a trazione umana attuata da sei ciclisti. Il montaggio richiedeva due ore circa e dopo una dozzina di rette lo smontaggio (stessa durata) e ritorno a Milano per chilometri 7. I ciclisti-trainatori erano in numero superiore a sei: per poter mantenere una buona velocità si faceva il cambio dei

"cavalli" ogni chilometro e quasi "al volo". Nessun guaio con i "ghisa" che erano ancora rari e di pasta buona.

La scuola di volo a vela dell'Associazione Volovelistica Milanese - sono i tempi dell'amministrazione del Dottor Moavero allora Ministro della Difesa-Aeronautica - entra nella regolarità con il disciplinare numero 1 e con Direttore della Scuola Vico Rosaspina. Già nel 1949 vengono rilasciati i primi attestati B con lanci in quota a verricello sull'Aeroporto di Linate.

Gli anni si misero al galoppo e ci accorgemmo appena che molti amici avevano... mollato il volo a vela per ragioni di famiglia, di lavoro o di distanze geografiche. I rincalzi sono avvenuti con grande regolarità ed oggi ci muoviamo in mezzo ad alianti da 350.000 marchi tedeschi e con 60 di rapporto di planata. Quasi non riusciamo a capirci di cosa sia avvenuto e dobbiamo riandare ai libretti di volo e alle fotografie per convincerci del gigantesco balzo in avanti fatto dal volo a vela.

Progresso volante, incalzante, irrefrenabile, di rara bellezza: grazie al Cielo lo abbiamo vissuto fin dalla prefazione ed oggi, noi che continuamente guardiamo avanti, abbiamo fatto una sosta. Sì, insieme a tanti cari amici, "C'ero anch'io".

EGIDIO GALLI



Foto n°4

Attenzione: abbiamo volutamente ommesso le didascalie per invitare i più informati a volerci precisare nomi, luoghi e date riguardanti le quattro foto qui riprodotte. Un omaggio verrà inviato alle risposte più precise.

La Redazione

Le prime gare del '96 all'Ae.C. Viterbo sull'Aviosuperficie "Alfina":

22-23 Marzo '96 il III° Campionato Italiano "PROMOZIONE"

a cura di Franco Cortesi

Quest'anno l'attività agonistica di "Volo Artistico con l'Aliante" (così, a rigore, bisognerebbe chiamare l'Acrobazia a Vela) è iniziata molto presto, con una meteora che anche al Centro Italia ha messo a dura prova piloti, giudici, pubblico e organizzatori.

Pur in condizioni operative molto difficili per vento, freddo e nubi basse, la partecipazione, lo svolgimento e i risultati tecnico-agonistici sono risultati di altissimo livello, confermando vitalità, assieme a corretto e sicuro sviluppo, della recente (solo per l'Italia) disciplina sportiva.

1 - La "PROMOZIONE".

Per uno sport in rapida crescita quale il nostro, la "Promozione" che apre ai neo-abilitati all'acrobazia, le porte della "Categoria Nazionale" è gara che "misura" il livello di addestramento raggiunto dai piloti e, di conseguenza, la competenza dei loro istruttori basici e la capacità organizzativa e tecnica dei Club da cui provengono.

In questa edizione, organizzata dall'Ae.C. Viterbo, i piloti partecipanti alla gara, ammessi previa volo check, che ha verificato la loro sicurezza di volo, sono stati nove, provenienti da tre scuole.

1.1 - Scuole acro e piloti in gara.

Oltre ai tre allievi (Adragna, Bosi e Filippini Junior) della scuola dell'Ae.C. Viterbo, capostipite di tutte le Scuole "Acro", grazie a Pietro Filippini, "inventore e primo propugnatore" dell'acrobazia silenziosa sportiva italiana, si sono presentati al loro primo impegno agonistico, altri sei piloti.

Tre di essi (Patara, Pitoni e Proia), sono cresciuti all'Ae.C. Rieti sotto l'ala esperta di Luigi Aldini, istruttore veterano della disciplina, mentre altri tre (Antonoli, Moltoni e Scaramuzzi) sono saltati fuori, inopinatamente a fine inverno, fra ... nevi e ghiacci di Valtellina, ad opera di Rino Rinaldi, neo istruttore acrobatico modenese, "adottato" dall'Ae.C. Sondrio. Egli qui ha potuto iniziare questi nuovi adepti valtellinesi al Volo Artistico con l'Aliante, soltanto grazie alla magnificenza e sportività del suo caro amico pilota Peter Koradi, grande patito del volo a vela, e dell'Ae.C. di Sondrio, nella persona del suo Presidente gen. S.A. Nando Piani, che gli hanno messo a disposizione, rispettivamente, il proprio fantastico BLANIK L13 "Speciale Acro" nuovo di fabbrica e il box acrobatico a cielo campo dell'Aviosuperficie di Caiolo (SO), assieme all'adozione della nuova normativa acrobatica, da poco varata dall'Ae.C. d'Italia.

A conferma della vitalissima "nascita" a Caiolo, del più giovane centro di Volo Artistico con l'Aliante, forte dell'entusiasmo

dei suoi piloti abilitati all'acrobazia e di quelli in addestramento, l'Ae.C. di Sondrio vi organizzerà, già nel '96 dal 23 al 25 Agosto prossimi, la terza edizione del Campionato Italiano Classe "CLUB", assieme ad un'innovativo "Trofeo di LIBERO INTEGRALE", di cui daremo con una specifica corrispondenza notizie e programmi.

1.2 - I programmi di gara.

Alla "PROMOZIONE '96" sono state "volate" entrambe le prove previste dal Regolamento per rendere valida l'assegnazione del titolo, cioè l'Imposto Conosciuto con un $K_{tot.} = 117 + 35 = 152$ e il Libero con $K_{max.} = 150 + 50 + 50 = 250$, per un punteggio massimo potenziale pari a 4020 punti.

Pertanto, in base al "Regolamento Agonistico", i piloti concorrenti per essere promossi avrebbero dovuto accumulare nelle due prove il punteggio minimo di 2613 punti, pari al 65% del massimo ottenibile (tutti voti 10).

L'imposto conosciuto, di cui a lato riportiamo lo schema aerocrittografico, presentava notevoli difficoltà per i neo piloti acrobatici italiani, certamente non inferiori a quelle delle equivalenti gare promozionali francesi, tedesche o polacche.

In particolare, vi era come terza figura una rimessa superlenta dal volo rovescio prolungato, che, coi normali alianti scuola, risulta sempre di difficile esecuzione a causa della naturale tendenza al raddrizzamento rapido generato dal diedro positivo delle loro ali.

Come quinta figura era stato inserito un tonneau a 2 tempi, anch'esso non semplice da fare con alianti biposto "limitati". Alla sesta figura i concorrenti dovevano cambiare l'asse di lavoro eseguendo nella direzione ortogonale due figure ad alta velocità ed elevato sviluppo verticale (un Looping impostato subito dopo una virata e un Fieseler che, volato di fronte ai giudici, poteva evidenziare ogni pur piccola indecisione o difetto di manovra).

Eseguito il Fieseler per tornare verso il centro del cubo i piloti dovevano riprendere l'asse originario con una virata di 270° a forte inclinazione (cioè inclinata almeno di 60°).

Quanto descritto, per avere un buon voto di "quadro", richie-

deva ai piloti una buona dose di sicurezza e anche di "malizia" per non rischiare di uscire dal "cubo".

I voti di quadro registrati e l'assenza di penalità nel mantenimento, nel cambiamento e nel ritorno all'asse di lavoro, sono la dimostrazione del buon livello raggiunto dai nostri piloti esordienti.

Commentando il "libero", saggiamente prescelto dai piloti che hanno volato con gli alianti "limitati" (godenti sempre del massimo punteggio di Versatility), possiamo affermare che, pur essendo molto "lungo" e perciò stressante, per la quantità di figure (ben 14!!) alcune delle quali fra loro simili e perciò confondibili, conteneva minori difficoltà e trabocchetti dell'imposto.

La gara del "libero" si è svolta sabato 23, con plafond di soli 800 m., perciò è stato volato da tutti i concorrenti "splittato" (cioè diviso in due parti, eseguite ciascuna in voli consecutivi), per cui il carico di stress si è dimezzato e la concentrazione è potuta rimanere ai massimi livelli, come testimoniano i punteggi raggiunti e l'assenza di errori plateali.

In conclusione programmi di gara veramente "tosti", volabili solo da piloti ben preparati e agonisticamente motivati.

1.3 - Risultati e commenti.

EccoVi la Tabella della Classifica finale coi riferimenti principali di piloti e macchine impiegate.

Cl. pilota	Scuola	Ae.C. aliante	con.	libero	totale	%
1 Filippini Lamberto	Viterbo VT	FOX	1151	2060	3212	7,99
2 Antonioli Renato	Caiolo SO	BLANIK	1134	1989	3123	7,77
3 Adragna Domenico	Viterbo AMI	FOX	1082	1984	3066	7,63
4 Patara Massimo	Rieti RI	GROB III ^a	1079	1960	3039	7,56
5 Proia Stefano	Rieti RI	GROB III ^a	1110	1914	3024	7,52
6 Bosi Bruno	Viterbo VT	GROB III ^a	991	1825	2816	7,00
7 Pitoni Alvisè	Rieti RI	GROB III ^a	959	1824	2783	6,92
8 Scaramuzzi Sergio	Caiolo SO	BLANIK	913	1795	2708	6,74
9 Moltoni Danilo	Caiolo SO	BLANIK	932	1727	2659	6,61

In base ai punteggi acquisiti, tutti i piloti iscritti e ammessi al III° Campionato Italiano "Promozione" d'Acrobazia in Aliante sono stati "promossi" e quindi passano in "Categoria Nazionale" col punteggio che loro deriva moltiplicando per 0,80 quello acquisito in questa gara.

Analizzando in dettaglio le schede di ciascun pilota votate dalla giuria ho trovato soltanto uno "zero", peraltro dovuto allo sfasamento di una figura nel programma e non ad errore di volo. Essendo ben 234 le figure volate da tutti i piloti in totale, si capisce anche da qui quale sta diventando anche in Italia il livello di preparazione dei piloti fin dalla gara di accesso.

Il vincitore e nuovo Campione Italiano di Promozione è "fratello d'arte", infatti Lamberto è il fratello minore di Pietro Filippini, indiscusso animatore e promotore della disciplina in Italia.

Ha volato con l'aliante acrobatico "illimitato" biposto MDM FOX, progettato e prodotto nel '93 in Polonia dall'ing. E. Marganski e messo a punto in volo da Jerzy Makula, che con esso ha conquistato il mondiale '93, l'europeo '94 ed è arrivato secondo nel mondiale '95.

Lamberto Filippini e Domenico Adragna, col. pilota istruttore del Centro Volo a Vela dell'Aeronautica Militare per la quale ha gareggiato, terzo classificato in Promozione, anche lui col FOX, hanno subito dopo gareggiato anche negli "Assoluti", giungendo rispettivamente sesto e quarto, rivelando così il livello di preparazione già acquisito prima di gareggiare in Promozione.

Secondo classificato (veramente "a sorpresa", in quanto nessuno si aspettava a Viterbo un simile talento naturale proveniente dal profondo e sconosciuto Nord-Italia, all'infuori del suo istruttore ing. Rino Rinaldi, che gli aveva pronosticato un buon risultato) è giunto con enorme merito Renato Antonioli di Bormio, ex grande campione sugli sci in Coppa del Mondo, ove nella discesa libera, giunse terzo nel 1978 ai tempi della famosa "Valanga Azzurra", di cui fu uno dei cardini.

Pilota d'aliante dal '91, audace e preparato "volatore alpino" coi suoi ultraleggeri, che usa per lavoro e diporto da Bormio al Tonale a Livigno, si è dedicato all'acrobazia in aliante soltanto a partire da novembre scorso, quando Rino Rinaldi ha dedicato i suoi fine settimana a organizzare mini stages acrobatici a Caiolo.

Ha addirittura "rischiato" di vincere il titolo con l'allenamento ricevuto in sole 27 missioni acro di cui 4 da solista e avendo provato il programma libero una sola volta ad Alfina!!! A detta del suo istruttore, ai prossimi Campionati Italiani Classe CLUB, che si svolgeranno in Valtellina, a Caiolo dal 23 al 25 agosto, Renato Antonioli, che lì è di casa, se si allenierà regolarmente, sarà un osso duro per tutti i piloti, anche i più titolati.

Bene si sono comportati anche tutti gli altri piloti che, a parte qualche piccolo stress loro provocato in certe circostanze da qualche breve tratto di traino in nube, hanno volato con grande determinazione e concentrazione e, quel che più conta, sicurezza e professionalità, a dimostrazione dell'ottimo livello disciplinare cui sono ormai giunte le nostre scuole basiche.

1.4 - Nuovi e vecchi alianti a confronto in "Promozione".

Per la prima volta nella "Promozione", si sono visti all'opera mezzi estremamente diversi fra loro.

Erano infatti presenti tre alianti biposto: il "solito" GROB 103 Twin III Acro, l'intramontabile glorioso BLANIK L.13, portato dalla Valtellina, e, nientemeno, che l'illimitato MDM FOX.

L'impiego in gara del BLANIK L13 da parte di Antonioli, Scaramuzzi e Moltoni, compagni di squadra nell'Ae.C. Sondrio, che, a prima vista, potrebbe sembrare anacronistico o forse temerario, contro l'ultimo grido della tecnologia acrobatica (il FOX), necessita di qualche commento tecnico.

Nelle gare in aliante è certamente importante il mezzo usato, ma lo è di più (e, a nostro giudizio, lo rimarrà) il pilota.

Ciò differenzia moltissimo l'acrobazia in aliante da quella a motore, ove con gli aerei attuali, veri mostri di potenza, di robustezza e di rapidità di manovra, oltre ai piloti vengono messi a dura prova anche i giudici, che non hanno letteralmente il tempo di "giudicare".

Il volo acrobatico con l'aliante, che a rigore andrebbe chiamato volo artistico, si basa invece su un modo di pilotare senza alcuna "brutalità", in cui cioè la coordinazione dei comandi, la loro fluidità, l'armonia dei raccordi e gli "stacchi" delle parti di figura e della figure fra loro si raggiunge con la sensibilità tattile e spaziale dell'uomo, piuttosto che sfruttando al limite le pur elevate caratteristiche di volo della macchina.

Prova di ciò sta nei valori di accelerazione registrati dai G-metri a bordo degli alianti "illimitati", che da noi visionati anche dopo i programmi più difficili, hanno fornito valori massimi positivi appena superiori a 5G e negativi di -2G.

Certamente però, vedere volare nella stessa gara un mezzo fatto solo per l'acrobazia pura come il FOX, che, oltre che per pulizia di traiettorie, rapidità di rotazione in rollio, financo suono aerodinamico, sembra un caccia a getto, assieme a un "vero e sano" aliante tuttofare come il vecchio ma ancor valido e quasi commovente BLANIK, può ingenerare qualche grossa perplessità negli addetti ai lavori e forse anche nel pubblico, che sempre più numeroso viene ad assistere alle gare acrobatiche.

Noi stessi non siamo del tutto convinti che la questione non esista, almeno per quanto attiene le difficoltà di valutazione della Giuria che si trova a dover paragonare traiettorie, assetti e velocità di evoluzione in volo estremamente diverse fra loro. Al riguardo, la Giuria ha dimostrato di essere conscia della problematica appena accennata, tanto da richiedere, fuori e pregara, un "volo campione" fatto col BLANIK al fine di procedere a una auto-normazione per la valutazione dei diversi parametri di volo dell'aliante ceko rispetto agli altri due.

Però è proprio il secondo posto, a soli 89 punti dai 3212 del vincitore, conquistato a bordo del meraviglioso caro BLANIK dall'Antonioli, neofita della disciplina, che ci fa dire che, volando acrobaticamente in aliante, un pilota "sensibile", istruito specificatamente a saper gestire con armonia e delicatezza un inviluppo di volo limitato ma "onesto" e pulito come quello del BLANIK, può supplire, con un pilotaggio preciso e fluido, alla minor possanza del mezzo.

Non vanno però nemmeno sottaciute le doti acrobatiche intrinseche del BLANIK L13 (nella fattispecie la più recente ver-

sione "A" con ali rinforzate per l'acrobazia) che sono ben conosciute e apprezzate dai piloti che hanno da tempo superato abbondantemente gli ...anta.

Essendo anche noi piloti cresciuti proprio sui BLANIK, vogliamo qui ricordare oltre alla sua estrema precisione e prontezza di risposta ai comandi sui tre assi, la sua grande dote della proporzionalità di risposta in ogni situazione assieme ad una spiccata agilità nel rollio e nell'imbardata.

Doti, queste, che oltre a renderlo ancora praticamente insuperato nell'addestramento basico, quando esso "capiti" nelle mani di un istruttore acrobatico "cresciuto sportivamente" su questa macchina, permettono di trasmettere agli allievi in minor tempo, più sicurezza e miglior stile le figure fondamentali della disciplina.

Riprova di ciò sta nel contenuto numero di voli acrobatici effettuati dagli allievi della nuova scuola acrobatica di Caiolo, creata dall'ing. Rino Rinaldi, profondo conoscitore dell'inviluppo di volo del BLANIK, col quale ha gareggiato e ha ancora intenzione di gareggiare nella classe CLUB.

Egli infatti è riuscito a portare alla "promozione" i suoi tre pupilli, subito dopo averli abilitati con nemmeno una trentina di voli in doppiocomando a testa, come abbiamo potuto riscontrare dai libretti dei voli acrobatici dei suoi allievi.

Ultima e non trascurabile dote di questo arzilla "vecchietto" tutto metallico, che in acrobazia si diverte ancora a ... rompere le scatole agli alianti dell'ultima generazione, è l'abbordabilità del prezzo, la disponibilità ed economicità di ricambi e d'assistenza, che con l'eliminazione delle frontiere ad est può diventare una vera manna ora che la "pesantezza" del marco ha fatto diventare i listini dei biposti tedeschi, per i Clubs e i piloti italiani, praticamente proibitivi.

Ma su questo argomento uscirà su "Volo a Vela", fra breve, un articolo specifico.

1.5 - Giudici, ... giudizi e spettacolo.

Il pannello giudici è stato capeggiato da Luca Andraghetti di Lugo, figlio d'arte di rango internazionale e pilota d'aliante "cresciuto" alla scuola di Pietro Filippini. Della Giuria hanno fatto parte inoltre: Carlo Marchetti, Consigliere Federale per il Volo a Vela, promotore fra i primi in Italia dell'acrobazia senza motore, anch'esso giudice internazionale, Daniela Carazzi ottimo pilota d'aliante anche in acrobazia, Simone Nascimben pilota, giudice e direttore di gara di consolidata esperienza, Vittorio Russo e Margherita Pirri entrambi piloti in graduatoria nazionale e, questa volta, giudici esordienti.

Le classifiche, stilate in tempo reale grazie a un potente software specifico, sono state gestite con la consueta competenza ed efficienza da Maria Grazia Vescogni, espertissima informatica, nonché appassionata pilota d'aliante.

Importante, secondo noi, per lo sviluppo scientifico e ben orga-



Il podio della "Promozione '96" 1° Lamberto Filippini - 2° Renato Antonioli - 3° Domenico Adragna

nizzato della nuova disciplina è proprio il controllo univoco e sempre più spersonalizzato della gestione dei giudizi e quindi delle classifiche, che, visto il livello ormai raggiunto dai concorrenti italiani, non devono lasciare adito a ritardi, ansietà, dubbi o incertezze di valutazione.

A tal fine, oltre alla messa a punto del software per la gestione in tempo reale delle classifiche, già punto fermo dell'organizzazione di questo nuovo sport in Italia, si stanno sperimentando anche programmi informatici di controllo statistico e di valutazione sintetica mediante diagrammi a barre delle prestazioni dei piloti e anche ... dei giudici nei loro giudizi, parametrizzandone scostamenti dai valori medi e confrontandoli fra loro mediante i freddi e impersonali algoritmi del computer.

Trattasi di un indirizzo gestionale per le gare nuovissimo, anche in campo internazionale, che, come si può capire, può inizialmente creare qualche imbarazzo e ansietà fra gli addetti ai lavori, ma che vista la scientificità con la quale l'iniziativa è partita, siamo convinti porterà, oltre che a un miglioramento delle metodiche di allenamento e delle prestazioni dei piloti, anche a una più sicura e oggettiva standardizzazione delle valutazioni dei giudici e dei criteri che presiedono il loro lavoro.

A fianco presentiamo in anteprima alcuni diagrammi esem-

plicativi che dimostrano l'immediatezza e la semplicità con la quale si può interpretare un programma volato e la sua valutazione.

Una ulteriore frontiera, in merito alla diffusione dei risultati di gara in tempo reale, potrà essere quella della loro presentazione su tabelloni elettronici ad uso del pubblico oltre che dei piloti (come si fa da tempo nel tennis, nel pattinaggio artistico o nello sci di Coppa), che se supportati da un adeguato servizio di speaker potrà veramente "far partecipare", con ben diversa cognizione di causa, anche il grosso pubblico alle future gare di volo artistico con alianti.

Questi nuovi indirizzi promozionali, adattabili alla disciplina potenzialmente più spettacolare nello sport del Volo a Vela, troveranno molto presto la prima sperimentazione sul campo nel prossimo Campionato Italiano Classe "CLUB", che l'Ae.C. di Sondrio ha deciso di organizzare in modo da coinvolgere al massimo il pubblico.

In conclusione, moltissime interessanti novità in questa primavera (solo per il calendario però, in base al freddo e al vento patiti!!) prima uscita in gara dei neo acrobati silenziosi italiani.

24-30 Marzo '96 il III° Campionato Italiano "ASSOLUTO"

2 - Gli "ASSOLUTI".

Al termine del Campionato Italiano "Promozione", si sono esibiti all'Aviosuperficie "Alfina" i piloti e gli alianti "illimitati" e anche qui si sono viste faville.

2.1 - Piloti e mezzi.

L'anno scorso a Udine nella Classe CLUB c'era stata un pò di ruggine (si fa per dire!) quando, dopo un ricontrollo delle classifiche, il "mostro sacro" della disciplina Pietro Filippini era stato superato per un'incollatura (20 punti su 3833) da quel talento naturale che si chiama Carlo Mariani.

I due amici, ma anche accesi antagonisti in gara, si sono così ritrovati a Torre Alfina per disputare gli "Assoluti", vinti l'anno scorso da Filippini davanti a Poli e a Mariani, dopo essersi persi di vista per molti mesi (Mariani, infatti, ha dovuto per un pò abbandonare l'amata acrobazia in aliante perchè, ... nel frattempo, è diventato comandante nella nuova compagnia "Air One").

Eccoli quindi di nuovo di fronte, questa volta con scarso o nullo allenamento (da parte di Mariani) ai comandi di un purosangue come lo SWIFT S1, che non perdona la minima indecisione. Ma assieme a questi due "pittori del cielo" c'erano in gara altre vecchie e nuove conoscenze.

C'era Valentino Poli, che con grande naturalezza passa dai CAP10 e 21 all'aliante acrobatico e che, sempre tranquillo, vola col suo inconfondibile stile preciso e pulito.

Si è presentato, con assiduità però sempre ... calante, Marco Romani pilota acrobatico "spontaneo", tuttora al secondo posto nella graduatoria nazionale, che non si allena praticamente mai e che s'è abituato a farlo durante la gara.

Esordiscono, infine, nella massima categoria tre nuovi adepti della disciplina, cresciuti alla scuola di Viterbo col "Pietro Nazionale": la simpatica e brava Margherita Pirri, preparatissima coscienziosamente sul suo bellissimo MDM FOX, il col. Domenico Adragna, che ha volato coi colori dell'A.M.I. e Lamberto Filippini, neo promossi questi ultimi nella gara precedente, entrambi a ... prestito del FOX di Margherita.

Pertanto, negli "Assoluti", per la prima volta in Italia, si è presentato un blocco di 7 piloti concorrenti che consente, finalmente, di assegnare, con la massima regolarità, il titolo italiano.

Gli alianti "illimitati", tutti privati, erano l'ormai classico monoposto SWIFT S1 dell'Altair, col quale la nostra squadra nazionale si è finora allenata e ha partecipato agli ultimi mondiali in Francia, e, per la seconda volta (dopo aver debuttato in "Promozione") presentato in gara in Italia il biposto MDM

FOX di proprietà di Margherita Pirri, uscito come già lo SWIFT dalla matita dell'ing. Marganski, di cui riportiamo la scheda tecnica.

Apertura alare	m. 14	Vel. stallo (P=500 Kg.)	Km/h. 78
Lunghezza	m. 6.9	Vel. manovra (Va)	Km/h. 219
Superficie alare	mq. 12.33	Vel max. (Vne)	Km/h. 285
Peso a vuoto	Kg. 320	Efficienza max.	28 circa
Fattori di carico (monoposto)	+9 -6	Fattori di carico (biposto)	+7 -5

è di questi giorni la notizia che un secondo esemplare del biposto FOX, per la scuola acrobatica di alto livello, è giunto in Italia.

Lo ha appena acquistato dalla Polonia Claudio Brasaola, buon pilota di Categoria Nazionale, cresciuto alla scuola acro del compianto Giulio Varetta a Torino, che rivedremo presto in gara ai prossimi campionati italiani Classe CLUB a Caiolo (SO) e al quale chiederemo delle sue prime esperienze di volo sul nuovissimo FOX.

2.2 - I programmi e la gara.

L'imposto conosciuto, prima prova per gli "Assoluti", era veramente "tosto", in quanto conteneva, come da regolamento, le figure previste nel prossimo appuntamento internazionale: gli Europei '96.

Il programma, disegnato a lato, di sole 8 figure presentava però un K difficoltà totali di ben 181 punti, vale a dire con una media per figura di quasi 23 e in cui la seconda figura valeva K=36.!

Vale la pena, per i non addetti ai lavori, descrivere a parole il programma di volo simboleggiato nella figura a lato:

- 1) dopo il saluto alla Giuria, partenza con 1 giro di vite rovescia da positivo a positivo (K=18);
- 2) salita a 45° poi messa in rovescio con 2/4 di tonneau, verticale in discesa con un frullino positivo e uscita in rovescio (K=36);
- 3) looping rovescio marcando la verticale in discesa (K=15);
- 4) looping a due verticali con 3/4 di frullino negativo in discesa a cambiare l'asse di lavoro (K=30);
- 5) scampanata diritta con 2/8 di tonneau in discesa verticale e uscire in direzione di vento (K=20);
- 6) metà otto cubano (K=16);
- 7) un tonneau a due tempi (K=16);
- 8) fine del programma con inversione di direzione mediante una virata di 180° "infarcita" di due tonneau con rollio esterno alla direzione di virata (K=30).

La gara è proseguita con un primo "Liberò", un "Imposto Sconosciuto" e con un secondo "Liberò" di finale, tutti valutati

secondo le norme CIVA.

Qui di seguito riportiamo la classifica finale che ha visto assegnato il titolo di Campione Italiano Assoluto con pieno merito a Carlo Mariani, che giunto all'Alfina con meno di dieci voli d'allenamento, è riuscito a "mettere dietro" di 143 punti su 8196 l'amico ed eterno rivale Pietro Filippini.

CLASSIFICA FINALE "ASSOLUTI"

Cl.	pilota	Ae.C.	alianti	punti tot.
1	Mariani Carl	Rimini	SWIFT	8196,3
2	Filippini Pietro	Viterbo	SWIFT	8053,3
3	Poli Valentino	Viterbo	SWIFT	7885,1
4	Adragna Domenico	A.M.I.	FOX	6289,0
5	Pirri Margherita	Viterbo	FOX	6087,8
6	Filippini Lamberto	Viterbo	FOX	5926,0
7	Romani Marco	Viterbo	SWIFT	3657,0

La gara iniziata domenica 24 marzo ha dovuto essere sospesa dopo la seconda prova per foschia e copertura troppo bassa. Essa è stata completata il sabato 30 con le ultime due prove alle quali, purtroppo, Marco Romani non ha potuto partecipare, coi conseguenti effetti per lui sulla classifica.

Va rilevato l'ottimo risultato rimarcato col quarto posto assoluto, subito dopo tre dei piloti della "Nazionale", dal col, Domenico Adragna che passato direttamente dalla Promozione agli Assoluti ha potuto far valere la sua lunga esperienza quale istruttore di volo a vela dell'Aeronautica Militare.

Anche Margherita Pirri ha dimostrato di essere "salda in sella" sul suo FOX arrivando quinta in forza dell'ottimo quarto posto, subito dietro il suo istruttore Pietro Filippini, nell'Imposto Sconosciuto, gara che misura, senza appello, il livello raggiunto dai piloti acrobatici.

3 - CONCLUSIONI.

Questi terzi Campionati Italiani Promozione e Assoluti, organizzati come sempre in maniera "spartana" ma simpatica e veramente sportiva dall'Aero Club di Viterbo sull'aviosuperficie "Alfina", pur ostacolati dal mal tempo e dal freddo pungente, hanno dimostrato la vitalità e il grande progresso tecnico e agonistico di questa nuova disciplina del volo senza motore, nata e cresciuta, finora, più per la passione e la preparazione raggiunta dai suoi praticanti (ora non più sparuta pattuglia!), che per volontà degli organi sportivi, che finora non l'hanno certo aiutata a progredire, ma almeno non l'hanno ostacolata.

I piloti praticanti, ammessi in graduatoria nazionale con buoni punteggi, sono ormai più di trenta, mentre coloro che praticano l'attività sono circa un centinaio.

Ai primi "storici" istruttori acrobatici si sono affiancati alcu-

ni dei loro allievi più preparati e desiderosi di trasmettere, anche in località lontane dalla già mitica Viterbo, il "verbo" dell'acrobazia sportiva che, nel volo a vela, vuol dire "in primis" aumento della sicurezza del pilota in tutti gli assetti o situazioni inusuali in cui può venirsi a trovare durante i voli di distanza e quota.

I giudici italiani stanno salendo in professionalità e in "trasparenza", anche grazie ai nuovi strumenti informatici messi a punto spontaneamente da appassionati molto competenti.

La flotta di velivoli per l'acrobazia si sta arricchendo di alianti "illimitati" ma anche di purosangue un pò più datati come i BLANIK L13"A", ricondizionati a "zero ore" oppure totalmente nuovi, che si stanno rivelando i più propedeutici ed economici per l'accesso a questo sport.

La prossima gara organizzata dall'Ae.C. Sondrio a Caiolo dal 23 al 25 agosto, è il "III Campionato Italiano Classe CLUB", finora e forse per ancora molti anni gara principe per il "Volo Artistico con Alianti", la quale si preannuncia piena di novità non solo per i piloti, ma specialmente per il pubblico, sotto il punto di vista promozionale e spettacolare.

Arrivederci tutti a fine agosto in Valtellina per la gara clou del 1996!!



