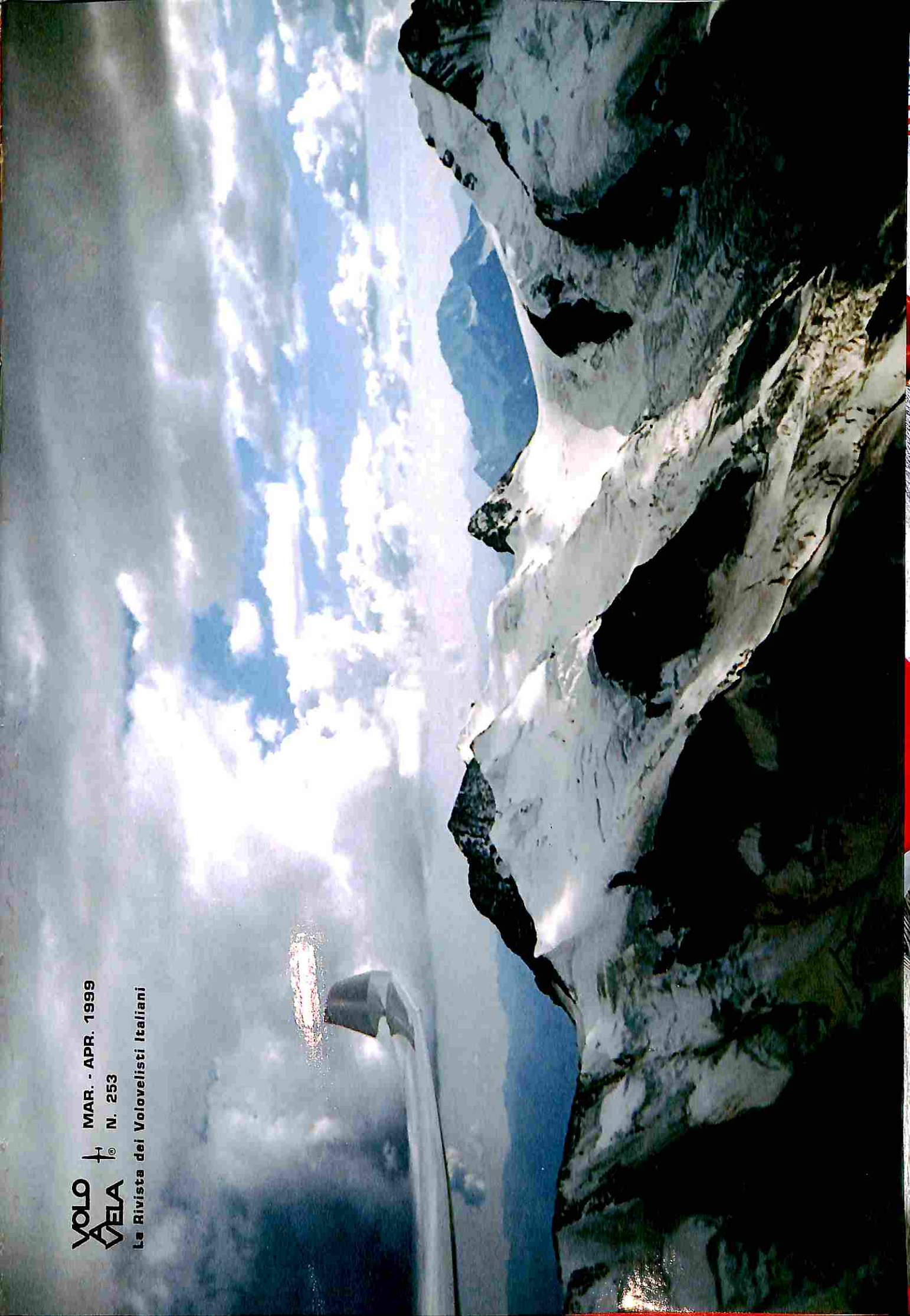


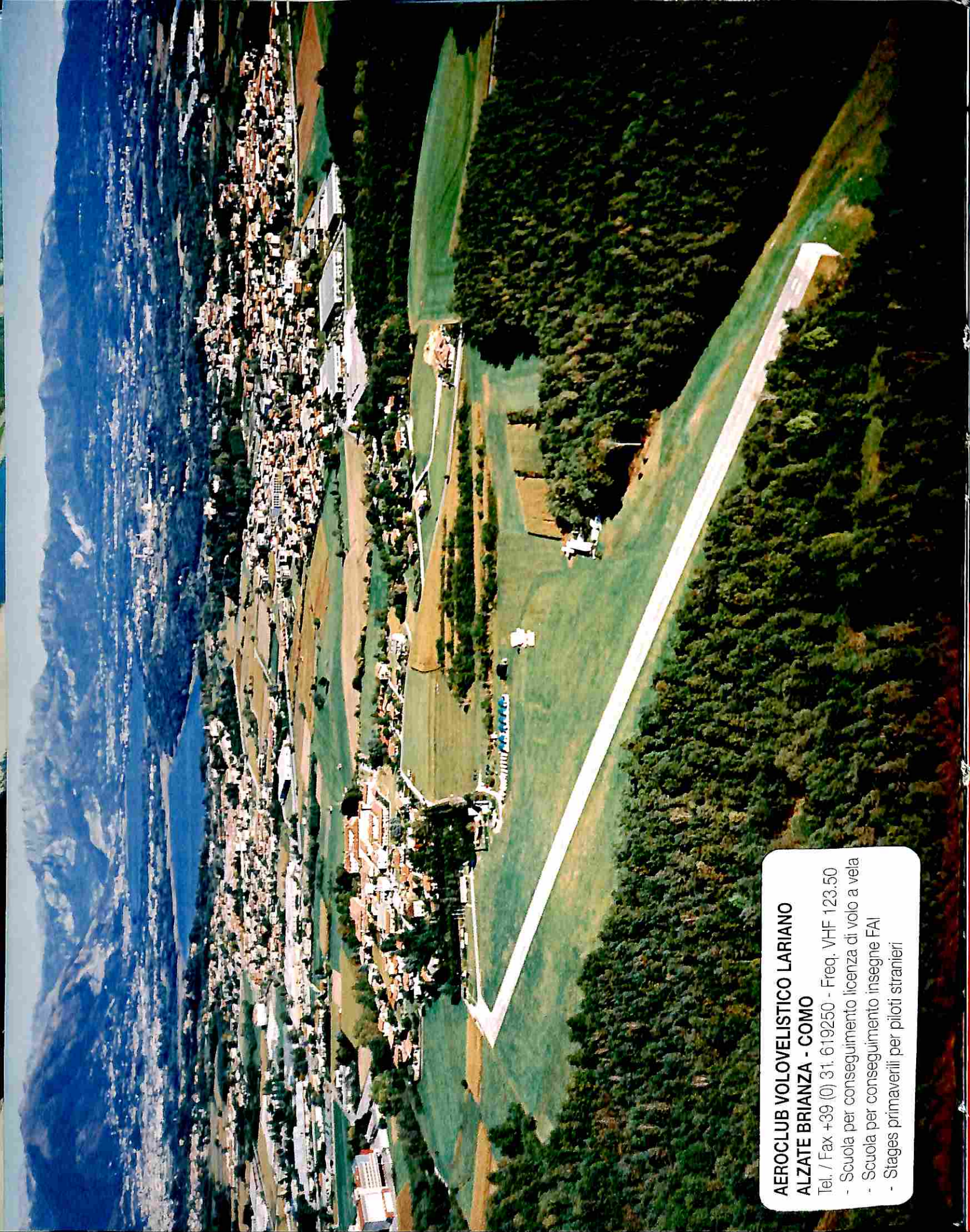
**VOLO
VELA**

MAR. - APR. 1999

N. 253

La Rivista dei Volovelisti Italiani





AEROCUB VOLOVELISTICO LARIANO

ALZATE BRIANZA - COMO

- Tel. / Fax +39 (0) 31. 619250 - Freq. VHF 123.50
- Scuola per conseguimento licenza di volo a vela
 - Scuola per conseguimento insegne FAI
 - Stages primaverili per piloti stranieri

SPAZZOLE INDUSTRIALI



SOCIETÀ ITALIANA TECNOSPAZZOLE

THE PROFESSIONAL CHOICE



CAMBRIDGE computers di volo 1999

Il migliore continua a migliorare!

Videata per il volo di trasferimento

ON - OFF + Audio

Media degli ultimi 30 sec. Di massa d'aria „netto“

Indicatore Sollfahrt-
diminuire la velocità

Calcolo del vento automatico



Media di salita o di discesa

Distanza dal punto

Altimetro con
precisione di 2m

Intensità del vento in
modalità automatica

CAMBRIDGE HA RAGGIUNTO I TRAGUARDI PREFISSATI PER IL 1999

°Il sistema di volo più avanzato a livello mondiale è stato migliorato ancora:

°In aggiunta alla componente del vento, a stato introdotto il rilevamento automatico della direzione e della forza del vento (vento vettoriale)

°Calcolo dell' angolo di planata intorno all' ultimo punto di virata fino all' arrivo. Tante altre informazioni.

°Collegamento di un PALM - NAV ad un logger 12 canali che indica su un schermo grafico la rotta di volo, i punti di virata e le zone proibite in contemporanea con il tema di gara. Il primo „strumento“ di volo che può venire utilizzato giornalmente !

°Commando sulla cloche sia per il calcolatore che per il GPS.

°Come sempre: L'aggiornamento è disponibile su tutti i sistemi S-ed L-NAV

Vendita, manutenzione, installazione:

TEKK, Klaus e Ursula Keim

Würmhalde 1

71134 AIDLINGEN

Tel-(0)7034-6523-13; Fax-14;

Car 0172-6110393- kkeim@T-online.de

Infos: www.t-online/home/kkeim und

www.cambridge-aero.com

by TEKK, the flight company

Glasfaser Italiana s.p.a.

ALIANTI	:	SCHEMPP HIRT	Discus es, Discus 2, Ventus 2, 2ct, 2cM Nimbus 4, 4D, 4DT, 4DM, Duo Discus
		SCHNEIDER	LS4-b, LS8, LS6c, LS6-18, LS-10
		GLASER DIRKS	DG 800S, DG 800A e B, DG505, DG505M
		GROB	Twin "Accro"
MOTOALIANTI	:	GROB	G 109 B
STRUMENTI PNEUMATICI	:	WINTER E BOHLI	
VARIOMETRI ELETTRICI	:	ILEC SC7:	vario + acustico
		ILEC SB8:	vario + acustico + sollfahrt
		GPS-ASR:	calcolatore di planata e interfaccia GPS
		ILEC SN 10:	Flight Computer
GPS FLIGHT INFORMATION CENTER :		FILSER LX 5000	Calcolatore di planata con GPS integrato - Vario, Sollfahrt - Audio - Presentazione grafica dei dati di Volo. Logger * * * Moving Map Database circa 5000 aeroporti, 600 piloni e 100 temi. Calcolo del vento: intensità e direzione.
		ZANDER COMPUTERS	
FLIGHT DOCUMENTATION SYSTEM :		VOLKSLOGGER	
		FILSER LX 20	
APPARATI RADIO	:	BECKER AR 4201	
		FILSER ATR 720	
BAROGRAFI	:	WINTER	
IMPIANTI OSSIGENO	:	Mountain High EDS-D1 a domanda.	Leggero, poco ingombrante, economico.
RIMORCHI	:	ANSCHAU "KOMET"	la qualità al prezzo più basso!
VARIE	:		- dispositivo silenziatore per Stinson L5 "235" e per Robin DR 400 "180" R - dispositivo di avvolgimento e taglio del cavo sistema Tost, per Robin DR400 "180" R e Stinson L5

manutenzione e riparazione di tutti i tipi di aliante e motoaliante e vari modelli di velivoli a motore
ramp test radio e avionica - controllo al banco di strumenti pneumatici e giroscopici
calibrazione e certificazione barografi

da oltre 30 anni al servizio del volo a vela

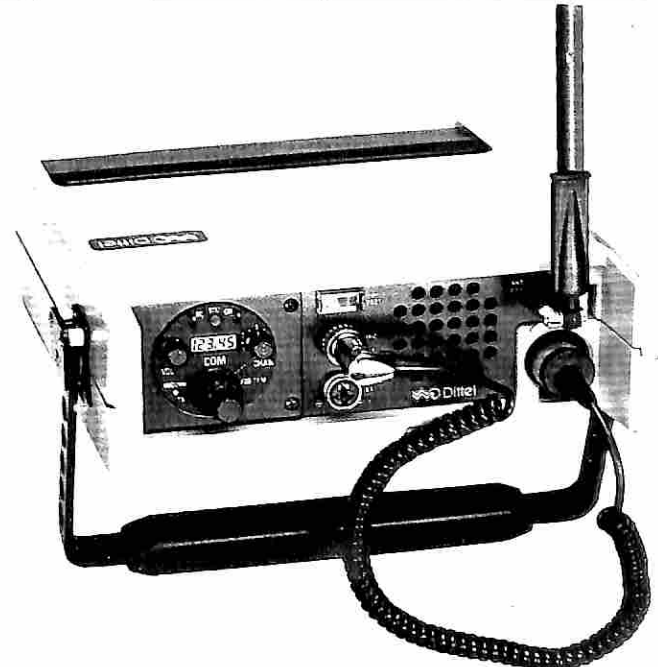
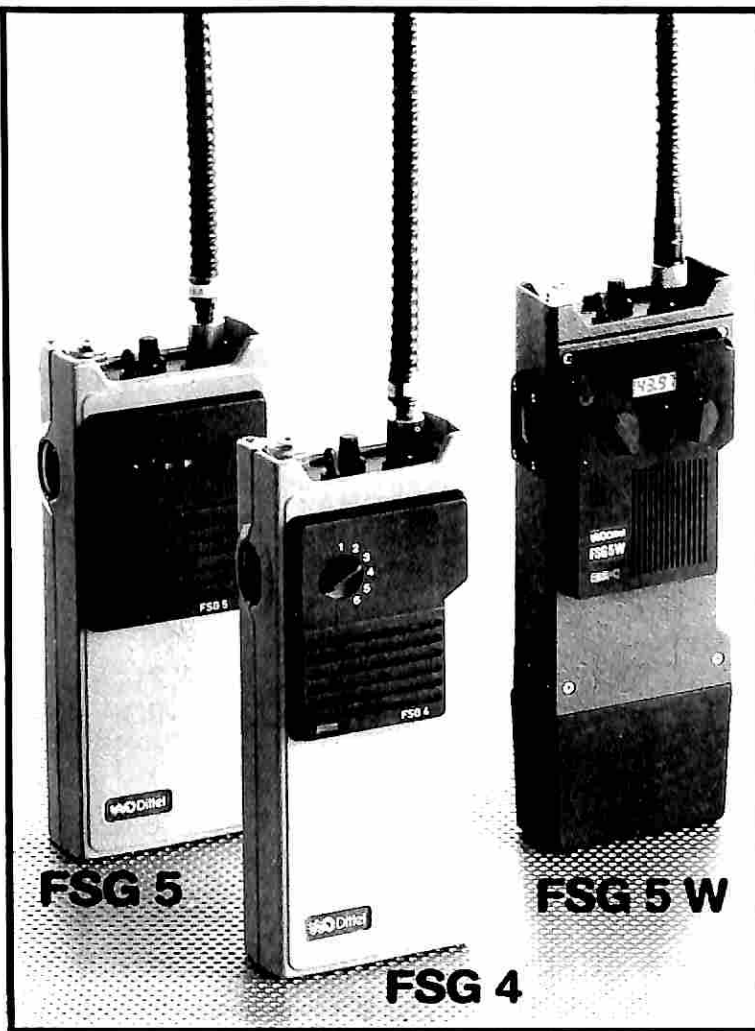
24030 VALBREMBO (BG) - Via delle Ghiaie, 3 - Tel. 035.528011 - Fax 035.528310

e-mail: glasfase@mediacom.it



GLASFASER ITALIANA spa

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



AVIATION COMMUNICATION SYSTEMS

ALEXANDER SCHLEICHER

I PERCHÈ DI UN SUCCESSO MONDIALE...

DA OLTRE 65 ANNI, LA SCHLEICHER COSTRUISCE ALIANTI CHE FISSANO GLI STANDARD COMPETITIVI.

SONO OLTRE 8600 GLI ALIANTI DA NOI COSTRUITI, IN LEGNO E TELA COSÌ COME IN KEVLAR E CARBONIO, PASSANDO ATTRAVERSO LA VETRORESINA.

I NOSTRI PRODOTTI NON SOLO VINCONO LE MASSIME COMPETIZIONI INTERNAZIONALI, MA SEGNANO LE LORO EPOCHE: IL K6, L'ASW20, L'ASH25 SONO GLI ESEMPI DI UNA SCELTA COSTRUTTIVA VINCENTE.

NESSUNO TRA I NOSTRI CONCORRENTI PUÒ OFFRIRVI UNA LINEA DI PRODUZIONE PARAGONABILE ALLA NOSTRA: DAL BIPOSTO-SCUOLA PER ECCELLENZA, L'ASK21, AL DOMINATORE DELLA CLASSE LIBERA L'ASW22B, I MOTORIZZATI CON MOTORE MID-WEST, PER FINIRE CON IL RIVOLUZIONARIO ASW27.

LA CONFERMA DEL RICONOSCIMENTO TRIBUTATO DAL MERCATO AL NOSTRO SISTEMA COSTRUTTIVO È IL VALORE DEL VOSTRO USATO SCHLEICHER!

