



Disquisendo, disquisendo...

All'ing. Andrea Tomasi , dobbiamo essere grati perché con i suoi "pensieri volovelistici notturni " ha sollevato un dibattito veramente interessante e costruttivo. Nel suo intervento esordisce dicendoci che esistono realtà diverse dai soli Aero Club propriamente detti, come il bellissimo ed efficiente C.U.S. di Trento di cui è il presidente, cita ad esempio anche le Akaflieg tedesche. Segue con una giusta aggressività una introduzione sui "problemi del settore che sono molti ed alcuni sicuramente pesanti e, consentitemi il termine, dice "cancerogeni"".

Ci parla delle lentezze burocratiche delle attuali strutture, e ciò è vero ed aggiunge: "Sicuramente come già molti hanno scritto, nel nostro paese esiste una serie di leggi e leggine che burocratizzano molto il nostro settore, ma a mio parere questo non incide molto sui costi diretti. Inoltre, una volta capito il meccanismo, basta solo avere la santa pazienza di riempire il solito pacco di carte ele cose vanno..." ma come poi lui afferma, ciò non è un ostacolo insormontabile. Certo in tutti noi traspare una dose di insofferenza nel "subire" iter burocratici...

Gli stipendi zero certamente abbattano i costi, ma cosa comportano in termini umani? Questa soluzione basata sul "volontariato", come dice Tomasi, richiede e presuppone una grande passione, ma c'è un "ma" dico io, che è un peccato, perdere e/o non raccogliere quelli che volano o volerebbero anche se non sono "completamente" degli appassionati... sarebbe meglio soffermarsi su posizioni più elastiche dove si può affermare che si contribuisce in modo costruttivo anche pagando solo una quota associativa e facendo qualche volo. Dobbiamo convincerci che da ognuno bisogna "pretendere" solo ciò che può dare... E niente di più! Tirare troppo la corda inevitabilmente porta a dei conflitti.

Non esiste un volovelista tipo, siamo persone spesso diversissime che pretenderebbero di andare d'accordo solo perché hanno una passione in comune... E' questa una utopia! Lasciamo ad ognuno la propria personalità e rispettiamo le esigenze e le disponibilità degli altri. Tenendo presente che siamo talmente in pochi

e che non possiamo permetterci di fare una selezione tra i "più" ed i "meno" appassionati... Non criminalizziamo chi viene in aeroporto a fare il classico voletto con il biposto, trovandosi l'aliante già in linea ecc. ecc.

Ecco che il volontariato è sicuramente fondamentale per fondare una struttura, ma successivamente passare ad una organizzazione mista (stipendiati e volontari) è una soluzione che alleggerisce i compiti ed evita, come succede spesso, che molti piloti se ne vadano per altri lidi perché gravati da "impegni di club" che ad un certo punto non riescono o non possono più sostenere... Certo i costi...

E' comunque solo una questione di sviluppo... Tutti i nostri grossi club di volo a vela hanno personale stipendiato e solo questi riescono, essendo fuori da un dimensione "critica", veramente ad espandersi ulteriormente, offrendo al pilota medio una serie di servizi tali da coprire le più vaste esigenze...

Non dimentichiamoci le nostre mogli che spesso non vengono in aeroporto perché non trovano "niente" e anche questo finisce spesso con allontanare i "mariti"...

Diamo alle nostre donne una piscina, un ristorante, la possibilità di scegliere con chi stare, non essere obbligate a fare un unico gruppo perché siamo "volovelisti"... Solo quando si è in tanti si riesce a fare questo, ed appartenere a gruppi di amicizie diverse, nel rispetto reciproco senza che questo crei dei permali. Ma come crescere come Club? Non tutti ci riescono... Perché? Poi Tomasi parla del costo degli alianti... Ci ribadisce il perché costano così tanto: " la preparazione dei materiali compositi strutturali dell'ala e della fusoliera viene ancora eseguita con la tecnologia della laminazione a freddo su stampi, che si traduce con operazioni necessariamente condotte "a mano". Questo significa che, attualmente, la costruzione di un aliante necessita di circa 500-700 ore di manodopera... Ecc. ecc." Tutto vero quello che dice poi aggiunge sul mercato degli alianti: "...Infatti fino ad ora nessuna azienda del settore ha provato a cambiare la tecnologia di produzione poiché il prezzo finale non era, e purtroppo ancora non é, un fattore limitante le vendite..." Anche se si deve considerare che comunque il mercato mondiale degli alianti non è tale da giustificare vere e proprie catene di montaggio...