Pietro Filippini, nello SWIFT, con accanto Carlo Mariani: grandi amici ma... eterni rivali.

Trofeo dell'Esordiente - Coppa Nino Dell'Orto.

Nelle giornate del 2-3-4 e 9-10-11 marzo si è svolto sull'aeroporto di Alzate Brianza il 1° Trofeo dell'Esordiente, gara riservata ai piloti non ancora nazionali e valida ai fini della promozione.

Alle ore 19:00 di venerdì 1 marzo viene convocato il primo briefing durante il quale gli organizzatori illustrano a tutti i piloti le procedure in uso sul campo e in volo ed inoltre la caratteristica più particolare della competizione che vuole ottenere non solo buoni risultati sportivi ma intende anche avere spunti didattici di interesse comune. A tal fine infatti ogni giorno saremo preceduti in partenza da un pilota della squadra nazionale che svolgerà il percorso assegnato e registrerà mediante il "Logger" tutti i momenti del volo dal taglio di partenza all'arrivo. Le registrazioni saranno poi esaminate giorno per giorno durante il briefing mattutino in modo che ognuno possa rendersi conto degli errori commessi.

Alla competizione risultano iscritti una ventina di concorrenti ma solo una quindicina voleranno con continuità; ma nonostante ciò la gara risulterà molto bella e avvincente.

Il 2 marzo la situazione meteo appare molto promettente, infatti durante la notte è passato un fronte con conseguente entrata a sud delle Alpi di aria fredda e instabile da Nord; il direttore di gara comunque preferisce non esagerare il primo giorno visto che ci sono alcuni piloti che non hanno esperienza di volo nella zona, così il tema assegnato sarà: Alzate-Laveno-Valbrembo-Alzate per un totale di circa 150 km.

Nonostante il volo si svolga completamente in pedemontana il vento da Nord si fa sentire parecchio soprattutto per chi ha alianti molto leggeri.

Vince Filippo Tura, secondo Luigi Gnechi, terzo Erminio Bricoli con medie intorno ai 65 Km/h.

Il giorno seguente la situazione meteo non è molto diversa anche se si prevede che il vento diminuisca e così viste le medie del giorno precedente il task setter assegna un Alzate-Laveno-Sarnico-Alzate per un totale di 215 km.

Vince Luigi Gnechi, secondo Erminio Bricoli, terzo Roberto Moltrasio; le medie si alzano notevolmente e superano ampiamente gli 80 Km/h.

Lunedì 4 marzo la situazione meteo sembra ancora buona, anche se la foschia della pianura padana ha già fatto la sua comparsa, Luigi Villa decide dapprima per un Alpe del Vicerè-Campo dei Fiori-Teglio-Calciate-Alzate che poi cambia in Albavilla-Laveno-Sarnico-Campo dei Fiori-Alzate di km 280. Alla fine della giornata solo tre concorrenti riusciranno a chiudere il tema a causa delle condizioni meteo peggiori del previsto; si classifica primo Erminio Bricoli, secondo Luigi Gnechi, terzo Cocchi Maurizio, con medie inferiori ai 70 Km/h.

Il Sabato seguente 9 marzo le condizioni meteo sono molto diverse, infatti l'eccessiva instabilità e il debole vento da Sud coprono il terreno di gara di cumuli molto bassi con base a 7-800 metri; verso le 11:30 però si aprono degli squarci di sole.

Tutti sono molto perplessi circa la possibilità di volare ma alle 13:30 l'organizzazione ci manda in volo con tema Alzate-Valbrembo-Brunate-Roncola-Alzate per complessivi 140 km.

Nonostante il plafond molto basso (pochi riusciranno a leggere sull'altimetro 1000 metri) e gli scarsi valori di salita (1 m/s max) un buon numero di concorrenti riuscirà a completare il percorso; primo Giorgio Ballarati, secondo Luigi Gnechi, terzo Alberto Odetti, medie di circa 60 Km/h, buone se considerate le condizioni di volo.

La Domenica le condizioni sono leggermente migliori così viene assegnato un tema di quasi 200 km che però nessuno riuscirà a completare causa prematura fine dell'attività termica alle ore 16-16:30.

Si classificano nell'ordine Vittorio Dalla Rosa, Pablo Flores, Luigi Gnechi.

Il Lunedì causa l'inversione a 800 mt., il plafond molto basso di 1100 mt e la pessima visibilità, non viene assegnato nessun tema.

Alla fine si classifica primo Luigi Gnechi, secondo Erminio Bricoli, terzo Vittorio Dalla Rosa, purtroppo vengono promossi in nazionale soltanto i primi due.

A gara finita non resta altro che complimentarsi con coloro che si sono piazzati ai primi posti della classifica e a chi è riuscito a superare la fatidica soglia dell'85% dei punti massimi disponibili.

Questa nuova iniziativa dell'A.V.L. è sembrata a tutti molto ben riuscita grazie alla clemenza del tempo che di solito non risparmia mai le gare in primavera ed all'ottima organizzazione che, pur composta da pochi elementi, è riuscita splendidamente ad assicurare il regolare svolgimento della competizione.

Dal punto di vista sportivo si è registrato un sicuro successo, viste le medie che in alcuni giorni non sono state molto lontane da quelle dei "campioni" e grazie anche all'atteggiamento di tutti i partecipanti nei confronti degli altri.

Grazie alla partecipazione di alcuni membri della rosa nazionale e alle registrazioni del Logger anche dal punto di vista didattico si è giunti ad un ottimo risultato. L'analisi dei voli al briefing del mattino ha solleticato la curiosità e l'attenzione dei piloti partecipanti, infatti tutti hanno potuto confrontare la loro gestione del volo con quella di un pilota molto più esperto e ciò ha contribuito senza dubbio a migliorare la propria tecnica di gara.

Non resta quindi che ringraziare tutti coloro che hanno reso possibile questa nuova e interessante esperienza; che merita sicuramente di essere ripetuta.

Un grazie sentito alla direzione di gara Villa-Prosperini, al direttore di linea Egidio Galli, agli insostituibili Giancarlo e Bianca Maestri, a Leonardo e Ricky Brigliadori, ai trainer e a tutti quanti hanno dato anche un semplicissimo aiuto.

GIORGINO

Ha esordito l'esordiente

Il trofeo dell'esordiente, Coppa Nino Dell'Orto, si svolgerà durante i primi due week end di marzo '96.

Un'affermazione del genere, che non si riferisse ad un torneo di canasta, ma ad una competizione di volo a vela, fino al giorno prima dell'inizio avrebbe fatto morir dal ridere chiunque; persino chi stava organizzando. Si stavano diffondendo le solite battutine ironiche e da parecchi giorni cresceva la preoccupazione di dover gestire una gara di quelle umide e solitarie, di quelle in cui ti sembra di essere uno di quei pochi che, non si sa perchè, si lascia costringere a restare in un posto triste e dimenticato, mentre il resto del mondo gira, anche se piove. Da tanto pioveva e non lasciava speranze di poter vedere all'orizzonte uno spiraglio di primavera.

Arrivano i concorrenti e depositano i rimorchi senza nemmeno controllare se tutto sia in ordine, visto che il tempo è quello che è, domani si comincia. Come d'incanto, la prima giornata di gara nasce con un sole inaspettato e tiepido, l'aria tersa. Nessuno crede ai suoi occhi, l'organizzazione si mette in moto euforica e i concorrenti incominciano ad aprire i rimorchi poi, pian piano, si comincia a fare più movimentata la situazione fino a divenire frenetica, la voce di chi sta montando l'alianti si alza nel volume e tutto prende quella vita tipica dei primi giorni di gara in cui tutti si muovono per tutto il campo come formiche operaie gridando a qualcun'altro, che si trova lontano, cosa c'è da fare.

Da quel momento tutto si è svolto con gran facilità: su sei giorni di gara previsti abbiamo potuto svolgere cinque prove consecutive valide. Nell'intermezzo infrasettimanale ha piovuto costantemente.

Secondo me non si può nascondere che un aiuto dall'alto c'è stato, perchè una cosa simile non potrebbe essere frutto di ocu-

late previsioni o manipolazioni sapienti.

Qualcuno potrebbe dire che è stato tutto *cu...asi un miracolo*. A me piace immaginare che, da dove si trova, il nostro amico Nino era così convinto di poter vedere una bella gara che ci ha dato una mano e nemmeno poco.

Dal punto di vista agonistico il resoconto non mi sembra fondamentale, la classifica è eloquentissima: ciò che mi sembra importante, invece, è descrivere l'atmosfera che abbiamo potuto respirare durante quei giorni. Si è riusciti probabilmente a dar vita ad una formula di competizione nuova ed interessante durante la quale si può cogliere l'agonismo, il divertimento e la crescita sportiva. La gara si svolge regolarmente come ogni altra, ma un pilota della rosa dei nazionali, a turno, è inserito nei partecipanti, così il giorno dopo può descrivere la situazione ed il suo volo con tutte le considerazioni connesse riguardo meteo e scelte e l'ausilio del tracciato GPS. Tutti sono stati soddisfatti di come si sia svolta, credo, dal punto di vista organizzativo come da quello del divertimento. Mi sembra importante riconoscere ai piloti "nazionali" il merito di essersi resi disponibili in maniera molto professionale e dimostrando grande coraggio gareggiando "contro tutti".

Quello che resterà nella nostra memoria, di questi giorni di sole tra la pioggia, però, sarà quell'atmosfera positiva, rilassata che abbiamo potuto apprezzare in tutto il periodo, nonostante la competizione sia stata "combattuta".

Io spero che, anche per il nostro spettatore privilegiato, l'anno prossimo ci dia le stesse soddisfazioni (anche se cercheremo di fare di più) e se dovesse darci ancora una mano col tempo... beh, se no gli amici a cosa servono?

ROBERTO VANONI

MILLE LIRE PER UN MATTONI

La sensibilità dei volovelisti italiani aiuterà, ne sono convinta, i bambini affetti da tumore a soffrire un po' meno e forse a ritrovare un sorriso.

Aiutando l'Istituto dei Tumori di Milano a costruire la "CASCINA ROSA", ogni bimbo leucemico potrà avere, ogni giorno, la propria mamma accanto al suo lettino.

Ogni Aero Club di VOLO A VELA potrà versare sul c/c dell'Istituto dei Tumori di Milano la cifra che raccoglierà dai propri Soci.

Vi ringrazierà il sorriso di un bimbo molto malato.

I versamenti vanno effettuati a favore dell'Istituto Nazionale Studio e Cura dei Tumori, Via Giacomo Venezian, 1 20133 MILANO - sul c/c 44065209 indicando la causale: "costruzione "Cascina Rosa" per le famiglie dei bimbi affetti da tumori.

Per ulteriori informazioni contattare Bianca Maestri tel. 031/622187.

VOLO A VELA confida nella partecipazione dei volovelisti e sarà lieta di poter pubblicare l'elenco dei Club che parteciperanno alla sottoscrizione.

(alle molte foto non pervenuteci abbiamo preferito rinnovare l'invito di Bianca !)

Borgo San Lorenzo / Siena

Il successo della... buona volontà

Si è concluso il 23 Aprile presso l'Aeroporto di Siena il primo corso per il conseguimento della licenza di pilota di aliante organizzato dall'Aero Club Volovelistico del Mugello di Borgo San Lorenzo.

Tutti gli allievi presentati all'esame sono stati riconosciuti idonei ed hanno conseguito la licenza.

Si è trattato di un corso particolarmente impegnativo sia per il Club che per gli allievi, in quanto si è operato fuori sede, su di un aeroporto, quello di Siena, che durante i week-ends è impegnato con un traffico notevole.

Abbiamo operato a Siena, anziché in casa nostra a Borgo, in quanto l'attività didattica non può essere svolta su aviosuperfici.

Si è dovuto pertanto organizzare una serie di trasferimenti dei mezzi aerei (L. 19 per il traino e gli alianti) da Borgo a Siena e viceversa, praticamente per tutti i week-end durante i quali si è svolto il corso.

Gli alianti utilizzati sono stati due, il Twin Astir I-MUGE e successivamente l'ASK 21 I-IVWI.

Di conseguenza gli allievi hanno potuto familiarizzare con l'uso di due macchine diverse (una a carrello retrattile) e, contemporaneamente all'apprendimento delle tecniche di pilotaggio, con le procedure e le comunicazioni radio richieste da un aeroporto utilizzato da numerosi altri utenti (paracadutisti, aero club locale, traffico turistico). Le lezioni avevano inizio verso le nove al mattino e terminavano al tardo pomeriggio, utilizzando anche le ore di aria in movimento.

Il tutto ha reso il corso più interessante e sicuramente più impegnativo rispetto all'attività svolta su piste riservate esclusivamente alla scuola di volo.

Il giorno dell'esame, il 22 aprile, la giornata è iniziata con un vento da Sud Ovest che ha raggiunto punte di 22 nodi, che ha permesso all'Ispettore Fornari di vedere gli esaminandi cimentarsi con le tecniche di decollo e atterraggio col vento al traverso (la pista di Siena è orientata per 360-180) e di portarli in collina a veleggiare, verificando anche la loro capacità di cominciare a rimanere per aria.

Il giorno successivo abbiamo avuto vento da Est tra i 6 ed i 10 nodi, che ha comportato voli brevi senza poter veleggiare, ma sempre con manovre di decollo ed atterraggio impegnative.

Il corso, che ha comportato per tutto il Club un notevole impegno organizzativo e finanziario, è stato seguito con impegno e passione dal coordinatore Pippo Bellinva, dall'istruttore Luigi Susani, e dal trainatore Giacomo Pergola che ci ha continuamente assicurato la presenza sul campo in perfetta efficienza dei mezzi da traino.

A tutti un grazie e le nostre felicitazioni per il successo ottenuto.

Un particolare ringraziamento va anche a Luigi Aldini per la

preziosa assistenza che ci ha voluto prestare.

I neo brevettati del nostro primo corso sono: Giuseppe Chiavacci, Riccardo Cresci, Loredano Fani, Guglielmo Forasassi, Diego Regali, Moreno Rossi, Stefano Stefani, Sauro Stolfi, Gianluca Taddei. Rallegramenti e complimenti a tutti!

Dopo questa prima esperienza che ci ha dato una notevole serie di indicazioni per il futuro, ricominceremo il mese prossimo con un nuovo gruppo di allievi che contiamo di poter brevettare entro l'autunno, in attesa che si sblocchi la possibilità di operare in casa nostra, a Borgo se in sede ministeriale ci si deciderà ad approvare l'attività didattica sulle aviosuperfici.

LUIGI SUSANI

Caro Renzo,

l'aeroporto di Siena è bello ed è situato in uno splendido contesto. L'Aeroclub locale è quanto di più si possa desiderare. Ci ha ospitato nelle sue aule senza nulla chiedere ed ha fatto tutto quanto in suo potere per facilitare la nostra attività. Gli unici problemi sono venuti dalla burocrazia imperante ovunque esistano strutture pubbliche con regolamenti e leggi al di fuori di ogni realtà. I funzionari addetti a volte cercano di ovviare alle incongruenze più macroscopiche ma più spesso subiscono ed applicano delle leggi di uno stato che tratta gli aeroporti minori come se fossero tutti dei Fiumicino.

Tutto questo ci ha impedito di vivere questo "esilio" in maniera positiva. Questa occasione avrebbe dovuto essere una occasione per diffondere del volo a vela; ma il dover operare a più di 70 Km. da casa, solo e soltanto perchè il nostro Stato o gli organi ed enti che dovrebbero tutelarci sono stati incapaci di far approvare un regolamento (che attende da anni) per farci operare sulla nostra aviosuperficie di Borgo San Lorenzo, ci ha riempito tutti i giorni d'amarrezza e talvolta di sconforto.

A questo punto speriamo che il nuovo governo, se non avverrà un ribaltone e se manterrà almeno il 10% delle promesse fatte in campagna elettorale, compia questo piccolo atto amministrativo e ci liberi dal giogo di dover fare attività didattica solo in aeroporti in maniera che la prossima volta che andremo a Siena lo faremo con il solo scopo di far conoscere il volo a vela in una splendida regione.

Ciao e tanti cari saluti

ANDREA TAVERNA

Caro Andrea,

l'Ufficio Complicazioni Affari Semplici è onnipotente ma non dobbiamo demordere, anzi... continuiamo a mordere!

Complimenti a tutti voi. Ciao

RENZO

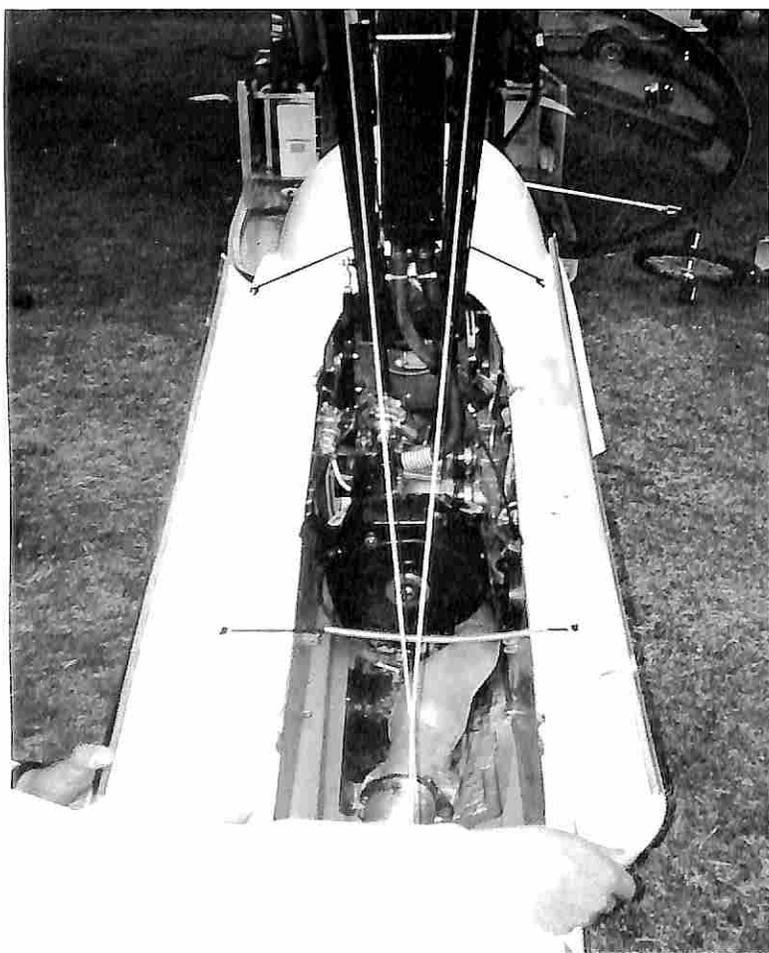
SONDRIO/CAIOLO: Sempre più in... volo!

Stage per piloti organizzati dalla Scuola di Oerlingausen

Nel periodo 28 febbraio al 30 aprile circa 250 piloti di volo a vela hanno partecipato agli stage tenuti dalla famosa Scuola tedesca, sotto la direzione di Ingo Renner. Quest'anno sono stati ottenuti dei lusinghieri risultati, soprattutto nei voli di distanza, infatti sono stati più di 20 i voli superiori ai 500 km. Il risultato che più mi ha impressionato è un triangolo di 650 km. effettuato da un pilota tedesco con un LIBELLE!

Corso intensivo per piloti di volo a vela

Si è concluso positivamente il terzo corso intensivo per piloti di aliante che ha portato al brevetto altri 7 Soci, consentendoci di raggiungere la quota di 45 Soci Piloti, il che non è poco per un Aeroclub nato 4 anni fa.



A nome dell'Aeroclub Sondrio voglio esprimere i più sentiti ringraziamenti all'AVAL di Calcinate, in particolare al Direttore della Scuola Ing. Gandolfi per la preziosa opera svolta in questi tre anni di collaborazione.

I primi 500 km. di un pilota valtellinese

Il giorno 12 aprile il nostro socio Biglioli Mario, con lo Stemma S10 ha compiuto un volo di 504 km.: Caiolo/Passo Sempione/Cles/Caiolo impiegando 6 ore e 20 minuti. Rispetto ai risultati raggiunti da altri piloti sulle Alpi in quel giorno, il volo di Biglioli può sembrare una normalità, ma per noi valtellinesi che sappiamo da quanto tempo Mario mirava a questo volo è un grande risultato e ci auguriamo che il suo esempio sia seguito da altri nostri piloti.

Chi ha detto che l'industria italiana non si interessa di volo a vela?!!!

Nella foto allegata si nota il motore italiano prodotto dalla SELVA SpA di Tirano (SO), nato per uso marino, impiegato con successo su un aliante di ultima generazione: il VENTUS 2.

L'installazione e gli adattamenti sono stati fatti dal noto volovelista di Sindelfingen Wolfgang Emmerich, titolare della ditta SOLO Kleinmotoren.

Le caratteristiche tecniche del motore sono le seguenti:

- potenza : 40 HP
- cilindrata: 500 cc
- cilindri : 2
- giri max : 6000/minuto
- due tempi alimentato a miscela
- raffreddamento a liquido.

Le prove in volo sono state effettuate sull'aeroporto di Sondrio/Caiolo e sono state soddisfacenti, anche i parametri di rumorosità rispettano quelli fissati dall'Ente di controllo tedesco.

ANTONIO MAZZUCCHI

CALCINATE: Inizio Primavera '96: quasi... da non credere!

Un inizio di primavera a dir poco eccezionale a Calcinate. Il tempo favoloso ha permesso di effettuare più di 42.000 Km. in meno di un mese. Le Insegne conseguite sono 7 di diamante 300 Km. e 5 di diamante 500 Km. I voli da 500 a 600 Km. sono stati 16 quelli da 600 a 700 Km. 22 e 13 quelli oltre i 700 Km. La media risulta essere di ben 548 Km.!!

Data	Pilota	Km.	Classe	Aliante	Temi
07/4	Acquaderni Margherita	542.5	Libera	DG-800	Calcinate-Tirano-Crodo-Sondolo
31/3	Bonini Luca	536.4	Libera	Nimbus 4	Calcinate-Malè-Crodo-Settimo Vittuone
07/4	Caraffini Antonio	536.3	Libera	ASH-25	Calcinate-Tirano-Crodo-Edolo
19/4	Caraffini Antonio	799.8	Libera	ASH-25	Calcinate-Villach
18/4	Monti Luca	694.1	Libera	DG-600	Calcinate-Malè-Crodo-Tirano-Oropa
20/4	Monti Luca	717.6	Libera	DG-600	Calcinate-Steinfeld
15/4	Monti Luca	753.2	Libera	DG-600	Calcinate-Lienz-Crodo-Chiasso
31/3	Monti Roberto	791.6	Libera	ASH-25	Calcinate-Lienz-Masino-Pezzo
07/4	Monti Roberto	827.0	Libera	ASH-25	Calcinate-Mollbrucke-Masino-Tirano
21/4	Monti Roberto	844.2	Libera	Nimbus 4	Sette Termini-Kurau
15/4	Pavesi Giovanni	378.7	Libera	Janus	Calcinate-Tonale-Crodo
16/4	Pavesi Ugo	668.9	Libera	ASW-20	Calcinate-Palade-Crodo-Tirano
20/4	Pavesi Ugo	679.1	Libera	ASW-20	Calcinate-Lienz-Magadino-Venegono
07/4	Pronzati Attilio	520.0	Libera	ASH-25	Calcinate-Gap
31/3	Pronzati Attilio	675.6	Libera	ASH-25	Gavirate-Lienz
15/4	Bonini Luca	693.3	Motoalianti	Nimbus 4	Calcinate-Teglio-Susa-Sarnico
31/3	Brunazzo Mauro	652.4	Motoalianti	ASH-25	Calcinate-Lienz
15/4	Manzoni Roberto	475.0	Motoalianti	Nimbus 3	Dumenza-Mazzo-Rosazza-Malnago
31/3	Manzoni Roberto	650.0	Motoalianti	Nimbus 3	Dumenza-S. Candido-Varzo
07/4	Manzoni Roberto	722.0	Motoalianti	Nimbus 3	Calcinate-S. Candido-Varzo-Ranica
20/4	Manzoni Roberto	865.0	Motoalianti	Nimbus 3	Dumenza-S. Candido-Varzo-Miralago
20/4	Pronzati Attilio	433.6	Motoalianti	Ventus 2	Calcinate-Sarentino
19/4	Pronzati Attilio	661.2	Motoalianti	Ventus 2	Gavirate-Lienz
31/3	Serafino Daniele	293.0	Motoalianti	Discus T	Calcinate-Tirano-Crodo
20/4	Serafino Daniele	312.9	Motoalianti	Discus T	Calcinate-Tirano-Crodo
30/3	Ballarati Giorgio	341.8	Promozione	DG-300	Calcinate-Sondalo-Crodo
07/4	Ballarati Giorgio	508.0	Promozione	DG-300	Calcinate-Tonale-Bellinzona-Sondalo
18/4	Ballarati Giorgio	525.3	Promozione	Jantar	Calcinate-Sondalo-Crodo-Teglio
19/4	Ballarati Giorgio	613.0	Promozione	Jantar	Calcinate- Malè -Crodo-Teglio
29/3	Bulling Massimiliano	312.8	Promozione	DG-300	Calcinate-Tirano-Airolo
20/4	Bulling Massimiliano	312.9	Promozione	ASW-15	Calcinate-Tirano-Crodo
09/4	Crespi Dario	503.9	Promozione	SZD-55	Calcinate-Oropa-Pezzo-Crodo
31/3	Ferrero Andrea	519.9	Promozione	DG-200	Calcinate-Edolo-Crodo-Teglio
18/4	Ferrero Andrea	613.3	Promozione	DG-200	Calcinate-Malè-Crodo-Teglio
19/4	Ferrero Andrea	663.9	Promozione	DG-200	Calcinate-Merano-Crodo-Teglio
07/4	Fossati Paolo	430.2	Promozione	A-3	Calcinate-Malè-Crodo
30/3	Fossati Paolo	578.0	Promozione	A-3	Calcinate-Lienz-Caiolo
29/3	Gemelli Andrea	157.2	Promozione	Jantar	Calcinate-Tirano
31/3	Ghiringhelli Gerolamo	121.1	Promozione	Jantar	Calcinate-Laveno-Barro
07/4	Magnani Piero	121.1	Promozione	ASW-15	Calcinate- Laveno-Barro
07/4	Marciante Alessandro	430.2	Promozione	DG-300	Calcinate-Malè-Crodo
30/3	Marciante Alessandro	519.9	Promozione	DG-300	Calcinate-Edolo-Crodo-Teglio
19/4	Marciante Alessandro	553.4	Promozione	DG-300	Calcinate-Malè-Crodo-Teglio-Delebio
19/4	Martignoni Fabio	519.9	Promozione	DG-300	Calcinate-Edolo-Crodo-Teglio

Data	Pilota	Km.	Classe	Aliante	Temi
20/4	Matteucci Enrico	337.9	Promozione	Cirrus	Calcinatè-Sondalo-Piotta
31/3	Piantanida Enrico	300.0	Promozione	DG-300	Calcinatè-Tirano-Masera
20/4	Piotto Roberto	312.9	Promozione	DG-200	Calcinatè-Tirano-Crodo
21/4	Ricciardi Franco	430.2	Promozione	DG-300	Calcinatè-Malè-Crodo
07/4	Rossi Ercole	430.2	Promozione	SHK	Calcinatè-Malè-Crodo
19/4	Saurin Gustavo	341.8	Promozione	Junior	Calcinatè-Sondalo-Crodo
30/3	Spini Artemio	105.0	Promozione	Hornet	Calcinatè-Crodo
20/4	Spini Artemio	312.9	Promozione	Hornet	Calcinatè-Tirano-Crodo
21/4	Stella Paolo	496.1	Promozione	DG-300	Calcinatè-Merano-Crodo
20/4	Tamborini Francesco	540.0	Promozione	ASH-25	Calcinatè-Edolo-Crodo-Teglio-Isola Madre
07/4	Vitale Marco	574.3	Promozione	LS-6	Calcinatè-Crodo-Tirano-Sasso Ferro
10/4	Secomandi Maurizio	644.0	Sport	Jantar	Montegrino-Peio-Varzo-Pezzo-Olgiate Comasco
12/4	Secomandi Maurizio	700.0	Sport	Jantar	Montegrino-Rabbi-Varzo-Pezzo
31/3	Avanzini Luciano	626.4	Standard	LS 8	Calcinatè-Dobbiaco-Biella
30/3	Avanzini Luciano	674.8	Standard	LS 8	Calcinatè- Malè-Crodo-Teglio-Biella
20/4	Avanzini Luciano	785.0	Standard	LS-8	Mozzio-Mollbrucke
15/4	Avanzini Luciano	798.4	Standard	LS-8	Calcinatè-Lienz-Crodo-Valbrembo
07/4	Baroffio Ernesto	613.3	Standard	Discus	Calcinatè-Malè-Crodo-Teglio
19/4	Baroffio Ernesto	661.8	Standard	Discus	Calcinatè-Malè-Crodo-Edolo-Laveno
12/4	Brunazzo Mauro	613.3	Standard	SZD-55	Calcinatè-Malè-Crodo-Teglio
18/4	Brunazzo Mauro	655.0	Standard	SZD-55	Calcinatè-Malè-Varzo-Edolo-Porto Ceresio
07/4	Colombo Stefano	732.3	Standard	Discus	Calcinatè-Palade-Crodo-Tirano-Oropa
15/4	Costa Corrado	798.4	Standard	Discus	Calcinatè-Lienz-Crodo-Valbrembo
31/3	Foglia Antonio	430.2	Standard	Discus	Calcinatè-Malè-Crodo
20/4	Foglia Antonio	675.5	Standard	Discus	Calcinatè-Palade-Crodo-Tirano-Laveno
20/4	Fraenza Paolo	652.4	Standard	ASW-24	Calcinatè Lienz
30/3	Monti Lorenzo	630.7	Standard	SZD-55	Calcinatè-Malè-Crodo-Tirano
07/4	Monti Lorenzo	750.2	Standard	SZD-55	Calcinatè-Malè-Pezzo-Oropa
20/4	Nicotra Mario	541.9	Standard	Discus	Calcinatè-Sondalo-Crodo-Tirano
20/4	Pigni Aldo	430.2	Standard	Discus	Calcinatè-Malè-Crodo
09/4	Trovò Danilo	528.1	Standard	Discus	Calcinatè-Malè-Oropa-Locarno
19/4	Trovò Danilo	661.8	Standard	Discus	Calcinatè-Malè-Crodo-Edolo-Laveno
20/4	Villa Alessandro	350.0	Standard	Discus	Calcinatè-Malè
	Totale Km.	42.204,2			
	Media per tema	548			

Il volo a vela prealpino ha usufruito quest'anno nel corso del trascorso mese di Aprile di una decina di giornate che hanno permesso di realizzare bellissimi voli verso Est, uno solo verso W, un Gap e ritorno da Calcinatè che io sappia. Fra tutti i voli verso Est brilla quello di Casamatti che, abbandonato il suo reattore, ha realizzato la meta prefissata da Valbrembo a Wienerneustadt con il DG 300. Bravo Casamatti, piacerebbe a molti di noi (e servirebbe anche molto al volo a vela italiano) rivedere un brillante volo a vela militare nel nostro Paese.