- ASK 21:** BIPOSTO SCUOLA, SEMI-ACROBATICO, 17M., EFF. 35.
- ASK 23B:** IL FRATELLINO DELL'ASK21, MONOPOSTO PER SCUOLA E CLASSE CLUB, 15 M., EFF. 34.
- ASW 28:** CLASSE STANDARD, SUPERFICIE ALARE 10,5 MQ., PESO A VUOTO KG. 230, PESO MASSIMO AL DECOLLO KG. 525, MASSIMA EFF. 46
- ASW22B/BL:** MONOPOSTO CLASSE LIBERA FAI, QUATTRO VOLTE CAMPIONE DEL MONDO, 25M., EFF. 60, PESO MASSIMO AL DECOLLO 750 KG.
- ASH 25:** BIPOSTO 25M., EFF. 58, PESO MAX AL DECOLLO 750 KG.
- ASH25E:** COME SOPRA, MA CON DECOLLO AUTONOMO.
- ASH26M:** MONOPOSTO 18M. A DECOLLO AUTONOMO, EFF. OLTRE 50, DISPONIBILE ANCHE SENZA MOTORE.
- ASW27:** MONOPOSTO 15M.-FAI, EFF. 48, PESO MAX AL DECOLLO 500 KG.

DISTRIBUTORE PER L'ITALIA

AIR CLASSIC srl Via Lucento 126-10149 TORINO - Tel.011.290453 fax 2161555



1999 - 2003 bis

Numeri che stanno ad indicare il poco tempo disponibile per programmare e realizzare qualcosa di concreto.

Il "messaggio congiunto" della Federazione e della Commissione, che trovate più avanti, rappresenta sicuramente un tentativo valido per superare il momento estremamente "pesante" ma non si può fare a meno di notare che l'ultima assemblea dell'AeCCVV si è tenuta in quel di Bologna proprio in concomitanza con i Campionati nazionali in corso a Ferrara.

Nulla ci è pervenuto in merito ai temi discussi e le decisioni prese.

È vero, non siamo un "organo ufficiale", ma è anche vero che lo spazio su queste pagine è sempre disponibile ed aperto a tutte le opinioni. E proprio in merito a queste, è altrettanto vero che attendiamo – e continuiamo ad attendere – le considerazioni dei "vecchi" che hanno vissuto impegnative esperienze e dei "giovani" che vivono la diversa atmosfera.

Sarebbe opportuno che, ambedue le classi di età, si esprimessero in merito a quanto detto da Vergani al Briefing di Bologna e richiamato nel redazionale del numero precedente a questo.

E riprendiamo un altro discorso.

Nel numero 250 abbiamo tra l'altro scritto: *...uno spazio che mette in evidenza una grande assenza: quella della FEDERAZIONE ITALIANA VOLO A MOTORE, certamente la più importante, la più radicata nel tempo, la più legata e la più coinvolta nella vita di un ente che ha bisogno di sciogliersi, di alleggerirsi e rigenerarsi, diventando una Confederazione – rappresentante di tutte le Federazioni aeronautiche – degno di chiamarsi AERO CLUB D'ITALIA.*

Leggete il bilancio preventivo dell'Ae.C.I. per il 1999 e vi renderete subito conto che se l'Ente venisse liquidato e sostituito da una Confederazione, questa consentirebbe una grande economia e quindi una ben più nutrita disponibilità finanziaria per le singole Federazioni.

Altro non ci rimane che attendere quello che ci vorrete scrivere. In becco all'aquila!

Renzo Scavino



C. S. V. V. A.

COMITATO REDAZIONALE

Lorenzo Scavino
Carlo Faggioni
Giorgio Pedrotti
Attilio Pronzati
Plinio Rovesti
Emilio Tessera Chiesa
"Club Novanta"

AUFRUFF!!

Aldo Cernezzì

PREVENZIONE & SICUREZZA

Guido Enrico Bergomi
Bartolomeo Del Pio

PROVE DI VOLO

Walter Vergani

CAMPI DI VOLO

Achille Bardelli

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

Smilian Cibic

ARCHIVIO STORICO

Umberto Bertoli
Angelo Crivelli

VINTAGE CLUB

Vincenzo Pedrielli
Bruno Biasci

VIP CLUB & OSTIV

INTERNATIONAL EDITOR

Roberta Fischer
Via Giambellino, 21 - I 21100 VARESE

CORRISPONDENTI


Celestino Girardi
Paolo Mitococchio
Sergio Colacevich
Aimar Mattanò
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 Pedrolì
Via Soave, 6 - CH 6830 CHIASSO

POSTA ELETTRONICA

redazione@voloavela.it

**VOLO
A
VELA**  ®

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

FONDATA DA PLINIO ROVESTI NEL 1946

N. 253 MARZO/APRILE 1999

ISSN-0393-1242

SOMMARIO

5 1999 - 2003 bis
7 CIAO ADELE!
9 *fivv* MESSAGGIO CONGIUNTO FIVV E COMMISSIONE
11 *anniversari* VALBREMBO: 30 ANNI... MA SEMBRA IERI!
17 *igc* APPUNTI SULLA RIUNIONE ANNUALE 1999
20 *lettere* CARO MARCO...
21 *competizioni* TROFEO CITTÀ DI TORINO

FERRARA: COPPA E CAMPIONATI
27 *dai campi di volo* ALZATE: UN NUTRITO STAGE PRIMAVERILE
CALCINATE: UNA DONNA DI NOME ROSA
18 APRILE: VARESE - OULX
ATTRAVERSO L'HIMALAYA
TRENTO: CENTRO STUDI VV E CUS TRENTO
IL MIO PRIMO FUORI CAMPO
CREMONA: TRA ASPETTATIVE E REALTÀ
FOGGIA: VOLO A VELA AL SUD
MODENA: STORIA DELL'A.M.A.

39 *tra le quinte del passato* PER CHI VUOL SAPERNE DI PIÙ
41 *prevenzione & sicurezza* LETTERA APERTA A SMILIN CIBIC
44 *in memoria* PETER RIEDEL
45 *rassegna stampa* ABBIAMO LETTO PER VOI
47 *vip club* SAILPLANES BY SCHWEIZER
51 *ultimissime*

IN COPERTINA: I ghiacciai del versante Nord del Gruppo del Bernina. Base di condensazione 3.800 metri QNH, raggiunta con un lancio al verricello da Samaden. (foto A. Pronzati)

ABBONAMENTI 1999:

1 - SOSTENITORE L. 500.000 + Aufruff + sciarpa e cravatta pura seta + 24 fotocopertine
2 - PARTECIPAZIONE L. 200.000 + Aufruff + cravatta pura seta
3 - PRESENZA L. 90.000

ATTENZIONE: - per aderire alla F.I.V.V. aggiungere 10 mila lire al versamento sul CCP 16971210
- per abbonamenti cumulativi "tutti soci = tutti abbonati" condizioni particolari
- per abbonati "nuovi" (mai abbonati) e solo per il primo anno: L. 50.000

REDAZIONE e AMMINISTRAZIONE: Aeroporto "Paolo Contri" - 21100 Varese, Calcinate del Pesce - Cod. Fisc. e Partita IVA 00581360120
Autorizzazione Tribunale di Milano n° 4269 del 20 marzo 1957 - Bimestrale, spedizione in abbonamento postale, art. 2 Comma 20/B
Legge 662/96, Filiale di Varese. Le opinioni espresse negli articoli impegnano unicamente la responsabilità dei rispettivi Autori. - È consentita la riproduzione, purchè venga citata la fonte. Telefono 0332.310073, Fax 0332.310023

STAMPA: Arti Grafiche Camagni - Como. **DIRETTORE RESPONSABILE:** Lorenzo Scavino





Purtroppo il destino non ha voluto che riuscissimo a fare insieme tutto quello che avevamo progettato quando nell'estate del '78 conobbi personalmente Adele .

Avevo partecipato alla mia prima gara a Rieti e Adele era molto contenta di poter avere una "seconda" pilota per i suoi voli record .

Avevo anche appena conosciuto Antonio (mio marito) e Adele e Giorgio mi avevano preso sotto le loro "ali" in tutti i sensi .

E' stata la lontananza (prima di sposarmi abitavo infatti a Bologna) una delle prime difficoltà che incontrammo .

Di allora ricordo il telefono che squillava alle 5.30 del mattino e Adele che mi diceva: " Ce la faresti ad essere qui per le 8.30? Sembra proprio un big day , Brogginì ci aspetta in campo!" In punta di piedi mi recavo allora in camera dei miei genitori e con molta arte chiedevo al mio datore di lavoro : "Papà, Adele mi aspetterebbe per tentare un record ,ti spiace se non vengo in ufficio ? " Conoscevo già la risposta ancora prima di formularla perché mio padre era felice che io potessi volare con lei che da sempre conosceva per fama e mi riteneva veramente fortunata

Quindi partivo alla volta di Varese .

(Ricordo le carte più disparate su cui Adele mi faceva annotare il nostro "Diario di bordo"...nulla veniva sprecato ...quindi magari scrivevo sul retro di una partecipazione di nozze o su cartoncini vari...)

Una mattina capitò che arrivai in campo e il cielo era assolutamente coperto :Le chiesi che cosa fosse successo e lei mi rispose : "Nuvole impreviste! Fa niente ,proviamo lo stesso !"

Nulla restava mai intentato !

Finalmente mi sono sposata ed avvicinata logisticamente a Calcinante ma ben presto è arrivata Camilla...

Ricordo incinta di 5 mesi che pianse quando Adele mi disse che non se la sentiva di tentare un record con me perché le sembrava troppo pericoloso...

" Non piangere " disse ",ci saranno altre occasioni...!"

Volare con Adele era magnifico ,la cosa che di lei più mi piaceva era la sua pazienza infinita nel provare e riprovare percorsi ,senza mai perdersi d'animo ma anzi ,cercando ogni volta di capire il perché, di migliorare la volta precedente .Non ricordo di averla mai sentita agitata. Sapevo che quando decollavo con lei,(spesso eravamo fra i primi decolli della giornata) saremmo anche state fra le ultime ad atterrare .

Era attratta da qualsiasi cosa il cielo le proponesse e,se non si fosse riusciti a fare quanto progettato perché non possibile,si cercava di fare altre esperienze che potessero essere utili per altri voli . Si volava sempre in estrema sicurezza .

Adele sapeva il nome di qualsiasi montagna , valle e a volte (spesso) mi trovavo un po' a disagio:erano nomi che ma-

gari non erano neanche riportati sulla carta che avevo io. Allora non si volava con il GPS!

Ricordo anche il "profumo " delle sue Turmarc ,il suo porta rullino di metallo che le faceva da posacenere e il termos del caffè che ogni tanto mi chiedeva di passarle. Un giorno entrammo in nube poco oltre Spoleto, si accese una sigaretta e mi chiese di passarle il caffè e io per tutta risposta le chiesi il ... sacchetto...!

Mi è impossibile dimenticare la nostra prima gara in bisposto con lo Janus CF.

Il nostro squadrista Fanoli ci chiamava " Cavalli Focosi ". Proprio in quella gara atterrammo un giorno in un campo recintato i cui proprietari erano di Roma ma , ahimè , in ferie!!

Allora capii esattamente il significato di Eta Beta, (così era soprannominata!)

Dall'alante uscì di tutto : l'asciugamano per prendere il sole, la tovaglietta per il pic nic , la crema da sole , dei magnifici panini , la frutta , il caffè.Mi disse "Tu resta qui che vado a telefonare,non ti preoccupare,abbiamo tutto !

Ritornò dopo un paio di ore dicendomi che non si trovavano i padroni del campo ma che la squadra si sarebbe data da fare.Rientrammo molto tardi la notte dopo un "rosario " detto da Fanoli che per entrare nel campo dovette usare la forza!

Finalmente ho cresciuto i figli che nel frattempo da 1 erano diventati 3.

Finalmente ero pronta ad andare con lei a tentare qualche record ma purtroppo la sua salute ce lo ha impedito .

Allora mi sono recata da lei a prendere consigli .

Prima di partire per gli Europei femminili nel luglio del '97, sono andata a trovarla un pomeriggio per farmi dare tutti i suggerimenti possibili .

"Non puntare troppo alto,resta con il gruppo medio,sicuramente è il più facile e quello che ti può aiutare di più.Ricordati che sei sola e in un paese di cui non conosci nulla!"

Ho fatto tesoro di tutto quello che mi ha detto (anche se non sempre sono riuscita ad applicarlo e Roberto Vanoni lo sa...!)

Moltissimi piloti presenti agli Europei femminili mi hanno chiesto di lei.Mi è veramente mancata tanto.Ho invidiato la squadra tedesca che era guidata passo passo da una pilota della levatura di Adele.

Grazie Adele , anche se non ti posso più chiamare per radio i tuoi insegnamenti mi ritornano all'orecchio in tantissimi momenti dei miei voli.

Grazie Adele , vorrei poter dedicare a te e alla mia mamma (una mia vera fan) un record .

Nel giro di quindici giorni mi avete lasciato tutte due.

Mi impegnerò a farlo.

MARGOT 57



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

Messaggio congiunto della Federazione Italiana Volo a Vela e della Commissione Volo a Vela dell'AE.C. Italia ai volovelisti italiani

Il nostro sport sta vivendo un momento di cambiamento che forse non è ancora del tutto chiaro a molti di noi. In estrema sintesi la situazione è la seguente:

- L'Aeroclub d'Italia, col persistere delle sue fortissime spese fisse di struttura, a seguito dei profondi mutamenti intervenuti nel CONI e delle drastiche riduzioni dei suoi contributi, non è più in grado di sostenere nessuna attività aeronautica sportiva o didattica; in pratica sono di più i fondi che introita dagli associati che i fondi che è in grado di erogare. Per dare un'idea indicativa il volo a vela riceveva contributi per 240 milioni l'anno 20 anni fa e quest'anno dei 140 milioni previsti ne riceverà meno di 10.
- L'azione politica a favore del volo a vela svolta dall'Ae.C.I. negli ultimi 10 anni è praticamente nulla. Quei pochi risultati ottenuti sono stati merito dell'azione politica di AOPA e non del nostro istituzionale Ente tutore. Come aggravante l'azione dell'Ae.C.I. sul piano federativo insiste su posizioni vecchie e repressive che cozzano contro l'anelito delle giovani o meno giovani federazioni a proporsi come alternativa alla inefficienza e latitanza dell'Ente.
- Nel processo peraltro "interminabile" di revisione del proprio statuto l'Ae.C.I., per tentare di adeguarsi alla Legge quadro che disciplina le associazioni sportive dilettantistiche, sta inconsciamente rivelando la profonda dicotomia esistente tra le proprie discipline: appare infatti evidente l'esistenza di due anime negli aeroclub; quella autenticamente sportiva rappresentata dal volo a vela, dal paracadutismo, dal volo libero, dall'aeromodellismo, dall'acrobazia, e quella del volo a motore che riconosce di avere sostanzialmente la vocazione turistico ricreativa e/o quella della produzione di piloti commerciali. Tra queste due anime oramai la incomunicabilità è diventata insanabile.
- Invece di dialogare con le Federazioni l'Ae.C.I. si arrocca su posizioni difensivistiche non concedendo spazio all'autonomia delle Federazioni stesse che sole potrebbero, se intelligentemente coinvolte, portare alla salvezza dello stesso Ae.C.I. se questo accettasse di assumere una veste confederativa autentica.
- L'AeCCVV, in questa situazione generale, è stato travolto ed ha fallito, dopo un incoraggiante inizio, i suoi ambiziosi obiettivi. Si trova ora a non poter più svolgere quelle funzioni trainanti e di servizio per tutto il volo a vela nazionale che gli sono proprie.

In questo quadro ai volovelisti non resta altro che rimbocarsi le maniche e fare quello che altre federazioni hanno già fatto con risultati più che lusinghieri.

Il nostro programma di medio termine vuole raggiungere i seguenti obiettivi:

- 1) Riportare l'AeCCVV ad assolvere le sue funzioni fondamentali che sono quelle non soltanto di servizio alla formazione dei nostri sportivi, di punto di riferimento per tutte le iniziative rivolte ai giovani, alla formazione degli istruttori, ma anche quelle di promozione

di tutto il volo a vela nazionale per proiettarlo verso una dimensione europea che rafforzi la posizione dell'aeroporto di Rieti come base volovelistica. Rieti corre il rischio di essere fagocitato da possibili speculazioni edilizie e va quindi difeso rafforzandone le strutture molto invecchiate dopo il mondiale dell'85 e sostenendone l'immagine di centro sempre più internazionale con un'azione che culmini nell'evento di più alto rilievo che è il mondiale 2003. Il Consiglio dell'AeCCVV, come tale, dev'essere autentica espressione della base volovelistica italiana che ne esercita il "controllo" o "supervisione politica" attraverso i suoi organismi rappresentativi che sono la Commissione e la Federazione.

Non solo, l'AeCCVV, da ente sovvenzionato dovrà entro 5 anni trasformarsi in ente assolutamente autosufficiente che dovrà essere capace, pur svolgendo compiti assai più vasti e dispendiosi, di reperire i finanziamenti necessari da Enti pubblici e privati. Il riassorbimento di Jacky Clairboux in una struttura nazionale, qualunque essa sia, per la realizzazione di questo programma rappresenta un punto irrinunciabile.