E' difficile vendere alianti vecchi? Il mercato è drogato dal desiderio sfrenato del mezzo punto in più di efficienza? Si è degli "sfigati" a volare con delle macchine vecchie? Per rispondere a quanto Tomasi dice sugli alianti offerti dal centro nazionale di Rieti rispetto alla media dei club, è umano affermare che "poi" è pesante "tornare indietro" dopo avere volato su un DG300 o su un LS4. Questo è sicuramente un problema molto complesso, in Italia ancora pochi si dedicano alla ristrutturazione di vecchie macchine, in altre realtà, muoversi con alianti d'epoca è diventato uno dei modi di volare, sì, perché esistono diversi modi di volare, passare

dal Ka6 al DG300 per esempio, vuol dire entrare in un'altra dimensione, la filosofia del volo viene stravolta...

I parametri sono completamente differenti e qui si potrebbe parlare per ore; per chi non l'avesse ancora fatto, consiglio di leggere qualche articolo di piloti di "altri tempi". Bisogna essere consapevoli di questi mondi "diversi", a questo punto scegliendo di volare con macchine vecchie o meglio d'epoca (abituiamoci a chiamarle così), non si può essere degli "sfigati", ma piloti degni di considerazione perché conservano materiali che rispecchiano la nostra storia di volovelisti, e rivivere quelle esperienze di volo, non può essere altro che gratificante. Si possono fare raduni, gare, manifestazioni... E trovare uno scopo nel volare senza necessariamente doversi misurare in maniera impari con le orchidee del volo... La stessa cosa è successa nel mondo dell'automobile, una volta c'erano macchine vecchie, ora ci sono macchine d'epoca. Questi atteggiamenti non indicano quindi una mancanza di cultura anche in noi volovelisti? Ecco forse il perché di alcuni che si sentono "sminuiti o frustati nel volare con vecchi catorci".

Sono contrario a macchine tipo PW5, per chi aspira a volare "moderno" piuttosto che spendere 24 milioni di lire per un aliante di quel tipo, ritengo sia meglio acquistare un 1/2 od 1/3 di un DG300 o di un LS4. Signori non trinceriamoci dietro a scuse parlando di costi eccessivi, guardiamo oggi cosa costa fare anche altri sport... Se uno poi vuole un aliante tutto per lui al costo di un "world class" è molto più performante un Libelle od un Cirrus Standard, macchine che non perderanno mai di valore e rivendendole potrà sempre riprendere i suoi soldi. Questo non so se potrà accadere con questi nuovi mezzi leggeri.

Molto ci si è mossi nel campo degli alianti economici, ma una soluzione soddisfacente è puramente utopica... Certi costi è impossibile comprimerli.

Sono pienamente d'accordo con Tomasi sui coefficienti correttivi così come sono congegnati non fanno altro che ingenerare ulteriore confusione e spesso sono uno strumento politico per favorire ora questa o quest'altra casa... Stendiamo un pietoso velo e siamo seri, al di là dei numeri, risulta impossibile in certi casi ogni tipo di confronto, troppe sono le variabili: dall'efficienza alla polare, indi c'è la capacità di sondare, per non parlare dell'abisso tra le medie conseguibili con una o l'altra macchina, l'influenza determinante di ogni situazione meteorologica ecc. ecc. Convegno con Sergio Capoferri che il progresso è inarrestabile ed è giusto cercare soluzioni sempre più performanti, e che a Rieti si cerchi di dare il meglio...

Molto laconica la risposta di Rocco Caruso, quando dice che effettivamente il "potere del volo a vela" in Italia non lo detiene nessuno! E' un peccato? E' un bene? Rocco conclude ringraziando chi ha dimostrato veramente di esistere in questo campo!

Andrea Ferrero è stata la molla che mi ha spinto ad intervenire, esordisce dicendo:..."Non ci sono grandi vecchi o affini che non vogliono la diffusione del nostro sport. Semplicemente in Italia non c'è abbastanza cultura aeronautica tale da far diffondere questo come altri sportMa il far cultura non dipende da qualche ministero, ma esclusivamente dal farsi carico personalmente di diffondere il nostro sport..." E continua su questo tono aggiungendo esempi e particolari.