L'elenco dei voli è fitto e la tabella dei voli CID s'è improvvisamente arricchita di norni nuovi e questo è motivo di vero compiacimento. I voli CID sono quelli che si sognano da notte e si programmano al mattino. Personalmente amo dire quelli che si "inventano", si scrivono sulla tabella ed insegnano il volo a vela. Essi sono l'espressione migliore, quella più specifica e più alta per esprimere il vero spirito del volo a vela. Mi auguro che alcune evidenti distorsioni nella forma dell'attuale attribuzione punti venga corretta nell'edizione 1997.

Una annotazione sull'argomento di carattere meteorologico/volovelistico.

La favorevole situazione che si è manifestata e che in molti abbiamo sfruttato non è stata conseguenza della tradizionale instau-

razione della dorsale di alta pressione dell'Atlantico (Azzorre). Questa situazione è mancata e continua a mancare in questa strana primavera, oramai siamo a metà maggio e non s'è ancora vista nemmeno una di quelle belle "sventolate" da N/W che ripuliscono il cielo e che ci fanno scendere dal letto prima dell'alba. La situazione favorevole che abbiamo sfruttata si è creata in conseguenza dell'espansione dell'anticiclone continentale europeo (tipico del periodo invernale ma non di quello primaverile) che ha portato sulle Alpi, specie quelle orientali, masse d'aria secca convettivamente instabile quasi tutti i giorni accompagnata da un leggero flusso, che però non è mai stato di disturbo ai voli, da ENE. E' stata una situazione che credo abbia colto più d'uno di noi in contropiede, non era il modello meteo tradizionale che ci si aspettava per le tabelle lunghe ed è stato commesso l'errore di tardare a crederci e di conseguenza forse persa qualche buona occasione per dei possibili exploit.

Sarà bene inserire in "memoria" questo modello meteo, dovremo ricordarci di questo errore per evitare che una situazione simile che potrebbe ripetersi in future primavere possa ancora venire sottovalutata.

ATTILIO

Trento/L'Aquila

Carissimi amici volovelisti,

Sono Valerio, studente liceale di Trento, ho diciassette anni e quest'estate ho frequentato un corso intensivo di Volo a Vela all'Aero Club L'Aquila della durata di tre settimane.

Espletate tutte le pratiche, visita medica, domande ed altro, mi sono trasferito all'Aquila, presso l'Aeroporto di Preturo, dove ho subito iniziato le lezioni teorico/pratiche.

Fatto un breve briefing introduttivo di carattere informativo, ho avuto il primo approccio con la macchina che avrei pilotato, spiegandomi le operazioni relative alla sicurezza del volo da osservare rigorosamente prima di salire sul mezzo.

Passiamo al primo volo, l'emozione è stata forte e spiegarla mi è difficile. Al primo decollo ero teso e felice nello stesso momento, mi trovavo sì con il mio Istruttore il Signor Damiano, ma nello stesso tempo mi sentivo solo con me stesso, c'era il sibilo dell'aria, il sole che ogni tanto si nascondeva fra le nuvole e così mi sentivo in Paradiso. A farmi tornare alla realtà è stata la voce dura e forte dell'istruttore che mi spiegava il comportamento della macchina e degli strumenti di bordo.

Il primo volo è durato pochi minuti ma per me è stato molto lungo. Avevo già volato, ma con gli aerei di linea, e quella con l'aliante era la mia prima esperienza. Un po' alla volta ho preso confidenza con questa macchina, un ASK 13, aliante piuttosto anziano ma molto adatto al neofita.

La teoria mi piaceva, ma ogni volta che potevo salire sull'aliante mi sentivo appagato e ogni volta ero sempre più sicuro fino a che arrivò il momento del mio primo decollo da solista. Anche questa volta l'emozione è stata forte, una parte di me era contentissima e non vedevo l'ora che arrivasse quel momento perchè potevo mettere alla prova quanto avevo appreso, mentre l'altra mi dava un po' di timore.

L'istruttore, da terra, mi seguiva come fa la mamma con il suo piccolo, comunicandomi, via radio, quello che dovevo fare.

I giorni passavano rapidamente ma nel contempo acquistavo maggior sicurezza fino al passaggio su di un'altra macchina, era un TWIN ASTIR ACRO III, un purosangue, a confronto con l'ormai sorpassato ASK 13.

Ricordo con piacere il mio primo volo acrobatico, anche se da passeggero: è stato molto emozionante.

Però come in tutte le cose esiste una fine e anche il mio Corso è giunto al termine, ho salutato i miei amici, provenienti da diverse località, con la promessa di ritrovarci agli esami.

Sono rientrato a Trento e sfogliando il libretto di Volo ho rivisitato ogni mia singola missione, qui ho preso i primi contatti con C.U.S. (Centro Universitario Sportivo) e l'Istruttore, Sig. Flavio. Mi sentivo un po' a disagio, ma ben presto ho fatto nuove amicizie e la conoscenza con altre macchine. Finalmente potevo volare nel cielo della mia Città, il mio istruttore mi prendeva in giro perchè avevo fatto il corso a L'Aquila, ma era solo per scherzare e mettermi a mio agio. Anche qui ho fatto diverse conoscenze ed esperienze, ho potuto volare diverse volte e anche da solo fino a quando sono stato chiamato per l'esame.



Ho fatto l'esame a L'Aquila, è andato molto bene, ora a due mesi di distanza sto attendendo che arrivi il Brevetto e per i miei sono "Il Comandante".

Devo ringraziare i miei Genitori per l'opportunità che mi hanno offerto e spero di poter continuare con questa passione che vorrei venisse raccolta da altri ragazzi della mia età.

RANZI VALERIO

* * * *

Valbrembo

- **Nuovo record di distanza con meta prefissata Valbrembo-Wiener Neustadt Km 552.2.**
- **Novità nel club.**

Il nostro pilota Col. Alberto Casamatti in data 20.04.1996 a bordo di un DG 300 del nostro club, ha stabilito il nuovo record italiano di distanza con meta prefissata portandolo a Km 552.2; partito da Valbrembo (Biello) e volando lungo la dorsale alpina sorvolando la zona dell'Ortles, lungo la Val Pusteria, Lienz, Mautendorf, Zeltweg, Turnau Lanzen, il Passo del Semmering atterrava sull'Aeroporto civile di Wiener Neustadt.

Maggiori particolari del volo verranno descritti dallo stesso pilota. È stato bravo ed ha avuto i nostri più vivi complimenti.

Il giorno dopo, grazie ai nostri soci "trasportatori", M. Sugliani e A. Parimbelli è arrivato presso di noi il terzo DISCUS, da mettere a disposizione di tutti i nostri soci. Pertanto la nostra flotta si è arricchita del 22° aliante.

I soci sperano che il club continui sempre con questa politica a favore di chi, per ragioni varie, non è in grado di possedere l'aliante proprio.

A proposito dell'Ae.C.C.V.V.

Caro Scavino,

ho letto sull'ultimo numero di *Volo a Vela* i diversi interventi relativi alla situazione dell'Aereo Club Centrale di *Volo a Vela* e, sentendomi coinvolto anche solo emotivamente dalla situazione, ho avvertito il bisogno di comunicare alcune mie riflessioni.

L'AeCCVV sta attraversando una crisi economica la cui reale entità è difficile da valutare con i pochi dati noti. Sicuramente però questa crisi economica si riserva sulle persone che operano per l'Aereo Club di Rieti creando in ognuno una crisi di identificazione con il proprio ruolo.

In situazioni floride c'è spazio per diversi obiettivi personali e spesso succede che persone con motivazioni diverse convivono all'interno della stessa organizzazione, i problemi economici fanno emergere queste differenze.

La prima cosa da fare in queste situazioni è controllare e ridurre i costi, azione già attuata dal consiglio nella passata gestione, questo però non è sufficiente a superare nessuna crisi e se portata all'estreme conseguenze può essere la causa del collasso finale, si riduce la qualità del prodotto e dall'altra parte si cerca di migliorare le entrate aumentando di fatto il prezzo di vendita.

Ora servono idee nuove e unità di intenti.

Per Rieti non c'è molto da inventare, si tratta di una struttura atta ad erogare dei servizi ai piloti di *Volo a Vela*.

L'Aereo Club Centrale di *Volo a Vela* deve essere considerato come una qualunque altra società di servizi in quanto pur non essendoci un capitale da retribuire nè un utile da perseguire l'equazione dei costi e ricavi rimane sostanzialmente immutata.

Nelle società di servizi il problema del rapporto qualità prezzo è particolare, un servizio di scarsa qualità non ha nessun valore e quindi l'elemento qualità deve essere posizionato ad ottimi livelli.

La percezione della quantità di un prodotto/servizio è diluita lungo tutto l'arco di fruizione dello stesso, e ogni volta che esiste un contatto tra struttura erogante e utilizzatore avviene la valutazione della qualità del prodotto.

La conclusione certa di questo discorso generico è che per ottenere una buona percezione globale della qualità del servizio offerto, bisogna operare sui mille particolari che lo compongono e non accontentarsi dell'eccellenza di una o due caratteristiche del proprio prodotto trascurando le altre.

Posso riepilogare quanto detto fin d'ora con due frasi:

1) In momenti di crisi la non omogeneità di intenti di un gruppo dirigente emerge con tutte le sue contraddizioni e genera resistenze e sprechi.

2) La riduzione dei costi operando dovunque è possibile tagliare porta alla riduzione della qualità del servizio fino a renderlo del tutto inutile.

Cosa fare allora per invertire la tendenza e uscire dalla crisi? Prima di tutto chiedersi cosa si è?

- Un villaggio turistico con attività ricreativo/sportive;
 - Una scuola di volo da performance;
 - Un aeroporto e un centro operativo dal quale si opera per voli di performance;
 - Un centro sportivo sede di gare prestigiose.
- Chiedersi poi chi o chi potrebbe essere l'utente, e quali motivazioni possono spingere a scegliere Rieti invece di altri posti, e che cosa si aspettano dalla struttura.
- Le **famiglie** che trovano un villaggio accogliente;
 - I **piloti all'inizio** della propria carriera desiderosi di imparare;
 - I **piloti esperti** che vogliono vedere risolti tutti i problemi logistici inerenti ad un volo al limite delle condizioni meteo e delle loro capacità;
 - I **piloti sportivi** che vogliono fare le gare.

Questi argomenti a cui si deve rispondere in modo approfondito servono per individuare i mercati a cui ci si può rivolgere e valutare le azioni necessarie per affrontarli.

Solo a questo punto si può iniziare a cercare la quadratura tra costi e ricavi ipotetici.

L'individuare tutti i possibili mercati e cercare di operare su tutti può portare ad una grande dispersione di risorse senza realizzare a pieno nessuno degli obiettivi possibili.

Bisogna forse scegliere su quali obiettivi operare per raggiungere quell'eccellenza che porterà anche i ricavi.

Scegliere vuole dire rinunciare, rinunciare ad alcune possibilità per concentrarsi su altre. Tutto questo può essere realizzato solo da un gruppo di persone che condividono prima delle scelte operative, l'impostazione e gli obiettivi di massima, e che riescono a far coincidere le proprie motivazioni personali con quelle del gruppo.

Ho volutamente evitato, qualunque tipo di critica alle gestioni passate perchè ritengo che la ricerca di colpe e streghe non risolve i problemi, vorrei però ricordare che in ambienti come l'Aereo Club Centrale di *Volo a Vela* esistono di solito un grande nemico ed una grande motivazione che a volte vengono confusi e mescolati.

Il piacere che le persone provano ad aver il potere ed il piacere di fare e far fare una certa attività. Ho conosciuto persone che amano più il potere che il volo ed altre che per volare e far volare sono disposti a grandi cose.

MARCO VITALE



Un servizio per incrementare il valore di un aliante Winglets per lo Standard Libelle

Tra il 1969 ed il 1974 la Glasfluegel ha costruito esattamente 600 Standard Libelle. Per la prima volta al mondo Eugen Haenle ha consegnato un numero così elevato di alianti dello stesso tipo in vetroresina; ora ai possessori dei 500 esemplari ancora in uso viene offerto un prodotto che aumenta il loro valore: winglets sviluppate appositamente per questo famoso aliante dei decenni passati. Hasjoerg Streifeneder, capo del Glasfaser Service di Grabenstetten, a sud di Kirchheim Teck "Hahnweide", uno dei più famosi centri di volo a vela nel mondo, e non lontano dalla metropoli sveva di Stoccarda, ha vinto una battaglia contro tempo e denaro. Dopo due anni di lotta e grane, ha alla fine ottenuto l'approvazione della LBA per questa modifica, che costituisce un miglioramento per lo Standard Libelle.

Completamente costruite di plastica rinforzata con carbonio, le winglets (con pattinino) pesano esattamente come le precedenti estremità originali comprensive del ruotino. Siccome solo la costola aggiuntiva per il montaggio della winglet da adattare all'estremità dell'ala aumenta il peso di circa 200 grammi, il peso dell'ala non viene variato significativamente. Solo

le più recenti tecnologie della laminazione e le conoscenze per progettare tali componenti anche nella distribuzione delle fibre in funzione della direzione degli sforzi hanno reso possibile di mantenere il peso quasi com'era.

Ma quale è il beneficio per il pilota? La sensazione di appartenere alla categoria dei piloti di aliante più moderni? Mantenere il peso entro i limiti precedenti nonostante queste fantasiose winglets è una bella cosa, ma non giustifica il tempo ed il denaro investiti. Senza dubbio il vantaggio è la migliore maneggevolezza al decollo, nel volo in termica ed in atterraggio. Particolarmente alle basse velocità, come all'inizio del rullaggio, in decollo e nella corsa di atterraggio, le winglets migliorano l'azione degli alettoni dello Standard Libelle a tal punto che praticamente non si ha più la tendenza a cadere dell'ala. Anche quando si vola in termica vicino alla velocità di stallo il pilota sente di avere il controllo di un aliante completamente diverso rispetto al "vecchio" Libelle. Dichiarerà enfaticamente dopo un volo con i pennoni sulle ali: "adesso ho molto più tempo per guardare fuori per vedere gli altri alianti ed osservare il paesaggio mentre sto termicando". La ragione per que-

sto comportamento in volo più morbido e piacevole è la maggiore stabilità intorno agli assi verticale e longitudinale provocata dalle winglets. Specialmente nel lancio al verricello il pilota è in grado di sentire e vedere questo nuovo comportamento dell'aliante, e sparisce anche la precedente nervosa zona di transizione tra lo stacco da terra e la salita ripida.

Ma tutti questi vantaggi sono senza penalizzazione alle alte velocità? Sì, sembra che sia proprio così, in quanto non c'è perdita di efficienza almeno fino ai 160km/h. Questo è stato dimostrato in una serie di voli di confronto. A causa del peso aggiuntivo molto ridotto all'estremità delle ali non c'è rischio di flutter per questo "vecchio" tipo, per cui l'involuppo originale delle velocità dello Standard Libelle è ancora valido.

Le winglets per questo famoso progetto di Haenle sono in effetti un elemento di incremento di valore per tutti i piloti di Standard Libelle. Un kit completo per l'applicazione viene ora offerto a circa 2500DM. Il costo dell'installazione dipenderà dalla data di fabbricazione e dalle attrezzature disponibili e potrà costare circa 1500DM. Se si ordina il kit durante l'inverno si ha il vantaggio di una consegna più rapida.

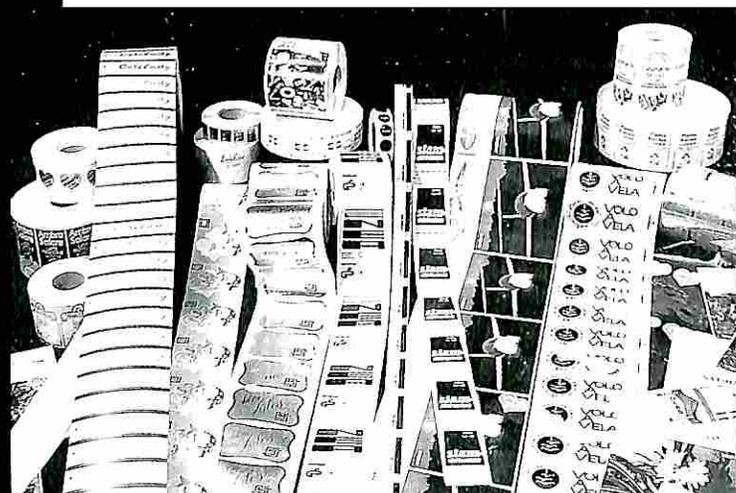
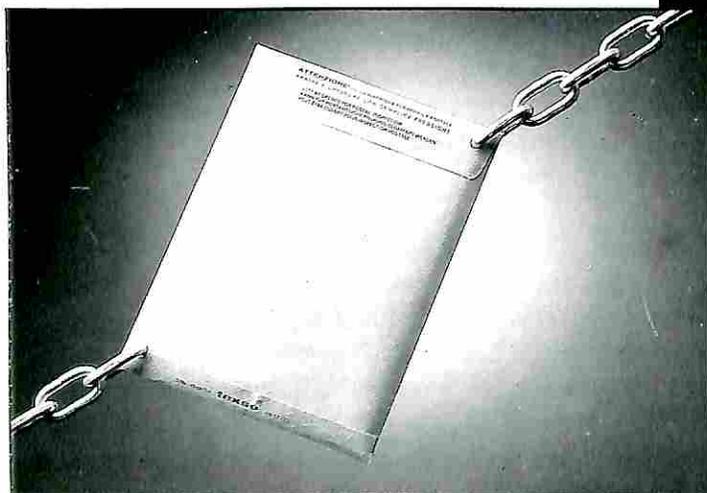
testo e foto di PETER SELINGER



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



La giovane "Rae" guarda sconsolata il Ka6 che ha rapito la mente e l'anima del suo Marco

A Calcinате risorge un "Veliero del Reno"

Sono le 12 di domenica 24 settembre, Marco è già nell'abitacolo del suo aliante; vicino Achille ed Enzo sono alle prese con gli ultimi controlli ed emozionati posano per le foto d'occasione. Questo non è un decollo comune, sta per decollare un "Rhoensegler" un Veliero del Reno, il loro I-IDOT; un Ka6-E del '70 già andato semidistrutto nel giugno del '93

L'impareggiabile Gonalba lo ha amorevolmente ricostruito proprio per loro; tre giovani volovelisti di Calcinate che ormai da quattro mesi passano le domeniche accanto al loro pargolo, per le ultime rifiniture e messe a punto.

Già avevano vissuto una prima intensa emozione quando il "Nando" Brogginì decollò lo scorso luglio per il collaudo e per la relativa certificazione RAI; oggi l'emozione è maggiore: sono loro che "staccano l'ombra da terra" del loro Ka-sei per la prima volta!

Marco è ormai decollato, il glorioso Standard ha ripreso il volo. La storia del I-IDOT risale al 1971, anno che fece il suo primo volo con Franco Actis ai comandi, più tardi diede grandi soddisfazioni ai soci dell'Aeroclub di Torino e quindi a Stefano Perocco ed a Eugenio Nardi(*) che lo posero a riposo per un lungo periodo dopo l'atterraggio forzoso.....sulla Marmolada, che fece quest'ultimo, rovinando in modo grave la fusoliera ed un'ala.

Solo l'abilità di Felice Gonalba e la voglia di volo a vela dei tre giovani neobrevettati hanno fatto rivolare questo Ka-sei. Marco ha ora sganciato a cinquecento metri e si sta destreggiando per conoscere il suo veliero sfruttando le deboli condizioni di questa giornata d'autunno.

I suoi due soci sono lì, con il naso all'insù e con il cuore lassù; lo seguono, si estraniavano dal campo; si parlano a monosillabi ed a spezzoni, senza guardarsi, senza accorgersi che qualcuno raccoglie la loro lirica.

"Guarda come sale....lo sai che uno dei precedenti proprietari ha fatto i 500.." mormora Achille.

"di sicuro,....negli anni cinquanta non aveva uguali...un certo Huth ha vinto i mondiali due volte di seguito nel 60 e nel 63 con un aliante così, come il nostro...guarda Marco... sta provando a lanciarlo in velocità..."

".....gli hai raccomandato di non forzarlo, può fare i 200 ma non mi sembra il caso di tirarlo..... oggi "

" Achille, non rompere.... Marco è prudente....poi lo sai che questo è stato uno degli ultimi costruiti dalla Schleicher nel 70 dopo averne sfornati più di 1400.

Immagina che contenuto d'esperienza!"

"..si, si, va bene, ma oggi lo dedichiamo al volo inaugurale e

vorrei metterci anch'io le chiappe sul nostro pupo... almeno prima di vederlo atterrare a brandellini.....
Enzo sono d'accordo sul contenuto d'esperienza che dici ma ha anche venticinque anni.... è totalmente in legnoe quindi andrei per gradi come abbiamo pianificato. Non dobbia-



Marco, Renzo ed Achille posano per la foto ricordo



Eugenio Nardi sul Ka6 E sulla pista di Asiago prima di un decollo

mo farci prendere da eccessivo entusiasmo, perchè altrimenti tu mi tiri fuori che era stato premiato dall'OSTIV come il miglior Standar dell'anno,.....si ma nel 1958!"

"Achille guarda che il Marco sta provando lo stallosembra fermo.... indubbiamente come veleggiatore possiamo tenere testa a molti di quelli in vetroresina"

"certamentesono più veloci, hanno dei profili migliori, ma anche il nostro 15 metri ha i suoi bei 32 di efficienza a 80 km/h."

".....ho sentito prima il Sergio Baldisseri che diceva che il Ka-sei in tutte le versioni è stato veramente un grande aliante."

"Diceva anche che in Italia non si era diffuso molto, forse 5 o 6 esemplari importati da Franco Atis perchè nello stesso periodo in Italia veniva costruito l'M100 è chiaramente in quel momento, che ancora un po di nazionalismo si sentiva, si spingeva per il nostro"

"il primo ad utilizzarlo è stato un certo Castagno di Torino" "e si ... a Torino sono andati anche gli altri, ora ne sono rimasti un paio ancora attivi forse a Bolzano"

"chissà se il Rossi ci accetta nel Club degli alianti d'epoca" "e si.... bisogna avere anche due p.... cosi; non basta avere l'aliante d'epoca...e poi che storia è questa dell'aliante d'epoca...io devo farci sopra tutte le insegne FAI, il Marco lo stesso e tu che vuoi fare? il collezionista di antiquariato o il volovelista?"

"Achille guarda che il Marco si è messo in sottovento, prepariamoci ad assisterlo. Guarda la sua Raimonda come lo sta a guardare,..... per me è gelosa!"

"mancherebbe anche che non lo fosse! da quando siamo in ballo con il nostro Ka-sei il Marco se lo porterebbe anche a letto!..."

"se fosse vicino al campo verrebbe sicuramente a dormire nella fusoliera tutte le sere per mantenergli la temperatura!"

"sta tranquillo che lei lo seguirebbe"

"Enzo, leggendo qualche vecchio numero di Volo a Vela ho scoperto che nel passato ci sono state tante "pasionarie" come la Rae che per star vicino al loro uomo sono invecchiate sul campo!"

"....ma,....mi sa tanto che qui a Calcinade fra il nostro Ka-sei e la Rae abbiamo portato anche noi il nostro bel contributo al così detto spirito primordiale del volo a vela!"

"Enzo corri, Marco è già fermo, e la Rae è già la, se non li raggiungiamo quei due vanno in orgasmo!"

...e noi casuali osservatori di tanta poesia, andiamo in estasi!

a.b.

(*)Eugenio Nardi, che ci ha lasciati lo scorso anno, oltre che essere stato un appassionato volovelista fu anche uno dei più grandi skipper della storia con al suo attivo diverse circumnavigazioni della terra.

Il suo libro "Il pendolare dell'Atlantico" è stato presentato quest'anno alla mostra della nautica di Genova.



Reno, da 3600 metri dal suolo, dove si è svolta l'annuale riunione dei volovelisti americani.

AMERICANATE

Guardo alla televisione il programma "Wings" che va in onda diverse volte alla settimana. Oggi fanno vedere un servizio sugli aerei che hanno fatto la guerra del Golfo. Entriamo nella palestra dove si esercitano i piloti. Il cronista parla con un pilota di F 16 che sta sollevando pesi facendo flessioni sulle gambe. "Avere i muscoli forti nelle gambe è importante" dice il pilota. "Quando tiri indietro la cloche arrivi fino 7, 8, 9 "G". Il sangue vuole andare giù verso le gambe ma se irrigidisci i muscoli riesci a trattenerlo negli organi superiori e il cervello ne ha abbastanza da funzionare per alcuni secondi ancora. In combattimento, se tu riesci a tirare 9 G e il tuo avversario arriva solo a 8 G, il pilota da 8 G è un pilota morto".

Fanno vedere l'F 117 "Stealth", che grazie alle forme spigolose minimizza la riflessione delle onde radar e sfugge alla identificazione. Fanno vedere scene già note, le missioni notturne e solitarie, il fuoco di sbarramento di Bagdad, la chirurgica precisione delle cosiddette bombe intelligenti, fanno vedere l'aereo dentro e fuori, ne raccontano le caratteristiche e la storia. Nell'intervallo commerciale ti danno il numero di telefono per ordinare

un "video" che descrive l'aereo.

"L'F 117 è stato un segreto assoluto per 10 anni, volava solo da Tonopah, una base supersegreta nel deserto del Nevada, le sue caratteristiche erano sconosciute e in pratica nemmeno la sua esistenza era nota". Ma allora perchè adesso ce lo descrivete in tutti i particolari? "Quello che vediamo qui è l'F 117 che ha fatto la guerra del Golfo. Il nuovo F 117 è un aereo completamente diverso dal precedente. L'elettronica è stata ridisegnata, la stessa missione operativa è cambiata. Di fuori ha la stessa sagoma, dentro è tutto un altro aereo. Ma il nuovo modo d'impiego dell'F 117 è un segreto".

Americanate. C'è il vero e c'è l'infioramento del vero. Ma un'altra americana l'ho vista io e la vedono 50.000 persone tutti gli anni: sono le "Reno Air Races", le Gare Aeree di Reno. Si svolgono 15 chilometri a nord di Reno, Nevada, e sono pari pari quello che dice il nome: gare di velocità di aerei attorno un circuito chiuso di pochi chilometri, interamente visibile dagli spettatori nelle tribune. Vi sono come in altre manifestazioni aeree le acrobazie, gli aerei in mostra, ma la parte del leone la fanno le gare. Gli aerei che vola-

no la prossima corsa si riuniscono alcuni chilometri dietro le nostre spalle in un gruppo di sette o dieci unità. Arrivano sopra le nostre teste allineati in formazione, a 200 metri d'altezza, con un rombo improvviso e fragoroso. Si abbassano e aumentano la velocità per scagliarsi verso il primo pilone.

Il circuito è costituito da alcuni piloni, che sono delle specie di obelischi alti una decina di metri, e ha una forma irregolare più o meno ovoidale, del perimetro di un 15 km. Il pilone più lontano è a 5 km da noi, visibilissimo nell'aria trasparente del deserto. Gli aerei hanno motori a pistoni, sono divisi in diverse categorie. I più potenti sono i P 51 "Mustang", le velocità che raggiungono sul circuito sono sui 750 km/h, il record di qualche anno fa è di 775 km/h di media sull'intera gara. Hanno motori di 3000, 4000 cavalli. Il rombo che fanno è formidabile.

Gli aerei divorano i rettifili in pochi secondi e il resto del tempo sono in virata sinistra. Tutti cercano di stare bassi per correre nell'aria più densa, l'altezza va dai 30 metri sul suolo a un massimo di 150-200 metri. In genere si alzano per fare la virata e poi si ributtano giù, ma a secon-

da della velocità, della posizione e della posizione degli altri aerei devono cambiare spesso la traiettoria per cui si vedono guadagnare quota e perdere velocità o viceversa. I sorpassi vanno fatti all'esterno della curva. Nel rettilineo di fronte alle tribune passano a 400 metri di distanza.

È impressionante ed entusiasmante. Certo che da noi sarebbe considerata pazzia pura e nessun burocrate nostrano darebbe mai il permesso di fare una gara del genere. D'altra parte ogni popolo ha le sue idiosincrasie: gli americani per esempio sono terrorizzati all'idea che un aliante voli in nube, nonostante per i loro cugini inglesi sia una pratica comune. E c'è la regola qui che un pilota prima di andare in volo si astenga dal bere bevande alcoliche per almeno otto ore; quando racconto loro che a Rieti prima di decollare ci mangiamo la mozzarella accompagnata da un bel bicchiere di vino, cascano dalla sedia.

E ancora, parlando di cose che qui sono accertate e a casa nostra sarebbero pura follia: in televisione ho visto una competizione automobilistica chiamata "Figura 8". Si svolge in un'area grande come un campo di calcio. Vi sono due enormi mucchi di balle di paglia, del diametro di 20 metri, situati a 50 metri l'uno dall'altro. Il percorso della gara è costituito da un giro attorno a un mucchio e un giro in senso inverso attorno all'altro mucchio, in modo che il tracciato sul terreno è a forma del numero 8. Le dodici o quindici automobili, irrobustite ma evidentemente preparate per una eventuale demolizione, partono tutte assieme e cominciano la gara.

Il gruppo si sgrana un po' fatalmente le auto in prima posizione si trovano ad incrociare le ultime. Come viene negoziata la faccenda? Non c'è regola! Le auto in testa possono rallentare, o le ultime possono deviare o frenare di botto per far passare gli altri (e così trovarsi davanti ai primi che ora le devono sorpassare). Naturalmente agonismo ed errori di valutazione provocano in breve scontri colossali, ma la gara continua a meno che ci siano dei feriti e si trasforma in un esercizio di sopravvivenza. Chi evita disastri

e riesce a restare davanti a tutti vince. E un po' di tempo però che questo tipo di competizione non lo vedo più, chissà perché forse è troppo anche per gli americani.

Un'altra americanata di carattere più pratico l'ho vista, anche questa, in televisione. Vi sono come sapete dei "Ranch" molto estesi che hanno un elevato numero di bovini. In certi periodi dell'anno le bestie vengono lasciate a pascolare liberamente, fino a che arriva il momento di recuperarle e di riportarle nei recinti. Questo è tipico compito dei cowboys, che stanno in sella per svariati giorni alla ricerca delle mandrie e poi le accompagnano lentamente al ranch. Ma alcuni ranch, che amministrano terreni estesi o difficoltosi hanno trovato un altro sistema: adoperano l'elicottero.