- 2) Proprio perchè non ci sia contrasto politico tra gli Enti rappresentativi dei volovelisti italiani, è obiettivo immediato di far coincidere il consiglio della FIVV con la stessa Commissione di volo a Vela. Questo verrà effettuato durante lo svolgimento di questi Campionati Italiani.
- 3) Reperire nuove forme di finanziamento attraverso lo strumento federativo in grado di sostenere le nostre partecipazioni alle gare internazionali e tutte le iniziative ritenute utili agli obiettivi sopraindicati.

QUESTA FEDERAZIONE così rinnovata SARÀ PERTANTO IL MOTORE DEL CAMBIAMENTO.

A conclusione di questa esposizione programmatica noi invitiamo i rappresentanti degli aeroclub e associazioni volovelistiche qui presenti ad esprimere una dichiarazione di consenso al programma e di sostegno in termini economici. Da parte nostra ci impegnamo a dare ad essi un rendiconto pubblico delle utilizzazioni dei fondi che saranno fedelmente impiegati per il raggiungimento dei 3 obiettivi sopraindicati.

Possiamo fin d'ora annunciarVi che hanno già risposto favorevolmente a questo messaggio i seguenti Aeroclub:

AVA - Aeroclub Volovelistico Alpino - Valbrembo	con 5 milioni
ACAO - Aeroclub Adele Orsi - Varese	con 5 milioni
AVL - Aeroclub Volovelistico Lariano - Alzate Br.	con 5 milioni

Il nostro budget è però di 50 milioni all'anno.

È previsto a breve un incontro tra i Presidenti degli aeroclub specialistici e degli altri aeroclub che hanno sezione di volo a vela che vorranno partecipare, per una consultazione sull'azione politica da tenere.

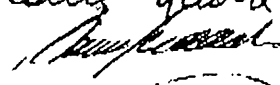
manoscritto da Stefano Ghiorzo ;

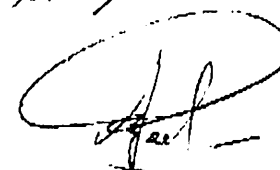
Fenice, 26 maggio 1999

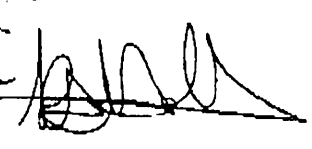
Del seguito alla drastica riduzione dei contributi da parte dell' Aero Club d'Italia, i Presidenti dei seguenti aero club ACAA, AVL, AVA, AVF, Aero Club Centrale di Volo a Vela, riuniti presso l' AVF il 26/5/99 ore 21.00, si impegnano a versare l'importo iniziale di Lit 5.000.000, sul c/c SP01/1 (ABI 6070 CAB 1798) intestato a WALTER VERGANI - FIVV a titolo di fondo disponibile per promuovere e sostenere l'attività velivolistica secondo un piano programmatico che verrà illustrato in occasione dei Campionati Nazionali di Volo a Vela a Fenice (maggio 1999). (1)

Qualora l'assemblea composta dai firmatari del presente documento, oltre agli aero club o gruppi che vorranno aderire, non dovesse trovare una finalità comune, le somme versate disponibili verranno restituite ai rispettivi club o gruppi velivolistici.

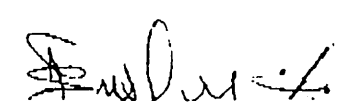
(1) Detto versamento dovrà intendersi come quota di Federazione di firmatari:

ACAA - un consigliere 

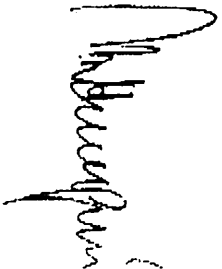
AVL - il Presidente 

AVA - un delegato del Presidente
(Seipio Caporali Jr.) 

AVF - il Presidente

ACC Centrale Volo a Vela - un consigliere 

FIVV:





VALBREMBO: Trent'anni... ma sembra ieri!

Nell'ambito delle manifestazioni di celebrazione del trentennale dell'Aeroporto di Valbrembo si è tenuta il 27 marzo u.s. la Cena Sociale.

Il Presidente AVAO G. Armani facendo gli onori di casa ha dato il benvenuto e ringraziato per la loro presenza le Autorità locali ed i Rappresentanti degli altri Aeroclub della Lombardia e del Centro Nazionale di Volo a Vela di Rieti, i giornalisti locali e il direttore della rivista che ci ospita Renzo Scavino.

Ma soprattutto ha ringraziato ed applaudito un nutrito gruppo di Soci Fondatori di Valbrembo presenti: i due fratelli Franco e Ferdinando Legler, Giorgio Biffi, Guido Rizzi, Maurizio Sugliani, Pino Vitali, Francesco Fausti, Gianpaolo Ghidotti, Ambrogio Crevenna, Mario Martina, Piero Mangili, Roberto Pressato, Cesare Veneziani, il Presidente AVA Sergio Capoferri, nonché Willy Zavaritt che a sua volta ne è stato presidente per lunghi anni.

A tutti i partecipanti è stata donata una targhetta metallica coniata per celebrare il trentennale e realizzata in metallo nobile nella versione riservata ai Soci Fondatori.

È stato anche donato ai partecipanti un bellissimo opuscolo preparato da Roberto Pressato: con foto d'epoca e con una simpatica sintesi storica che illustra le tappe salienti del volo a vela bergamasco.

Le numerose signore presenti hanno ricevuto in dono anche una bellissima rosa elegantemente confezionata.

A loro volta i Soci Fondatori hanno voluto donare all'Aeroclub ed al Presidente Capoferri una cosa unica e preziosa: una videocassetta compilata con tutti i documenti filmati d'epoca relativi

a Valbrembo.

Ed hanno voluto che la consegna avvenisse tramite la Signora Mimì Capoferri. Per ringraziarla per quanto, da quando presente, ha positivamente influito con i suoi discreti suggerimenti a rendere sempre più accogliente Valbrembo per i piloti e per le loro famiglie.

L'intervento che ha maggiormente affascinato i presenti è stato forse quello di Cesare Veneziani che ha vividamente tratteggiato le vicende che hanno preceduto e sono poi sfociate nella costruzione dell'Aeroporto di Valbrembo e delle sue infrastrutture.

È risalito alla fine degli anni cinquanta, quando Ferdinando Legler, appassionato di volo in genere e di volo a vela in particolare (Veneziani ha detto realisticamente che al Ferdy Legler manca solo il brevetto per lo Shuttle di Cape Canaveral!), durante uno degli spostamenti di lavoro con il suo aereo personale ha conosciuto Angelo Zoli in Aeroporto. Ambedue di poche parole ma concreti, si sono capiti subito benissimo.

Frutto di questo primo incontro fu l'idea di Legler di sopportare economicamente i dipendenti dell'azienda da lui diretta nel conseguimento del brevetto di volo a vela con un rimborso delle spese sostenute tramite il CRAL aziendale. Idea subito messa in pratica!

Ed è così che fra il '59 ed il '60 sei bergamaschi hanno conseguito con Zoli il brevetto presso l'AVM sull'aeroporto di Bresso: Veneziani, Biffi, Vitali, Martina, Pressato, Crevenna.



Altri avvenimenti si sono susseguiti negli anni '60:

– L'AVM ed Angelo Zoli si sono spostati sull'aeroporto di Orio al Serio per limitazioni al volo a vela su Bresso.

– I primi brevettati bergamaschi, ai quali si erano aggiunti nel frattempo Piero Cella, Mario Moltrasio ed altri, hanno costituito la sezione volo a vela dell'Aeroclub G. Taramelli di Bergamo, sempre presso Orio, intitolata a Rico Legler. Zoli ha continuato l'attività di istruttore anche per i nuovi bergamaschi.

– Un primo traino acquistato non poté entrare in linea per irreperibilità di ricambi: è stato generosamente donato al Museo Carponi. Un altro aeromobile assegnato dall'Aeroclub d'Italia ma inadatto al traino è stato scambiato con uno Stinson L5 di un altro Aeroclub. È così che questa categoria di traini ha iniziato una lunga carriera a Valbrembo. Piero Sangalli, dipendente Legler, era stato nel frattempo distaccato ad Orio dalle Società come trainatore.

– Intanto il numero dei piloti aumentava e parallelamente si rafforzava la flotta: sono arrivati i primi M100 costruiti a Trento, il primo ancora finanziato dalla Legler; poi il biposto CVV8 Bonaventura.

– Un certo giorno si sono presentati ad Orio per riconsegnare il brevetto due nuovi personaggi: Sergio Capoferri e Francesco Fausti detto Chicco. Ho scritto bene riconsegnare poichè avevano ambedue conseguito giovanissimi il brevetto di volo a vela militare.

All'atto di attraversare il cancello dell'aeroporto di Orio al Serio Sergio Capoferri pronunciò la frase rimasta famosa poichè tramandata per iscritto su Volo a Vela dal compianto Emilio Pastorelli loro commilitone: "ALT, Chicco ascoltami, siamo ancora in tempo, se noi due mettiamo il piede qui dentro temo seriamente che fuori non lo rimetteremo più!". Ed infatti il risveglio della passione per il volo non li ha più abbandonati.

– Da qui in poi le cose si sono sviluppate come dovevano.

Con la vittoria di Capoferri nella Lega due sono iniziati i primi successi sportivi. I soci hanno però percepito che l'Aeronautica intendeva allontanare il Volo a vela da Orio.

Hanno allora costituito l'Associazione Volovelistica Alpi Orobi-che, AVAO, che ha per statuto lo sviluppo del volo a vela bergamasco.

– È a questo punto che fu presa in considerazione l'idea di impegnarsi fino all'inverosimile per costituire un Aeroclub di solo volo a vela con un proprio aeroporto.

E di nuovo la famiglia Legler è venuta incontro a questi appassionati cedendo a condizioni eque una cascina a lato del fiume Brembo, nel comune di Valbrembo appunto.

Qui con ulteriori enormi sforzi economici fu adattato il terreno a sede aeroportuale e furono realizzate le infrastrutture. Per inciso è in quell'epoca e da quella esperienza che matura l'idea di accantonare ogni anno qualche risorsa per il potenziamento futuro, idea sempre perseguita da tutti i Consigli succedutisi nel tempo e che ha portato ad avere oggi la ragguardevole flotta illustrata nell'ultima di copertina di questa rivista.

– Ed il 2 Aprile 1969 l'intera flotta di volo a vela, che nel frattempo si era arricchita di biposti ASK13 per la scuola e dei primi libelle in vetroresina, fu trasferita in Volo da Orio al Serio a Valbrembo. Le sigle adottate erano strettamente bergamasche: I-PLOC, I-PLOK, I-PLOQ, I-SURC, I-OSEI, I-DURC, I-BROC, I-BRAE ...

Parallelamente era stato costituito l'Aeroclub Volovelistico Alpino che otteneva il proprio disciplinare scuola. Angelo Zoli ne assunse con mano salda la direzione ed è stato l'artefice dello sviluppo quantitativo e qualitativo di Valbrembo.

* * * * *



Ho iniziato a frequentare Valbrembo a cose fatte e non sono sicuro di aver riportato correttamente quanto narratoci da Veneziani. Però ho percepito che rievocava quegli avvenimenti con la passione partecipava e l'entusiasmo che allora li animava. Ed ha contagiosamente suscitato una atmosfera di entusiasmo e di applauso in tutti i presenti.

È in questa atmosfera che il dott. Pignatelli, a quei tempi e per molti anni organo di controllo quale direttore della Circostruzione aeroportuale di Malpensa, in realtà Nume Titolare e supporto di Valbrembo per le materie di sua competenza, è stato ringraziato ed applaudito quale Socio Onorario del nostro Aeroclub. È in questa atmosfera che sono stati ringraziati con caldi applausi coloro che oggi si dedicano al buon funzionamento di Valbrembo: dal direttore Giusto Zaghi alla gentile ed efficacissima Tiziana Boroni, dal Vicepresidente e direttore della scuola Giancarlo Brasca al comandante Guglielmi, da Gianluigi Simaz a tutti gli istruttori e trainatori che lo affiancano, da Edoardo Lastrico agli altri tutors che avviano al volo di distanza e sportivo.

È in questa atmosfera che è stato consegnato il brevetto e dato il benvenuto ai nuovi piloti:

GAETANO ADRAGNA
ANDREA ALGISI
GIAMPAOLO APOLLONIO
LUCA DAVIDE BOIOCCHI
SANTO CALAFATO
MARCO LURAGHI
OVIDIO PELLEGRINELLI
ANGELO ZANINI
FABIO ZEREGA
GIUSEPPE ZIBETTI

con l'augurio che perseguano nel volo a vela i traguardi e le soddisfazioni che si aspettano.

È in questa atmosfera che sono stati ricordati anche coloro che non sono più con noi.

Il trofeo in memoria di Pino Brugali per il conseguimento del miglior brevetto è stato consegnato dalla signora Brugali al neopilota Gaetano Adragna.

Il trofeo Gigi Rocca intitolato all'indimenticabile Vicepresidente è stato assegnato per il 1998 e consegnato dalla signora Rocca ai piloti Marcello Longhi e Filippo Donadoni per il volo Ubione-Obervellach-Airola-Ubione di 769,9 km.

La coppa istituita dalla famiglia Legler in memoria di Rico Legler è stata assegnata e consegnata da Ferdinando Legler ad Angelo Gritti, secondo classificato Sergio Capoferri jr.

Più che scendere nei dettagli dei pur ricchissimi risultati sportivi e delle insegne conseguiti nel corso del 1988 ci sembra interessante dare uno sguardo di sintesi dell'attività svolta a Valbrembo nell'arco di questi trent'anni.

La scuola dell'AVA ha brevettato 365 nuovi piloti. Le ore di volo



oscillano fra le seimila e le settemila l'anno a seconda dell'andamento meteo.

Sono state conseguite 172 insegne complete d'argento, 74 insegne complete d'oro, e 30 insegne complete di tre diamanti.

A tutt'oggi i piloti di Valbrembo detengono una serie di primati tuttora imbattuti e riportati nell'opuscolo celebrativo preparato da Roberto Pressato. Le numerosissime coppe che fanno bella mostra nell'ufficio presidenziale stanno poi costringendo Capoferri a pensare ad un altro ufficio poichè da quello lo stanno letteralmente sloggiando!

Nell'ambito più strettamente italiano i piloti di Valbrembo hanno conquistato il primo posto nella Categoria Promozione per quattro volte. Hanno vinto il Campionato italiano per dieci volte ed il Campionato Italiano di Distanza (CID) per sette volte consecutive. È noto a tutti che il pilota che ci ha regalato la più alta serie di vittorie nei campionati italiani delle varie categorie è Angelo Gritti. Ed il Presidente Capoferri lo ha ringraziato ed applaudito assieme agli interventi.



Anche se il nostro sport non è appariscente e non si presta ai media, l'attività sportiva di Valbrembo è stata notata anche al di fuori dell'ambiente volovelistico. Ed ha meritato quale ambito riconoscimento due Stelle Sportive del CONI, una per l'AVA e per la sua attività sportiva complessiva ed una personale per il suo dinamico Presidente. Fra gli ospiti ha preso la parola Antonio Mazzucchi per ricordare simpaticamente che fra i conseguimenti di Valbrembo c'è anche l'impulso alla creazione dell'Aeroporto di Caiolo e dell'Aeroclub di Sondrio: l'AVA e l'AVAO sono stati i promotori e ne sono tuttora azionisti. Grazie a questa spinta iniziale ed all'opera appassionata di Mazzucchi questa realtà valtellinese conta oggi 50 soci e si sviluppa costantemente.

La riunione si è conclusa con l'intervento di Ferdinando Legler: si è molto complimentato ed ha ringraziato Valbrembo ed il suo Presidente per aver fatto ben germogliare il seme gettato dalla sua famiglia ed averlo fatto sviluppare in una così larga messe di argenti, ori e diamanti. Ed è con il suo applauso al Presidente Capoferri, al quale si sono uniti gli oltre cento intervenuti, che la riunione conviviale si è conclusa.

Paolo Miticocchio

* * *

P.S. In realtà, nonostante fossimo oltre la mezzanotte e tutti in piedi pronti ad uscire con i regali ricevuti in mano, nessuno aveva alcuna voglia di andarsene!

Ci siamo messi ad ascoltare la ricca aneddotica che i fratelli Legler avevano nel frattempo preso a narrare, quasi un affascinante "fuori onda".

Ferdinando ad esempio ha raccontato di quando, poco più che ventenne, usava stare per ore ed ore "stampato" contro la rete di recinzione di Orio al Serio, allora esclusivamente militare, ad ammirare l'attività. Tanto che un giorno una jeep con quattro avieri lo ha prelevato e lo ha condotto davanti al Comandante. Il quale in un colloquio iniziato subito burrascosamente lo ha accusato di spionaggio. Via via che il Ferdinando Legler rispondeva alle sue domande si è però convinto che questi era animato da genuina passione ed entusiasmo

giovane per il volo. Il Ferdinando è stato poi così abile che è riuscito a ribaltare la situazione a suo favore strappando al Comandante una promessa: se lui fosse riuscito a portare ad Orio un aliante dalla Svizzera il Comandante si impegnava a farlo trainare da una jeep sulla lunga pista per l'involò!

L'episodio è stato l'inizio di una solida e durevole amicizia fra i due.