Sono convinto che il volo lo si deve apprezzare sin da bambini, bisogna seminare a lungo termine, cominciare a fare propaganda nelle scuole, già dalle prime classi delle elementari. Non deve essere un Ministero od una legge ad imporlo, è ridicolo! Ogni club od ogni gruppo dovrebbe farsene carico, e via con le diapositive e le visite guidate alle scolaresche tra i nostri alianti... ecc. ecc. Non si deve pensare che sia una fatica sprecata e forse così in un domani non ci sentiremo più dire: "ma se manca il vento..." - "Si precipita, ovviamente", ogni volta mi viene voglia di rispondere... Invece cerco di spiegare un qualche cosa che difficilmente sarà compreso, almeno nella dimensione in cui realmente è! Vado a volare in Francia, là nei club le visite e le spiegazioni ai bambini sono una cosa che fanno da sempre ed i frutti bene li raccolgono! Non ditemi che per fare questo i Francesi hanno sovvenzioni, sì è vero, ma sono cose che si possono fare benissimo a costi "zero" anche qui da noi! Prendere i ragazzi all'università è già tardi... "perciò piantiamola lì di commiserarci e diamoci da fare." Esorta Andrea Ferrero.

Poi interviene Mario Marinelli del Centro Studi di Baskerville: "Ti posso assicurare comunque, e credo che faccia piacere anche agli altri iscritti alla mail list del CSVVA, che il link WEB del Centro Studi del Volo a Vela Alpino, è tra i più visitati e "gettonati" del nostro server.

Quindi l'interesse c'è, forse un po' di soldi pure, chissà che non sia il caso di cominciare ad essere fiduciosi e costruire opportunità e appuntamenti (che so una gara o un meeting) utilizzando le risorse della rete..." Queste affermazioni sono una grossa soddisfazione per noi tutti che abbiamo lavorato per propagandare il nostro volo a vela anche sulla rete.

Giorgio Pedrotti raccoglie in pieno l'esortazione per diffondere la "cultura aeronautica", e per primo fa delle proposte pratiche su come organizzare e reperire il materiale necessario "confezionare alcuni audiovisivi coi fiocchi sul volo a vela, nei quali vengano illustrati sia l'aspetto didattico che sportivo della disciplina per utilizzarli e divulgarli negli ambienti sportivi, mandarli in onda sulle reti televisive locali..." Bene Giorgio, penso che nessuno abbia nulla da obiettare che tu ti occupi di quanto ci dici, ci farai poi sapere. E dimmi se anche tu convieni che bisogna anche partire da molto lontano... Cioè dalle scuole elementari.

Carlo Maria Faggioni nel suo intervento conferma la tendenza generale che vuole macchine performanti operare dal nostro centro nazionale, "Anche l'AeCVV di Rieti, se vuole fare l'attività che fa, deve vendere bene i suoi servizi e quindi soddisfare la domanda..". a questo punto, Andrea Tomasi deve prendere atto che la stragrande maggioranza richiede non PW5 o Libelle o Ka6, ma qualcosa di meglio... Per i coefficienti correttivi, dei semplici numeri non bastano, conferma Carlo Maria ed anche questa sembra essere una tendenza comune.

Jean-Marie Clement molto tecnicamente ci spiega come vengono usati i coefficienti e dice che comunque "é sempre un piccolo pasticcio". Traspare ad ogni modo che i fattori correttivi sono validi e necessari solo quando le differenze tra le macchine sono relativamente piccole. Ecco che occorrerebbe, dico io, definire le varie classi in cui raggruppare aianti "compatibili". Vedi per esempio USA come suggerisce Carlo Faggioni. E non deve essere possibile cambiare le regole così con tanta "leggerezza" come amaramente Jean-Marie ci segnala.

Come vedete, mi sono riletto, spero con sufficiente attenzione, tutti gli e-mail che sono scorsi sull'argomento proposto da Andrea Tomasi, per farne questa relazione che spero, come riassunto, possa essere utile a tutti per dare un maggior senso di coesione alle opinioni sugli argomenti trattati dove, oltre ai pensieri ed alle proposte degli altri, ho aggiunto anche qualche cosa di mio. Sarà stato un mattone leggerla tutta e non so quanti saranno arrivati sino in fondo. Ho lasciato molti interrogativi. Sono gradite critiche e precisazioni, perché, sarò un illuso ma ritengo gli argomenti trattati degni di essere ulteriormente approfonditi...

Cordialmente

Giancarlo Bresciani