L'elicottero funziona bene perché abbrevia radicalmente la ricerca. I cowboys vengono guidati a colpo sicuro e si apprestano alla cattura delle bestie. Poi la mucca, o il toro, o il vitello vengono legati ad una delle gambe di dietro e sollevati dall'elicottero che li trasporta per pochi chilometri fino al più vicino posto dove può arrivare un camion. L'animale viene depositato direttamente nel camion. Il narratore spiega che questo sistema apparentemente non spaventa né danneggia le bestie, che incorrerebbero in un maggior numero di incidenti e di perdite nei lunghi viaggi di avvicinamento in terreni spesso disagiati.

Fa un effetto straordinario assistere all'operazione: alle consuete scene di vita del West, con i cowboys a cavallo, il cappellone, i coprigambe di pelle, gli stivali, si sovrappone la tecnica del ventesimo secolo a base di telefonini e di walky-talky. Dovreste vedere la mucca sollevata dolcemente dall'elicottero per una zampa di dietro e appesa a una corda lunga una ventina di metri, mentre viaggia a 30, 50 metri d'altezza, con la coda che le sventola e che si guarda bovina-mente attorno a testa all'ingiù. Quando arriva al camion, le bestie che sono già dentro le fanno un po' di posto e lei arriva in piedi e si ricompone, come se fosse in fin dei conti nulla di straordinario.

Una novità nel volo a vela di questi ultimi due anni è stata l'istituzione nel Nord California della "League" che tradotta per casa nostra sarebbe "campionato a squadre". È stata importata dall'Inghilterra dove viene praticata da diversi anni, e potrebbe essere organizzata anche in Italia. Si tratta di una competizione tra diversi aeroclub volovelistici. Ogni aeroclub o associazione forma una squadra (o più squadre). Una squadra è composta da un principiante, un intermedio e un esperto. Di solito viene dato un tema per i principianti, e un altro tema per intermedi ed esperti assieme. Ogni pilota guadagna punti a seconda del suo piazzamento, ma i punti dei principianti valgono di più di quelli degli intermedi e quelli degli intermedi più di quelli degli esperti. Vale il punteggio dell'intera squadra.

Lo scopo è di dare enfasi al risultato dei principianti e intermedi in modo che ci sia un aiuto da parte di quelli che sanno di più. Le squadre si ritrovano durante il fine settimana sul campo di volo dei vari club partecipanti che le ospitano per due giorni alla volta. Lo svolgimento è informale, basato sulla fiducia e sull'incoraggiamento ai meno bravi. Viene richiesta solo la foto dei piloni. Ha avuto un immediato successo e molte persone che non si sognerebbero di entrare in una gara seria accettano di buon grado in nome della compagnia e della solidarietà di club (dai corri per noi, abbiamo proprio bisogno di una buona scamorza). Se qualcuno è interessato posso far pervenire il regolamento.

Ho volato quest'anno, da Truckee come al solito, ma non ho fatto nulla di speciale. Ho fatto le gare regionali, sono arrivato a metà classifica. L'anno scorso ho tentato un triangolo di 1000 km, ho fatto due lati ma l'ultimo lato di 280 km si presentava brutto, sentivo per radio gli altri alianti in difficoltà, così sono atterrato a Bishop. A Bishop c'è un gruppo di quattro o cinque piloti, uno di loro è trainer. Ho dormito lì, il giorno dopo ho preso un traino e sono ritornato. E già la seconda volta che dormo a Bishop a conclusione di un volo.

Ma le condizioni che avevo trovato per la strada erano favolose. Il primo lato fino a Battle Mountain non era stato molto veloce, circa 115 km/h. Il secondo lato di 393 km ero nel pieno del deserto, lungo una catena montuosa alta 3000 metri e più, e l'ho fatto col mio Ventus in 2h 58', alla media di 132 km/h. In questo tratto viaggiavo fra i 4000 e i 5000 metri, con un vento contrario di 15 km/h. Vi era una strada di nuvolette allineata con la catena, le termiche avevano la forza di 5m/sec e oltre. Non ho delphinato molto perchè le termiche erano un po' rade, ma si trovavano senza fallo sotto ogni nuvola.

A un certo punto ho visto uno di quelli che qui chiamano "dust devil", o diavolo di polvere, che sarebbe il polverone provocato dalla termica che aspira aria dal suolo e la trasporta con sé verso l'alto. Ma questa polvere non spariva come di norma dopo due o trecento metri d'altezza: andava dal suolo, quota 1800 metri, fino alla base nubi, a 6000 metri d'altezza! Ero a circa 25 km di distanza e mi sono diretto verso questo fenomeno a tutta birra, essendo la mia velocità di traversone fra i 180 e i 200 km/h. Ma non ci sono arrivato. Quand'ero a circa 10 km mi sono imbattuto in una termica così strapotente che mi sono dovuto fermare. Però mi è rimasta negli occhi l'immagine di questa altissima colonna di pulviscolo che andava da terra fino a sostenere la nube.

Quest'anno non ho avuto occasione di ripetere il tentativo, però dopo il volo dell'anno scorso ho cambiato un pò i piloni e il primo pilone, che avevo studiato sulla carta, era un Ranch in un posto isolato e sconosciuto. Un giorno che si presentava adatto ho pensato di andare a controllare e fotografare il pilone, a 327 km di distanza. Son potuto passare direttamente sopra all'aeroporto di Reno perchè avevo la quota minima richiesta di 3000m (Reno è a 1500 m). Per conservare quota son dovuto andare un pò piano ma dopo, con la base nubi a oltre 18000 piedi (5500m) e termiche da 5m/sec e oltre, mi sono scatenato. Avevo l'aliante così pieno d'acqua che mi



Nubi d'onda la sera a Minden

usciva dagli sfoghi dell'aria sul dorso delle ali. I seguenti 257 km li ho fatti in 1h 47', alla media di 144 km/h. è stata un'ubriacatura. Non molto delphinamento, ma dei bei nuvoloni che nel posto buono ti tiravano su come in ascensore. Così ho visto e fotografato il pilone, che era molto ben definito e riconoscibilissimo. Al ritorno, stessa storia, solo che avevo il vento un pò contro e sono riuscito a fare solo 130 km/h di media. Come spesso succede a Truckee, alle sette di sera non sono riuscito a superare l'ultima montagna e son dovuto atterrare a Carson City, da dove mi hanno recuperato col traino.

Da Truckee sono stati fatti finora tre voli di 1000 chilometri, uno l'anno scorso da Mike Schneider, e due quest'anno, da Peter Deane, un inglese che lavora qui in California, e lo stesso Mike Schneider che li ha rifatti accompagnando Peter nel suo tentativo. Hanno fatto un percorso a yo-yo basato sulle poderose condizioni che sovente si hanno sui Whites, la catena montuosa che chiude la valle a est di Bishop. Sono partiti dalle montagne di Truckee alle 12,45 e sono arrivati al primo pilone, Owens Lake, alle 16.05 coprendo 380 km, quindi con 620 km ancora da volare.

Ma ora correvano sui Whites. Il secondo lato di 180 km fino a Basalt fu per-

corso senza mai spiralarci, 180 km/h nei traversoni, 110 km/h nelle ascendenze, con una media al suolo di 200 km/h dovuta al fatto che la velocità indicata a 5000 metri è del 30% inferiore alla velocità al suolo. Dice Peter: "le parole non possono descrivere il senso di eccitazione, meraviglia e gratitudine che queste condizioni inducono"! Da qui, indietro sempre sui Whites, al terzo pilone e poi di nuovo verso nord, arrivando alla fine dei Whites alle 19,20 e a 5400 m. Lasciati i Whites, l'aria era senza vita e fu una planata finale di 150 km fino a Yerington, con arrivo alle 20,20. Media generale 117 km/h, 8h 50' di volo, negli ultimi 620 km media di 146 km/h. Sono voli favolosi, che non succedono tutti i giorni nemmeno qui.

Un tipo avventuroso è Kempton Izuno, un giapponese che vive vicino a San Francisco. L'anno scorso col suo Libelle ha vinto la Hilton Cup e ha passato dieci giorni a volare ospite del Barone Hilton nel Ranch di questo grande appassionato del volo a vela. Quest'anno ha preso moglie, bambino piccolo e suocero ed è andato per una settimana a Tonopah, nel pieno deserto del Nevada, cercando di fare un triangolo di 1000 km. Non gli è riuscito. In uno dei tentativi è atterrato in una strada sterrata nel deserto. Non riuscendo a comunicare con nessun altro, ha cercato di contattare gli aerei di linea



Chi dice che un aliante non può atterrare su una portaerei? A Truckee lo si fa tutte le volte

che si vedeva passare sopra la testa, pratica usata in questi tipi di emergenza, ma questa volta senza risultato. O passare la notte lì o dirigersi verso la strada asfaltata che vedeva a circa 15 km di distanza.

Decide di muoversi, anche perchè alla base nessuno sa dov'è e cos'è successo e saranno preoccupati. Sono le otto di sera e il sole tramonta, rimane la luce della luna per un'ora e poi c'è solo la luce delle stelle. Kempton segue il biancore della pista, ogni tanto le luci di un aereo di linea lassù in alto, e quelle delle automobili lontane. C'è una luce spettrale indistinta, niente vento e un assoluto silenzio. Dopo due ore di cammino Kempton comincia ad avere delle allucinazioni: l'incerta sagoma della collina laggiù sembra muoversi e la scambia per una inesistente tempesta di sabbia in avvicinamento (vi sono ancora dei temporali in giro). Gli unici suoni sono lo strusciare dei vestiti, i passi attenuati nella polvere e il fruscio dell'aria attorno alle orecchie. Gli sembra di sentire un rumore o il suono di una voce, ma non appena si ferma... nulla. Solo il pulsare del sangue nelle orecchie. Guarda una macchina passare nella strada laggiù lontano, gli sembra di sentire il rumore del motore, smette di camminare.... assoluto silenzio.

Piano piano si assuefa, e poi sente veramente qualcosa: il caratteristico suono del

fremiteo delle labbra di un cavallo. Un branco di cavalli selvatici è lì nel buio a cinquanta metri di distanza! Non gli piace, gli vengono in mente storie di persone che sono state assalite a morsi e a calci. Ma sente i cavalli allontanarsi al galoppo. La stessa cosa si ripete altre due volte lungo il cammino. Poi piano piano le luci delle macchine si muovono sempre più veloci. Nel buio attraversa la strada asfaltata senza vederla e quasi casca nella scarpata dall'altra parte. Ce l'ha fatta! Sono le 23,45. Dopo alcuni tentativi (un giapponese di notte nel deserto del Nevada, senza una macchina vicino o altre ovvie ragioni per trovarsi lì) riesce a fermare due camion che viaggiano in convoglio e torna all'albergo. Il giorno dopo va a recuperare l'aliante e col contachilometri misura la distanza fatta a piedi: sono 18,8 km. Così ci si diverte in America.

Un'americanata simpatica nella vita sociale d'aeroclub. Appartengo a un club che si riunisce una diecina di volte all'anno. Per incoraggiare la partecipazione dei soci, ad ogni riunione dalle casse del club viene prelevata la somma di 10 dollari, che viene offerta in premio a un persona estratta a sorte nell'elenco degli appartenenti al club. Se la persona non è presente, i 10 dollari si sommano ai 10 della prossima riunione e così via. Dopo alcune riunioni in cui viene estratto il nome di persone assenti, si accumula un

gruzzoletto. Un paio d'anni fa ho vinto la somma di 60 dollari con questo sistema. Il momento della lotteria è gradito dai presenti perchè anche se non si prendono soldi, dà soddisfazione sapere che si è dalla parte dei giusti e meritevoli.

Una brutta notizia. Pochi giorni fa, l'11 Dicembre, è successo un disastro a Crazy Creek, dove la famiglia Indrebo si era trasferita da Calistoga. Una eccezionale bufera di vento che ha colpito tutto il Nord California ha distrutto interamente la loro flotta. Un ASK 21 è stato strappato dagli ormeggi e capovolto, un altro ASK 21 e un monoposto ASK 23 sono volati a un centinaio di metri di distanza, passando sopra la casetta che fa da ufficio e danneggiandola. Un traino "Pawnee" è stato distrutto, un Cessna 180 che serve per i lanci dei paracadutisti è stato danneggiato. Altri danni sono stati fatti a una costruzione che viene adoperata ad officina, che adesso è rimasta senza tetto.

Disgraziatamente, per la prima volta in 24 anni, per la stagione invernale avevano mantenuto l'assicurazione verso i terzi ma avevano cancellato l'assicurazione dei mezzi. I venti nella zona avevano una velocità di 150-200 km/h, avvenimento senza precedenti storici. A un duecento metri di distanza c'erano una diecina di aliante privati chiusi nel loro carrello, tra cui il mio, ma per fortuna questi non hanno avuto danni, poichè erano allineati col vento. Gli aliante danneggiati erano posizionati col muso al vento. Gli Indrebo adesso non sanno nemmeno se potranno continuare a tenere aperto. Per ora hanno noleggiato un traino e un aliante da un altro operatore e pensano di rimettere insieme un ASK 21 utilizzando parti di quelli semidistrutti. Speriamo che ce la facciano.

Se qualcuno vuole venire a volare qui, mi può chiamare al numero (916) 966 9909, FAX (916) 966 9209. Vi sono dei club qui che accolgono nuovi venuti e col pagamento di ragionevoli mensilità si può avere un discreto aliante da volarci, prenotandolo, tutto il giorno. Se volete vi posso fare avere il video dell'F 117 o delle gare di Reno (commento in inglese). Cari saluti, l'ascendenza sia con voi.

SERGIO COLACEVICH

MISSIONE GRUMENTO: OPERATIVI!!

- PARTE TERZA -



E se oltre ad una vecchia fotografia, ci si ritrovasse davanti anche ad un poster della stessa epoca?... allora non ci sarebbero davvero più limiti ai ricordi!

- Ehi nonno!

- Sì?

- Non ci crederai mai!

- A cosa?

- A questo! Per caso ti ricorda qualcosa?

- E come se me lo ricorda! E' il poster che pubblicizzava proprio lo stage a Grumento, quello del'94. Ma dove l'hai trovato?

- Mah, mentre raccontavi le avventure di Grumento, veramente io... davo un'occhiata alle carte.

- Ma guarda che maleducato!... comunque bravo: non sapevo di avercelo ancora.

- E invece hai visto che l'ho ritrovato. Comunque scusami: non lo faccio più.

- Va beh..., stavolta ti perdono.

- Nonno, toglimi una curiosità!

- Avanti, sentiamo.

- Questo nel poster, è Grumento, vero?

- No,... non credo: l'aliante non ha le marche e... poi non mi sembra che quel modello l'abbiamo mai avuto. Comunque i piloti - un uomo ed una donna, si vede bene - sono un po' troppo vestiti per essere in volo sopra a Grumento: sembrano da "settimana bianca".

- Ma perchè faceva veramente così caldo?

- Eh sì, purtroppo. Oddio, non come a Rieti, a Roma o al mare, ma faceva piuttosto caldo. La bellezza però, era che la sera, rinfrescava veramente e la notte si poteva dormire..., capirai dopo quelle giornate "campali"!

- Perchè a che ora finivate e a che ora iniziavate?

- Mah... la sveglia per noi, dico noi perchè io e Kostantino dormivamo assieme nella stessa camera, era alle sette, colazione alle sette e trenta e partenza per l'aeroporto alle otto. Con le nostre scorciatoie, in un quarto d'ora eravamo in aeroporto, e alle otto e mezza, tutti operativi: arrivavano i "cannibali"!

- Che significa "cannibali"?

- Ma niente! Era un nomignolo così... per i piloti.

Allora i cann..., i piloti, asciugavano gli aliante - oh, erano sempre zuppi di condensa - facevano il briefing, mangiavano un panino e andavano in volo verso le undici-mezzogiorno. A volte anche l'una.

- Partivano presto, no?

- Beh, insomma. Se avessero voluto, sarebbero potuti partire anche prima, ma sai..., abituati al ritmo "blando" dello stage fatto a Rieti... Comunque sì, si poteva decollare anche alle dieci e a volte anche prima, perchè l'aggancio c'era, solo che poi rimanevi lì, e comunque per lo stage la giornata era così lunga....

In ogni caso, salvo qualche "bucaiolo", all'una e mezza erano tutti in volo. Poi, verso le cinque-cinque e mezza incominciavano i rientri, fino alle sette e mezza-otto. Per le otto e mezza, gli aliante erano tutti picchettati e la roba - batterie, paracadute e altri "impicci"-, tutto sistemato. Alle otto e tre quarti, le nove al massimo, eravamo in albergo. Avevamo il tempo di farci una doccia "plutonica" - chi aspettava il turno "stramazza" sul letto solo a sfiorarlo-, e poi, tutti a mangiare - certe abbuffate!-, e lì fino alle undici-undici e mezza. Ormai "stracotti" di sonno, tutti a dormire fino al giorno dopo. E via, si ricominciava di nuovo.

- Facevate quella che, si dice una vita tranquilla.

- Eh sì, certo.

- E la sera, dopocena?

- Curioso, eh? Beh, a volte, la sera, dopocena,...

... s'usciva. Io e Kostantino eravamo "operativi" ma gli altri, erano in vacanza.

- Va bene, ma che facevate?

- Mah, niente di speciale.

Una sera, ad esempio, s'era sparsa la voce che c'erano tre ragazze in costume che lottavano nel fango, e allora andammo nella discoteca all'aperto per vedere di che si trattava...

- Voi, eravate sempre operativi, no?

- Appunto. Fù un "bidone" micidiale perchè di ragazze neanche l'ombra e neanche del fango! Anzi no, da quella volta incominciai

a sentire puzza di fango tutte le volte che i trainatori ci dicevano d'andare con loro.

- Cosa c'entrano adesso i trainatori?

- C'entrano, c'entrano: erano loro che "beccavano": oh, da che è mondo e mondo, il "fascino del pilota" colpisce sempre. Io ero un misero "terricolo", che potevo sperare?

Un'altra sera, mi ricordo, andammo alla "Festa del fagiolo" a Sarconi - Sarconi era la capitale italiana del fagiolo -, e fu altro fango perchè quando arrivammo, il piatto forte, il gelato al fagiolo, era finito da un bel pezzo.

Un'altra sera ancora, andammo alla "Festa della birra" in un altro paesetto vicino: pensavamo d'incontrare chissà quali bionde..., beh, ce ne tornammo in albergo contenti di aver visto almeno quelle nel bicchiere, di bionde.

- Ma perchè la gente com'era?

- Dici le donne, no?

- Ehm..., veramente sì.

- Ma che maiale!

- Ci sei andata vicina: altro fango!

Tu, devi tener presente che i vecchi bagnini di Rimini, quelli che una volta sorvegliavano i bagnanti...

- Sì, sì, ho, capito. Continua!

- Beh, i bagnini di Rimini, belli, muscolosi e affascinanti facevano una particolare gara tra di loro. Avevano una graduatoria. In base a sta' graduatoria, le donne più abbordabili -allora era così, ora non so'- erano le inglesi: 2 punti in meno!

- Come? Non ho capito.

- Sì, chi abbordava e riusciva a sedurre una donna inglese, perdeva 2 punti - era così facile! quasi ti cercavano loro-. Chi ce la faceva con una tedesca: mezzo punto - ce n'erano così tante!-. Le spagnole: 1 punto; le milanesi: 1 punto e mezzo, e così via.

Naturalmente vinceva chi, aveva più punti alla fine della stagione balneare.

- Ma che c'entra con le lucane?

- Le lucane? Oh, n-o-v-e p-u-n-t-i!! Il massimo. Praticamente invicibili! Un po', perchè cinturate dai mariti se sposate, dai fidanzati se fidanzate, dai genitori se non fidanzate, un po' perchè era difficile che andassero in vacanza fuori dalla loro bellissima regione, insomma era praticamente impossibile!

Mi ricordo che una volta... ancora rido se ci penso,... venne in aeroporto una ragazza decisamente graziosa, considerata soprattutto la "fauna" locale. Naturalmente, in compagnia del fidanzato. Naturalmente, io, che ero l'addetto alle pubbliche relazioni - mi ero promosso da solo visto che nessuno le faceva -, incominciai a "ciceronare".

Saranno stati gli alianti lucenti, il fascino del volo, la bellezza del cielo, il gusto del pilotaggio, beh... s'incuriosì così tanto lei, la ragazza, che - incredibile ma vero-, il giorno dopo, tornò in aeroporto praticamente da sola, salvo i due fratelli minori.

Allora creai una piccola azione diversiva per i piccoli - li feci salire su un aliante a "smanettare" un po' - e cominciai a "ricicronare" con lei. Ma sul più bello, non mi ricordo cosa successe in pista o al parcheggio, fui costretto ad abbandonarla. Alle grinfie dei piloti!

Ce n'era uno, un istruttore simpaticissimo, che probabilmente, aveva raggiunto la "pace dei sensi" ma non la "pace della gola", così le chiese subito a bruciapelo quale fosse lì a Sarconi, il locale dove si mangiasse meglio e - che te lo dico a fare?- si spendesse meno. "Il

Fagiolo", rispose lei, compita.

Beh, non ci crederete, ma da quel momento, lei divenne "La Fagiola" ed io, quello che me la facevo con "La Fagiola".

- Perchè, l'hai più rivista?

- Macchè! Mica ero un bagnino di Rimini io!

Missione Grumento: realmente OPERATIVI!!

- No, ma eri "operativo".

- Sì, forse troppo "operativo". Così operativo che non potevo far altro che lavorare, lavorare e ancora lavorare.

- Senti nonno, non me la racconti giusta: cosa avrai dovuto mai fare in aeroporto?

- Io? Niente. Facevo finta, di fare qualcosa.

- Facevo finta di fare la manutenzione di tredici alianti e due traini, facevo finta di dare assistenza in linea di volo, facevo finta di fare i recuperi fuori campo, facevo finta di tenere i contatti con i visitatori. Facevo pure finta di stare addirittura lì a Grumento, sotto il sole, da mattina fino a sera, e lo facevo così bene che, tornato a Rieti, qualcuno mi disse con l'aria furbetta di chi la sa' lunga: "sei stato al mare, eh?". "Sì, all' Isola d' Elba. Al confino."

- Scusa nonno, ma non ho capito la faccenda delle pubbliche relazioni.

- Veramente neanche io: spiegacela un po'?

- Il poster che hai trovato, pubblicizzava l'iniziativa che sì, era nostra, ma anche della Comunità Montana dell' Alto Agri e, soprattutto di quel "satanasso" del gestore dell'aviosuperficie, mi sembra che si chiamasse Bolletta, no..., Cavetta, no no..., Cunetta, sì, dottor Cunetta.

Era un tipo davvero molto "pittorresco" che con l'aiuto di altre persone influenti, era riuscito a creare piano piano, quel popo' di roba. Senza però coinvolgere gli "indigeni", che non praticavano l'aeroporto, anche perchè, mi ricordo, quei pochi che osavano venire, li tormentava dicendo loro: "V i s i t a t o r i ! N o n s i f u m a ! " oppure " V i s i t a t o r i ! L o n t a n o d a l l a p i s t a ! "

Quando arrivammo noi, non so' come non gli venne un infarto fulminante.

- Perchè?

- Con tutti i cartelloni pubblicitari, la confusione dei traini, e gli alianti che giravano continuamente nella zona, una cosa era certa: non passavamo inosservati. E allora, lentamente, incominciarono ad arrivare i primi curiosi -"ma come fa' a volare sto' coso?-, poi gli scettici -"ma se guida l'aliante?- ed infine i catastrofici -"e se ci manca l'aria?-. Insomma, alla fine, specialmente il sabato e la domenica, c'erano frotte di persone che venivano, guardavano, chiedevano e toccavano meravigliate. E allora, dagli a spiegare, a redarguire, a raccontare, a minacciare, a convincere. Qualcuno di loro, mi disse che potevo fare benissimo il prete o il politico - non so' se fosse proprio un complimento -, qualche altro mi raccontò la storia del primo volovelista, pure straniero, che era atterrato in quella zona con uno strano aggeggiato di legno -probabilmente in occasione di qualche gara di distanza libera- circa venticinque anni prima e che a loro era sembrato un marziano biondo.

Ecco: venticinque anni dopo, avevamo gli "uccelli" di plastica, eravamo i "biondi del nord Italia" ma eravamo sempre marziani.

I tempi erano maturi e così, quando la "base" ci autorizzò a fare dei voli turistici - erano pure piuttosto salati -, più di qualche "pazzo furioso" volle provare il "suicidio" di volare in aliante: ne facemmo diversi.

Mi ricordo che volò addirittura un'intera famiglia composta da padre, madre, figlia, fidanzato della figlia, amica della figlia, fidanzato dell'amica della figlia e così via dicendo.

Naturalmente questo successe, perchè loro non erano indigeni ma "nordici" - sì, di Castellammare di Stabia, in provincia di Napoli - ... e furono così folgorati dal "morbo" del volo a vela che poi vennero a trovarci molto spesso.

Erano così affabili e disponibili nei nostri confronti che con loro passammo diverse piacevolissime serate. Probabilmente furono le persone più interessate alla novità che avevamo portato, oppure abitavano così vicino all'aeroporto - il circuito si faceva sopra casa loro - che il "morbo" ... dagli oggi, dagli domani... e poi, noi eravamo dei bravi "untori".

Comunque, oltre a loro, anche altre persone.

Mi ricordo molto bene l'interesse morboso del vigile tuttofare di Saroni, dei baristi - moglie e marito - del bar dove spesso facevamo tappa per il mezzo litro di... acqua minerale della colazione, e tanti altri. In ogni caso, quelli che si divertirono di più, furono sicuramente certi ragazzini che erano venuti in aeroporto tutti timorosi, un giorno che ci saranno stati... 30 nodi di vento, ma teso in asse con la pista.

Missione Grumento: interamente OPERATIVI!!

Era ancora presto e gli alianti erano rimasti legati al parcheggio per precauzione. Allora per farli contenti, mi ricordo che slegai un biposto, lo misi controvento e li feci salire a 2 a 2. Così, per gioco, dissi

loro di mantenere il più possibile le ali livellate. Non vi dico: si fece la fila!

- E chi vinse?

- Mi pare una femminuccia.

- Visto? Noi siamo le più brave!

- E ti pareva?

- Comunque vennero in visita anche altri bambini, quelli contaminati dalle radiazioni nucleari del disastro di Chernobyl - sicuramente la banca dati storica ne parla -.

Qualche pilota un po' troppo goliardico, mise in giro una pessima battuta - "gli alianti che hanno toccato, di notte sono fluorescenti" - ma la verità era, che per la prima volta, ci eravamo veramente resi utili agli altri.

- Ma a parte questo, lo stage di Grumento, è servito a qualcosa?

- Beh, sicuramente.

Calcola che noi, come stage, avevamo un massimo di una dozzina di piloti a settimana con un minimo di quattro - eh sì, una settimana fummo colpiti dal "terrorismo psicologico" e ci furono solo quattro piloti per quattro istruttori -. Una media, tranne la prima settimana di una dozzina di alianti volanti tutti i giorni, e circa 45 giorni pienamente volativi - praticamente tutti quelli in cui c'ero stato io: oh, quando arrivavo io, arrivava il sole, come a Foligno nel '93. Ma quella è un'altra storia e ve la racconterò un'altra volta, eh? -. Insomma, portammo a casa circa 1500 ore di volo, se non ricordo male, intorno ai 1200 movimenti sull'aviosuperficie - con grande gioia del gestore - ed una ventina di prove valide per le insegne - soprattutto guadagni di quota -.

- Insomma, un bel caos, no?

- Eh sì. Oh, quando vi dico che eravamo operativi, significa che eravamo veramente OPERATIVI!!

BIG MARK



Appunti sulla riunione annuale della International Gliding Commission

Parigi 15-16 Marzo 1996

Alla riunione, tenutasi a Parigi dal 14 al 16 marzo, hanno partecipato ventotto nazioni, più o meno le solite della cinquantina che per la FAI praticano ufficialmente il volo a vela.

Vi ha partecipato attivamente, per buona parte dei tre giorni di reclusione in un istituto per la gioventù nelle vicinanze di Parigi, anche il Segretario Generale della FAI, Max Bishop. A proposito del quale va detto che da quando c'è lui e grazie al suo attivismo, alla sua cultura ed a qualche nuovo collaboratore ben scelto, la FAI ha cambiato faccia acquistando notevolmente in efficienza.

Per quanto riguarda la FAI ecco qualche altra notizia:

Alvaro de Orleans ne è stato eletto Primo Vicepresidente: l'IGC considera questo un successo per il volo a vela e per gli sport aerei in generale. Purtroppo ciò comporta le sue dimissioni da Vicepresidente dell'IGC.

E' stata pubblicata una nuova versione della Sezione Generale del Codice Sportivo, in vigore dall'1/1/1996.

La FAI si è collegata all'Internet e l'IGC avrà una sua pagina sul server, per inserirvi dati e notizie di interesse per il volo a vela.

Come sempre un ordine del giorno molto nutrito ha costretto i delegati agli straordinari, in particolare, come vedremo, per le numerosissime proposte di modifiche al codice.

Come è ormai consuetudine, riunioni di gruppi di lavoro preparano gli argomenti che poi vengono portati per le decisioni nelle riunioni plenarie. In questa occasione i gruppi di lavoro riguardavano: Filosofia delle competizioni (pres. Gantenbrink), Campionati Mondiali (pres. Pettersson), Modifiche al Codice FAI (pres. Johannessen).

Campionati Mondiali

Per evitare inconvenienti verificatisi con sedi poco adatte e/o organizzazioni scadenti è stato proposto per i campionati mondiali di avere un certo numero di località, adeguate sia dal punto di vista del terreno e della meteorologia che da quello organizzativo, nelle quali svolgere a turno le gare, come si fa per esempio nella Formula 1. Solo che in quest'ultima il giro di tutte le sedi si risolve in un anno, mentre nel caso nostro con cinque sedi ci vorrebbero dieci anni, e sarebbe estremamente difficile pensare e impegnarsi a scadenze così lunghe. L'idea si dimostra difficilmente praticabile e viene pertanto accantonata abbastanza presto.

Nonostante la proposta di dividere in sedi diverse le gare delle tre classi sia già stata scartata in passato, essa viene ripresentata. Si vorrebbe così consentire l'organizzazione delle gare anche in sedi più piccole, non capaci di ospitare un centinaio o più di alianti, con il proposito anche di rendere i campionati meno costosi. Per esempio il Sud Africa, che si candiderà per il 2001, preferirebbe non avere tutte le classi e chiederà di essere aiutato nell'organizzazione.

Si riparla anche della limitazione a due piloti per classe e per nazione. Si invitano i delegati a discuterne nei loro paesi per riparlare l'anno venturo.

Filosofia delle gare

Si parte dall'idea, per noi tutta da dimostrare, che i concorrenti si annoiano a competere sempre con le consuete formule delle gare di velocità, e che formule nuove potrebbero anche portare alle gare percentuali maggiori di volovelisti rispetto all'attuale 5%. In sostanza, si dice, abbiamo pochi clienti perchè mettiamo in vendita un solo prodotto, con un'offerta più vasta l'attuale clientela sarebbe più contenta e se ne acquisirebbe dell'altra.