Ancora un episodio. Franco Legler ha ricordato di quando, ormai conseguito il brevetto svizzero ed acquisita una certa esperienza di volo di distanza, partendo dalla Svizzera si è posto come meta proprio l'aeroporto di Orio al Serio. Le polari dell'epoca erano quasi verticali ed il tempo necessario è stato più del previsto. L'ultima termica si è spenta quando la planata su Orio ancora non c'era: Franco Legler ha dovuto atterrare in un campo qualche km prima di Orio.



Nessun problema. Come organizzato in precedenza Franco ha telefonato per il recupero ed appena giunti gli amici insieme hanno cominciato a smontare. Ed è a quel punto che il contadino, precedentemente occupato in altre attività, si è presentato sul campo, notando sugli impennaggi di coda la bandiera svizzera. Dopo i primi reciproci saluti si è molto incuriosito circa le operazioni in corso. Tanto da chiedere: "En' du l'é el mutur!". E Franco Legler, che trascorreva la sua vita di lavoro a Ponte San Pietro, di rimando in perfetto bergamasco: "El ghè minga, el mutur!".

Ed il risultato di questo loro stringato colloquio era nel titolo dell'Eco di Bergamo del giorno dopo:

"Aereo svizzero perde il motore in volo: atterraggio di fortuna in un campo dell'abile pilota bergamasco".

Breve cronistoria del Volo a Vela bergamasco degli anni 1960 fino alla inaugurazione del campo di Valbrembo 1969

1960 - Il Dott. Fredy Legler, Imprenditore, Pilota (aliante motore elicottero ghiacciai) e Appassionato di volo a vela, in uno dei suoi atterraggi con i suoi Commander a Bresso incontra Angelo Zoli capo istruttore dell'AVM parlano della necessità di promuovere questo bellissimo sport. Fredy Legler rientrato a Ponte S. Pietro in azienda invita il responsabile del CRAL LEGLER di erogare un contributo a chi dei dipendenti avesse voluto brevettarsi. Nasce il primo nucleo di allievi Piloti che iniziano la loro formazione sul campo di Bresso (Biffi Gerber Muller Ottaviano Ongaro Veneziani) a questo primo nucleo di Leglerini si aggiungono presto Mangili Vitali Pressato E.

1961 - A maggio si brettano in quel di Bresso i primi piloti bergamaschi (Veneziani Biffi) a settembre i piloti sono diventati 5 e con il contributo determinante del Dott. Legler viene acquistato il primo M 100 I-GILG (progetto ing. Morelli TO fabbricato a Trento Caproni).

1962 - Presso L'AeC di Bergamo viene ufficialmente costituita la sezione Volo a Vela R. LEGLER (fratello di Fredy perito in incidente di volo). Si vola il sabato e domenica nella zona militare su gentile concessione del colonnello Salvi (un vero amico) traini AVM canguro AVM. Gli Amici svizzeri della Legler scovano un BERFALKE usato con il contributo di Legler e dell'AeC (Presidente Setini) viene acquistato e per ferrovia giunge a BG. Abbiamo il primo biposto. A giugno viene ufficialmente inaugurata la sezione V.V. Madrina la sig.ra Legler. Non disponiamo della scuola quindi i nuovi piloti si brevettano nei corsi estivi a Rieti (Cella padre e figlio Moltrasio ecc.). Si continua a volare dai Militari, totali piloti 11.

1963 - Si continua a volare sabato e domenica ad Orio ospiti dei Militari. Finalmente risolviamo il problema di un nostro traino convincendo (è stata dura Sestini) i motorai a scambiare un Macchi 416 con uno Stinson L5 presso l'AeC di Modena.

Pensiamo già al disciplinare per la scuola, primi approcci con Zoli per verificare la possibilità di un trasferimento a BG. L'AeC d'Italia su pressioni di Sestini e di Legler ci assegna un altro traino il famoso CA 113 che andiamo a ritirare presso l'AeC di Modena lo smontiamo lo trasferiamo a BG non volerà mai più per mancanza di ricambi. Arriva il secondo M 100 I-OSEI; il numero dei Piloti sale a 24 in parte brevettati a Rieti in parte a Bresso. Parte la Coppa RICO G. LEGLER con le prove a distanza.

1964 - Angelo Zoli con grande disponibilità accetta di venire a BG come istruttore praticamente a "COTTIMO" un tanto per brevetto (non avevamo risorse sufficienti per garantirgli uno stipendio). Dobbiamo risolvere il problema del pilota trainatore ciò avviene attraverso un "compromesso" Legler/Veneziani, Sangalli ex pilota bombardiere della seconda guerra mondiale accetta di essere assunto nel reparto meccanica della Legler (il capo era mio amico) da dove viene prelevato "saltuariamente" per trainare. A questo umile e appassionato Pilota dobbiamo molto.





Il 7 luglio riceviamo il telegramma del DISCIPLINARE SCUOLA, e si aggiunge un nuovo nucleo di piloti (Rizzi Martina Pressato Mangili ecc.). Arriva il terzo M 100 I-SOLC e si aggiungono i privati I-GIMY I-FAPA I-BROC.

1965 - Si continua a volare sull'aeroporto militare, la scuola funziona bene ma cominciamo ad emergere le prime difficoltà con i militari (non c'è più il Colonnello Salvi). Con il contributo del Legler e collette varie si acquista il CVV 8 I-GHEI fabbricato a Sarnico dai nostri soci fratelli Scarani (la RIO). A fine anno siamo cresciuti 32 piloti 7 alianti un traino 700 ORE DI VOLO.

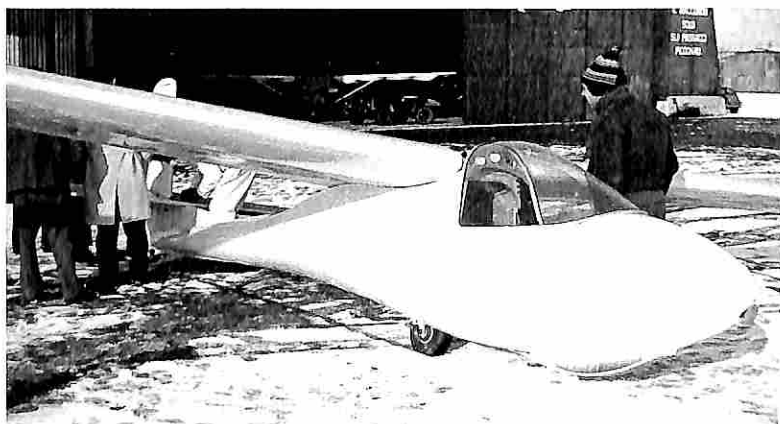
1966 - A marzo l'evento che darà una svolta storica alla nostra attività. Il Sergio Capoferri con Fausti, si presentano ad Orio per fare un volo turistico, (Sergio Capoferri è un aliantista della prima ora infatti ha fatto il brevetto "B" con la GIL) l'Angelo me li assegna come passeggeri e li porto a fare un giro su BG con il I-GHEI. Scendono entusiasti e si iscrivono alla scuola. La convivenza con i Militari diventa sempre più difficile, si tenta di svolgere attività con i motorai sulla striscia dell'AeC BG ma la cosa si dimostra quasi impossibile. Sergio Capoferri e Angelo Zoli intuiscono immediatamente che ci vuole una soluzione alternativa se si vuole continuare a fare il volo a vela a BG. Due i problemi localizzazione e impegno finanziario. Si partecipa alle prime gare dei campionati a RIETI piloti Zoli Vitali, Pressato, Rizzi, Balzer M., alianti I-SOLC I-DURC I-GHEI. Alla flotta si aggiungono il Dart I-TOTI di Capoferri e poi anche il I-KIKA.

1967 - Le difficoltà per volare continuano ad aumentare (si fanno i turni all'AeC BG) Capoferri e Zoli decidono che è necessario trovare un terreno per fare un campo di volo per noi. Inizia una ricerca da parte di tutti, chi lo vede a Clusone, chi a Ponte, chi nella bassa ecc. Il Veneziani (che lavora in Legler) verifica con il Geom. Gandolfi che si occupa della parte immobiliare Legler se esiste qualcosa di idoneo nelle proprietà dell'Azienda. Analizziamo l'Azienda agricola lungo il Brembo

il Geom. mi smonta "si allaga in autunno, è attraversata da linea elettrica, c'è un bosco di pioppi ecc." senza avvisare il Dott. Fredy informo Sergio e Angelo e si fa un sopralluogo; la prima impressione è negativa è un "BUCO". Alla fine Sergio e Angelo si convincono che è l'unica alternativa possibile, Sergio va da Fredy Legler e acquista terreno e fattoria. Si studia il progetto (Pressato e Martina) e si risolvono i numerosi problemi burocratici. A Rieti si svolgono le consuete gare, Angelo partecipa con l'aliante svizzero DIAMANT (9°), in lega 2 Pressato e Rizzi (3°), M. Balzer (4°), Vitali (8°).

1968 - Arriva l'approvazione del PROGETTO, l'entusiasmo è tale che un nutrito numero di noi parte con le attrezzature più strane per tagliare il bosco che occupava l'attuale pista, non vi dico con quale risultato ma la gioia era tanta.

1969 - Fa il primo volo da turista anche il nostro campione Gritti. Il nuovo aeroporto viene omologato il 2 Aprile, trasferiamo gli alianti da Orio il 7 Aprile, inizia l'attività a fine estate e totalizziamo 1200 ore. Quello che segue è qui da vedere. Dal primo gruppo di piloti pionieri sono presenti: Veneziani, Vitali, Biffi, Pressato, Ghidotti, Rizzi, Martina, Capoferri, Fausti, Mangili, Crevenna.



Il 1° aliante della sezione volo a vela "Rico Legler" donato dalla Società LEGLER

Appunti sulla riunione annuale 1999 dell'IGC

(Seattle, 12-13 marzo 1999)

a cura di SMILIAN CIBIC

La riunione di quest'anno dell'IGC ha avuto luogo a Seattle. Per chi non lo sapesse, questa splendida città si trova nell'angolo più a nord ovest degli Stati Uniti, sul mare, quasi al confine del Canada. Comodo da arrivarci!

Ma come mai si è scelto un posto così lontano? Così vanno le cose dell'IGC. Al momento di decidere, due anni fa, erano in lizza Rieti e Seattle, per la quale gli americani avevano fatto uno sforzo notevole, e distribuito prospetti e materiale propagandistico. Da parte nostra avevamo semplicemente offerto di ospitare la riunione, tanto tutti conoscono Rieti. La votazione sembrava una inutile perdita di tempo. Ma quando la votazione è segreta e può liberarsi la libidine turistica dei delegati, tutto può succedere. Ed è successo, ed allora tutti a Seattle (che fra l'altro è la città della Boeing e di Bill Gates). Oh Dio, non proprio tutti, perché il viaggio era un po' costoso. C'erano comunque 24 paesi, e due erano rappresentati per delega.

L'ordine del giorno era molto nutrito, un po' troppo per i due giorni a disposizione. Tanto più che non si è lavorato, come negli anni precedenti, per gruppi che premasticavano gli argomenti per portarli nella riunione generale già predigeriti, ma tutti si sono occupati di tutto. Oltre a costare molta fatica, è stato ovviamente molto dispersivo; riconosciuto l'errore, ci si è ripromessi di non ripeterlo.

Abbiamo detto che l'ordine del giorno era molto affollato. Informeremo i lettori solo sugli argomenti più interessanti ed importanti, cominciando da quello che ci premeva più direttamente, l'assegnazione dell'organizzazione dei Campionati Mondiali 2003, per i quali avevamo deciso di candidarci.

Con l'invito a venire a Seattle, gli americani avevano anche loro avanzato la stessa candidatura, e anche per questo non hanno lesinato uomini e mezzi per farcela. Inquadrando la manifestazione nelle celebrazioni del centesimo anniversario dei primi voli dei fratelli Wright, ne avrebbero ricavato adeguate sovvenzioni. La località proposta era Ephrata, una cittadina in una vasta pianura, a duecento chilometri ad est di Seattle, che offriva da un lato favorevoli condizioni meteorologiche e di atterrabilità, dall'altro buone soluzioni logistiche. Una quantità di persone "corteggiava" i delegati (niente donnine e gioielli, non siamo al livello del Comitato Olimpico Internazionale), che venivano, peraltro onestamente, intrattenuti con un paio di pranzi e visite alla Boeing ed al notevole museo dell'aria. La presentazione della loro candidatura alla riunione era di assoluto livello professionale, con splendidi fascicoli, proiezioni di diapositive, allettanti video-tape. La nostra era piuttosto artigianale, ruspante, ma con un ottimo e convincente show di Jacky Clairbaux.

Ma avevano forse sottovalutato qualche fattore importante. Da lungo tempo una legge non scritta era che per ovvie ragioni la successione delle sedi dei campionati sarebbe stata di due in Europa e uno oltremare. Già questa legge è stata recente-

mente infranta con alternanze uno-uno, salvo per il ciclo in corso, ma era difficile pensare che immediatamente dopo il Sud Africa si dovesse ritornare ancora oltremare.

E che oltremare! A parte le spese, un paio di mesi almeno in piena stagione per il trasporto degli alianti. Ma perché non li sbarcate a New York e non proseguite con l'auto? Quanto dista? Cinquemila chilometri. Solo?

Tutto questo a prescindere da Rieti. Ma anche questa ha i suoi meriti ed i suoi amatori, quelli che nelle (spesso troppe) giornate piovose di diversi mondiali ed europei, continuavano a dirci: ma perché non li organizzate a Rieti?

La votazione ha favorito Rieti per 15 a 11. Contrari i paesi extraeuropei e quattro europei, ai quali potrebbe essere stato promesso qualche aiuto (niente di illecito, e ne hanno anche bisogno).

Adesso sta a noi dimostrare che siamo capaci di organizzare una manifestazione che non sfiguri nei confronti del mondiale di Rieti del 1985, che ha fatto conoscere al mondo la nostra meravigliosa località volovelistica e la nostra capacità organizzativa.

Come riporta *Gliding Kiwi*, la rivista volovelistica neozelandese, qualcuno degli americani, che evidentemente non conosce il viver del mondo volovelistico (i capi si sono correttamente congratulati con noi) ha detto che dopo questa decisione l'IGC dovrebbe cambiare il suo nome in European Gliding Commission. Ha capito tutto!

In ogni modo gli USA hanno preannunciato la loro candidatura per i Mondiali o per i World Air Games del 2005.

E dal momento che abbiamo cominciato con le gare, seguiamo con questo argomento, iniziando dai campionati in programma per quest'anno.

Per quanto riguarda i prossimi Campionati Mondiali di Bayreuth (31 luglio - 15 agosto), Ryder, direttore di gara, molto sensibile al problema sicurezza dopo l'incidente dell'anno scorso, annuncia che ci saranno otto punti di partenza tra 10 e 20 km dall'aeroporto principale. Tutti meno uno saranno su aeroporti, dai quali si potrà ripartire in caso di mancato aggancio.

Il campo di gara si estenderà alla Repubblica Ceca. Come ben sanno i piloti che vi hanno volato l'anno scorso, le restrizioni al traffico costringono a veri e propri slalom, anche se gli organizzatori sperano in qualche miglioramento.

Essi volevano applicare la regola della perdita prestabilita di quota, con fine della prestazione di gara nel punto in cui si esaurisce la disponibilità, ma ci sono state numerose obiezioni e la proposta è stata bocciata.

Per gli alianti di classe libera viene accettata la regola che permette di volare, oltre i 750kg, al minimo peso possibile senza zavorra.

Anche per i Mondiali Juniores a Terlet (Paesi Bassi, 11-24 luglio), per i quali è prevista una partecipazione di 80 con-

correnti di 22 nazioni, ci si preoccupa molto della sicurezza. Ci sarà una Commissione per la Sicurezza composta da un organizzatore, uno steward ed un concorrente. Non si vuole una azione poliziesca; qualcuno preferirebbe un colloquio "dietro il hangar" con gli interessati, mentre de Orleans vorrebbe un rapporto a fine prova sulle situazioni pericolose. Spreckley, trattandosi di piloti giovani con scarsa esperienza, ritiene che si debba aiutarli con un'azione propedeutica.

Per quanto riguarda le due gare che si svolgeranno contemporaneamente a Leszno (Polonia, 2 - 18 luglio), ai Campionati Mondiali della World Class sono iscritti 42 concorrenti; agli Campionati Europei Femminili sono iscritte 80 concorrenti di 22 nazioni, 32 nella classe standard, 17 nella 15 metri e 15 nella Club.

Qui una particolare preoccupazione per la sicurezza è costituita dalla presenza in gara di aliati con prestazioni molto diverse. Per la World Class lo scoring ufficiale sarà quello tradizionale, ma si sperimenterà anche una classifica speciale con scoring semplificato, per la quale sarà in palio una coppa offerta da Weinholtz.

Purtroppo dobbiamo rilevare che non saremo rappresentati né in Olanda né in Polonia.

L'anno venturo ci saranno solo i Campionati Europei classi FAI, a Luesse, in Germania (fine luglio - inizio agosto), mentre il calendario sarà molto più ricco nel 2001.

L'avvenimento più importante saranno i Mondiali a Mafikeng, in Sud Africa, dal 19 al 31 dicembre. Un premoniale avrà luogo nello stesso periodo del 2000.

Molto seriamente si stanno impegnando gli spagnoli per i Campionati Mondiali della World Class (Lillo, 24 giugno - 1 luglio), nell'ambito dei Secondi World Air Games. In effetti si tratterà di tre gare nelle categorie Generale, Femminile e Seniores.

Uno speciale gruppo di lavoro ha avuto l'incarico di studiare regole che riflettano l'obiettivo di elevare il profilo del volo a vela come sport competitivo. I membri del gruppo hanno espresso l'opinione che non ci si dovrebbe aspettare alcuna somiglianza ai tipi di gara attuali.

Per seguire le gare ci saranno sul posto un grande schermo con le posizioni dei concorrenti e, per chi è lontano, l'Internet, entrambi in tempo reale.

I Campionati Mondiali Classe Club si svolgeranno in Australia, a Gawler (fine gennaio - primi febbraio). Gli australiani contano su una partecipazione molto numerosa e vorrebbero essere autorizzati ad accettare più di 50 concorrenti, confidando, per quanto riguarda la sicurezza, su temi di POST (di velocità) di 2,5 - 5 ore, con punti di partenza multipli. Ci sarà, nello stesso periodo dell'anno 2000, un premoniale a Barossa.

I Campionati Europei Juniores 2001 sono stati assegnati alla Francia (Issoudun), quelli Europei Femminili alla Lituania. Sottocomitati

Una parte normalmente lunga e faticosa della riunione è quella dei sottocomitati, in tutto ben 15, per ciascuno dei quali sono previste una relazione ed il conseguente dibattito. Parleremo solo di quelli di maggiore interesse.

Il sottocomitato per lo spazio aereo è presieduto dall'olande-

se Francois van Haaf, che è anche presidente della European Gliding Union. Il suo compito, in un momento in cui il volo a vela si vede sempre più vittima o minacciato da restrizioni, non è facile. Per poter agire con maggiore efficacia presso le sedi centrali degli enti regolatori, chiede un sostegno da parte delle varie nazioni, con la nomina di delegati per questo specifico argomento.

Altro argomento delicato è quello dell'ambiente. L'aggressività di verdi, naturalisti e simili in giro per il mondo non accenna a diminuire, e porta spesso a richieste e decisioni assurde (vedi sorvoli del Velino). L'apposito sottocomitato ha elaborato un codice di comportamento, ma per evitare di cacciarsi imprudentemente nei guai imponendoci noi stessi delle limitazioni, si decide di considerarlo come un documento provvisorio interno di linee guida e di lavorarci sopra per finalizzarlo l'anno venturo.

Il sottocomitato dei GNSS ha finora omologato 17 tipi di strumenti.

E' stato deciso di rendere obbligatorio l'event marker da subito per le gare. Per gli strumenti che non ne sono dotati, la modifica dovrebbe essere abbastanza facile in quanto in genere è stata prevista dai costruttori.

Si è deciso che i barografi a capsula incorporati nei GNSS dovranno essere tarati nei due anni precedenti il volo (invece di uno).

Secondo Gantenbrink, presidente del sottocomitato Nuove Idee, le linee guida per nuovi tipi di gara dovrebbero essere:

- Correttezza (condizioni uguali per tutti - per esempio niente punti di partenza multipli - la gara non deve essere una lotteria)

- Divertimento e sfida: devono esserci varietà, flessibilità per adeguarsi alle condizioni, competizione "occhi negli occhi".

- Scoring semplice e facilmente comprensibile.

Nel Codice FAI non mancherebbero le possibilità, ma la volontà di applicarle.

Da quanto precede Gantenbrink sarebbe in piuttosto in controtendenza rispetto alle generali preoccupazioni per la sicurezza ed i provvedimenti in termini di regolamenti di cui parleremo più avanti.

C'è anche un sottocomitato per la nuova specialità Volo simulato.

Il presidente Casado riferisce che c'è un'intensa attività in questo settore. Per i suoi impegni per i World Air Games 2001 egli cede la presidenza a Roland Stuck..

Ai Campionati Mondiali World Class in Spagna si faranno dimostrazioni di gare con gli stessi temi degli aliati veri. Secondo Stuck si può per esempio ripetere il volo appena fatto con un aliante vero.

Si parla dell'utilità del volo simulato per l'addestramento, specialmente per i giovani, per i quali sarebbe importante organizzare gare, per avvicinarli al nostro sport, come una volta avveniva con l'aeromodellismo

Morelli, che presiede il sottocomitato della World Class, riferisce sulla situazione.

Fino ad oggi sarebbero stati prodotti 270 esemplari di PW5, ma molti sono ancora invenduti. Sono state concesse molte licenze, senza alcun risultato pratico.

Riguardo ad alcuni aspetti tecnici, non è vero che l'aliante è insicuro al verricello, ma serve un'accelerazione graduale; il problema della limitazione a 5000m di quota è in corso di soluzione; l'energia totale verrà montata su tutti gli alianti.

Codice FAI

E' stata approvata la nuova versione della Sezione 3 – Alianti del Codice FAI. Si tratta di una versione più chiara e succinta, che sarà integrata da una guida pratica per piloti e commissari sportivi e che dovrebbe entrare in vigore dall'1 ottobre.

Nel corso della riunione sono state approvate alcune proposte austriache, mentre altre sono state bocciate.

E' stata approvata la proposta di eliminare la dichiarazione preventiva dei punti di partenza, di virata e di arrivo per i voli di distanza in linea retta, di distanza in andata e ritorno libera, di distanza su tre punti di virata, mentre è stata bocciata tra le altre quella di un volo su triangolo FAI libero (in analogia con l'andata e ritorno libera). Quest'ultima proposta, per conto nostro sensata (era inclusa anche tra le nostre), è stata bocciata più per stanchezza dei delegati e per il fatto di aver detto già tre volte sì che per il merito.

Gli austriaci hanno anche proposto di rendere obbligatorie marcature visibili e luci stroboscopiche sugli alianti. La necessità non sembra molto sentita. Comunque il delegato austriaco Pirker è stato incaricato di formare un comitato per approfondire il problema e formulare proposte (nota: in proposito abbiamo appena letto che uno specifico studio australiano conclude che i colori più visibili sarebbero il bianco ed il nero).

Per quanto riguarda l'Annex A (regolamento tipo dei campionati mondiali ed europei, che viene spesso utilizzato, in tutto o in parte, per le altre gare) è stato presentato un lungo elenco di proposte di variazioni, anche importanti, che sono state in linea di massima approvate, salvo per le osservazioni che le singole nazioni possono inviare entro il 15 maggio (ne abbiamo inviate molte anche da parte nostra).

Sono state approvate in particolare l'eliminazione del sistema di controllo fotografico dei voli e l'introduzione o la modifica di alcuni tipi di temi.

Nel tema ora denominato Time Limited cat's cradle Distance Task (TLDT) che è quello che noi chiamiamo area prescritta, si è introdotta una penalizzazione di distanza consistente nella sottrazione, dalla distanza volata, del doppio della distanza dal punto di fine volo al punto di decollo. Si torna all'infausta regola di Uvalde che ha provocato la scomparsa per anni di questo tipo di prova. Abbiamo energicamente contestato questa variazione.

E' stato introdotto il nuovo tema Assigned Turnpoint Area Task (ATAT). Si tratta di un tema in cui invece di essere definiti i punti di virata vengono definite delle aree all'interno delle quali il pilota può scegliersi un punto di virata. Per un triangolo si avranno due aree, per esempio due settori di corone circolari di 30° con raggio minimo 100km e massimo 150km. Col logger lo scorer sceglie i due rilevamenti nelle due aree che danno il percorso più lungo. Il tema è stato sperimentato in Spagna ed in Sud Africa con risultati soddisfacenti.

Per quanto riguarda i campionati mondiali è stata approvata la proposta inglese che per l'edizione 2003 limita la partecipazione di due piloti per nazione nella standard e nella 15 metri, di uno nella libera.

Doveva esserci una discussione sulla perdita di adesioni nel volo a vela mondiali, problema grave, che non si sa come affrontare. Ma mancava il relatore per cui si decideva di approfondire l'argomento per discuterlo affrontarlo nella prossima riunione.

A questo punto i lettori saranno annoiati per questa elencazione inevitabilmente piuttosto arida e burocratica di problemi e decisioni. Non vi dico la noia e la stanchezza dei delegati, che affrontano con scarsa attenzione e combattività gli ultimi adempimenti, per fortuna più tranquilli.

E' il turno delle onorificenze, e la Medaglia Lilienthal, la più alta del volo a vela, viene assegnata all'unanimità a Oran Nicks, lo scienziato americano morto recentemente in un incidente aereo col PW 5 autocostruito. E la motivazione è proprio il suo grande contributo a tutte le fasi dell'operazione PW 5.

Non c'è invece nessuna candidatura per l'onorificenza femminile, la Medaglia Pelagia Majewska.

Viene approvata l'istituzione di una nuova onorificenza specifica dell'IGC (la Medaglia Lilienthal viene conferita dalla FAI su proposta dell'IGC). Allo scopo si istituisce un sottocomitato che preparerà per l'anno venturo un regolamento da sottoporre all'approvazione dei delegati.

E si arriva finalmente alle elezioni.

Come previsto viene confermato presidente per acclamazione il norvegese Tor Johannessen. Primo vicepresidente viene eletto l'inglese Brian Spreckley.

Vicepresidenti vengono confermati Bradley (RSA), Mozer (USA), Pettersson (SWE), Savolainen (FIN) ed eletto Cubley (AUS).

Segretaria viene riconfermata Angela Sheard.

Ai margini della riunione ricordiamo che la FAI si è trasferita nella nuova sede di Losanna, e che il suo segretario generale Max Bishop ha partecipato attivamente, come sempre, ai lavori della riunione. Tra le altre cose ha comunicato che la Francia ha richiesto la costituzione della nuova specialità dei velivoli ad ali battenti.

Vi diremo anche qualcosa delle amenità (almeno per noi).

Abbiamo visitato lo stabilimento di montaggio della Boeing. Uno può aver visto molti capannoni nella sua vita, come è capitato allo scrivente, ma quattro campate lunghe quasi 500 metri, di 80 metri di luce e 50 di altezza fanno una certa impressione! La visita avviene su un ballatoio ad una trentina di metri di altezza dal quale si dominano le sette stazioni di montaggio. Gli aerei escono finiti per passare alla verniciatura, e quindi ad un parcheggio... un po' grande.

Al museo dell'aria, ubicato in quella che era la prima sede della Boeing, che ospita una interessantissima raccolta di aerei, ci hanno anche dato modo di fare un volo simulato, decollando da una portaerei, sui deserti dell'Irak a caccia di Scud (se ne è beccato qualcuno). Un po' luna park, ma molto divertente.

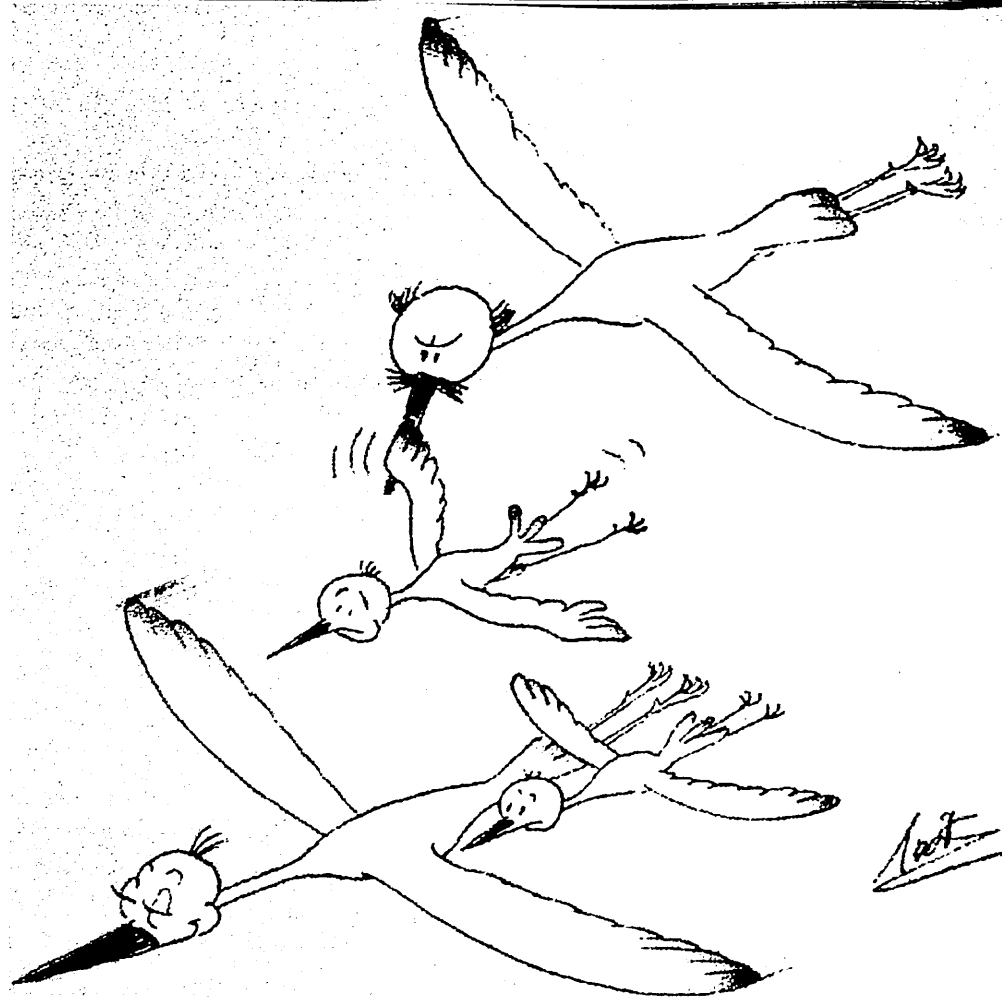
Caro Marco.....

Con grande interesse e piacere mi sono letto il tuo articolo "Ulisse, uccelli e volo a vela" sul n.252 di *Volo a Vela*.

Tu sei un pilota originario dell'Europa Meridionale e per questo non mi meraviglio se non hai preso in considerazione sul volo della cicogna bianca (cicogna cicogna), la più grande amica dei piloti dell'Europa centrale ed orientale, area di cui io sono originario.

Mi permetto quindi di integrare le tue considerazioni ed osservazioni sul "tema" degli uccelli veleggiatori. La mia avventura di osservatore di uccelli è iniziata nella primavera del 1949 quando ho avuto la fortuna di fare il primo volo con l'aliante KOMAR detto "zanzara". Questo tipo di aliante ha volato per la prima volta nel 1933 e costruito in grande scala, relativamente per quei tempi, ed è stato utilizzato nel volo a vela polacco così come il GRUNAU BABY per il volo a vela tedesco, e di questo aveva anche simile forma, con ala alta, due montanti dalla fusoliera all'ala, cabina completamente aperta con un piccolo parabrezza. Durante la seconda guerra nessun KOMAR si era salvato dalla distruzione, ma, nel 1948, nell'officina dell'Istituto di Volo a Vela in Bielsko (Polonia) sono stati realizzati cinque esemplari "replica", con uno dei quali io ho avuto la fortuna di volare (caratteristiche tecniche: apertura alare 15.8 m, carico alare 12, 1 kg/m² !!!, efficienza massima 20 a 50 km/h).

Durante le 80 ore di volo con questo tipo di aliante ho avuto tante volte occasione di girare in formazione con gruppi di cicogne. Per mantenere la stessa velocità angolare delle cicogne era sufficiente, volando col KOMAR, mantenere un raggio di virata maggiore di 3 o 4 metri rispetto a quello delle cicogne stesse. Da una distanza così ravvicinata mi era facile osservare le tecniche di pilotaggio degli uccelli, la loro "silhouette", ma anche l'espressione del "volto", diversa fra gli esemplari adulti e quelli giovani che incominciavano la loro "carriera di veleggiatori". Io ero appassionato per questo tipo di voli ed in quel periodo ho avuto occasione di osservare alcune volte questa "specie di scuola" di volo a vela delle cicogne. Apriva la formazione un esemplare adulto, seguivano i piccoli e ed un altro esemplare adulto, che secondo me faceva l'istruttore, chiudeva la for-



mazione. Infatti "l'istruttore" con il becco o avvicinandosi con il corpo ai piccoli costringeva il giovane "indisciplinato" a rientrare nell'orbita corretta. Qualche simile osservazione, ma molto meno precisa ho potuto farla volando con i falchi, ma purtroppo con un KOMAR era difficile e casuale.

So benissimo che la mia interpretazione soggettiva e si basa su un numero limitato di osservazioni e quindi dal punto di vista scientifico non mi consente di formulare una teoria, ma permettimi di non condividere la tua constatazione che gli uccelli non frequentano scuola di volo anche quando giovani ed inesperti.

A supporto della mia grande simpatia per questi eleganti uccelli voglio raccontare una rara storia, fortunatamente documentata da un barogramma conservato gelosamente fino ad oggi, conclusasi felicemente solo grazie alle cicogne.

Durante i campionati nazionali Polacchi del 1965 svoltisi a LESZNO (Polonia), a cui ho partecipato con l'aliante FOKA 4, nella prima prova (triangolo 217 km.), cercando salite più forti ho rischiato un lungo traversone che non si è concluso tristemente a terra solo grazie all'aiuto delle cicogne. Infatti nell'ultima fase di avvicinamento all'atterraggio di emergenza improvvisamente ho visto girare una cicogna e, ulteriormente rischiando, mi sono spostato

verso la zona dove l'uccello girava a quota estremamente bassa (50 m) dove ho trovato uno "zero positivo". Dopo aver "mendicato" per un bel po' valori positivi finalmente ho centrato la salita che mi ha permesso di completare la prova con una discreta velocità media. Durante la fase critica avevo fatto voto di recarmi in pellegrinaggio a piedi da Varsavia fino alla madonna nera di CZESTOCHOWA (oltre 200 km di strada n.d.r.). Ho mantenuto il voto solo parzialmente: anziché a piedi sono andato in macchina.