Ci sono in verità anche la distanza su area prescritta e il POST: la prima è caduta in disuso anche per la scarsa selettività, il secondo è stato praticamente ucciso dalla infelicissima formula dei mondiali 1991, abbandonata dagli stessi americani che l'avevano inventata.

Il comitato, considerando anche che il GNSS (denominazione ufficiale del GPS) offre nuove possibilità di controllo e con l'intento di attenuare gli attuali vincoli e rendere il pilota più libero di decidere e di far valere la sua abilità, propone due nuovi tipi di gara (in aggiunta, e non in sostituzione di quello attuale):

- il triangolo libero, in cui il pilota, dopo aver deciso il primo punto di virata, deve scegliere il secondo in modo da rispettare le proporzioni tra i singoli lati ed il percorso totale prescritte dalle norme per il triangolo FAI (o altre dettate dal terreno di gara, p. es. quello di Rieti, dove lunghi triangoli FAI sono praticamente impossibili).
- il tema di forma libera, in cui il pilota vola il più velocemente possibile per estrarre dall'aria la massima energia e coprire la massima distanza misurata col GNSS e riguardante tutte le fasi del volo, compreso quello in termica (questo aspetto ci lascia piuttosto perplessi). Le uniche limitazioni potrebbero riguardare per esempio la proibizione di andare avanti e indietro per ore sullo stesso costone.

Questi nuovi tipi di temi potrebbero essere valutati sia per la distanza che per la velocità con formule da studiare.

Nel corso della discussione, conclusasi senza decisioni, è stato proposto anche un tema con un determinato consumo di quota, in cui si misura la distanza percorsa tra il punto di partenza e l'ultimo punto più basso per esempio di 1000 metri.

Per le gare con la formula attuale è stato proposto di dare punti di velocità (misurabile col GNSS) anche a quanti atterrano fuori campo.

Il delegato australiano ha ricordato che in seguito alla discussione sulle classi, nella riunione dell'anno precedente, ed in particolare sull'introduzione di una classe 18 metri, quest'anno si sarebbe dovuto decidere tra le alternative proposte. La maggioranza non vede motivi sufficienti per la creazione della nuova classe e boccia con lieve scarto la mozione in questo senso presentata dallo stesso delegato. Ricordiamo che la classe 18 metri è stata già introdotta in Germania come classe integrata, cioè aperta alla partecipazione dei motoalianti con regole simili a quelle da noi adottate da qualche anno.

Modifiche al Codice FAI

L'argomento ha comportato riunioni estenuanti del gruppo di lavoro ed ha preso molto tempo della riunione plenaria. Le proposte approvate entreranno in vigore l'1 ottobre prossimo. Molte di esse sono di pura forma e/o di dettaglio e interessano solo gli specialisti. Diamo invece una sintesi di quelle più importanti.

Il punto 1.1.1.1 del Codice FAI - Sez. 3 prevede da tempo una classe di alianti ultraleggeri del peso massimo a vuoto di 100kg. L'Italia e la Russia, per consentire che la classe praticamente inesistente prenda vita, hanno proposto nella riunione dell'anno scorso di elevare detto peso rispettivamente a 150kg a vuoto e 220kg a pieno carico. Nel frattempo anche l'Austria ha presentato una proposta analoga a quella russa.

L'IGC ha incaricato l'OSTIV di studiare il problema. Ne ha riferito Morelli che, per quanto riguarda la normativa, ha spiegato che una normativa specifica esiste solo in Germania e che il JAR 22 non riguarda gli ultraleggeri. Si è dichiarato peraltro favorevole all'aumento del peso, purchè lo stesso non si avvicini troppo a quello della World Class (il PW 5 pesa 190kg). Ha sconsigliato di imporre una velocità massima di stallo, come proposto da qualcuno, per la difficoltà di controllo. Lo scrivente è intervenuto insistendo sul fatto che si tratta, se si vuole che questa classe esista veramente, di una decisione politica prima che tecnica. Sulla stessa linea si sono espressi il delegato russo e quello austriaco.

La proposta di elevare il peso massimo a 220kg (senza limiti per la velocità di stallo) viene messa ai voti con 26 voti favorevoli ed un solo voto contrario (inopinatamente quello di Morelli).

Il punto 2.3.3.5 del Codice richiedeva, per la validità del volo, che il punto di partenza, i punti di virata, il punto di arrivo remoto, se usato, fossero visibili nel fotogramma (potevano solo essere oscurati da un frammento di nube o dall'ala di un altro aliante). Dio sa quanti voli anche importanti sono stati annullati per infrazioni sia pur minime a questa regola, che da parte nostra abbiamo attenuato e reso più "umana" per le gare, compresi gli ultimi Campionati Europei.

Su proposta degli inglesi è stato accettato l'importantissimo concetto che la fotografia deve solo dimostrare che l'aliante si trova nella zona di osservazione: non è pertanto indispensabile, ma solo "raccomandata", che si veda il punto da fotografare. Non si è nemmeno ritenuto di porre un limite di distanza, salvo eventualmente nelle gare. A nostro parere si è passati da un eccesso di rigore ad uno di libertà: per assurdo su un percorso Rieti-Assisi e ritorno è valida per il pilone di Assisi una foto di Umbertide, che è nella zona di osservazione.

La decisione è stata presa per equità in considerazione del fatto che con l'uso del GNSS si richiede in effetti solo la dimostrazione della presenza nella zona di osservazione.

Ancora su proposta inglese ragionevolmente "buonista", con riferimento al punto 2.3.3.5.3(d) si è deciso anche di non annullare un volo se la pellicola è stata tagliata (p. es. per negligenza del fotografo), purchè si dimostri l'involontarietà del fatto e l'appartenenza degli spezzoni allo stesso rullino.

Primati

E' stato proposto di istituire primati mondiali per classe e primati continentali.

Questi ultimi non hanno incontrato sufficiente favore. Per quan-

to riguarda i primi la prima obiezione è che si avrebbero troppi primati. Forse è vero in assoluto, ma vogliamo ricordare che ce ne sono molti di più nell'aeromodellismo e che per gli aerei a motore esistono addirittura i primati su un certo percorso, per esempio Chicago-Los Angeles o Londra New York. Ma soprattutto riterremmo molto più significativi i primati per le classi standard e 15 metri (che qualcuno vorrebbe mettere insieme), molto più diversi da quelli volati con alianti di classe libera che non quelli per motoalianti, se si pensa che per questi ultimi essi possono essere battuti addirittura con decollo al traino e senza mai mettere in moto il motore.

Per studiare il problema è stato costituito un apposito gruppo di lavoro.

Alla fine della lunghissima discussione sugli argomenti riguardanti il codice il presidente Ryder ha riportato le lamentele di quanti, lui compreso, ritengono che il Codice stia crescendo di volume in maniera abnorme (l'edizione del 1990 aveva meno di cinquanta pagine, quella attuale supera le ottanta, senza contare la sessantina di pagine dell'allegato B riguardante il GNSS, delle quali per fortuna solo una ventina interessano piloti e commissari sportivi) e che sia soggetto a continue modifiche. Si ritiene che il Codice debba essere congelato per qualche tempo e che si studi di semplificarlo, riducendone all'essenziale la parte normativa e prevedendo un documento a parte per spiegazioni e note (è da qualche anno che presentiamo all'IGC note in questo senso).

GNSS

E' noto che solo strumenti approvati dall'IGC possono essere usati per il controllo di voli di insegna e di primato (per le gare, dato che tutto avviene sotto il costante controllo della direzione di gara, la stessa può accettare anche tipi non omologati). Finora sono stati approvati solo i Cambridge, mentre sono in corso di approvazione altri quattro apparati.

Ci si preoccupa ancora che le scatole nere siano a prova di manipolazione, e in questo senso c'è da apportare ancora qualche variazione alle specifiche.

Diciamo incidentalmente che la normativa relativa al controllo dei voli è piuttosto complicata, che comporta insieme a hardware e software adeguati una particolare competenza da parte dei commissari sportivi e che richiede la nuova figura dell'analista dei dati specificamente nominato dall'Aero Club Nazionale. Per quanto precede è chiaro che l'adozione di questo sistema di controllo non potrà essere immediata.

Su altri argomenti, che non sono stati oggetto di riunioni preparatorie di gruppi di lavoro, sono intervenuti i presidenti dei vari sottocomitati.

Per quello dei motoalianti, Morelli ha riferito sui campionati tedeschi della specialità e sulle nuove macchine offerte dal mercato. Con riferimento alla nuova classe 18 metri tedesca integrata, di cui abbiamo parlato sopra, ha dichiarato che, se l'IGC avesse approvato la nuova classe, ci sarebbe la possibilità di organizzare un Campionato Europeo nel 1998. Ma non si capisce perchè, trattandosi di una gara di alianti in cui a certe condizioni si accettano i motoalianti, essa debba rientrare tra quelle per motoalianti.

Morelli ha chiesto inoltre che si prevedano primati per motoalianti elettrici e a energia solare, che peraltro sono praticamente inesistenti.

Il tutto è caduto nel più assoluto disinteresse e le richieste sono state lasciate senza risposta.

Campionati Mondiali

Il direttore di gara dei Campionati Mondiali 1997 (St. Auban - FRA) ha distribuito il bollettino riguardante i premondiali di quest'anno (Lavender Glide) ed ha annunciato che ai mondiali non vi saranno temi POST.

La preparazione per i Campionati Mondiali 1999 (Bayreuth - GER) procede regolarmente.

Per i Campionati Mondiali 2001 si preannunciano le offerte australiana (Gawler), polacca (Leszno) e quella del Sud Africa. Per quest'ultima la sede sarebbe Mmabatho, 350km a ovest di Johannesburg, 1200m di altezza (è la località dove Katrin Keim e Adele Orsi hanno volato diversi primati mondiali).

Campionati Europei

Ai Campionati Europei Classi FAI 1996 (Rayskala, Finlandia) verrà provato lo Sky-track, un sistema che permetterà di seguire su schermo, con un ritardo di tempo che si ridurrà col progredire della gara, dieci alianti dotati di telecamera e collegati alla base.

Polonia, Slovacchia e Svezia si sono offerte di organizzare i Campionati Europei Femminili 1997; dopo tre votazioni sono stati assegnati alla Slovacchia.

World Air Games 1997

Con la presenza dei rappresentanti turchi, l'incaricato della FAI Medven e Weinholtz, che assiste gli organizzatori, hanno riferito sui programmi e sulla preparazione di questa manifestazione che intende essere una specie di Olimpiade dell'Aria. Dopo le iniziative andate a male della Francia e della Grecia, questa volta la Turchia sta facendo sul serio ed investendo notevoli somme. Ci saranno, nel settembre dell'anno venturo, gare di tutti gli sport dell'aria in località diverse.

Per quanto riguarda il volo a vela, le gare si svolgeranno a Inonu (250km a ovest di Ankara) dal 7 al 21 settembre. La meteorologia sarà curata da Carsten Lindemann (nello stesso periodo di quest'anno si svolgerà una gara di preparazione, per la quale è stato distribuito un bollettino-invito). L'inaugurazione ufficiale comune a tutte le gare avverrà il 13, probabilmente a Istanbul, la chiusura ad Antalya il 21 settembre.

Alla domanda se la gara debba essere anche considerata Campionato Mondiale World Class la risposta unanime è stata affermativa. 19 nazioni hanno dichiarato di voler partecipare, quasi tutte con piloti di massimo livello; 7 pensano di poter partecipare con alianti propri, le altre dovranno prenderli a nolo.

Altre gare

Sono stati distribuiti i risultati dell'edizione 1994-95 della Coppa Barron Hilton, con vittorie tedesche in due classi e austriaca, francese e tedesca nelle altre, ed il regolamento dell'edizione 1996-97.

Il delegato neozelandese ha presentato i '98 World Masters, una nuova gara per piloti oltre i 40 anni.

World Class Glider

L'anno scorso la situazione era apparsa alquanto deprimente per le inadempienze dei polacchi nei riguardi del contratto con la FAI, per il fatto che la produzione non si avviava, per la qualità insoddisfacente di alcuni esemplari che si erano visti sui campi di volo. Ora sembra che le cose si siano avviate meglio: il costruttore polacco ha consegnato 35 PW 5 fino all'1 febbraio e ne consegnerà ancora 73 entro l'anno.

Sono state concesse otto licenze in diverse parti del mondo.

Sono in corso di risoluzione i problemi della sistemazione del balast e quello delle dime.

I polacchi hanno richiesto di elevare il prezzo di 19200FrSv, obbligatorio per la PZL, a 24000FrSv. L'IGC ha controproposto 21500FrSv a partire dall'1.4.96 e 23000 dall'1.4.97 (prezzi all'ordine, non alla consegna). La PZL accetterebbe e, per i piloti che parteciperanno ai World Games, restituirebbe la differenza tra il prezzo pagato e quello attuale.

Dal 3 al 15 agosto si svolgerà a Turnau (Austria) la prima gara di questa classe, insieme con il campionato di classe libera.

E' da rilevare come l'interesse per questa classe sia particolarmente vivo negli USA, dove è stata fondata un'apposita associazione che si sta dimostrando attivissima, nell'Australia ed in Nuova Zelanda, dove i sei esemplari già consegnati hanno volato ben 2500 ore in un anno.

Voli di primato in ore notturne

La proposta di Grosse di non omologare primati che abbiano comportato decolli o atterraggi in ore notturne ha provocato accanite discussioni sia nel gruppo di lavoro che nella riunione plenaria, con show faziosi e poco edificanti da parte dello stesso Grosse. A suo dire, più o meno solo lui aveva abbastanza giudizio per non ammazzarsi nelle numerose decine di voli di primato così difficili e pericolosi.

Alla fine è stato deciso che non si considereranno validi voli di primato che non siano in regola con la normativa vigente nella nazione in cui hanno luogo.

Onorificenze

Per la medaglia Lilienthal, che costituisce la massima onorificenza volovelistica attribuita annualmente, erano state avanzate le candidature di Tor Johannessen (NOR), Wil Schuemann (USA) e Jerzy Makula (POL), quest'ultimo per meriti nel campo dell'acrobazia.

Come prevedibile, la medaglia è stata assegnata a Tor Johannessen, per i suoi passati meriti sportivi e per la sua intensa attività in seno all'IGC, di cui è primo vicepresidente.

La medaglia Pelagia Majewska, che è la massima onorificenza riservata alle donne, è stata assegnata alla nostra Adele Orsi. Ci hanno fatto molto piacere la simpatia e la stima manifestate nei suoi riguardi dall'assemblea.

Elezioni

Per la presidenza e per la prima sono stati riconfermati per acclamazione rispettivamente

Peter Ryder (GER) e Tor Johannessen (NOR).

Sono stati riconfermati vicepresidenti Ake Pettersson (SWE) e Tapio Savolainen (FIN) ed eletti per la prima volta Bradley (RSA), Patrick Stouffs (BEL) e Roger Woods (AUS).

Segretario è stato riconfermato per acclamazione Weinholtz.

Logo FAI-IGC

L'anno scorso è stato indetto un concorso per un logo della International Gliding Commission. Visto lo scarso numero dei bozzetti presentati si è deciso di prorogare i termini per la presentazione degli stessi e si è nominata una giuria per esaminare i lavori e proporre un vincitore. Che non ci sia tra i nostri appassionati di volo a vela un'artista che voglia cimentarsi?

SMILIAN CIBIC

Il 1995 è stato l'anno dell'anniversario del 50° di fondazione di ELAN che, nata nell'immediato dopoguerra come produttore artigianale di sci in legno, si è sviluppata enormemente in questo campo raggiungendo una posizione leader sul mercato degli sci, con prodotti di ottima qualità ed all'avanguardia, frutto di un'avanzata ricerca tecnologica.

Da circa vent'anni ELAN poi opera producendo imbarcazioni a vela e a motore in fibra di vetro (ELAN MARINE), raggiungendo risultati di tutto prestigio ed i ben noti alianti (ELAN FLIGHT), frutto della positiva collaborazione con la partner tedesca GLASER-DIRKS.

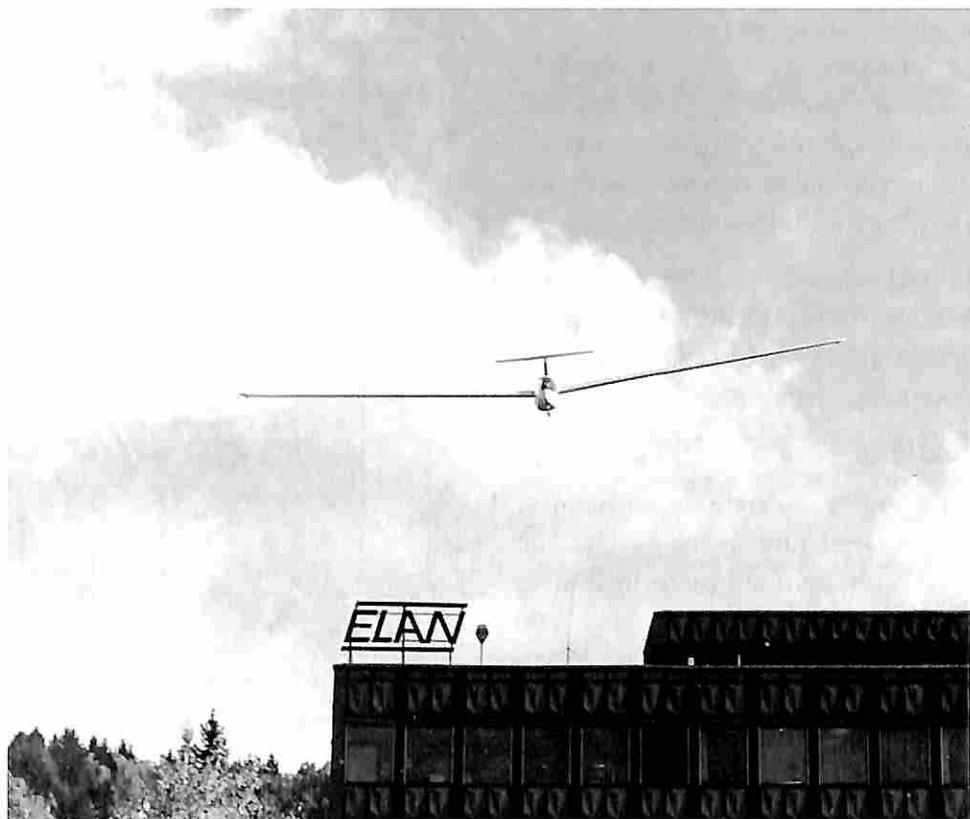
La filosofia che ha sempre ispirato le due Ditte in collaborazione ha avuto come obbiettivo la soddisfazione delle esigenze della più disparata gamma di piloti e difatti la produzione e i modelli vanno dal monoposto Club al sofisticato biposto con motore a scomparsa e decollo autonomo.

I punti di forza, la chiave vincente e l'orgoglio di ELAN FLIGHT sono a tutt'oggi la validità dei progetti e soluzioni, l'alta qualità costruttiva che unita all'imbattibile rapporto prezzo/prestazioni, alle consegne favorevoli ed all'ottimo servizio post-vendita, hanno consentito di raggiungere a metà 1995 l'invidiabile traguardo di ben 800 alianti realizzati, presenti nei cieli di tutto il Mondo!

Agli iniziali oltre 200 esemplari del monoposto tipo DG-100-101 infatti si sono prodotti oltre 470 alianti DG-300-303 e ben 180 biposti DG-500-505, nelle varie versioni scuola, performance e motorizzati.

Il nuovo monoposto DG-303 ELAN per esempio presenta aspetti del tutto innovativi.

Unendo difatti alla già consolidata sofisticata tecnologia del controllo dello strato limite con turbolatori soffianti, il nuovo profilo alare, i terminali alari "winglets", le sigillature speciali alle superfici di controllo e numerose altre minori



GRANDI ANNIVERSARI IN ELAN

a cura di PAOLO DE MARCO



migliorie, incrementa di parecchio la performance (E: 43-44), rendendolo molto competitivo e permettendo una versatilità d'uso del tutto particolare, dall'uso di addestramento primario, al volo "cross-country", alla gara.

I prezzi vanno dai circa 68 milioni della versione Club, ai quasi 74 milioni per la versione più completa e sofisticata, IVA compresa.

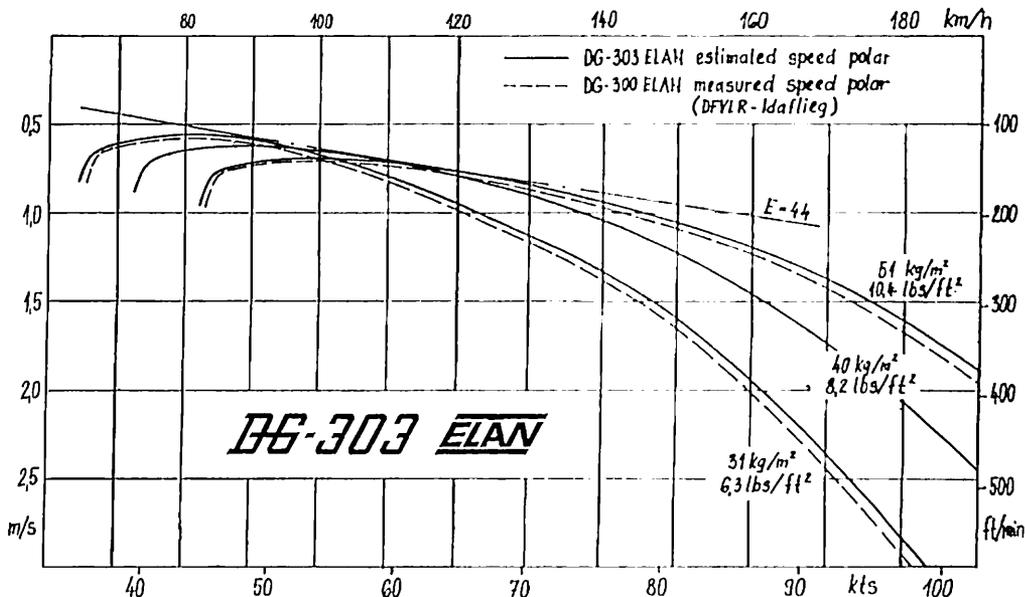
Retrofit.:

Vi è poi la concreta opportunità di migliorare i numerosissimi DG-300 ELAN presenti sul mercato (è stato l'aliante più venduto degli ultimi anni) con l'applicazione per esempio dei terminali ali "winglets" (+/- 5 milioni tutto compreso) o con le sigillature speciali (+/- 1 milione) se non addirittura, per i più esigenti, con la sostituzione delle ali (!).

Il costo del solo kit per le winglets si aggira sui 3 milioni.

ELAN FLIGHT è sempre disponibile al servizio post vendita per ispezioni di manutenzione, rinnovo C.N., servizio piccole e grosse riparazioni, su tutti gli alianti in fibre composite.

È nel frattempo iniziata la produzione in serie del nuovo e rivoluzionario biposto DG-505 ELAN ORION che con i tre tipi di terminali alari (intercambiabili) è



il più versatile ed "eclettico" aliante attualmente sul mercato.

Presenta difatti alle possibilità "acro" (apertura m. 17.20), i terminali 18 metri per voli di addestramento (E: 40) e raggiunge i 20 metri con winglets per la performance (E: oltre 44) ed i voli "cross-country".

Il DG-505 ELAN ORION si va ad aggiungere alla numerosa schiera di versioni biposto DG-505 che iniziando dalla versione DG-505 ELAN TRAINER (scuola) e passando per il DG-505/22 ELAN (performance, 22 m. flaps), arriva al sofisticatissimo DG-505 M, versione motorizzata (a scomparsa) e decollo autonomo, vero gioiello della

gamma.

Come detto a tutt'oggi sono già stati realizzati circa 180 biposti: le versioni Scuola e "Orion" assorbono circa il 50% della produzione; circa il 35% per la versione motorizzata ed il rimanente 15% per la versione performance.

Per tutte le versioni, monoposto e biposto, sono sempre possibili voli dimostrativi sull'aeroporto di BLED (Slovenia), a un'ora e mezzo dal confine italiano e, su richiesta, in qualsiasi aeroporto italiano.

Per ulteriori informazioni e/o contatti, vedasi la pubblicità ELAN FLIGHT sulla Rivista.

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

da Sailplane and Gliding di agosto/settembre 1995 riprendiamo:

Per chiarire alcuni concetti relativi ai limiti strutturali degli alianti, pubblichiamo questo interessante estratto dal nuovo manuale di acrobazia di Mike Woollard e Peter Mallinson.

L'inviluppo di volo

Gli alianti, sebbene siano vulnerabili a terra, sono davvero molto robusti quando sono soggetti ai carichi aerodinamici per i quali sono stati progettati. Tuttavia, ogni aliante ha i suoi limiti propri (vedi fig 1).

Il pilota acrobatico dovrebbe capire bene quanto i carichi aerodinamici dipendono dalla velocità. Molto semplicemente, le forze applicate sulla struttura dell'aereo crescono con il quadrato della velocità all'aria. La robustezza di un aliante è mostrata in forma grafica dall'inviluppo di volo, che è specifico per ogni tipo di aliante. Per essere più precisi, esso mostra il massimo valore di carico strutturale che un aliante può sopportare senza rotture o deformazioni permanenti, quando questo carico sia il prodotto dell'azione sulla barra nel piano cabra/picchia. L'elevatore infatti controlla la forza più grande che può agire sull'aliante: la forza aerodinamica risultante sull'ala.

Il fattore di carico "n" applicato alla struttura si misura in multipli della gravità, così un carico di 2g sottintende che il peso effettivo dell'aliante è raddoppiato. A questo valore si può giungere facilmente, per esempio nella richiamata dopo una picchiata, o anche in una virata piuttosto stretta. Allo stesso modo si può imporre all'aereo un carico inferiore alla gravità durante il livellamento al culmine di una ripida salita.

Prima di "acrobattizzare" un aliante è necessario comprendere il suo inviluppo di volo. Talvolta può essere difficile reperire tutte le informazioni perché molti manuali di volo (ogni aereo deve avere il proprio) sono lacunosi. In questi casi bisogna rivolgersi al produttore dell'aliante o a esperti piloti acrobatici. Le norme

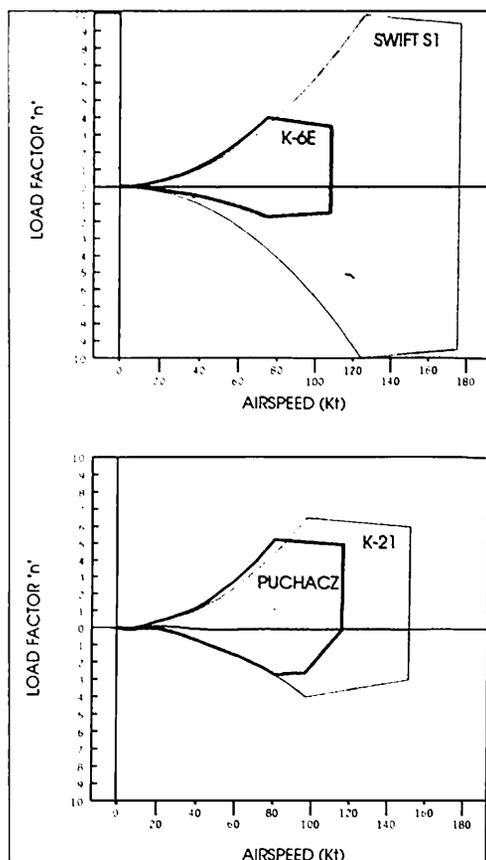


Fig 1. Various flight envelopes compared.

JAR22 sono lo standard Europeo per gli alianti prodotti dopo Aprile 1980, e permettono una visione generale dei requisiti minimi che devono essere soddisfatti dai progettisti. Alianti di produzione anteriore alla data indicata potrebbero avere caratteristiche diverse e richiedono un'approfondimento specifico.

Carichi indotti dall'elevatore

L'inviluppo di volo è tracciato in riferimento al comando dell'elevatore (piano orizzontale dell'impennaggio), che ha l'autorità per creare potenzialmente i danni più gravi alla cellula. La fig 2 mostra che fattori di carico di 1 g e di -1 g si realizzano alla velocità di stallo diritto V_{s1} e alla velocità di stallo rovescio V'_{s1} . Un altro punto chiave è la massima velocità di manovra V_a , velocità

oltre la quale un rapido movimento dell'elevatore obbliga le ali a generare forze aerodinamiche superiori al massimo fattore di carico. Ciò è vero sia in volo diritto che rovescio, ma i fattori di carico "n1" e "n4" sono generalmente di grandezza diversa e anche la V_a può cambiare. Per velocità inferiori alla V_a , una repentina flessione del timone di profondità provoca direttamente lo stallo dell'ala, evitando così di caricare eccessivamente la struttura dell'aereo. Al di sopra della velocità di manovra è certamente possibile un sovraccarico e l'elevatore va usato con giudizio, fino a non più di 1/3 della escursione utile alla V_{ne} (Velocity never exceed).

Le JAR22 richiedono che la velocità di manovra V_a sia uguale al prodotto di velocità di stallo diritto V_{s1} per la radice quadrata del massimo fattore di carico "n1".

La velocità limite V_{ne} è pari a 0,9 volte la massima velocità sperimentata nei test (V_{df}) che a sua volta non può essere superiore alla massima velocità di progetto V_d . Il massimo fattore di carico relativo alla V_d (che noi non possiamo mai sperimentare!), indicato nel grafico di fig 2 con "n2", è ovviamente inferiore a n1.