Il barogramma allegato non è inusuale per aree montagnose ma è invece molto raro per aree "piatte come tavola".

Al giorno d'oggi gli uccelli servono meno al volo a vela perché sono cambiate tecniche e mezzi e quindi non è così importante seguire i loro voli ma è sempre comunque affascinante ed utile osservarli.

Una forte stretta di mano a te ed a tutto gli amici degli uccelli.

STANI

con la collaborazione di Giorgio Pedrotti

P.S.: Nelle pianure dell'Europa centrale ed orientale è possibile sfruttare anche la presenza delle farfalle che segnano il cuore della termica in modo più visibile rispetto agli insetti.

Aeroclub Volovelistico Torino
Trofeo Città di Torino 1999
Torino Aeritalia 2+5, 9+11 Aprile 1999

	Concorrente	Club	Aliante	punti	2 Apr. Km 215	3 Apr. Km 273	3 Apr. Km 241	4 Apr. Km 291	*
1	Ghiorzo Stefano	AeC.V.Lariano	Ventus 2	3974	1 1000	1 1000	1 1000	2 974	890
2	Grinza Giancarlo	AeC. Torino	SZD 55	3390	3 954	5 918	8 552	4 966	759
3	Beozzi Antonio	AeC. Torino	LS 8	3389	4 940	4 928	8 552	3 969	759
4	Bertoncini Luigi	AeC.V.Lariano	Ventus	3311	5 933	7 904	13 532	5 942	742
5	Marchisio Giorgio	AeC. Torino	Ventus 2	3266	23 402	2 948	2 978	7 938	731
6	Squarciafico	AeC. Novi Ligure	LS 6	3195	20 426	9 855	3 972	5 942	716
7	Barbero Claudio	AeC. Torino	ASW 20	2802	17 448	8 878	12 542	8 934	628
8	Pessione	AeC. Torino	SZD 55	2789	2 958	11 821	22 464	13 546	625
9	Foglia Antonio	A.C.A.O. Varese	Discus	2630	7 878	17 636	8 552	11 564	589
10	Giacobbe Dino	AeC. Novi Ligure	Ventus BT	2564	8 852	26 348	19 477	9 887	574
11	Spreafico Gianni	Biella	ASW 24	2434	11 491	10 827	8 552	11 564	545
12	Borgo Vittorio	AeC. Novi Ligure	Nimbus 2	2406	6 888	19 602	26 460	18 456	539
13	Brigliadori	AeC.V.Lariano	Discus	2402	14 456	3 935	28 11	1 1000	538
14	Dal Grande	AeC. Prealpi	Ventus 2b	2386	22 419	18 630	4 968	23 369	534
15	Alzetta Roberto	AeC. Prealpi	Ventus CT	2279	10 584	13 730	24 463	16 502	
16	Gnecchi Luigi	AeC.V.Lariano	LS 8	2261	9 614	12 732	14 525	20 390	506
17	Zanon Ettore	AeC. Prealpi	LS 6	2185	19 440	6 916	24 463	24 366	489
18	Longo Flavio	Aer.Mil.Savona	LS 3	2145	14 456	15 660	16 483	13 546	480
19	Di Stefano	AeC. Torino	ASK 6E	2094	12 478	22 395	6 602	10 619	
20	Ferrero Andrea	A.V.A.L. Varese	DG 200	2024	18 442	14 718	17 480	21 384	453
21	Poletti Franco	A.V.M. Milano	SF26	2008	13 466	21 405	5 636	17 501	450
22	Beltramello Marco	Biella	ASW 24	1915	14 456	20 600	17 480	22 379	429
23	Grinza Carlo	AeC. Torino	ASK 21	1757	20 426	24 374	7 563	19 394	
24	Lojacono Umberto	AeC. Torino	ASW 20	1563	24 356	25 370	20 471	24 366	
25	Buffarelli Franco	AeC. Novi Ligure	ASW 20	1468	24 356	16 641	20 471	28 0	
26	Tardi' Renato	AeC. Torino	ASW 24	1447	26 271	23 377	22 464	26 335	
27	Bitozzi Andrea	AeC. Valle Aosta	Discus	1361	26 271	29 75	15 494	15 521	
28	Mion Paolo	AeC. Torino	Phoebus C	359	29 0	27 347	27 12	28 0	80
29	Gelsomini Franco	AeC. Torino	Ventus CM	312	28 4	28 293	29 10	27 5	

* Punti per la Graduatoria Nazionale

Statistiche

prova del	km percorso	partiti	n. concorrenti			Totale km			media	punteggio			velocità max km/h	
			arrivati	f.c.	% f.c.	assegnati	percorsi	%	Km.conc	disponibile	D.F.	assegn.	effettiva	ricalc. *
02/04	215.2	28	8	20	71	6026	3503	58	125	1000	1.00	1000	80.0	59.0
03/04	272.6	29	20	9	31	7905	5660	72	195	1000	1.00	1000	96.4	71.0
04/04	240.7	29	4	25	86	6980	3710	53	128	1000	1.00	1000	76.7	56.5
05/04	291.4	27	9	18	67	7868	4923	63	182	1000	1.00	1000	80.3	61.6
Totali	1019.9	113	41	72	64	28779	17796	62	157	4000		4000		

prova del	descrizione temi assegnati	prova del	descrizione temi assegnati
02/04	Caselette-Trausella-Pinerolo-Revello-Pinerolo-Caselette- To Aeritalia	03/04	Casellelte-Bussoleno-Caulera-Pinerolo-Casellelte-Torino
04/04	Caselette-Caulera-Vaccera-Caselette- To Aeritalia	05/04	Casellelte-Oropa-Dronero-Casellelte-Torino

XXVIII Trofeo Città di Torino

All'alba di quel 2 Aprile, primo giorno di gara, il nostro disegno, sotto l'effetto di una rara dolce meteo primaverile, era tracciato mentalmente con la pista dell'AERITALIA coperta da trenta sagome ben allineate con la prua al Musine' per quello che sembrava essere la più asciutta e volabile gara torinese. Ripetizione, almeno, della precedente in quanto ad assenza di pioggia.

E sempre mentalmente pareva fosse possibile, assieme all'infaticabile e caro amico Luigi Villa, rinfrancare anche il corpo in quella atmosfera distesa (concorrenti permettendo) tipica della Pasqua.

Con l'infilata di quattro giornate di gara con esito positivo il disegno era diventato ormai un quadretto a colori. Un ex-voto per grazia ricevuta di cielo sereno.

Non è vero che a Torino piove sempre.

E non è vero che Torino richiama piloti di valore per via del primo premio milionario.

Come sapere con certezza il contenuto della scatola nella quale il pilota da gara ripone aspirazioni e velleità? Parlano, parla-

no ma ti lasciano lontano dai contenuti primari che non raramente intaccano regole di sicurezza.

Pur tuttavia, la buona accettazione dei temi di gara in sede di briefing (tranne che per un pilone diabolico) assieme all'osservazione attenta delle reazioni immediate ci ha rispediti a casa col convincimento che la seconda terna di prove, visto il perdurare del bel tempo, ci avrebbe dato di assistere ad una accesa battaglia finale per intaccare il dominio di Stefano Ghiorzo.

In un battibaleno tutto si stravolge nella quinta prova del 9 Aprile.

Una bella termica popolata da tre o quattro piloti nella zona di baita Sette Fontane attrae Roberto Alzetta (Ventus CT marche D-KEHR) che punta verso la spirale comune, vi entra e tira.

In quell'attimo è proprio nell'ombra di Ettore Zanon (LS-6 marche D-7811).

L'urto è molto duro e fortunatamente le macchine non si

incastrano: si liberano immediatamente.

Zanon non perde istanti preziosi per accertare i danni e la manovrabilità dell'aliante perchè è consapevole di avere sotto poca aria (siamo a 1800 metri): apre, slaccia, esce, cerca, trova la maniglia e apre. Tocca terra senza danni.

Il suo aliante impegna il pendio con angolo generoso e non si polverizza. Appare addirittura riparabile agli occhi dei generosi piloti impegnati in un impegnativo recupero.

Il Ventus, dopo un primo tratto apparentemente planato, entra in virata che repentinamente si trasforma in spirale picchiata. Il pilota non salta. L'urto è violento e causa la morte di Roberto Alzetta e la distruzione dell'aliante.

Alcuni frammenti persi dai due alianti nella collisione investono il piano orizzontale di Andrea Ferrero (DG 200 marche I-LUKA) che, accertata la manovrabilità, evita di attraversare Biella distante pochi chilometri e preferisce rientrare a Torino. Volava correttamente per un lungo tratto nonostante il profondo turbamento: l'intero episodio è davanti ai suoi occhi e non si cancella.

La notizia sprizza, incontenibile, via radio.

Uno alla volta, compostamente, gli alianti rientrano in campo. Pare una cerimonia coordinata.

Sopportare il martellamento telefonico dei Carabinieri e degli altri enti rientra nei compiti, loro e nostri.

L'animo è distaccato dalle necessità della legge e vive la sua sofferenza in unione con la sofferenza dei piloti.

Quel grosso roccolo della partenza, proprio adatto per accentuare il rischio della collisione, si è risolto bene ancora una volta.

Al contrario la trappola è stata tesa da un roccolotto frequentato da pochi.

La gara muore assieme al suo morto pilota.

Piango il pilota che un altro pilota amico mio e suo mi aveva affidato con espressioni fraterne. Ma lassù a 1800 metri non c'ero per tendergli una mano o per lanciargli grido di avvertimento.

Assale e penetra nelle fibre l'amarezza dell'impotenza.

Il passar delle ore e la notte portano poi all'accettazione. Le spalle s'incurvano.

È la mattina del giorno 10 Aprile e devo compiere il mio dovere il Direttore di Gara. Tre minuti sono dedicati alla commemorazione di Roberto Alzetta: sento la vera essenza del dono della parola dato all'uomo e ne uso con parsimonia, l'indispensabile, per arrivare ad un lungo totale orante silenzio dei trenta piloti e aiutanti presenti in una compostezza commovente.

Altri cinque minuti scorrono per la premiazione. Scambio di oggetti, strette di mano, occhi negli occhi.

Vi prego, oggi non si applaude.

EGIDIO GALLI

* * *

Un ricordo e una preghiera

Salgo la scalinata del Santuario e mi cedono le gambe mi inginocchio e prego... null'altro mi esce se non una preghiera a Roberto ed una a quel che farò per meritarmelo. Sono vivo... è questo quello che conta però... però ieri sul Barone io e Roberto salivamo assieme fino quando non lo vedo andare via, allora io corro diritto al pilone.. bib bib bib e saetto via seguendo Vito e Giorgio che due km più avanti filavano veloci.

Li vedo termicare, sono sotto 50m mi tengo vicino al costone perché vedo Giorgio che saliva meglio di Vito ed Ettore poi... è scoppiato l'inferno. Vito urla: "Si sono scontrati si sono scontrati", io chiudo la virata e vedo l'LS6 di Ettore in picchiata e lui che non esce dentro di me urlo "esci esci". E lui niente poi vedo la capottina volare e qualcosa uscire velocemente dall'aliante ed allora urlo "apri apri, dai Ettore apri il paracadute" e finalmente dopo un interminabile secondo vedo l'estrattore che esce ed il para che si apre. Poi finalmente realizzo che manca un aliante guardo sopra vedo un capottina che mi viene incontro "scappa Andrea scappa" urlo ancora dentro di me e spingo, ma il DG non accelera e la capottina mi sta arrivando contro.... BANG sento dietro il tettuccio ed allora urlo per radio "Giorgio Giorgio vieni qua ti prego guarda se ho qualcosa". Lui passa sopra ed intanto vedo l'aliante di Roberto andare giù e lui non uscire. Dentro ho un tumulto.

Verifico i comandi è tutto a posto, Giorgio mi passa e ripassa sopra e mi dice che va tutto bene non c'è niente e li' mi dico "intanto vado verso Moltaldo Dora poi vedo se riesco vengo fino a casa". Tutto funziona Giancarlo mi sta a fianco come una balia ed io scaccio dalla mia mente Ettore ed il para che non si apre in quell'interminabile secondo. Vado avanti 1/2 ora e sono a casa, atterro, scoppio e per la prima volta in vita mia mi danno un calmante.

Era bello era troppo bello volavamo veloci sotto possenti cumuli eravamo al quinto giorno di gara e noi "peones" (gli altri spero non si offendano) ci stavamo divertendo un mondo: io Roberto, Andrea (3C), Renato e tutti quelli di metà classifica. Per la prima volta da molti anni si poteva sfatare la leggenda di un Città di Torino bagnata o con condizioni povere. NO quest'anno il tema più corto era di 240km e ieri ne avevamo 280, ma poi BANG e tutto finisce e la mente si popola di strani gnomi. Al campo vi erano strani esseri e tutto sembra vuoto senza senso, l'incubo finisce alle 7 quando finalmente abbraccio Ettore e solo allora finalmente il mio paracadute si è aperto. Ciao Roberto è stato bello volare con te e so che ora stai volando più in alto di noi: l'ho capito sullo scalone davanti al Santuario.

ANDREA (KA)

FERRARA

Si è volato tutti i giorni, con plafoni variabili tra gli 800 e i 1500 metri, agli scorsi Campionati Italiani di Volo a Vela. Che si sono disputati a Ferrara alla fine di Maggio.

Questo sarebbe stato sufficiente a rendere il bilancio estremamente positivo.

La gara è stata molto interessante, un'esperienza utile per i volovelisti italiani generalmente non avvezzi alle pianure, che non offrono appoggi orografici o evidenti strade energetiche.

Come potete vedere dalle classifiche, i temi non sono mai stati lunghi. Questo perchè bisognava far decollare 50 alianti solo dopo l'inizio delle termiche (oltre il mezzogiorno) e perchè prima delle 18 arriva l'aria di mare dall'Adriatico a tagliare di colpo ogni attività convettiva. Nella zona di Reggio Emilia non si poteva escludere nemmeno l'influenza dell'aria tirrenica già nel pieno del pomeriggio.

La sorpresa dei primi quattro giorni è stata la performance di Mario Antonelli (Y3), che con un ottimo ma datato LS 4 ha dominato la classifica della Standard, seminando scompiglio tra i possessori delle macchine più moderne. Mario è alla seconda stagione in categoria nazionale. Va detto che le condizioni erano piuttosto deboli; con l'arrivo di plafoni più alti, quando si è trattato di correre più che di chiudere il tema, l'esperienza dei piloti e gli alianti moderni hanno fatto la differenza.

La classe Standard, con 27 iscritti, ha richiamato un buon numero di piloti. Era certamente la categoria più di successo, vivace ed allegra. Animava le serate e i briefing del bravo meteorologo. Forse un maggiore autocontrollo nell'uso della radio...

Dopo i primi giorni la 123.375 era invece innaturalmente deserta.

Solo 10 gli iscritti in 15 Metri. Tutti i pareri che abbiamo raccolto concordano sul fatto che il trio dominante formato da



Galetto, Ghiorzo e Gostner, non lasciando spazio ad ambizioni di classifica superiori al quarto posto, scoraggiasse ogni aspirante.

A nostro parere, bisogna anche considerare la concorrenza della nuova classe 18 Metri, con mezzi dalle performance eccezionali ad un costo appena superiore a quello di un 15m puro. Questi aliante erano accolti nella classifica della Libera (come è giusto).

Troviamo discutibile invece la scelta di applicare la correzione ad handicap per tipo di aliante in questa classe. Ne ha approfittato il bravo "indigeno" Sandro Bottoni che ha corso con il suo LS 3 / 17m sempre scarico d'acqua, contro i Nimbus 4 e ASH 26.

Coraggioso, ha capito che doveva sempre partire presto e cercare di chiudere. Ha fatto una bella esperienza.

Leonardo Briadori, che correva con un ASH 26 da 18m, ha dominato ogni prova, ma è stato penalizzato con zero punti per un'infrazione di 180m alla quota massima assegnata in alcune aree. Ciò può sembrare eccessivo, ma da tempo in tutte le gare internazionali la navigazione è tornata ad essere un aspetto essenziale della competizione.

Questa volta per rispettare le limitazioni imposte dagli Enti di controllo del traffico, mentre prima del GPS si navigava per trovare i piloni. Il futuro è questo e riteniamo positivo ed incoraggiante che il volo a vela italiano se ne sia accorto.

Complimenti a Giorgio Ballarati, giovanissimo Campione Italiano della Standard (speriamo che qualcuno lo aiuti supportando la sua partecipazione ai Mondiali Juniores di Terlet); a Giorgio Galetto per la 15 Metri e a Luca Urbani dell'Aeronautica Militare per la Classe Libera.

ALDO

Aeroclub Volovelistico Ferrarese
Coppa Città di Ferrara 1999 – Categoria NAZIONALI
Ferrara 7 ÷ 9, 14 ÷ 16 maggio 1999

	Concorrente	Club	Aliante	punti	7 maggio		8 maggio		14 maggio		*
					Km		Km		Km		
1	Guazzoni Roberto	A.C.A.O. Varese	Discus	2484	9	829	1	949	2	706	870
2	Urbani Luca + 1	C.V.V.A.M.I.Guidon	Nimbus 4 D	2187	5	871	2	945	9	371	766
3	Beozzi Antonio	AeC. Torino	LS 8	2114	1	1000	4	615	6	499	740
4	Bertoncini Luigi	AeC.V.Lariano	Ventus	2078	3	958	7	485	4	635	728
5	Dal Grande	AeC. Prealpi Venet	Ventus 2	1833	8	843	5	560	7	430	642
6	Tura Filippo	AeC.V.V.Mugello	Discus	1740	2	965	10	174	5	601	609
7	Allegrini Lorenzo	AeC.Prealpi Venete	LS 8	1581	12	385	6	490	2	706	554
8	Fergnani Michele	AeC.V. Ferrarese	Discus	1519	11	580	3	647	11	292	532
9	Montemaggi Sandro	AeC.V.V.Mugello	ASW 24	1402	7	844	10	174	8	384	491
10	Colombo Davide	C.V.V.A.M.I.Guidon	Nimbus 2	1262	4	920	13	135	12	207	442
11	Romano Roberto	A.C.A.O. Varese	Discus	1222	14	133	8	365	1	724	428
12	Poletti Franco	A.V.M. Milano	SF 26	1143	10	654	9	184	10	305	400
13	Capoferri Sergio	A.V.A. Valbrembo	Discus	1077	6	851	14	119	13	107	377
14	Molinari Manuele	AeC. Padova	LS 8	308	13	134	10	174	14	0	108
15	Bottoni Sandro	AeC.V. Ferrarese	Astir st.	95	15	95	15	0	14	0	33

* Punti per la Graduatoria Nazionale

Statistiche

prova	km	n. concorrenti				Totale km			media	punteggio			velocità max km/h	
		del	percorso	partiti	arrivati	f.c.	% f.c.	assegnati		percorsi	%	Km.conc	disponibile	D.F.
07/05	171.6	15	11	4	27	2574	1717	67	114	1000	1.00	1000	77.0	56.3
08/05	149.9	14	2	12	86	2099	941	45	67	949	1.00	949	61.7	41.7
14/05	166.2	13	0	13	100	2161	1004	46	77	724	1.00	724	0.0	0.0
Totali	487.7	42	13	29	69	6833	3661	54	87	2673		2673		

prova del descrizione temi assegnati

07/05	FE Quadrifoglio - Copparo - Teolo - Lonigo - Bondeno - Ferrara
07/05	FE Ariostea - Monselice - Ostiglia - Finale Emilia - Ferrara
08/05	FE Club House - Milrandola - Reggio Emilia - Carpi - Ferrara

Aeroclub Volovelistico Ferrarese
Coppa Città di Ferrara 1999 – Categoria Promozione
Ferrara 7 ÷ 9, 14 ÷ 16 maggio 1999

Concorrente	Club	Aliante	punti	7 maggio		14 maggio	
				Km 121.1	Km 158.2	Km 121.1	Km 158.2
1 Cocchi Maurizio	AeC.V.V.Mugello	LS 6	1299	2	651	3	648
2 Cuccoli Cristian	AeC.V. Ferrarese	LS 6/17.6m	1288	1	719	6	569
3 Bitozzi Andrea	AeC. Valle Aosta	Discus	1153	12	335	1	818
4 Magri Gianpietro	AeC.V. Ferrarese	Libelle std.	1134	5	536	5	598
5 Bardelli	AeC.V. Ferrarese	LS 3	1106	6	503	4	603
6 Amati Andrea	AeC.V. Ferrarese	LS 3	1091	8	434	2	657
7 Lamperti Enrico	A.C.A.O. Varese	Discus	927	3	602	8	325
8 Toschi Pietro	AeC.V. Ferrarese	DG 300	640	10	387	9	253
9 Bellorio Renato	AeC. Prealpi Venet	Ventus 17,6m	595	7	441	10	154
10 Lojacono Alberto	AeC. Torino	ASW 20	566	4	566	13	0
11 Salizzoni Paolo	AeC.V. Ferrarese	DG 800	536	10	387	11	149
12 Dall'Oglio	AeC.V.V.Mugello	DG 200	513	13	66	7	447
13 Tardi' Renato	AeC. Torino	ASW 24	503	9	427	12	76

Statistiche

prova del	km percorso	n. concorrenti				Totale km			media Km.conc	punteggio			velocità max km/h	
		partiti	arrivati	f.c.	% f.c.	assegnati	percorsi	%		disponibile	D.F.	assegn.	effettiva	ricalc. *
07/05	121.1	13	11	2	15	1574	1324	84	102	719	1.00	719	71.4	60.3
14/05	158.2	12	0	12	100	1898	829	44	69	868	1.00	868	0.0	0.0
Totali	279.3	25	11	14	56	3473	2154	62	86	1587		1578		

prova del descrizione temi assegnati

07/05 FE Ippodromo - Arqua' - Mirandola - Ferrara

14/05 FE Ariostea - Voghiera - Copparo - Bondeno - FE Ariostea - Voghiera - Copparo - Bondeno - Ferrara

Ae.C.V.V.Ferrarese
Campionato Italiano 1999 - Classe Libera
Ferrara 23 ÷ 30 Maggio 1999

Concorrente	Club	Aliante	Punti	23 maggio		24 maggio		25 maggio		26 maggio		27 maggio		28 maggio		29 maggio		*
				Km 216.6	Km 224.4	Km 213.5	Km 214.1	Km 304.1	Km 188.1	Km 240.8								
1 Urbani Luca + 1	C.V.V.A.M.I	Nimbus 4D	6160	9	456	4	921	6	819	1	1000	2	984	2	980	1	1000	950
2 Monti Roberto	A.C.A.O. Varese	Nimbus 4d	6149	2	982	3	939	2	966	3	922	8	485	5	881	2	974	948
Mantica Umberto																		
3 Vergani Walter	A.C.A.O. Varese	Nimbus 4DM	5884	3	972	6	840	7	810	2	996	6	579	7	800	4	887	907
Cernezzi Aldo																		
4 Brigliadori Leonardo	AeC.V.Lariano	ASH 26	5833	1	1000	1	1000	1	1000	4	898	11	0	1	1000	3	935	900
5 Colombo Davide	C.V.V.A.M.I	Nimbus 3 25.5m	5627	4	704	8	781	9	727	7	782	1	1000	9	749	5	884	868
6 Caraffini Antonio	A.C.A.O. Varese	Ventus2 CT	4717	10	393	9	517	4	870	5	859	5	618	11	647	7	813	727
7 Bottoni Sandro	AeC.V.Ferrarese	LS3 17 m	4555	6	530	10	446	4	870	12	544	4	808	12	580	8	777	702
8 Secomandi Maurizio	A.C.A.O. Varese	Nimbus 4DM	4503	11	373	12	393	3	920	9	719	9	481	8	756	6	861	694
Nidoli Giorgio																		
9 Manzoni Roberto	A.C.A.O. Varese	Nimbus 4DM	4385	5	531	2	951	8	767	6	816	10	306	10	716	12	298	676
Brambilla Lorenzo																		
10 Brunazzo Mauro	A.C.A.O. Varese	Nimbus 4DM	4367	7	509	5	845	12	317	11	570	7	567	4	907	9	652	673
Crespi Dario																		
11 Acquaderni Margherita	A.C.A.O. Varese	DG800 S 18m	4123	12	365	13	0	10	620	10	649	3	973	5	881	10	635	636
12 Paolillo Ugo	AeC. Arezzo	Nimbus 3T 25.5m	3884	8	499	7	803	11	368	8	744	11	0	3	955	11	515	599
13 Riva Adalberto	AeC.V. Lariano	Ventus 2 18m	794	13	357	11	437	13	0	13	0	11	0	13	0	13	0	122

* Punti per la Graduatoria Nazionale

Statistiche

Prova Del	km percorso	n. concorrenti				totale km			media Km/conc	Punteggio			velocità max km/h	
		Partiti	Arrivati	f.c.	% f.c.	assegnati	percorsi	%		disponibile	D.F.	assegn.	Effettiva	ricalcolata
23/05	216.6	13	3	10	77	2816	1763	63	136	1000	1.00	1000	72.0	63.0
24/05	224.4	13	8	5	38	2917	2196	75	169	1000	1.00	1000	77.2	66.5
25/05	213.5	12	10	2	17	2562	2187	85	182	1000	1.00	1000	81.3	69.8
26/05	214.1	12	12	0	0	2569	2286	89	191	1000	1.00	1000	104.5	90.0
27/05	304.1	12	3	9	75	3649	2188	60	182	1000	1.00	1000	77.5	65.2
28/05	188.1	12	12	0	0	2257	2009	89	167	1000	1.00	1000	96.6	85.1
29/05	240.8	12	11	1	8	2890	2483	86	207	1000	1.00	1000	80.8	67.9
Totali	1601.6	86	59	27	31	19660	15113	77	176	7000		7000		

Prova del descrizione temi assegnati
 23/05 FE Ippodromo - Ostiglia - Reggio Emilia - Legnago - Vigarano - Ferrara
 24/05 Pontelagoscuro - Brescello - Reggio Emilia - Badia Pol. - Ferrara
 25/05 Pontelagoscuro - Vicenza - Mirandola - Castelmassa - Ferrara
 26/05 FE Ariostea - Arqu... - Pomposa - Teolo - Castelmassa - Ferrara

prova del Descrizione temi assegnati
 27/05 Pontelaoscuro - Brescello - Pizzighettone - Brescello - Ferrara
 28/05 FE Quadrifoglio - Monselice - Lonigo - Mirandola - Ferrara
 29/05 FE Quadrifoglio - Zevio - Teolo - Mirandola - Ferrara

Ae.C.V.V.Ferrarese
Campionato Italiano 1999 - Classe Standard
 Ferrara 23 + 30 Maggio 1999

Concorrente	Club	Aliante	Punti	23 maggio		24 maggio		25 maggio		26 maggio		27 maggio		28 maggio		29 maggio		
				Km 213.5	Km 203.2	Km161	Km 216.9	Km 250.8	Km 146.1	Km 247.2	*							
1 Ballarati Giorgio	A.C.A.O. Varese	Discus a WL	6241	5	977	6	918	6	980	1	1000	12	854	4	746	11	766	950
2 Monti Luca	A.C.A.O. Varese	LS 8	6201	2	995	12	772	2	990	2	919	1	994	2	765	11	766	944
3 Pronzati Marco	AeC. Arezzo	Discus	6086	8	742	5	932	1	1000	7	868	11	894	11	650	1	1000	925
4 Meriziola Stefano	AeC. Rieti	ASW 24	6040	6	765	2	965	2	990	10	779	2	993	1	782	11	766	919
5 Monti Lorenzo	A.C.A.O. Varese	SZD 55	6003	3	992	12	772	8	973	9	791	14	829	3	747	5	899	914
6 Ferngani Michele	AeC.V. Ferrarese	Discus	5895	7	764	16	771	7	974	17	721	5	985	6	716	4	964	927
7 Colombo Stefano	A.C.A.O. Varese	Discus	5815	13	668	23	645	4	988	3	901	3	990	4	746	3	964	925
8 Gneccchi Luigi	AeC.V. Lanano	LS 8	5792	4	991	10	776	5	985	13	756	6	981	18	539	15	764	982
9 Antonelli Mario	AeC. Rieti	LS 4	5789	1	1000	1	970	13	931	22	608	16	789	7	710	2	781	581
10 Montemaggi Sandro	AeC.V.V. Mugello	ASW 24	5499	11	675	19	744	12	946	8	842	3	990	14	591	20	711	937
11 Paris Giorgio	AeC. Bolzano	ASW 24	5456	10	696	4	938	9	964	4	896	24	364	12	626	3	972	931
12 Gritti Angelo	A.V.A. Valbrembo	Discus	5265	17	627	3	950	16	918	6	877	10	909	13	605	25	379	921
13 Calzoni Giovanni	AeC. Prealpi Venete	Discus	5216	11	675	16	771	17	909	12	763	17	774	15	569	16	755	794
14 Allegrini Lorenzo	AeC. Prealpi Venete	LS 8	5204	17	627	25	467	15	924	5	839	7	955	16	561	7	781	792
15 Lastrico Edoardo	A.V.A. Valbrembo	Discus	4983	17	627	12	772	11	956	20	677	18	683	19	535	19	733	759
16 Felicori Sergio	AeC.V. Ferrarese	DG 300	4982	15	551	21	710	18	847	24	553	9	917	10	652	22	652	756
17 Spreafico Gianni	AeC. Biella	DG 303	4777	16	646	7	912	23	350	18	719	13	853	9	671	23	626	727
18 Dalla Rosa Prati	AeC. Parma	DG 300	4756	17	627	8	799	19	816	16	726	15	828	25	194	11	766	724
19 Romano Roberto	A.C.A.O. Varese	Discus	4650	17	627	22	586	14	925	15	739	19	476	20	486	20	711	703
20 Pigni Aldo	A.C.A.O. Varese	Discus	4548	17	627	26	407	10	961	11	770	22	379	21	478	5	926	622
21 Pinni Vittorio	AeC. Parma	DG 300	4512	14	657	9	793	20	484	21	626	24	364	7	710	7	878	587
22 Capoferri Sergio	A.V.A. Valbrembo	Discus	4426	17	627	16	771	21	334	14	746	23	375	17	546	2	977	674
23 Molinari Manuele	AeC. Padova	LS 8	4103	17	627	11	773	25	183	19	681	8	935	24	302	24	602	625
24 Cagliaris Matteo	A.C.A.O. Varese	Discus	3902	17	627	20	727	22	374	23	585	20	431	22	415	17	743	594
25 Bulgheroni Marco	A.C.A.O. Varese	DG 300	3498	17	627	24	622	25	183	25	552	20	431	23	341	18	742	532
26 Avanzini Luciano	A.C.A.O. Varese	Discus 2a	1799	3	718	12	772	24	309	26	0	26	0	26	0	26	0	26

* Punti per la Graduatoria Nazionale

Statistiche

Prova del	km percorso	n. concorrenti			totale km			media		Punteggio			velocita max km/h				
		Partiti	Arrivati	f.c.	% f.c.	assegnati	percorsi	%	Km/ conc	disponibile	D.F.	assegn.					
23/05	213.5	26	5	21	81	5551	4478	81	172	1000	1.00	1000	63.3				
24/05	203.2	26	7	19	73	5283	4779	90	184	1000	1.00	1000	62.0				
25/05	161.0	26	19	7	27	4186	3771	90	145	1000	1.00	1000	61.5				
26/05	216.9	25	25	0	0	5423	5422	100	217	1000	1.00	1000	88.6				
27/05	250.8	25	18	7	28	6270	5889	94	236	1000	1.00	1000	77.6				
28/05	146.1	25	24	1	4	3653	3600	99	144	782	1.00	782	89.3				
29/05	247.2	25	3	17	58	5180	5763	93	231	1000	1.00	1000	65.2				
Totali	1438.7	178	106	72	40	36545	33701	92	189	6782		6782					
prova del	Descrizione temi assegnati							prova del							Descrizione temi assegnati		
23/05	FE Quadrifoglio - Teolo - Carpi - Vigarano - Ferrara							27/05							FE Quadrifoglio - Vicenza-Zevio-Arqua-Castelmassa-Ferrara		
24/05	FE Ippodromo - Zevio - Mirandola - Legnago - Ferrara							28/05							FE Ippodromo - Rovigo - Pstiglia - Mirandola - Ferrara		
25/05	FE Ippodromo - Finale Emilia - Reggio Emilia - Vigarano - Ferrara							29/05							FE Ippodromo - Brescello - Langhirano - Brescello - Ferrara		
26/05	FE Quadrifoglio - Adria - Suzzara - Ferrara																

Ae.C.V.V.Ferrarese
Campionato Italiano 1999 - Classe 15 metri
 Ferrara 23 + 30 Maggio 1999

Concorrente	Club	Aliante	Punti	23 maggio		24 maggio		25 maggio		26 maggio		27 maggio		28 maggio		29 maggio		
				Km 193.1	Km 212.5	Km 164.7	Km 210.3	Km 305.2	Km 160.7	Km 235.9	*							
1 Galetto Giorgio	AeC. Bolzano	Ventus 2	6740	1	1000	1	1000	1	1000	1	1000	2	904	4	836	1	1000	950
2 Ghiorzo Stefano	AeC. V. Lanano	Ventus 2	6665	4	789	2	999	3	999	2	994	1	1000	1	935	2	949	923
3 Gostner Thomas	AeC. Bolzano	Ventus 2	6408	2	384	2	342	1	1000	2	885	3	863	2	934	2	399	911
4 Bertoncini Luigi	AeC. V. Lanano	Ventus	5558	5	562	4	913	5	951	5	703	4	660	3	377	5	784	793
5 Corbellini Eugenio	AeC. V. Lanano	LS 6	5080	7	533	3	570	4	961	4	731	5	624	6	799	5	762	916
6 Dal Grande	AeC. Prealpi Venet	Ventus 2	4323	2	338	5	397	5	555	7	544	6	601	3	0	4	838	502
7 Costacurta	AeC. Prealpi Venet	ASW 20 L	4286	3	585	7	561	7	442	5	673	7	540	5	804	7	581	504
8 Zorzi Alberto	AeC. Verona	LS 3	1751	3	195	8	56	8	147	8	364	9	427	3	0	3	562	247
9 Rosini Walter	AeC.V. Ferrarese	LS 6 C	1376	0	0	0	0	0	0	0	0	3	453	7	666	2	257	14
10 Erba Giorgio	AeC. Aquila	LS 1	362	0	552	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11

Statistiche

Prova del	km percorso	n. concorrenti			totale km			media		Punteggio			velocita max km/h				
		Partiti	Arrivati	f.c.	% f.c.	assegnati	percorsi	%	Km/ conc	disponibile	D.F.	assegn.					
23/05	193.1	9	1	3	39	1728	1238	74	143	1000	1.00	1000	56.1				
24/05	212.5	8	5	0	38	1700	1495	38	187	1000	1.00	1000	63.7				
25/05	164.7	8	5	3	38	1318	1146	87	143	1000	1.00	1000	56.6				
26/05	210.9	3	7	1	13	1687	1650	98	208	1000	1.00	1000	39.3				
27/05	205.2	9	7	2	22	2747	2695	98	299	1000	1.00	1000	78.9				
28/05	160.7	9	7	2	22	1446	1125	8	125	935	1.00	935	34.9				
29/05	235.9	9	3	1	11	2123	2036	96	226	1000	1.00	1000	80.9				
Totali	1483.0	60	40	20	33	12759	11445	30	191	6935		6935					
Prova del	Descrizione temi assegnati							prova del							Descrizione temi assegnati		
23/05	Ponteagosturo - Brescello - Reggio Emilia - Bondeno - Ferrara							27/05							Ippodromo - Brescello - Pizzignettone - Brescello - Ferrara		
24/05	FE Quadrifoglio - Trespolo - Legnago - Lonigo - Mirandola - Ferrara							28/05							Ponteagosturo - Reggio Emilia - Vigarano - Ferrara		
25/05	FE Quadrifoglio - Badia Polesina - Suzzara - Ferrara							29/05							FE Anstrea - Zevio - Teolo - Mirandola - Ferrara		
26/05	Ponteagosturo - Casamaggiore - Carpi - Ostiglia - Ferrara																



ALZATE - Nutrito stage primaverile

Una settantina, i piloti fra Tedeschi, Svizzeri ed Austriaci, ben scaglionati nell'arco di quaranta giorni circa.