La tabella qui sotto riporta i requisiti minimi di robustezza per gli alianti di categoria generale e acrobatici secondo le JAR22 .337:

Fattore di carico	Categoria	
	Generale	Acrobatici
n1	+5,3	+7,0
n2	+4,0	+7,0
n3	-1,5	-5,0
n4	-2,65	-5,0

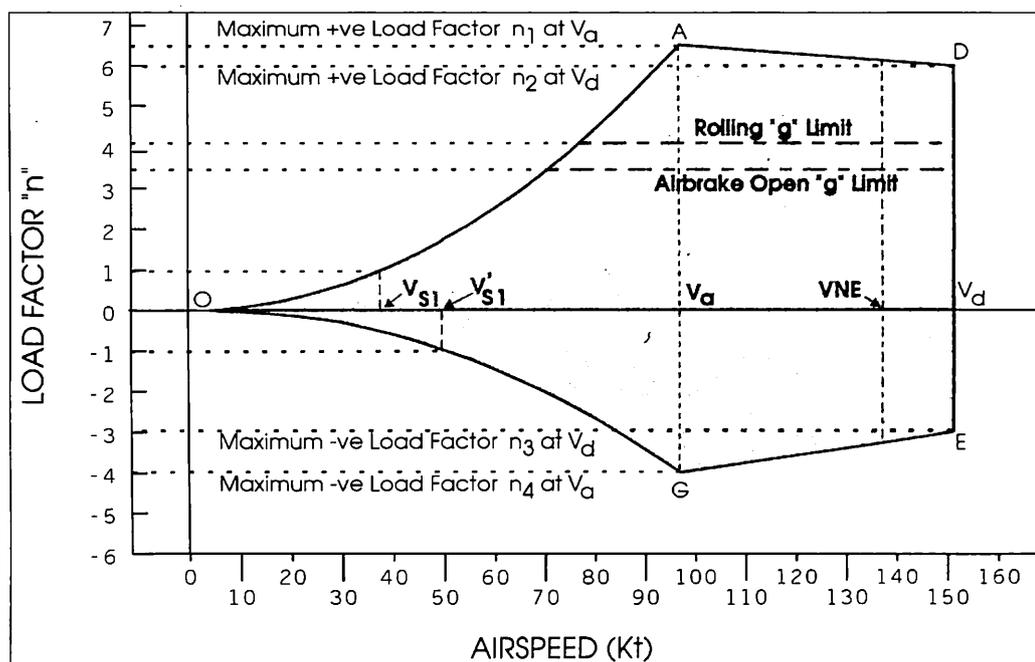


Fig 2. Points on the flight envelope.

Gli alianti sono progettati per sopportare carichi certificati senza deformazioni permanenti della struttura. La robustezza assoluta deve garantire la resistenza a carichi almeno 1,5 volte più grandi e sostenuti per almeno tre secondi prima che intervengano rotture.

Un altro importante dato è la massima velocità in aria turbolenta V_b , intesa come attraversamento di una massa d'aria isolata che salga a $+15\text{ m/s}$; V_b non può risultare inferiore a V_a .

Fattori che limitano l'involuppo di volo

Forze molto importanti che si sommano a quelle viste finora possono caricare la struttura di un aliante:

1. L'uso del timone genera forze di imbardata
 2. L'uso degli alettoni genera forze di rollio
 3. L'uso dei diruttori
 4. Movimenti verticali della massa d'aria.
- Se una o più di queste forze viene applicata alla cellula, l'involuppo di volo relativo al movimento del timone di profondità deve intendersi limitato.

1. Timone e elevatore vengono gene-

ralmente usati insieme a fondo corsa solo per eseguire manovre secche che, se permesse sul tipo di aliante, saranno limitate a una velocità massima di manovra per deflessione completa dei due comandi. Tipicamente, su un aliante con V_a di 175 km/h, a NON PIÙ DI 100 KM/H! Queste manovre, per esempio il rovesciamento con comandi incrociati, scaricano forze enormi sulla parte posteriore della fusoliera e sugli attacchi delle superfici di coda. Sono da evitare su alianti non specificamente idonei.

2. Con l'uso degli alettoni contemporaneamente all'elevatore, la struttura delle ali deve sopportare le forze torcenti derivate dal controllo di rollio in aggiunta al normale carico sul piano di beccheggio. Sull'involuppo mostrato in fig 2 ciò è espresso nel limite del fattore di carico in rollio (Rolling "g" limit). Secondo le JAR22 .349 il fattore di carico positivo non deve ridursi di più di 1/3 per l'uso a fondo degli alettoni fino alla V_a . Fortunatamente le manovre con rollio si eseguono di solito a carichi aerodinamici modesti. Più accortezza è necessaria quando le velocità sono elevate e l'escursione dei comandi è ampia, come

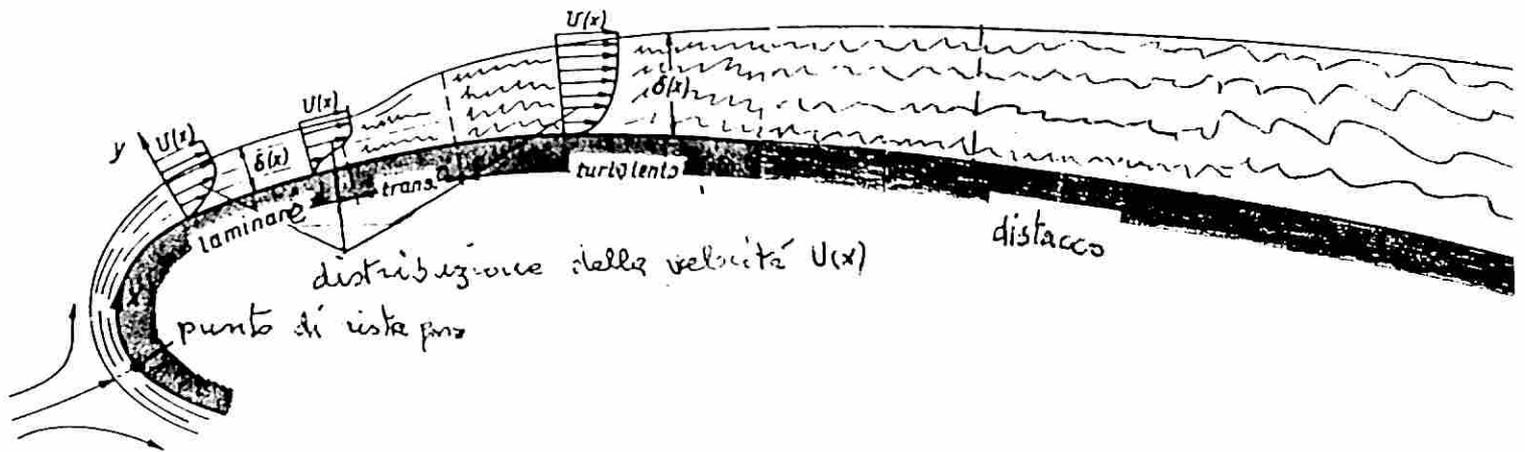
nell'otto cubano e nel tonneau a barile.

3. Contrariamente a quanto molti credono, l'uso dei diruttori riduce la robustezza di un aliante, restringendo i limiti dell'involuppo nello stesso modo degli alettoni. Innanzitutto perché i diruttori distruggono la portanza di una parte cospicua dell'ala, spostando la forza aerodinamica più all'esterno verso le estremità alari, e così fanno aumentare il carico flettente verso l'alto (l'effetto di una leva). Inoltre aumentano di molto la resistenza aerodinamica, che va a caricare ulteriormente la struttura. Le JAR22 .345 impongono che il fattore di carico massimo non scenda a meno di 3,5 g con i diruttori aperti. Perciò è meglio rallentare un aliante robusto tirando i g piuttosto che con i diruttori.

4. I carichi generati dall'attraversamento di una termica si sommano a quelli imposti dal comando di profondità. E' quindi meglio evitare di eseguire acrobazie quando c'è attività convettiva e preferire i momenti di aria calma all'inizio e alla fine della giornata. Fortunatamente l'effetto dei transienti sul carico aerodinamico è in proporzione lineare alla velocità verticale dell'aria e alla velocità orizzontale dell'aliante.

Con il passare degli anni e con l'utilizzo, la robustezza complessiva di un aliante si riduce inevitabilmente. Un esempio di ciò si vede nelle migliaia di rivetti che prendono gioco lungo l'ala di un Blanik che sia spesso usato per l'acrobazia. I piloti dovrebbero perciò usare il proprio discernimento circa il restringersi dell'involuppo di volo di ogni particolare aliante, considerandone l'età e le condizioni.

di Mike Woollard e Peter Mallinson,
da Sailplane and Gliding, Agosto 1995
a cura di Aldo Cernezi



Sviluppo di uno strato limite sopra un profilo alare

Fig. 1

La triplice alleanza

di GIUSEPPE BAUDINO

Non ho affatto l'intenzione di inimicarmi gli studiosi di storia, deliziandomi con una breve dissertazione su quel famoso trattato, promosso da Bismark contro la Francia nel periodo compreso tra il 1882 ed il 1915, che univa politicamente e militarmente Germania, Austria-Ungheria e Italia, e che poi andò definitivamente a farsi benedire con l'entrata in guerra dell'Italia nel 1915.

La storia vera della triplice alleanza è invece tutta aerodinamica, e mi è stata suggerita da alcune stupende foto di condor in volo pubblicate nel n. 10 del Dicembre '94 della rivista OASIS.

Dovete dunque sapere che lo strato limite sopra un profilo alare si evolve in questo modo: dopo che i filetti fluidi hanno battuto la testa contro il bordo d'entrata dell'ala, si dividono in due correnti; quelli che hanno deciso di far parte della corrente che ne deve lambire il dorso, si ritrovano a vivere una situazione di grande euforia: la loro velocità è in costante aumento, la pressione in forte diminuzione, proprio come aveva sentenziato Daniel Bernoulli. Il loro scorrimento si mantiene perfettamente liscio e laminare in virtù del progressivo aumento di velocità nel risalire il profilo, quasi vi fosse un risucchio che li costringe a rimanere attaccati alla superficie, tutti contenuti in uno straterello di appena qualche millimetro.

Ma, come sempre accade, ogni bel gioco

dura poco. Arrivati alla sommità della salita, che costituisce effettivamente una zona di transizione, di passaggio ad un altro tipo di moto, la prospettiva di dover iniziare un percorso tutto in discesa, con la certezza di incontrare una pressione via via in aumento, disorienta i nostri amici filetti fluidi a tal punto che, dato di mano ai freni, inizia la sarabanda. Gli scontri ed i ribaltoni si moltiplicano e si infittiscono, lo strato che li contiene aumenta di spessore per poterli far stare tutti, ed il movimento complessivo da laminare si trasforma in turbolento. Ma non è finita. La pressione contraria continua a crescere, la velocità a diminuire, finché i nostri poveri amici debbono abbandonare il campo: allora ecco il distacco dello strato limite turbolento e la formazione della scia, madre della resistenza. Queste tre distinte fasi della storia dello strato limite (FIG. 1) (laminare, turbolento, distacco) sono ben note ai costruttori di aeroplani, che hanno studiato mille maniere per venirne a capo: dal profilo LAMINARE (detto così non perché assomiglia alla lama di un coltello, ma perché, avendo il punto di massimo spessore molto arretrato, riesce a mantenere laminare lo strato limite per un percorso molto più lungo che non un profilo normale), allo SLAT, che è una aletta mobile posta davanti al bordo d'entrata, destinata ad aumentarne la velocità del flusso, alla aspirazione dello stra-

to limite per mezzo di fori sul dorso dell'ala, al soffiamento dei flaps o a combinazioni di questi sistemi.

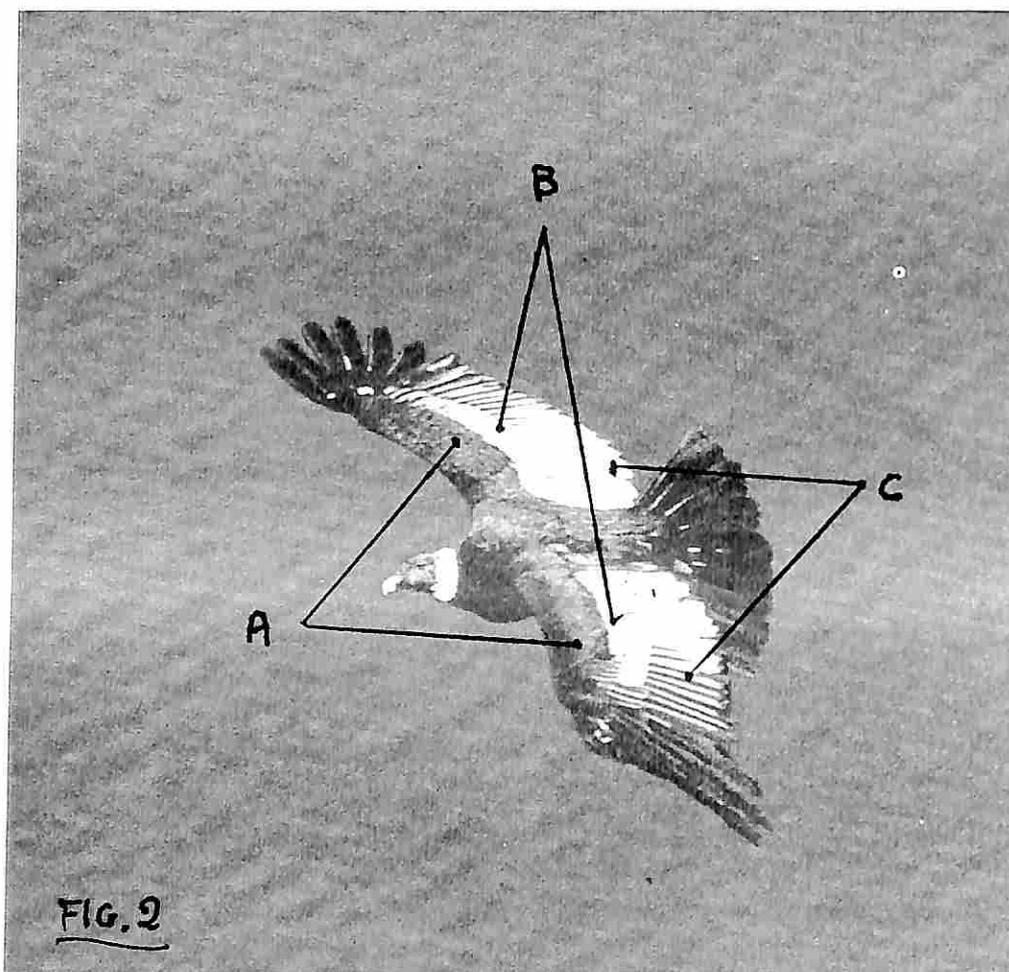
Ma il Progettista del condor delle Ande (e non solo di quello) ha avuto un'idea molto più brillante, trattando le tre fasi di questo fenomeno in tre maniere diverse. Vediamo come.

Dopo l'impatto della vena fluida col bordo d'entrata dell'ala del nostro rapace, i filetti fluidi, come abbiamo già ricordato, risalgono la superficie aumentando progressivamente la velocità, con andamento perfettamente laminare.

Questa prima fase è controllata da un piumaggio molto soffice e sottile, che favorisce lo scorrimento, potendo intervenire dolcemente nella eventualità di qualche piccola deviazione da parte di certi bizzarri filetti fluidi troppo sensibili a una piccola impurità della superficie e o leggeri colpi di vento. (FIG. 2-A-copritrici interne).

La seconda fase, nella quale lo strato limite da laminare dovrebbe trasformarsi in turbolento, viene gestita da una fila di penne corte e leggere (FIG. 2 - B - copritrici esterne) precedute da una corta appendice di piccolissime penne che costituiscono un evidente prolungamento del piumino soffice della zona A e collocate proprio nella zona di transizione.

Questo secondo complesso di penne, con un



particolare movimento leggermente ondulatorio, impedisce la formazione dello strato limite turbolento, addomesticando e catturando i vortici sul nascere.

La terza fase è invece comandata da una fila di penne lunghe e robuste (FIG. 2 - C - remiganti) che hanno lo scopo di ricondurre il fluido ad uno scorrimento completamente laminare fino al bordo d'uscita, seguendo e annullando le eventuali variazioni di pressione causate dalla turbolenza. Il risultato finale di tutti questi accorgimenti è la pressoché totale scomparsa della resistenza. Se aggiungiamo inoltre l'eliminazione della resistenza indotta ad opera delle remiganti primarie di estremità, ben visibili nella loro imponente estensione, come le dita aperte di una mano, non possiamo non avvertire un senso di profondo e ammirato stupore davanti a così sofisticati esempi di avanzatissima tecnologia.

Questa triplice e distinta disposizione delle penne che ricoprono le ali del condor, mettendo in evidenza così spettacolari e inusuali risultati aerodinamici, costituisce per davvero una formidabile TRIPLICE ALLENAZA che, si badi bene, regge da oltre cento milioni di anni. Alla faccia di Bismarck.

OGGETTO: La vera aerodinamica degli uccelli

Rif.: *Volo a Vela*, nr. 230, VI/VII, 95.

e per conoscenza:

Al Sig. Giuseppe Baudino
Via del Gropino, 85 36100 VICENZA

Al Sig. Agostino Bucceri
Via Caprera, 3 35100 PADOVA

Al Comitato di Redazione di *Volo a Vela*
Via dei Partigiani, 30 22100 COMO

Faccio mente locale sulla mia nota 24/IX/94 nella quale esponevo il procedimento di calcolo dell'efficienza di un'aquila all'assetto di velocità (70 Km/h) che forniva il valore di 13, da cui dedurre la massima di 15 (da $13:0,865=15$).

In letteratura vengono riferite infatti delle efficienze di 15-20, o di 30 in condizioni molto favorevoli e per alcuni piumati come l'Albatros (*).

Nel tuo articolo emarginato in epigrafe i conteggi presentati sono relativi alla stessa aquila di 5 Kg. di peso e di 1,68 Kg. di resistenza e sono coerenti con una efficienza di 3 (da $5:1,68=2,98$), valore improponibile in premessa di stima o di calcolo.

Ti invito a riflettere nel punto, ricambiando l'augurio di rivederci in un qualche incontro con amici aerodinamisti.

DR. CARLO BARBORINI

(*) Dal volo animale al volo muscolare umano. E. Ricci - Ed. Hoepli 1946, pagg. 242 e 278.

Raccontiamo la Passeggiata degli Alianti d'Epoca 1994

di CLAUDE VISSE

Racconto molto autorevole e circostanziato della Terza Passeggiata degli Alianti d'Epoca, degli alti propositi che l'hanno evidenziata, e delle buone occasioni che non ci sono state, un volovelista emerito è portavoce di Dedalo.

La terza edizione di questo simpatico raduno itinerante ha adottato quest'anno una formula più "cool", le tappe sono state separate le une dalle altre da una giornata libera sull'aeroporto di accoglienza.

Il periodo, scelto questa volta all'inizio dell'estate, poteva lasciar sperare in condizioni meteo adatte alle nostre modeste macchine, comparativamente alle situazioni temporalesche di fine agosto vissute negli anni precedenti. Tuttavia, nessuno dei quattro percorsi previsti ha potuto essere realizzato interamente in volo: un vasto anticiclone ha dominato la Francia sotto una forte canicola ed i nostri "risultati" ne hanno nettamente risentito.

Ci siamo comunque rinfrancati quando abbiamo potuto apprezzare l'accoglienza dei responsabili dei club uno dopo l'altro che si sono adoperati per riceverci, mettendo le loro attrezzature a nostra disposizione e facendo tutto il possibile per porre al riparo i nostri fragili "battelli", qualche volta anche facendo passare la notte all'aperto ai loro stessi alianti.

Pensiamo di avere anche portato qualche cosa a tutti i club visitati: la nostra gioia di volare, la nostra passione per le vecchie macchine, la nostra apparenza di "bravi ragazzi" dove nessuno si crede un campione, e dove conta sopra tutto il cameratismo e l'aiutarsi reciprocamente.

Abbiamo fatto degli emuli? L'avvenire lo dirà. Ma per il momento ritorniamo a questa squadra estiva.

Undici alianti molto diversificati sono presenti alla partenza da Marmande: quattro biposti di concezione molto diversa: il Caudron C 800 di Marc Boudron e Dominique Gatard, il Ka 4 "Rhönlerche" del nostro amico olandese Bert Strijks, il Ka 7 "Rhönadler" svizzero di Pierre-Alain Ruffieux (che è già stato descritto al momento della prima Passeggiata...), il Breguet 904 della squadra Gérard Jeanjean, Daniel Piolat, Henri Ferrand, Jaques Meneč, e sette monoposti illustrano l'armamentario completo degli alianti all'esordio di questa impresa: il Castel 301 prestato a Claude Visse dall'ASPC (modello uscito da uno studio del 1934), il Nord 2000 di Jean-Michel Ginestet, l'Air 100 di Didier Salès e Christophe Brissaud, il "Fauconnet" di Jaques Boulanger e Gérard Saint-Denis, il Wa 21 "Javelot" di Jean-Jacques Valère, il Wa 22 "Super Javelot" di Didier Pataille ed il Pik 16 "Wasama" di Denis Auger.

Succeivamente due altri monoposti belgi hanno aumentato gli effettivi, a partire da Périgueux: lo "Spatz-L" di Achille Servranckx ed il "Fauconnet" di Eddie Terras.

Non dimentichiamoci il Piper J3 pilotato da Guillaume Ciquera che accompagnerà la Passeggiata e sarà utile in varie occasioni.

sabato 9 luglio

Giornata d'apertura della Passeggiata, associata alla festa organizzata dall'aeroclub di Marmande per il proprio decennale. L'ambiente è amichevole e rilassato. Il Signor Sindaco e il Signor Deputato onorano della loro presenza all'aperitivo di benvenuto, mostrando con i loro discorsi l'interesse che hanno per il nostro "sport".

L'allineamento degli alianti si effettua sotto un cielo limpido, fa molto caldo. Le rare termiche ed il plafond non molto alto non permettono che dei voli modesti, oltrepassando appena l'ora. Solo Didier Pataille ("Super Javelot") tira fuori i suoi artigli con un volo di 2h10.

Dopo la sistemazione degli alianti e l'installazione dell'accampamento, tutti sono in forma per apprezzare il banchetto della sera servito sotto un tendone noleggiato per la circostanza. La serata si prolungherà sino a tardi, permettendo agli uni ed agli altri di fare meglio conoscenza, di rievocare i "bei tempi andati" e di ricordare le prodezze dei vecchi piloti.

Il cibo è buono ed il vino della regione viene degustato con piacere (senza eccessi tuttavia...). Una lotteria permetterà altrove a qualche fortunato di portare via qualche bottiglia in ricordo...

domenica 10 luglio

A causa del Tour de France ciclistico, la tappa di 91 km prevista su Périgueux è dirottata su Sainte Foy la Grande, ed anche se modestamente ridotta a 40 km, non potrà essere realizzata per via aerea... Che peccato! Poiché il gruppo locale si era attivamente prodigato i due giorni precedenti per fare la ricognizione aerea dei campi atterrabili, dato che la regione è abbastanza inospitale. Al momento del briefing, ognuno ha potuto accuratamente notare la loro ubicazione e farsi una idea precisa con le foto esposte.

La previsione meteo è delirante: ascendenze di + 2,60 m/s ed il plafond a 1700 m! (ma non manterrà le sue promesse). Pasto rapido e messa in linea sotto un cielo sempre uniformemente blu...

Il Castel 301 è lanciato in aria come cavia, ma contro degli elementi non ancora attivati, Claude Visse si deve dare per vinto, e si posa nove minuti più tardi! (che vergogna...).

Quindi qualche piccola termica secca si innesca. Fra i numerosi voli abbastanza modesti, Jean-Michel Ginestet (Nord 2000) tenta la partenza che, dopo numerosi punti bassi e 2h30 in questo yo-yo si liquiderà con un ritorno verso il campo... mancato di 3 km!

Questi risultati non incitano gli altri piloti ad andare in volo. Nel tardo pomeriggio, gli alianti sono quindi smontati e prendono la strada per Périgueux, senza essere visibilmente d'intralcio per la carovana del tour, passato qualche ora prima.

Siamo molto attesi ed i primi arrivati trovano i membri del club locale che, pur pazienti, hanno cominciato a degustare una buona sangria, mentre la carne di montone arriva a fine cottura...

L'immenso hangar dell'Air Littoral è messo a nostra disposizione per parcheggiare i carrelli, e all'indomani potrà anche contenere tutti gli alianti interamente montati.

Per il momento, l'hangar al centro serve da luogo per festeggiamenti ed il tempo passerà in fretta, occupati metà a mangiare, metà a ballare, in una atmosfera gioiosamente conviviale.

lunedì 11 luglio

Il risveglio brutale provocato dal rumoroso turbo propulsore dell'aereo che fa la linea è troppo mattiniero per la maggior parte di noi! La notte è stata troppo corta e certamente si hanno degli occhi veramente piccoli...

Al briefing, il capo pilota ci prevede ancora molto caldo e delle termiche flebili, anche se alcuni equipaggi non scoraggiati mettono in pista, altri preferiscono andare a folleggiare nell'acqua fresca del fiume vicino...

Christophe Brissaud (Air 100) effettua il miglior volo con 1h45, intanto che Daniel Piolat ed Henri Ferrand essendosi un po' troppo allontanati atterrano fuori campo con il loro 904 a 5 km dall'aeroporto dopo essere rimasti aggrappati in aria per 1h00...

Tra gli altri voli della giornata, Jean-Jacques e Pascal Valère sul Ka 7 e Didier Pataille con il suo "Super Javelot" saranno i soli ad oltrepassare l'ora...

martedì 12 luglio

Il campo di Limoges, distante 83 km ci aspetta e, malgrado il bollettino meteo sia simile a quello della vigilia, tre equipaggi tentano la sorte:

Jacques Boulanger ("Fauconnet") trova le migliori condizioni della giornata, ma atterra fuori campo neanche a 60 km dopo 2h30 di volo...

Daniel Piolat ed Henri Ferrand (BR 904) si posano a 40 km... Bert Strijks e Max Dolfin ("Rhönlerche") sfruttano delle condizioni abbastanza simili a quelle trovate con il Breguet ma non realizzano che 26 km...

...Ed una volta ancora gli altri partecipanti transitano per la strada... Questo permetterà ad alcuni alianti di arrivare sufficientemente presto per essere rimontati ed effettuare qualche volo locale, mentre certi, più preoccupati del loro confort, cercheranno un posto all'ombra per impiantare il loro accampamento...

mercoledì 13 luglio

Giornata neutra che non sarà ancora evidenziata da performances eccezionali ma che sarà molto ricca sul piano umano.

Due inversioni intralciano la convezione e l'arrivo di un regime da sud ovest fa temere qualche temporale verso est. Ma questo non scoraggia i visitatori, e numerosi sono i vecchi piloti di Faytiat che sono venuti a palpare ed accarezzare gli alianti, ricordandosi della loro attività passata.

Una reliquia locale, per la circostanza lo SG 38 di Nuville, è rimontato in esposizione statica ed acuirà la curiosità generale, essendo oggetto di numerose foto in compagnia degli altri alianti d'epoca.

C'è anche la televisione regionale. Il Castel 301 dal look molto accattivante è sollecitato per aprire la pista nel pomeriggio. Ma le ascendenze deboli non permettono che dei voli di corta durata, il migliore è stato realizzato dal BR 904 nelle mani di Gérard Jeanjean e Daniel Pilat.

Tempo tuttavia ideale per i numerosi voli passeggeri fatti per la maggior parte da vecchi piloti, felici e commossi, e tra questi alcuni non avevano troppo perduto la mano!

La serata è stata bene occupata: prima l'abituale gioco d'incastro degli alianti nell'hangar, poi un aperitivo servito sul campo di preludio al banchetto preparato nella sala delle feste del villaggio di Landouge, a poca distanza dall'aeroporto... che ha permesso a tutti di fare nuove conoscenze in un ambiente rumoroso ed animato.

giovedì 14 luglio

La meta fissata del giorno è l'aeroporto di Guéret-Montluçon, scostato di 98 km.

Malgrado l'aumento dell'instabilità ed il rischio di temporale nel tardo pomeriggio, alcuni piloti si preparano, ma nessuno supererà la tappa. Didier Salès, dopo 1h50 di volo, atterra fuori con il suo Air 100 a 27 km solamente...

Jean-Jacques e Pascal Valère, incaricato di portare il Ka 7 di Pierre-Alain Ruffieux momentaneamente assente, si posa a 25 km dopo di 1h05...

Jean-Michel Ginestet (N 2000), dopo un primo tentativo, riparte ma finisce per atterrare fuori in Z.I. nord di Limoges, dopo 50 minuti di volo...

Gli altri apparecchi messi in pista non fanno che dei voli locali poi, una volta ancora, effettuano il tragitto per strada...

Al nostro arrivo sul campo di Lépaud, una immensa tavolata, già preparata davanti all'Hangar, ci accoglie festosamente.

All'interno, tre suonatori hanno già approntato i loro strumenti, e si impegnano a farci danzare con tutti i ritmi possibili durante tutto il pasto.

Il servizio è irreprensibile, l'abnegazione e l'affabilità dei membri del club è altrettanto valida.

Le presentazioni sono state velocemente fatte ed ognuno apprezza le nuove relazioni di amicizia che si allacciano. Solo molto tardi i nottambuli sazi riordinano le cose in un clima di aiuto reciproco molto conviviale ed efficace.

venerdì 15 luglio

La nebbia del primo mattino si dissolve rapidamente e la giornata che si annuncia sarà la più bella tra quelle incontrate. Malgrado il forte calore che regna ancora, le termiche secche permettono di realizzare le migliori performances.

Didier Pataille ("Super Javelot") si lancia su di una andata e ritorno in direzione di Bourges, ma atterra fuori ritornando, dopo avere percorso 80 km in 4h35 di volo...

Achille Servranckx ("Spatz-I.") si lascia vagare durante 2h30 e fa fuoricampo a 65 km...

Eddie Terras ("Fauconnet") effettua un volo equivalente ed è fuori anche lui, a 62 km...

Localmente dei bei voli sono realizzati: 2h15 per Gérard Jeanjean ed Henri Ferrando sul BR 904, 2h10 per Didier Salès sull'N 2000, più una dozzina di altri che oltrepassano l'ora...

La televisione è ancora presente... l'equipe intervista e filma, a terra ed a bordo del Piper J3. Il Castel 301 fa ancora da vedette, pilotato da Jean-Michel Ginestet.

E' anche la giornata di numerosi scambi e prove di nuove macchine che, in serata, faranno da pretesto a spettacolari innaffiate (nel senso idrofisico del termine...): le vittime, colpite il più delle volte loro malgrado sono portate di peso al di sopra di un grande segnale conico rovesciato e riempito d'acqua... Il seguito si indovina facilmente e le numerose foto prese possono attestare l'efficacia del procedimento!

sabato 16 luglio

Ultima tappa con Bourges come punto di arrivo a 94 km...

Uffa! la situazione meteo si degrada di nuovo. L'arrivo di altocumuli pre-temporaleschi lascia prevedere il passaggio di un regime da sud

ovest mentre un vento di nord est, contrario alla rotta, si stabilisce nei bassi strati.

Sarebbe stato più giudizioso tentare la prova la vigilia... Ma come lasciare prima del tempo un luogo dove si sono instaurati tanti contatti amichevoli?

Non c'è spinta per la messa in linea... Ognuno si interroga... Poi qualcuno si decide:

Daniel Piolat e Guépard Jeanjean (BR 904), dopo qualche punto molto basso ed una buona deriva, scompaiono all'orizzonte e terminano il loro volo di 1h20 a 18 km...

Didier Salès tenta il colpo con l'Air 100, ma non realizza che 13 km... Marc Bourdon e Dominique Gatard provano due volte col C 800, ma rinunciano a partire, tornando al campo tirando la loro efficienza al massimo (!). Preferiscono smontare l'aliante sul posto piuttosto che in un angolo sperduto nella campagna...

Malgrado il cielo si chiuda sempre di più, Claude Visse, che non è mai uscito con il Castel 301 dal cono di efficienza degli aeroporti, vuole salvare l'onore... Dopo lo sfruttamento di una termica che gli fa guadagnare un po' di quota, ma fortemente scarrocciato indietro rispetto l'aeroporto, prende la rotta ed un quarto d'ora dopo il decollo si ritrova in mezzo ad una mandria di una trentina di bovini, in un magnifico pascolo, a 3 km dal suo punto di partenza... Che ha permesso alla sua squadra di recupero di dare dimostrazione di efficienza...

Gli altri voli, effettuati sul campo, non hanno oltrepassato la mezz'ora...

In serata, tutti si ritroveranno davanti alle installazioni della UAC a Bourges. L'accoglienza del gruppo locale è sempre così cordiale ed una volta schierati e messi al sicuro i rimorchi, ciascuno può apprezzare l'aperitivo, preludio al gioioso festino danzante, all'interno del medesimo hangar...

Piacere di ritrovarsi, cibo di qualità, ambiente surriscaldato, consegna di coppe con il direttore dell'FFVV, tutte le condizioni sono coallizzate per attenuare l'aspetto frustrante dei nostri modesti voli...

domenica 17 luglio

La presentazione in volo delle vecchie macchine non avrà luogo... Il meteo è francamente disastroso: situazione temporalesca con cielo coperto 8/8 e plafond molto basso.

I saluti sono presto sbrigati e gli equipaggi si disperdono rapidamente, preferendo effettuare il tragitto di ritorno prima che il tempo peggiori ancora... Soli, l'Air 100 ed il Castel 301 attenderanno un giorno in più, bene al riparo... capiterà cosé a questi ultimi di essere furtivamente decorati con una ventina di rotoli di PQ rosa, che ricopriranno letteralmente i loro carrelli, con grande ilarità delle persone presenti!

In conclusione, questa terza Passeggiata non è stata prestigiosa dal punto di vista dei voli, ma avrà ugualmente avuto una riuscita nello spirito di Dedalo e non puoi che incoraggiare la partecipazione nella successiva edizione (alcune dicerie di corridoio lasciano intendere che potrà essere tenuta nelle regioni del nord?).

Da **VOL A VOILE Magazine** n° 62 Novembre/Dicembre 1994
Tradotto da Giancarlo Bresciani

*Cronaca meticolosa, quasi puntigliosa di un raduno itinerante... per strada di aliante d'epoca. Sì, per strada perché un vasto anticiclone ha dominato durante gli otto giorni della manifestazione. Ma sulla massa d'aria stabile, ha vinto la tenacia ed il racconto di questi otto giorni ci fa immaginare questi continui montaggi e smontaggi di aliante tra perni, spine, collegamenti di comandi immergendosi nelle varie fusoliere, altroché connessioni automatiche! Ma prevale sempre la passione ed il morale è continuamente rinfanciato dall'accoglienza ricevuta nei vari aeroporti, anche se si giungeva in una carovana di carrelli... Il sogno di poter arrivare in volo quasi da un'altra epoca è rimasto tale: è rinviato alle prossime edizioni di questo raduno...
L'acuta ironia di chi ci descrive questo "spirito di Dedalo", oltre a farci rivivere quelle giornate, ci trasmette il sottile rimpianto di non essere stati anche noi con loro, là in quella occasione...*

GIANCARLO BRESCIANI

2° INTERNATIONAL VINTAGE GLIDER MEETING

PAVULLO NEL FRIGNANO - MODENA

Dal 28 Giugno al 7 Luglio 1996

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



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

Caro Renzo,
raccolgo con piacere l'invito di Luca Sartori per discutere il problema "Essere o non Essere" Volovelisti con l'Acrobazia.
Voglio farlo a modo mio, scherzando ed invitando gli amici volovelisti a dare una mano nel risolvere questa patata bollente,
anzi volante.

Ciao, Ercole.

*Caro LUCA,
non esito e Ti scrivo su Tuo invito,
lo faccio in rima, tanto per scherzare
su volo e acrobazia da Te unito;
non sono Dante ma lasciami provare.*

*Abbiamo per fortuna una rivista
dove ognuno esprime sempre il suo parere,
per questo chiedo a chi è volovelista
di scrivere a Scavino, avrà piacere.*

*E posta come hai posto la questione,
in modo assai garbato e lineare,
è giusto far di ciò la discussione
senza pensare certo a litigare.*

*E' già da un po' che penso a sto dilemma
dell' ESSER o non ESSER Shackespeariano,
però quello che conta è questa Gemma
che in mente abbiamo: il volo che facciamo.*

*Al fine son convinto brinderemo
alle opinion di tutti, non di uno solo,
perchè, ne sono certo capiremo
che invece di parlar è meglio il volo.*

*Tu devi saper ch'io son "non snaturato"
e volo a vela ancor prima di ieri,
per cui voglio risponderti pacato
sul quel che sembran Te problemi seri.*

*Mi par di estrapolar da quanto hai scritto
che pensi che il nostro vol un volo solo.
Distanza e Acrobazia ne hai diritto;
unirli son convinto non è un dolo.*

*Però io voglio dirti anche la mia
e non deve essere presa a lamentela
ma c'è differenza tra l'acrobazia
e il modo di pensar il volo a vela.*

*Tutti usiam le ali per volare
e la stessa la puoi far con altre e tante,
col motore o senza, ma vedi per andare
nel volo a vela serve l'aliante.*

*E qui che sta la vera differenza
e se Te lo dico sù non t'arrabbiare
sei Tu che non ammetti con coscienza
che siam diversi nel modo di volare.*

*Diverso è certo il modo di pensare
al cielo, al vento, alla meteorologia,
alle montagne, ai temi e poi planare:
non dirmi ch'è così l'acrobazia?*

*Acrobazia vuol dire precisione
e termica inver adattamento.
Un looping fatto bene è una passione,
ma immagini un bel volo con il Vento?!*

*E acrobazia vuol dir volare sul posto
con costi alti se fai più di un volo.
A vela ne puoi fare uno più tosto,
pagando 2 bollini, anche uno solo.*

*Scrivi: d'inverno fai solo planate
e non Ti basta certo quel volare.
Prova a venir da noi a Calcinante,
nei mesi freddi siamo qui a dannare.*

*Vedi da noi non c'è lo scoramento;
si vola e si fa scuola fino a sera,
sperando finalmente nel buon vento,
pensando ai giorni belli in primavera.*

*Distanze di 300 e 300 ore
fanno di Te un pilota preparato,
ma lasciatelo dir con tutto il cuore
è ancora poco quello che hai volato.*

*Circa 2000 ore sono i miei dati,
volando in ogni tempo, anche al mattino;
ma non guardare me, pensa al Pronzati
che si diverte ancor col Termichino.*

*Questo è per far notar la differenza
che acrobazia e volo non sono uguali;
sceglie uno e fallo con decenza,
insieme possono esserti fatali.*

*Quanto detto è sol per far pensare
e non per dir soltanto cose vuote;
scegli, altro non dimandare,
vuolsi così colà come si puote.*

*E se deciderai che il Tuo volare
è questo o quello e a Te certo non duole
hai scelto? Altro non dimandare,
vuolsi così colà come si vuole.*

*E non vuole essere polemica la mia,
ma un modo di pensar ad armi pari
nei confronti di chi fa acrobazia,
da chi fa volo a vela e firma: I-LARY.*

Ecco la pagina giusta per ricordare che dal **22 al 25 agosto** a Caiolo, sotto l'egida dell'Aereo Club di Sondrio si disputerà:

il III° Campionato Italiano "Classe Club" d'Acrobazia in Aliante

il I° Trofeo Valtellina "KIBERO INTEGRALE" di Volo a Vela Artistico

“Si ferma a cena?”

RIETI, Campionato Italiano Standard '95

La giornata non promette molto, il forte vento da nord est metterà tutti a dura prova.

Prima partenza, non riesco nemmeno a lasciare la valle e quasi quasi sono costretto a riatterrare, mi salvo a pelo, rifaccio quota e ci riprovo.

Questa volta mi butto a ovest, chissà che non sia più fortunato.

Sono stanco, non sto volando come vorrei e faccio errori su errori che mi portano molto fuori rotta e con la necessità di affrontare un lungo tratto controvento per cercare di raggiungere il primo pilone.

Lascio Todi sulla sinistra e cerco di attraversare la valle del Tevere per andare sopravvento ai Martani.

La quota non è sufficiente, non riesco a “scolmare” per pochi metri e mi prendo tutto il sottovento, giro di corsa e corro verso il fondo valle per cercare un posto buono per atterrare.

Sono basso sopra una stradina che scende il crinale, molto basso, guardo a destra e a sinistra per cercare qualcosa di atterrabile. Eccolo, piccolo e in salita, un bel campetto di grano appena mietuto, è corto ma per il “Dischetto” è più che sufficiente, almeno spero.

Mi butto nella valletta accelerando per avere energia sufficiente al 180° e alla richiamata, “Flare” con pochissimi diruttori, contatto, leggera derapata per evitare che l’alante scivoli indietro e sono subito fermo.

Come sempre mi succede negli attimi seguenti un fuoricampo, rimango stupito dal silenzio e dal senso di pace e tranquillità che ne segue.

Apro la cappottina, mi accendo una sigaretta e mi guardo intorno, dalla casa posta a fianco del campo vedo venirmi incontro una signora con 2 bambini.

Si avvicinano sorridendo e mentre anch’io sfoggio il migliore dei miei sorrisi mi preparo a scusarmi per gli inconvenienti eventualmente causati.

Ma questa volta non c’è bisogno di alcuna spiegazione, la Sig.ra Dottorini (così scoprirò chiamarsi) mi guarda e dice:

“SI FERMA A CENA?”

Con questa frase inizia uno dei pomeriggi e serata più simpatiche e cariche di umanità che abbia mai trascorso.

Tutta la famiglia Dottorini si mobilita per darmi una mano. Caffè, un bicchiere di buon vino, una chiacchierata in salotto, il telefono a disposizione, nonno Ennio che mi “spupazza” avanti e indietro per la statale per vedere se arriva la squadra di recupero che, avendo sbagliato strada, stà tardando, Marco e Luca (i nipotini) che girano curiosissimi intorno al “Dischetto”.

Nel frattempo nonna Dottorini si stà dando da fare per organizzare una cena memorabile:

fettuccine fatte in casa con tartufo, ex pollo ruspante ora arrosto, dolce, frutta, ecc. ecc., il tutto condito con ottimo vino bianco di produzione del nonno Ennio.

Tutti a tavola dunque, famiglia Dottorini al completo, il sottoscritto e la squadra, come se ci fossimo conosciuti da sempre, a parlare di aerei e alianti ma anche della vita e dei suoi problemi e delle speranze per il futuro.

Ho voluto raccontare questo episodio perchè esso rappresenta uno dei motivi che fanno del nostro sport una cosa unica ed irripetibile.

Si, anche questo è Volo a Vela; voli stupendi, cieli blu, nuvole bianche ma anche la scoperta di realtà umane che altrimenti non avremmo mai avuto l’opportunità di conoscere.

Un Grazie di cuore alla famiglia Dottorini, per la quale l’ospitalità e la solidarietà nei confronti anche dei semplici sconosciuti “piovuti dal cielo” sono ancora un valore importante ed irrinunciabile.

ALBERTO CASAMATTI



Volo a Vela e Internet

Dalle pagine Internet di Volo a Vela è possibile scaricare sul proprio computer il programma di Luigi Villa CID96 per MS-DOS, aggiornato al 15 Aprile '96, con regolamenti, classifiche, statistiche, coordinate dei piloni, calcolo delle distanze e altre informazioni utili.

L'indirizzo è:

<http://www.baskerville.cineca.it/FLYnet/CSVVA/gare.html>

In tutto il mondo sono ormai diventati innumerevoli i siti Internet dedicati al volo, solo quelli di volo a vela sono già più di un centinaio, per una ricerca approfondita è possibile collegarsi all'indice: <http://www.landings.com>

Segnalo tra i tanti:

- il Museo del Politecnico di Torino - Sezione aeronautica

http://spavalda.polito.it:80/museo_poli/

dove è possibile reperire, tra le tante informazioni e fotografie, quelle degli alianti progettati dagli Ingegneri Alberto e Piero Morelli, docenti del Politecnico.

- l'Aeroclub Volovelistico Ferrarese

<http://www.ferrara.com/avf>

e-mail: avf@estense.global.it

auspicando che altri club seguano l'esempio dell'A.V.F. migliorando l'informazione volovelistica italiana.

- il G.A.V.S. Torino

<http://www.baskerville.cineca.it/FLYnet/GAVSTO/home.html>

che ha iniziato il restauro del prototipo dell'aliante CVV 8 "Bonaventura"

- la FAI

<http://www.fai.org/~fai/>

e-mail: sec@fai.org

dove sono consultabili comunicati stampa, regolamenti e notizie dell'OSTIV. La F.A.I. mantiene inoltre diverse mailing-list secondo le diverse specialità. Per iscriversi a quella dell'International Gliding Commission è sufficiente inviare il messaggio - subscribe - all'e-mail:

igc-info-l-request@fai.org

Colgo l'occasione per ringraziare il pilota Mario Marinelli del Centro Studi Baskerville di Bologna che offre gratuitamente sul proprio server lo spazio delle pagine Internet di Volo a Vela.

ROCCO CARUSO

RINNOVO SUPERFICI ESTERNE? NOVAK!

La Ditta Novak opera da anni in collaborazione con la ELAN FLIGHT ed è specializzata nei lavori di rinnovo delle superfici esterne degli alianti in fibra di vetro e compositi, nel massimo rispetto dei profili alari originali.

Il tempo, l'uso e le escursioni termiche a cui sono sottoposte le superfici esterne degli alianti possono modificare non solo il profilo alare ma la "grana" stessa della pellicola superficiale rendendola porosa, screpolata e di colore giallino.

Quando ciò si verifica si rende perciò necessaria una delicata opera di rinnovo e ricondizionamento delle superfici, con

lievo della pellicola esterna originale e rifinitura della stessa con ripittura, riceratura ecc.

NOVAK è proprio specializzato in questo! Con l'esperienza che gli è propria ha già "operato" anche su alianti molto sofisticati (Nimbus 3, ASW-22 ecc.), con risultati sbalorditivi per gli stessi proprietari...

Rinnovando poi non solo le superficie esterne ma anche l'interno dell'abitacolo, con tappezzerie ecc., si riotterrà l'aliante praticamente nuovo.

NOVAK opera correntemente su alian-

ti tedeschi, svizzeri ed austriaci; ha "rinfrescato" anche parecchi alianti italiani ed i risultati sono stati di piena soddisfazione.

L'uso del particolare ed esclusivo sistema "Schwabbellack" per la ripittura e finitura delle superfici esterne, da tutti considerato il migliore per bontà dei materiali e tenuta nel tempo, permette a NOVAK di realizzare rinnovi di tutta qualità, se non addirittura di "miglioria" delle condizioni a nuovo!

Per informazioni contattare:

DE MARCO, tel. 0432-740429

abbiamo letto per voi

L'argomento che ci pare più trattato negli ultimi tempi sulla stampa internazionale è l'uso del registratore dei dati di volo collegato al GPS, che permette di liberarsi di barografi meccanici e macchine fotografiche. Niente più pennini, cartine, molle da caricare, supporti da fissare nell'abitacolo, pellicole... a patto di aver fiducia in un sicuro aggancio dei satelliti sui punti di virata. Si tratta comunque di un sistema nuovo, che richiederà pratica e confidenza sia da parte dei piloti che dei commissari sportivi. In questo ci possono aiutare le riviste tedesche: Der Adler e Flugsportzeitung pubblicano istruzioni dettagliate e i modelli per la dichiarazione dei voli. Su Der Adler c'è anche una completa prova del Cambridge Secure Flight Recorder, attualmente ancora l'unico GPS-SFR approvato dalla FAI per documentare voli di insegna o di gara.

A questo proposito, non abbiamo ancora conferme ufficiali sull'approvazione del sistema Filser LX 20, che consentirebbe un notevole risparmio sul prezzo d'acquisto. Nel corso dei prossimi mesi dovrebbero comunque essere almeno quattro i sistemi omologabili, basati essenzialmente su barografi elettronici già in commercio da qualche tempo. Alcuni di questi sarebbero addirittura privi del ricevitore GPS (EW barograph e Borgelt BJ 1) lasciando la libertà di

collegarli con un cavo al proprio GPS palmare.

La tabella degli Handicap per tipi di aliante dell'Aeroclub Tedesco fa ormai testo per tutti: poche le novità di rilievo, con il Ventus 2 ormai a fattore 120 e il Nimbus 4 a 128. La fonte è sempre Der Adler, una rivista dedicata alle competizioni, non solo di volo a vela.

Per chi invece vuole approfondire il lato tecnico a addirittura scientifico del volo in aliante non ci può essere di meglio della lettura di Technical Soaring, il quaderno della OSTIV: nell'ultimo numero potete farvi una cultura sulle onde di sottovento e sulle interferenze che si creano quando si sovrappongono due sistemi ondulatori generati da più linee di cresta non parallele.

Un piccolo problema "tecnico": Karl Striedieck, una delle massime autorità del volo a vela americano, ci racconta sulle pagine di Soaring di un atterraggio fuori campo con piccola scassata che si è concluso in modo piuttosto grave per il pilota, che ha riportato la rottura della vescica. La raccomandazione per tutti è di provvedere ad un modo di espletare i propri bisogni fisiologici durante il volo. Interessano sempre le prove in volo curate da Dick Johnson per la stessa rivista. Testato il nuovo Blanik L-23, biposto scuola di costruzione metallica, economico e robusto, adatto anche a passare la sua esistenza aeronautica all'aperto. L'efficienza massima non è molto entusiasmante (circa 27), ma la macchina

incorpora intelligenti soluzioni pensate per l'uso di addestratore.

Altra prova che invece suscita sensazione: il Ventus 2 15 metri, probabilmente il migliore classe Corsa dell'ultima generazione ha efficienza misurata di 46:1! Per ottenerla è stato però necessario un lavoro di indagine dei flussi sul profilo alare che ha condotto alla modifica dei sigilli e del mylar degli alettoni. Maggiori dettagli nella seconda parte, in uscita tra pochi giorni.

Da Australian Gliding citiamo il ritorno di un aliante a tre posti, dopo gli Schweizer americani degli anni '60, anche se si tratta per ora di un esemplare unico costruito su speciale commissione utilizzando le ali del Blanik e la fusoliera del motoaliante Vivat. Il posto anteriore sostituisce il motore. Chi fosse interessato può rivolgersi alla LET, Rep. Ceca. Chi invece possiede un Libelle Standard, l'aliante prodotto da Eugen Hanle che ha cambiato la storia del volo a vela, potrà aggiornarlo e migliorarne le prestazioni con un set di winglets costruite appositamente in fibra di carbonio. Sembra che la stabilità laterale al decollo e in termica, nonché la maneggevolezza alle basse velocità, risultino più soddisfacenti. Il costo totale della trasformazione è di circa 4000 DM. Il lavoro è stato portato a termine da Streifeneder, pensando al mercato potenziale dei 500 Libelle ancora in uso.

ALDO

A VALBREMBO IL 21 E IL 22 SETTEMBRE 1996 XIX MOSTRA INTERNAZIONALE DELL'ALIANTE

Saranno presentati in volo e in mostra statica aliante e motoalianti di produzione in corso e le ultime novità messe a disposizione dalle Ditte Costruttrici per dimostrazione e valutazioni in volo.

Vasta rassegna di strumenti, avionica, accessori ed il tradizionale mercato dell'usato. VOLO A VELA festeggerà i suoi "primi" 50 anni!

V. I. P. - International Gliding Club



Courtesy of "VOLARE", the well known Italian aviation magazine, we reprint hereafter the summary of an article appeared in its March 96 issue.

The World Class

A Chance for UL Gliders

In March 1988 the Fédération Aéronautique Internationale launched the World Class contest. The World Class was meant to be a new class of simple and cheap sailplanes. The Polish PW 5 was proclaimed the winner three years ago. It is now time to review the events.

The World Class was said to be the most important FAI's initiative in gliding since the creation of the Standard Class. On that occasion a big leap toward economy of use and manufacture was made too, but the quest for ever increasing performance levels gradually altered and eventually transformed the initial concept.

The fixed landing gear became a retractable one, water ballast tank installation was allowed, the instrumentation, on which no initial limitation was set, expanded further and further until it encompassed the most sophisticated electronic devices available, GPS included. Economy criteria were neglected and designers more and more focused on sophisticated aerodynamic and technological solutions. !!

In the case of the World Class, FAI decided to place most emphasis on the goals to be achieved, and in order to achieve them it was decided to set no constraints at all on the ingenuity of designers (not even the wingspan was specified). Goals called for a single-type glider whose configuration had to remain unchanged for at least twenty years, and for performance levels sufficient to permit the achievement of the FAI badges and competition flying. Moreover, the glider had to be low-cost and easy to build by everyone, from kits too, and suitable for club flying and the first solo flights. Those conditions should have enabled the World Class to equal the Standard Class success at least.

The philosophy proved wrong. It happened what the Italian Soaring community had feared. In Italy, we wanted that wingspan be limited to 12 meters and lift-to-drag to 30, instrumentation be minimal, and that the glider could be rigged by a person alone, consequently, weight limitations had to be specified. The ship had to be truly innovative. Nobody understood at that time that the real challenge was not to create a 4th FAI class, or a more or less cheap single-type glider, but that a new category had to see the light of day: it had to be the ultralight glider sanctioned by the FAI.

To be honest, somebody had already had that extraordinary intuition. It was Mrs. Ann Welch. A former IGC Delegate at FAI, a former glider pilot and British Team Manager at the World Gliding Championships. She had realized the enormous innovation potential of the ultralight glider. Therefore, she had quietly succeeded in having an article included in the FAI Sporting Code (Part D - Gliders) that described the UL glider, a ship required to weigh less than 100 kg

without instruments.

Article 1.1.1 was ignored by all, FAI's top officials included. It definitely went unnoticed until the Silent was built. Ann Welch attended the Silent's unveiling, then, subduedly suggested that a more careful look should be given at the FAI sporting code.

It was then clear that a chance had been lost with the World Class. Had all involved people known about article 1.1.1!

Imagine the impact an official FAI request for the acknowledgement of the new category would have had on the airworthiness authorities of the various countries!

Some conclusions can now be drawn.

The Italian gliding community strongly believed in the World Class - an Italian prototype, the 12-m wingspan "Velino" took part in the contest - yet only one PW5 has thus far been delivered in Italy (at Varese), and its arrival raised only a mild interest, in spite of the cheap price and performance sufficient to achieve the FAI badges up to the 500 km diamond, the world championship and so forth. What is wrong, then?

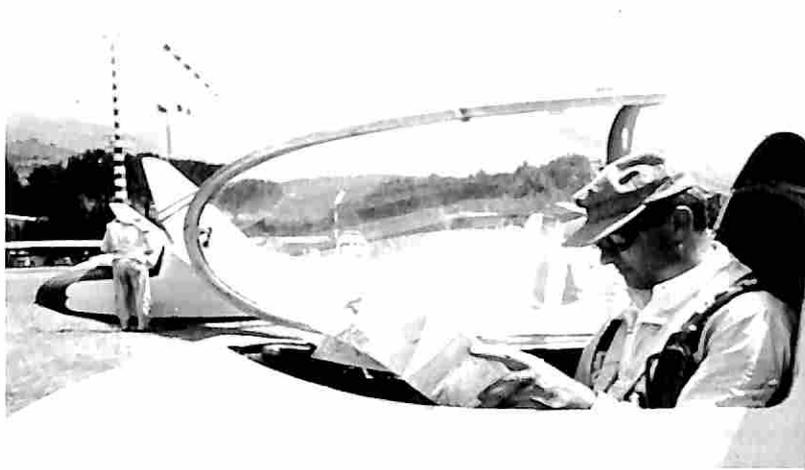
The wrong thing is that the PW5 is not really innovative. The low price is due to the fact that it is manufactured in Poland, its wingspan (13.5 m) is nearly the same as that of a standard glider, hence handling characteristics are very similar to those of the latter, the empty weight (190 kg) is slightly more than that of the Libelle prototype (1959), and, as far as this writer knows, it is not available in kit. But more than that, it must satisfy the same burdensome bureaucratic requirement that afflict its "bigger brothers". It is the lack of innovation in this last respect that has doomed the World Class.

FAI still has a problem, because soaring needs to attract more and more free-flight pilots, and sailplanes have to gain their right of citizenship in the ultralight pilots' fraternity. Glider pilots, in turn, cannot stand the current red tape any longer, it is strangling them.

The gliding communities of several countries are realizing the mistake made. In Australia, France, Italy, the USA and even in Germany it is now widely accepted that a common ground must be found between the Free Flight and Soaring Federations, especially if a ship able to meet the requirements of both of them becomes available.

The path leading to the ultralight glider will be strenuous. Designers and enthusiasts have lost the chance offered by a worldwide contest, but true believers will not give up. Thermals have not died yet, it is still possible to make it home.

LEONARDO BRIGLIADORI



Donato Pastori

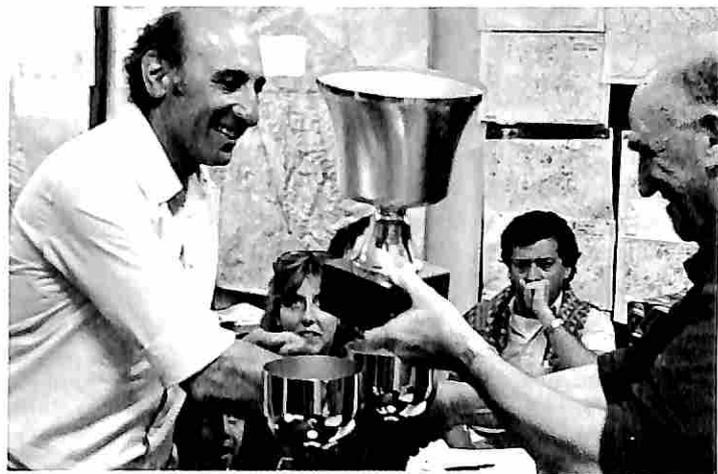
Poco prima del 25 aprile del 1945, Bruno Comunetti recupera tre Cantù, un Asiago e due Vizzola e poco dopo Costantino Gada, Ermanno Buzzocchi, Guido Cavestaito, Carlo Carera ed altri, tra i quali Donato Pastori, gettano le basi di quello che nel futuro sarà l'Aero Club di Varese. La passione per il volo spinge Donato a chiedere da ogni parte disegni di "aeroplanetti" – così come li chiamava lui – da poter costruire in... casa o in cantina. Tenta con il "Sant'Ambrogio", che non ultima per dedicarsi al ricupero del verricello del Gruppo "Dal Molin". Verricello che montato con perizia su una jeep permette di effettuare i primi voli con il Cantù e con il Vizzola. Dopo forzate soste per "divieti di volo" si riprende a volare e l'attività della scuola consente i primi brevetti "C". Donato consegue anche l'insegna d'argento e poi si dedica al motore, conseguendo il 2° grado e l'abilitazione al traino. Per anni continua a trainare centinaia di volovelisti in tutti i cieli d'Italia. In questi ultimi anni, realizzando il suo sogno giovanile, costruisce il suo "aeroplanetto" lavorando sempre, dopo ogni volo, per migliorarne le prestazioni. Ed ecco, inaspettato quanto incomprensibile, il tragico incidente che ci toglie dalla vita, ma non dalla memoria un grande Amico. Ciao Donato!

gli amici di Venegono

Donato Pastori ci ha lasciati: ora è solo ricordo. Era un vecchio amico, la sua passione per il volo era tanto intensa quanto la sua voglia di non apparire, era un "buono" nel pieno senso della parola e la sua irrefrenabile voglia di volo lo ha trascinato verso l'incidente che gli è stato fatale. Ha praticato il volo a vela ed il volo a motore e ci ha rimorchiato molte volte, per anni. Era divenuto un autocostruttore e si era costruito il "suo" aereo pezzo per pezzo. Amava fare questo lavoro creativo, con esso riteneva forse di rendersi libero di volare quando lo desiderasse, senza essere condizionato da alcuno, per alzarsi da terra a sua discrezione.

Quando andammo a Policoro la prima volta aspettammo il suo arrivo su quel pezzo di spiaggia che fungeva da aviosuperficie ed al tramonto, puntuale, arrivò con l'elle 5. L'indomani mattina mi agganciai alla sua coda per il primo decollo, erano le nove del mattino, appena terminata la rullata eravamo sul mare e la linea del mare all'orizzonte si confondeva con il cielo. Andammo a sondare l'aria di Rotondella, c'era qualcosa ma non sembrò sufficiente e proseguimmo per Sant'Arcangelo dove invece l'ascendenza c'era e forte e confermava quello che ci si aspettava ci avrebbe riservata l'antica terra Lucana, partenze mattiniere, cielo libero, plafond alti e ad ogni decollo il beneaugurante "buon giorno" dei templi di Eraclea.

ATTILIO



Agostino Bucceri

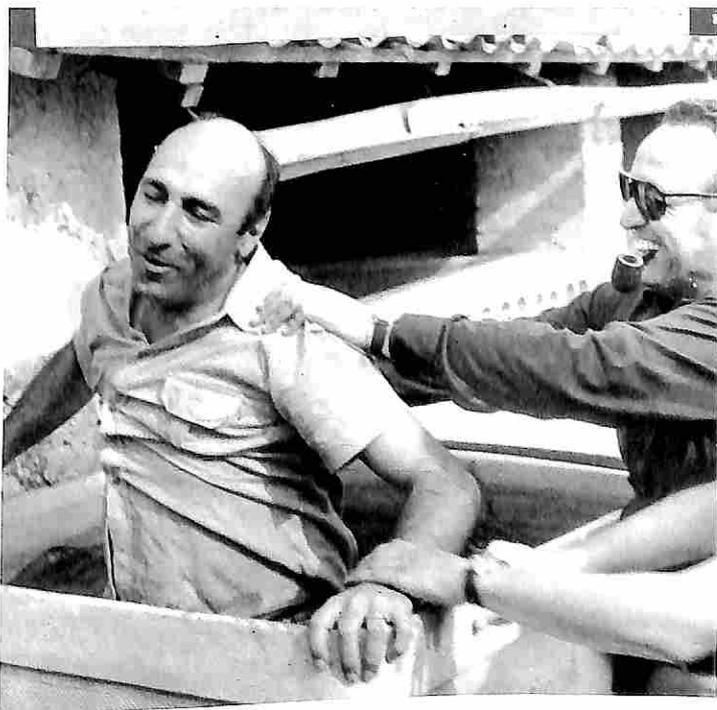
Con dolore e sconcerto abbiamo appreso la notizia della morte di Agostino Bucceri.

Per noi giovani del Gruppo Volovelistico Patavino è sempre stata una figura di riferimento: abbiamo ascoltato i suoi consigli e i suoi racconti, abbiamo visto il suo archivio cinematografico ed abbiamo infine avuto la fortuna di vederlo volare.

Non dimenticheremo la sua Citroen DS senza sedili, il suo Phoebus N° 104 e il suo fare guascone che a volte provocava irritazione in chi non lo conosceva bene ma sempre tanta simpatia in chi li amava.

Ci manca già e ci mancherà sempre.

GIOVANNI CALZONI



*Non paia irriverente la foto, vuole solo ricordare il suo carattere e ci fa rivivere i tempi "andati", quelli nei quali trovavamo anche il tempo di ridere e di combinarne di "tutti i colori"!
E proprio guardando le foto rivivremo i tanti momenti dei quali Agostino era sempre partecipe.*

RS

Controllo fotografico - Determinazione della posizione dell'aliante

Le note che seguono sono state scritte prima della riunione dell'IGC che ha deciso, come appare altrove nella rivista, di modificare uno dei principi base del metodo fotografico per comprovare il corretto passaggio su un punto di partenza o di virata. A parte le gare, che potevano adottare regolamenti particolari, per i voli di insegna o primato, vige la norma che il punto da fotografare deve apparire nella foto, pena la nullità della foto stessa (punto 2.3.3.5 del Codice); dalla foto si deve inoltre rilevare che al momento in cui è stata scattata l'aliante si trovava all'interno della Zona di Osservazione.

Nella recente riunione dell'IGC è stata approvata la proposta inglese ed accettato l'importantissimo concetto che la fotografia deve solo dimostrare che l'aliante si trova nella Zona di Osservazione, e che non è pertanto necessario che si veda il punto da fotografare. Non si pone nemmeno un limite di distanza, salvo eventualmente nelle gare.

Non disponiamo ancora del testo definitivo di questa norma, che entrerà in vigore l'1 ottobre prossimo, ma è chiaro che diventerà importantissimo quanto forse finora è stato piuttosto trascurato, cioè la prova che l'aliante si trova nella Zona di Osservazione, e non sempre questo risulta facile ed evidente.

Dal libro "Badge and Record Book" di Jackie Payne, che è in pratica il manuale americano per i piloti ed i commissari sportivi, ricaviamo le seguenti norme che dovrebbero aiutare a risolvere il problema:

La posizione dell'aliante si può determinare con tre metodi, a seconda che:

1. sulla foto ci sono strutture molto alte
2. è facile tracciare la ZO sulla foto
3. sulla foto ci sono serie di linee parallele

Metodo 1.

Le linee verticali convergono sulla proiezione sul suolo della posizione dell'aliante.

Metodo 2

Implica il confronto della foto con una carta dettagliata (p. es. 1:50000).

Per determinare la posizione dell'aliante si usa l'angolo apparente formato dalle linee che delimitano la ZO sulla foto:

- a. se quest'angolo è maggiore di 90° , l'aliante è in posizione corretta
- b. se l'angolo è inferiore a 90° , l'aliante è fuori della ZO.
- c. se l'angolo è esattamente di 90° , bisogna usare un altro metodo.

Per la misura basta anche un angolo di un foglio di carta. Se sul terreno appare una figura circolare, l'aliante è in posizione corretta se il diametro dell'ellisse nella direzione della foto è inferiore al diametro ad esso ortogonale.

Metodo 3

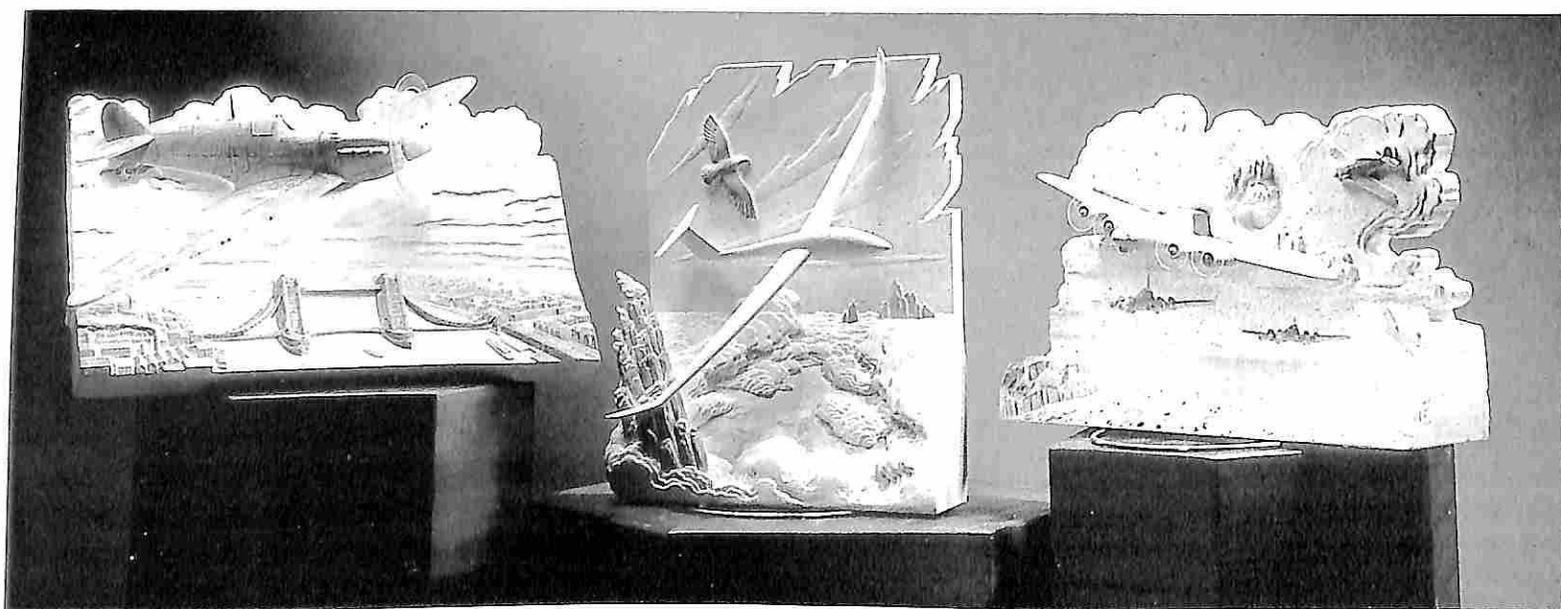
Nel raro caso in cui la foto contenga l'orizzonte, l'aliante è su una linea che passa per il centro della foto (intersezione delle diagonali) ed è perpendicolare all'orizzonte.

È possibile determinare l'orizzonte, quando esso non appare sulla foto, usando la regola della prospettiva per cui le linee rappresentanti rette parallele sulla foto si incontrano sull'orizzonte.

In pratica:

1. si fissa la foto su un foglio più grande
2. si prolungano fino all'intersezione due o più rette sulla foto rappresentanti linee parallele sul terreno
3. la congiungente delle due intersezioni è la linea dell'orizzonte
4. si fa scorrere un lato di un foglio sull'orizzonte finché il lato perpendicolare arriva sul centro della foto
5. l'aliante si trova sulla linea così determinata.

SMILIAN CIBIC



Le sculture possono essere richieste ai seguenti indirizzi:

FRANCO MICHELE STUDIO - Via Montevideo 34 - 10134 Torino - Tel. 011.3181275

ADHARA DESIGN - Via Sostegno 65bis/25 - 10146 Torino - Tel. 011.715331

Valbrembo

Sabato 18 maggio si è tenuta la tradizionale festa annuale nel corso della quale sono stati premiati i piloti distintisi nell'attività dello scorso anno e sono stati consegnati i brevetti ai nuovi piloti.

Più ampia relazione nel prossimo numero.

Grumentum

Notizie per gli eventuali interessati

Il Dr. Nando Cunetta, gestore dell'aviosuperficie di GRUMENTUM, informa che a Pontecagnano ed a richiesta anche a Grumentum è disponibile un servizio di aerorimorchio per alianti fino al peso di 550 Km. durante il mese di Giugno e di Luglio alle stesse tariffe che sono praticate a Calcinatè.

Per chi intendesse usufruire di questa possibilità viene suggerito di prendere previamente contatti diretti con Cunetta o con Pasquale, il pilota rimorchiatore che già alcuni di noi hanno conosciuto in occasione degli stages che il CNVV ha gestito, con la direzione del compianto Costantino, due anni fa a Grumentum.

Inoltre a completamento della notizia s'informa che sull'aviosuperficie stanno per iniziare i lavori per la costruzione dell'hangar ed è sempre in funzione il telefono. Rimane sempre tutt'ora insoluta la necessità di come risolvere il problema, al fine di un potenziale sviluppo dell'attività di volo a vela in questa interessantissima area del territorio nazionale, per dotare l'aviosuperficie di una postazione fissa di verricello. In una prima fase essa aprirebbe e risolverebbe economicamente ed efficacemente il problema dell'avvio nel sud d'Italia di una attività volovelistica per i piloti locali ma soprattutto per avviare contestualmente un flusso turistico/sportivo di piloti nazionali ed europei in una interessantissima regione meritevole di grandi attenzioni.

A.P. Contattare Paolo De Marco: tel. 0432/740429 - fax 740092.

Studio ed evoluzione dell'aliante

È uscito il primo volume dell'imponente opera che Giorgio Zanrosso ha deciso di affrontare per tracciare un'accurata storia degli alianti.

Affrettatevi a richiederla alla EGIDA EDIZIONI di Vicenza, tel. 0444/962502 - fax 0444/965171.

Nel prossimo numero pubblicheremo la recensione a questo primo volume.

Il piacere del volo di distanza

È il titolo di un libro scritto da Paolo Miticocchio di Valbrembo. Scoperto per caso ed attratti dal titolo molto invitante, cercheremo di leggerlo e di farne una recensione per informare anche gli altri volovelisti.

Notizie da Elan Flight

Elan Flight offre la possibilità di voli prova per il monoposto Standard DG-300 ELAN e per il biposto multiversione DG-505 ELAN ORION, su tutti gli aeroporti italiani.

Ai possessori di DG-300 Elan Flight offre il kit per la installazione di winglets alari o l'installazione in fabbrica a condizioni particolari.

VENDO NIMBUS 3DT - D-KGZT n. 99
motoaliante biposto
mai incidentato - contattare
R. Manzoni uff. 02/48014317 ab. 02/4985686

VENDO MOTOALIANTE SUPERDIMONA
motore Limbach 90 HP 250 ore
completamente strumentato
Tel. 0337/465866

Aeroclub Volovelistico Torino
Trofeo Città di Torino 1996
 Torino Aeritalia 25-28 Aprile 1-5 Maggio 1996

Classifica Generale

Pos.n.gara	Concorrente	Club/nazione	Aliante	punti	pr.n 1 km: 156	pr.n 2 km: 176	pr.n 3 km: 330	pr.n 4 km: 257	
1	GM Marchisio Giorgio	ITA-Ae.C. Torino	Ventus 2	2503	3 203	4 443	3 982	1 875	* 800
2	AB Beozzi Antonio	ITA-Ae.C. Torino	Discus	2204	1 209	1 503	1 1000	3 492	* 704
3	TT Anghileri Toni	ITA-A.V.Lariano	ASW 24	2037	5 133	3 452	4 960	3 492	* 651
4	CM Squarciafico Vittorio	ITA-Ae.C. Novi Ligure	LS 6	1849	2 207	11 25	2 985	2 632	* 591
5	CD Giacobbe Dino	ITA-Ae.C. Savona	Ventus	1732	12 23	6 437	7 855	5 417	* 554
6	RI Poletti Franco	ITA-A.V.M. Milano	Libelle std.	1705	9 36	5 439	6 883	6 347	* 545
7	GC Barbero Claudio	ITA-Ae.C. Torino	ASW 20	1304	4 137	8 291	8 567	7 309	
8	E22 Passarelli Girolamo	ITA-Ae.C. Savona	Ventus	1065	13 16	12 0	5 884	8 165	* 340
9	L Follis Carlo	ITA-Ae.C. Torino	LS 4	956	10 35	7 367	9 549	11 5	
10	CK Albano Claudio	ITA-Ae.C. Savona	ASW 20	852	11 27	2 459	13 361	11 5	
11	SZ Borgo Vittorio	ITA-Ae.C. Valle Aosta	Nimbus 2	484	7 87	12 0	11 390	10 7	* 155
12	EG Lucco Guido	ITA-Ae.C. Torino	LS 3	442	8 71	12 0	12 371	13 0	* 141
13	GB Buffarello Gianfranco	ITA-Ae.C. novi ligure	Hornet	423	14 15	12 0	10 400	9 8	
14	K Gelsomini Franco	ITA-Ae.C. Torino	Phoebus C	337	15 0	9 28	14 309	13 0	
15	GA Danieli Luciano	ITA-Ae.C. Torino	Discus	100	6 93	12 0	16 7	13 0	
16	I Lorenzon Giorgio	ITA-Ae.C. Valle Aosta	Mosquito	37	15 0	12 0	15 37	13 0	
17	ET Tarchini Edoardo	ITA-Ae.C. Novi Ligure	Discus	26	15 0	10 26	17 0	13 0	
18	SD9 Bianco Emilio	ITA-Ae.C. Torino	SZD 55	0	15 0	12 0	17 0	13 0	
18	U Giurgola Marik	ITA-Ae.C. Novi Ligure	LS 4	0	15 0	12 0	17 0	13 0	

* Punteggio per algoritmo

(Ndr: chissà se gli amici torinesi vorranno scriverne qualcosa !?!?!?) (p.s. chissà se il Grinzino, vincitore del trofeo Sales, ne scriverà!!)

Biella

Continua l'attività volovelistica biellese

Doveroso spendere due parole a proposito della continuazione felice e concreta dell'avventura volovelistica biellese, iniziata poco più di due anni e mezzo fa presso l'Aeroporto "Luigi Sella". La scuola sta continuando il suo normale svolgimento sotto la guida dell'istruttore Gianni Spreafico, totalizzando un buon numero di ore, con numerosi allievi e allieve.

Nell'ambito delle attività istituzionali è anche da segnare la presenza dell'Aero Club Biella alla manifestazione biellese "EXPO '96 MOTOR SHOW" ove, presso lo stand del Club, era esposto, tra le altre macchine, un lucidissimo e superbo SW 24, che ha destato grande curiosità ed interesse da parte del pubblico presente durante i 10 giorni della manifestazione.

Il nostro miglior augurio perciò è quello di vedere la sezione volovelistica biellese crescere sempre più.

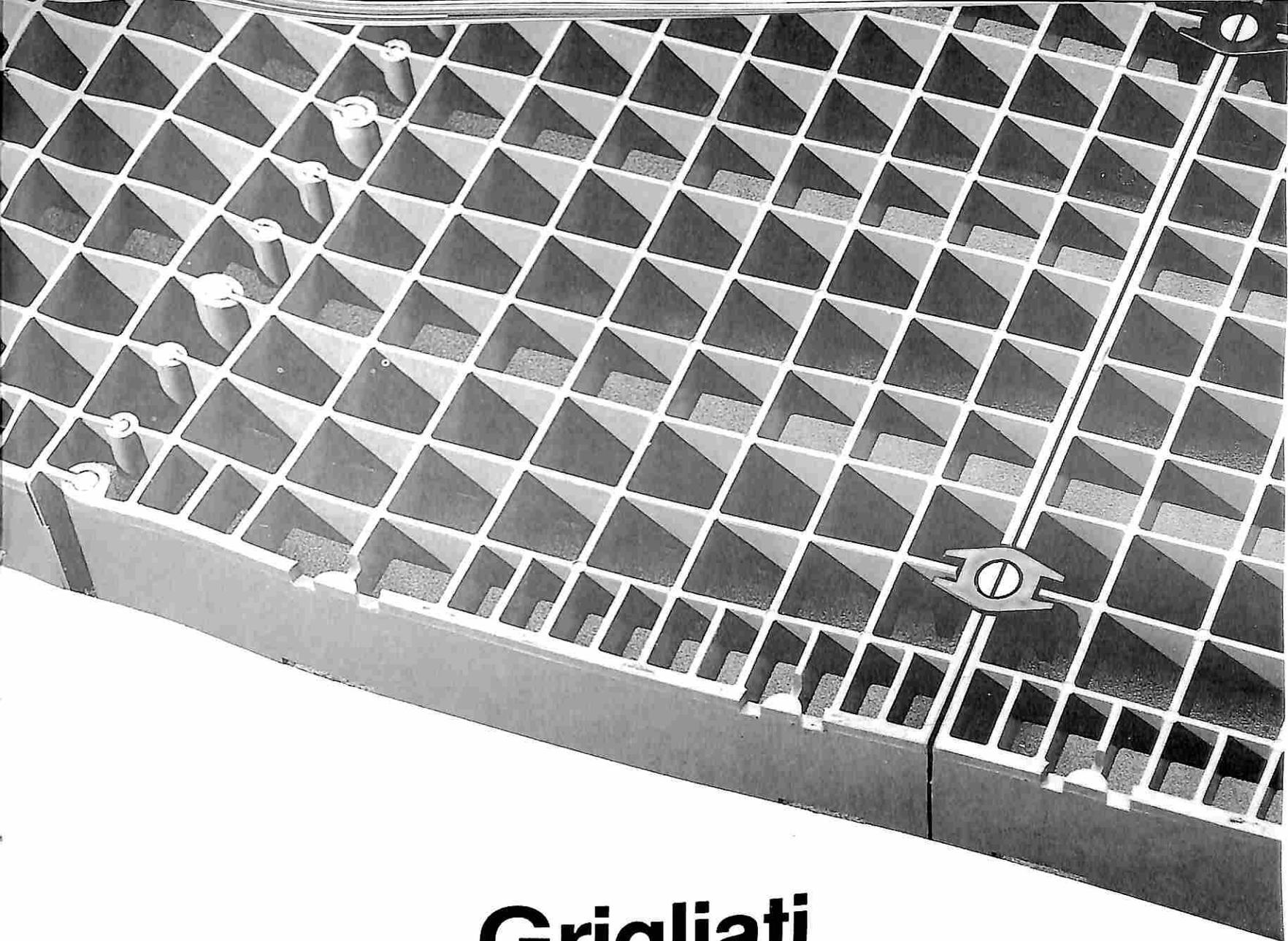
Si indicano in appresso alcune notizie riguardanti i costi per il conseguimento della Licenza di Pilota di Aliante:

- Corso pratico e teorico	L. 4.650.000
- Quota associativa Aero Club (allievi)	L. 400.000
- Quota ingresso Aero Club (allievi)	L. 150.000

Per tutti coloro che sono già in possesso della Licenza i costi sono i seguenti:

- Quota associativa Aero Club	L. 750.000
- Costo orario aliante	L. 60.000
- Costo traino (sgancio a 700 mt)	L. 50.00

Il rappresentante volo a vela
 MARCO CESONE



Grigliati per pavimentazioni

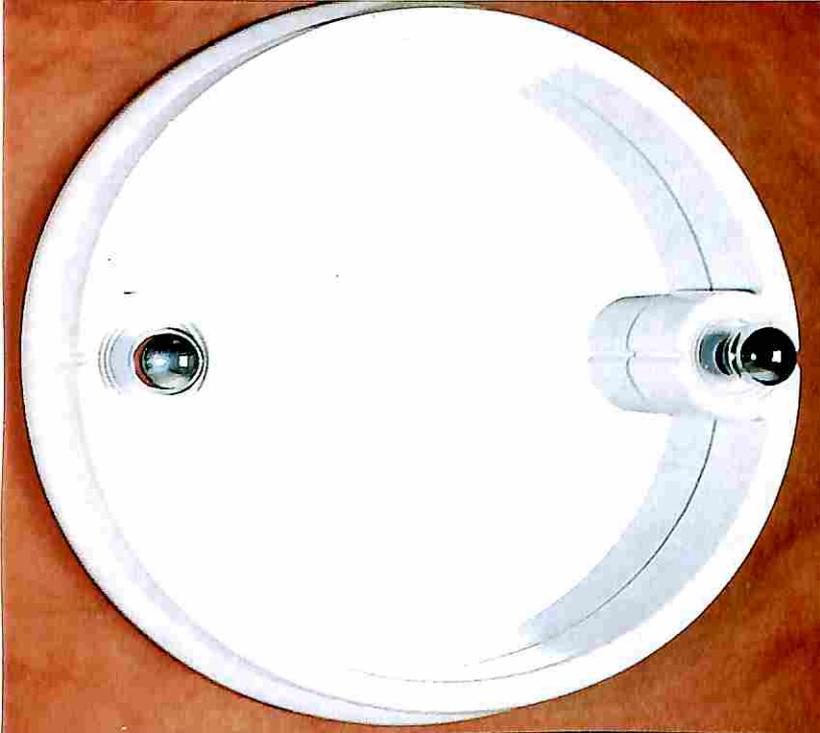
I grigliati Mazzucchelli in ABS e in Polipropilene, facilissimi da montare, hanno un disegno a canali aperti, per un'alta capacità drenante della superficie coperta. Le ottime caratteristiche meccaniche, fisiche ed elettriche consentono grande resistenza agli agenti chimici, atmosferici, alla temperatura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

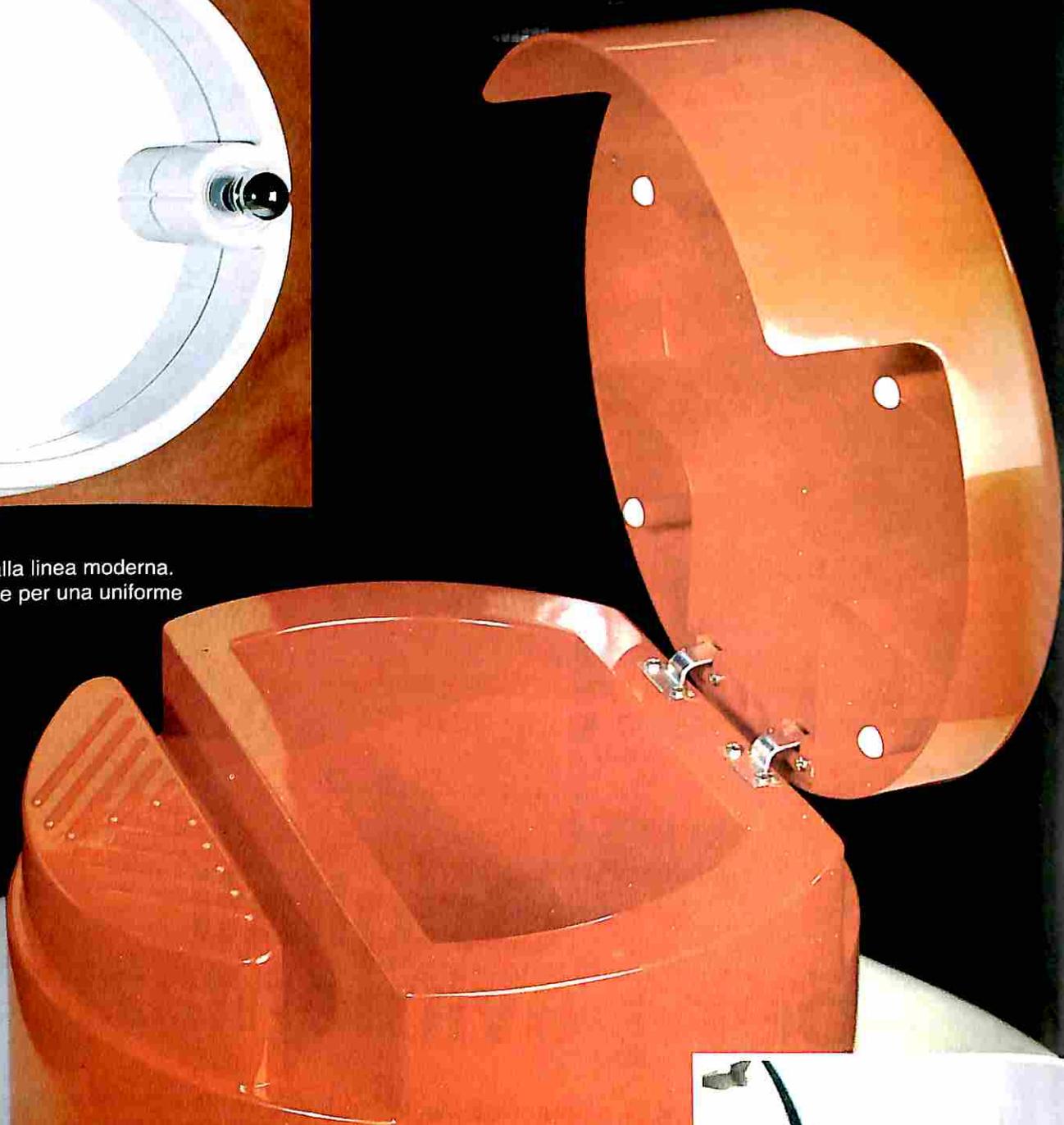
1849 **Mazzucchelli**

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



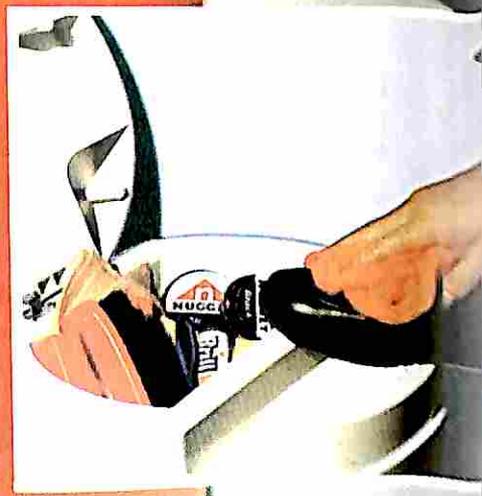
SELVA

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 appog-
gio per lucidare le scarpe ed ha una base antiscivolo.
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



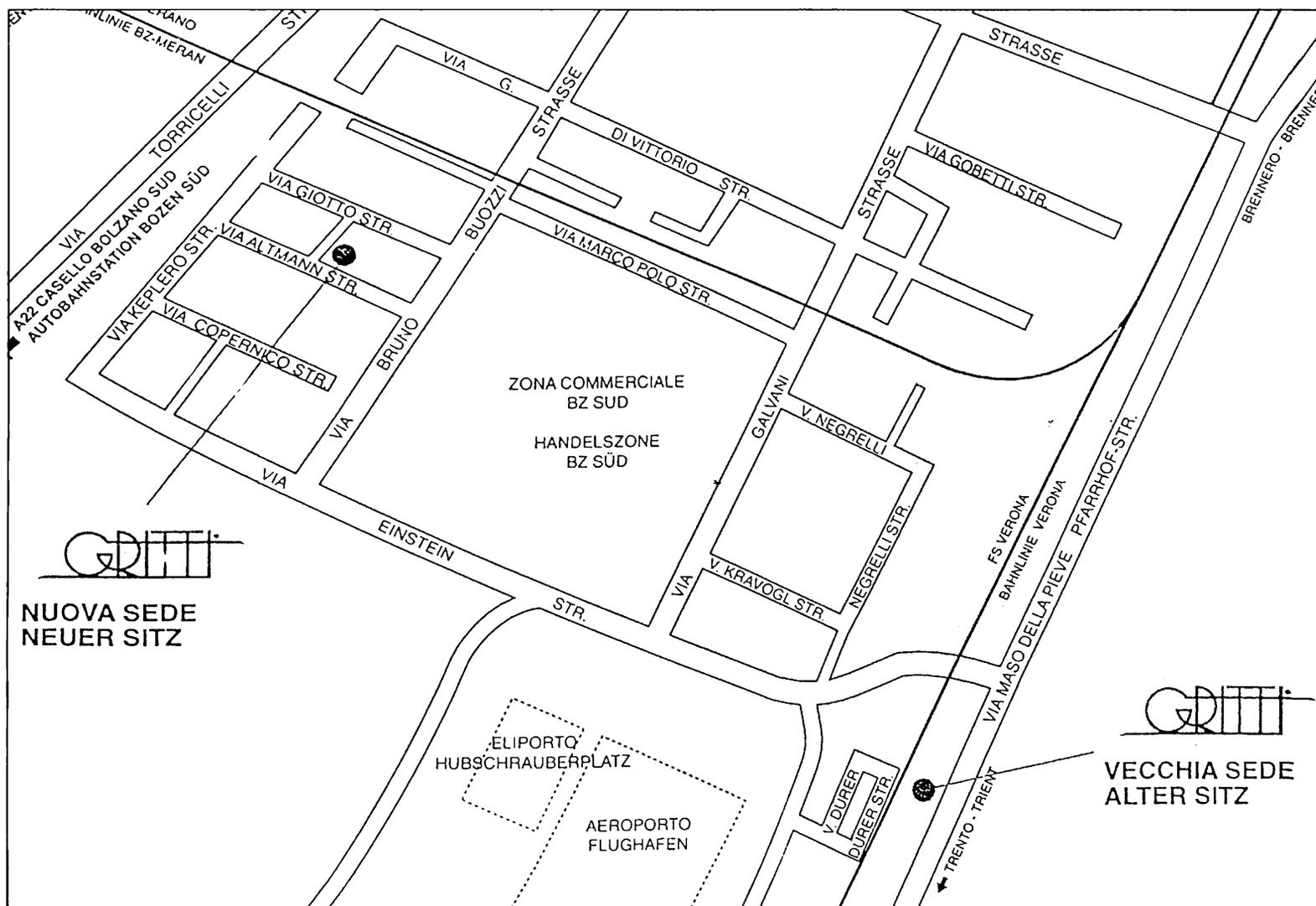
Oggetto: Trasferimento della nuova sede.

Siamo lieti di InformarVi che la Ditta chiuderà il giorno **12.04.1996** per effettuare il trasloco nella nuova sede dove riapriremo, nella zona commerciale di Bolzano Sud, il giorno **22.04.1996** in

VIA ALTMANN NR. 9 I - 39100 BOLZANO
Tel. 0471/543333 r.a. - Fax 0471/543301

Per noi sarà un momento lieto e tanto atteso, ma di grande ed inevitabile confusione e pertanto confidiamo nella Vostra comprensione se nei primi giorni si dovessero verificare eventuali disagi o disfunzioni che non necessariamente dipenderanno da noi e che cercheremo, comunque, di ridurre al minimo con tutti i mezzi a nostra disposizione.

Siamo peraltro convinti che, alla riapertura, grazie ai nuovi uffici dislocati in spazi più adeguati e funzionali, al grande magazzino logisticamente più agibile ed ordinato, al laboratorio tecnico con ampia movimentazione e nuove attrezzature, al vasto spazio espositivo, al comodo parcheggio ed alla più semplice reperibilità, saremo in grado di darVi un servizio ancora più pronto ed efficiente.



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 035/52.84.91 - 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, 4 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.*