Facevano pare dei gruppi d'oltralpe, piloti più o meno conosciuti e più o meno importanti a livello mondiale, europeo o nazionale, ma tutti ben preparati per partecipare degnamente ad uno "stage" con noi, in Italia.

Presente, come altre volte, l'astronauta Merbold che ogni volta ci incantava con i suoi racconti delle tre imprese spaziali compiute con altri colleghi Russi.

Elenco qui alcuni nomi di cari piloti diventati per me simpatici amici. Ogni anno, due o tre volte sono invitata per trascorrere sui loro campi di volo e nelle loro





case giornate e serate serene: Sommer, Lackner, Zlegler, Obermayer, Scempp, Markus Frank, Markus Heller, Gösta, Bänzner, Kagel, Tilo Hollighaus, Strate, Neuffer, Halsbeck, Ugo Ebner, Heindelger, ...e mi fermo qui scusandomi con tutti gli altri che formerebbero un elenco davvero troppo lungo.

In ordine sparso, circa 60, gli alianti, nuovissimi, nuovi o vecchi, tutti felici di scorazzare in lungo ed in largo sulle nostre belle Alpi (ed oltre), in compagnia di un caldo sole che li aiutava ad andare sempre più su.

Il mio sentito ringraziamento per la buona riuscita dello stage, va innanzitutto, alla fortuna, ma anche ad un occhio che, ne sono sicura, mi segue da "lassù" ed ai "pochi" ma buoni che mi hanno aiutato in aeroporto.

Olinto si è dato da fare perchè gli aeromobili di traino fossero sempre pronti. I trainatori AVL, in particolare Moggio, che per due giorni ha rinunciato al suo aliante spontaneamente, visto che i traini da effettuare erano parecchi, Sirtori, che chiamato con urgenza mentre stava lavorando, ha piantato tutto ed è corso

ad Alzate per trainare.

Ringrazio Gozzi, che da Rimini, è arrivato da noi per trattenersi otto giorni. Waldemann e Schulz, trainatori dell'Aeroclub di Kampten. Gandolfi, che ha provveduto personalmente, ogni volta fosse necessario, a portare gli alianti in aria e che mi ha coperto, ogni giornata carente di trainatori, con ottimi e simpatici piloti. Grazie a Mario Guerrasco, a Folco ed ad un paio di giovani neo-piloti di Alzate che mi hanno dedicato alcune giornate.

Se ho dimenticato qualcuno, chiedo scusa, non è stato intenzionale.

I voli sono stati tutti molto soddisfacenti con ottime quote e lunghi percorsi: quattro i fuori campo solo con una lieve scassatura per lo svizzero Neuffer, perchè atterrato senza estrarre la ruota. Tilo, atterrato a Bolzano, ha trascorso una notte in casa Gostner e poi è rientrato in volo senza difficoltà il giorno dopo.

L'ultimo gruppo di Svizzeri, ha avuto difficoltà di rientro per la neve, ma soddisfatto dei buoni voli effettuati, ha superato serenamente ogni intoppo.

NON DIMENTICO GLI AMICI DEL VOLO A VELA, A TUTTI UN AFFETTUOSO SALUTO.

BIANCA MAESTRI

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 0362/502323
tel. abitazione 0362/558724

20031 CESANO MADERNO - MI - Via Nazionale dei Giovi 83

CALCINATE Una donna di nome Rosa

Questa è la storia della mia “conquista” volovelistica della grande montagna chiamata Monte Rosa

Fin da ragazzo la Rosa mi aveva sempre stregato, la osservavo dalla finestra della scuola nei limpidi giorni di inverno e fremevo dalla voglia di buttarmi sopra. Lei se ne stava sempre lì immobile senza degnarmi neppure di uno sguardo, ma bastava la sua presenza ad accendere la fantasia di un ragazzo. Verso i vent'anni non potevo più stare solo a guardare e decisi che dovevo almeno provarci a conquistarla, così un ferragosto di tanti anni fa partii in una splendida notte di luna piena e risalendo il caldo ghiacciaio per 4 ore riuscii ad arrivare in cima, ma nonostante l'emozione grandissima, mancava sempre qualcosa; per quanto conquistata, era come se avesse voluto farmi fare solo un “giro” non concedersi completamente. Poi gli anni passavano e lei si allontanava sempre di più, quel “giro” rimaneva un ricordo isolato, ed il suo fascino cresceva a dismisura di pari passo con la mia familiarità con il volo a vela e la “conquista” in aliante di tante altre. Ma lei no, lei non ne voleva più sapere. Molte volte ci avevo provato, ma ne ero sempre stato respinto con un sacco di botte, e che botte. Qualche guru volovelista mi narrava che il letto della Rosa era la quintaessenza volovelistica, ma io provandoci avevo solo preso delle gran botte, e che botte!! Nel frattempo ogni volta che se ne presentava l'occasione ci riprovavo, ma sempre tornando a casa pieno di “lividi” e abbacchiato, e lei sempre lì. Poi come tutti gli uomini ben sanno meno te lo aspetti ricevi la telefonata della serie “che fai stasera!”, ma come, ...se fino a ieri mi avevi riempito di botte ogni qual volta accennavo a provarci!!!, adesso vi racconto questa telefonata:

Calcinata 5 Luglio 1998

La giornata è splendida, forse la migliore di tutta una stagione molto piovosa (almeno nei fine settimana), decolliamo in 4 come al solito lanciati per improbabili mete austriache e come quasi sempre succede ci ritroviamo a 30 km dal campo a 700m cercando di evitare di finire per terra. Avevamo chiesto troppo e la partenza mattutina poco si addiceva all'inizio di Luglio.

All'una rientriamo su Campo dei Fiori e finalmente saliamo nella nostra prima vera termica, ma che fare??? Ormai l'Austria è lontana e la giornata sembra buttata. Va beh, facciamo almeno un giro e ci dirigiamo verso Domodossola, ove arrivati a plafond intuisco che forse forse sopra potrebbe esserci onda e quindi lascio sfilare via gli altri e mi metto in caccia. Piano piano, ...piano piano e poi ...beep beep beep, eccola qui, arrivo facil-

mente a 4000m attacco l'ossigeno e mi dirigo verso il Sempione dove il BOB aveva spiegato esserci un rimbalzo portentoso, ed infatti ...salgo fino a 4500m dirigendomi tra una lenticolare e l'altra fino a Sion.

A quel punto ero soddisfatto della giornata e torno indietro per cercare di raggiungere un paio di altri aliante arrivati anche loro nel frattempo a 4000m. Il tempo è splendido e appena giro il Sempione mi accorgo che “Lei” è là, limpida, senza essere avvolta dalla sua nuvola di cipria che di solito la ricopre. È là, splendida come non mai, che sembra dirmi “dai vieni”. Ma questa volta, dico tra me e me, non mi freggi: i vecchi marpioni mi avevano spiegato che vi è un unico modo di conquistarla ovvero entrare nella conca di Macugnaga (tra le sue braccia insomma) da Nord il più alti possibili. Rifaccio quota al Sempione, e mi sposto verso Sas Fee dicendomi “stavolta sei mia!!”, entro a 4000m a Nord del passo del Moro e per un attimo temo di essere ributtato ancora indietro, infatti il rotorino stava verso la Valsesia ed io nell'attraversare la conca precipitavo a 3800 m, ma questa volta lei aveva deciso che era la volta buona, infatti dopo qualche piccola rimostranza ecco che... Beep beep beep, un metro, due metri, tre metri, fondo scala a salire e solo più urla di gioia. Un vero sballo, un'onda incredibile su su su con il rifugio Regina Margherita che diventava sempre più piccolo e le emozioni nel mio cuore sempre più grandi. Ragazzi che sballo!!! A 6100m dopo essere sicuro di aver fatto il guadagno dei 5000 guardo finalmente l'ora. Sono le sei e mezza e mi dico: “e mo??? Che faccio”.

So che è bene scendere da qui onde evitare incontri ravvicinati con qualche “aliante motorizzato” con qualche centinaio di persone a bordo, per cui a malincuore saluto ed apro i freni spostandomi verso il lago.

Lei bella maestosa sembra dirmi, finalmente: “Torna quando vuoi” ed io ancora incredulo plano verso casa facendo il giro da Bellinzona a 200km/h!!

Ciao Andrea

P.S. Ovviamente ad Agosto sono entrato nella conca di Macugnaga per altre due volte e senza prendere botte, seppure non fino in cima, ma l'emozione di quel posto è incredibile. Valle a capire le donne!!! Dimenticavo, se ne avete l'occasione... provateci, ne vale la pena.

CALCINATE - 18 aprile: da Varese a Oulx attraverso l'Himalaja

In barba ai meteorologi, domenica ci sveglia un sole splendente e un'aria tersa che è come il piffero incantatore per i volovelisti.

Schizzo a Calcinate e vedo l'Attilio (il cognome lo sanno tutti) che armeggia intorno al Duo Discus e mi fa "hai voglia di andare in Francia?". Io penso debba andarci per lavoro e cerchi compagnia, quindi lo ringrazio dicendogli che vorrei invece approfittare della bella giornata per fare un volo in aliante. Capisco solo allora che lui in Francia vuole andarci subito e con l'aliante.

Lascio cadere tutto quello che ho in mano e comincio a spingere l'aliante in linea.

Alle 10 e mezza siamo in volo in un'aria di cristallo e già al Campo dei Fiori c'è una vista da sogno.

C'è un po' di vento e si sale più di dinamica che di termica e quindi senza gran quote andiamo verso lo Zeda dove inizia il nostro vero volo.

Lo scenario è veramente maestoso, entusiasmante, quasi Himalajano; le neviccate dei giorni precedenti hanno imbiancato tutto fino a quote molto basse.

Si parte quindi in direzione della valle di Susa stando a ridosso delle Alpi a quote tra i 2000 e i 2500 cercando di percorrere il tragitto più breve per giungere alla meta alla massima velocità.

Ormai con Attilio ho volato un po' e quindi conosco la sua filosofia: ricercare le rotte energetiche leggendo il cielo in funzione dell'orografia. Questo modo di volare, da lui interpretato con maestria ed esperienza incredibile, è per me molto formativo perché ogni decisione nasce da valutazioni molto razionali che ormai comincio a capire tanto che talvolta riesco a intuire quale sarà la sua decisione.

Devo ammettere che la situazione creata dalle montagne bianche che ti si parano davanti, mentre l'aliante perde quota rapidamente nella ricerca dell'ascendenza, genera certamente un senso di sgomento che si scioglie ogni volta che si aggancia la salita e la valle sprofonda.

Così, chilometro dopo chilometro, abbiamo attraversato un gran numero di valli che scendono dalle Alpi, alcune grandi

ed abitate, altre piccole, deserte o popolate solo di vecchie malghe o rifugi alpini.

In ogni valle andavamo alla ricerca di un'ascendenza che ci permettesse di guadagnare la quota per superare il colle che la separava dalla successiva ed in questo susseguirsi di salite e lunghi traversoni veloci siamo sboccati finalmente nella valle di Susa che, dalla Rocciamelone, ci è apparsa in tutta la sua dimensione.

L'intero centro valle era carico di grossi cumuli neri ed il versante nord ricoperto dalle nubi di stau generate dal vento da nord. Purtroppo da questa postazione panoramica abbiamo constatato che l'ingresso in Francia dal Monginevro era "chiuso", ma abbiamo comunque deciso di arrivare fino a Oulx.

Il tragitto per arrivare a fondo valle ed il successivo ritorno è stato caratterizzato dalle forti turbolenze dei rotori di sottovento che ci hanno fatto "ballare" come trottole, ma la fatica è stata ricompensata da una splendida salita in onda a +5 che abbiamo lasciato solo per non finire troppo alti sopra la nubi. Il ritorno verso casa ha seguito un andamento simile all'andata, salvo un attraversamento della Valle d'Aosta più a nord per non incontrare i grossi cumuli temporaleschi che si erano addensati sulla pedemontana.

E' stato quindi necessario scavalcare il crinale ad est della valle di Gressoney che è stato raggiunto dopo la ricerca della termica giusta. Da lì abbiamo potuto spaziare con la vista fino a casa e così, salvo un temporale che ci ha lavato, salvo una termica che non voleva farci salire, con una bella, lunga planata finale siamo arrivati finalmente a Calcinate coi piedi congelati.

Se dovessi esprimere un desiderio: vorrei avere le 9000 ore dell'Attilio!. Ma per fortuna l'Attilio le ha già e magari mi porta anche un'altra volta.

A questo punto direi che un commento lo merita anche il Duo Discus che mi è sembrato un aliante formidabile per facilità, dolcezza, efficienza nei traversoni e soprattutto per una silenziosità impareggiabile.

ALBERTO SESSA

Rino Rinaldi

ALI MISTERIOSE

Teichfuss e Pavullo: oggi si vola a vela



Nella credenza che vale di più: "...un fà che cent favem..." il CSVVA ed il CUS di Trento avevano programmato per tempo uno stage sull'aeroporto di Mattarello durante la prima settimana di Maggio. Giorgio Pedrotti per il CUS ha per tempo selezionato 7 piloti in cerca di un aggiornamento di secondo periodo, Carlo Rimoldi, Artemio Spini ed Attilio Pronzati con il Duo Discus de CSVVA e il Ventus 2 si sono ben volentieri prestati a trascorrere la settimana sull'aeroporto trentino per doppi comandi, briefing e per creare nuovi rapporti personali. Il tempo non è stato dei più famosi ciononostante sono stati compiuti voli di gruppo a Dobbiaco ed altri voli alla Marmolada. L'ambiente estremamente sportivo, molto aperto allo scambio di idee e di esperienze ha permesso di realizzare un risultato molto lusinghiero, si sono soprattutto create amicizie e simpatie che promettono molto per il futuro. Il CSVVA, che crede come sopra detto nelle cose concrete, soprattutto in questo momento in cui il volo a vela sembra disorientato di fronte alle difficoltà ed incertezze del momento, ha voluto sperimentare cosa è possibile realizzare lungo la strada della divulgazione del volo a vela avanzato, di secondo periodo come genericamente s'usa dire, attraverso la strada della concreta collaborazione con un centro universitario sportivo, quello di Trento appunto. A consuntivo s'è ottenuto sperimentalmente un risultato assai incoraggiante. Pertanto saranno costruite dal CSVVA altre opportunità al fine di facilitare la realizzazione di contenuti e risultati concreti per quei piloti che una volta brevettati incontrano difficoltà a conquistare risultati nel volo veleggiato.

TRENTO - Centro studi volo a vela e CUS Trento

Durante la premiazione dell'edizione 1998 del Trofeo Benini-Caproni l'amico Attilio, valido supporter della manifestazione e sempre classificato ai primi posti nelle ultime 3 edizioni, mi sussurra che forse c'è una remota possibilità che il Centro Studi Volo a Vela metta a disposizione il nuovo Duo-discus per uno stage in quel di Trento. Incrocio le dita, e attendo impaziente una telefonata di conferma, che arriva poco dopo Natale, prima di diffondere la notizia fra i soci del Centro Universitario Sportivo di Trento e scatenare l'entusiasmo.

Già da 4 anni organizziamo stage di 15 giorni con Stani Wielgus e l'opportunità di avere per una settimana anche Attilio ci riempie di entusiasmo. Questo primo esperimento che il CSVVA vuole tentare ci deve impegnare nella riuscita. Stabi-

liamo in anticipo come periodo la prima settimana di maggio, sperando nel tempo che non ammette prenotazioni.

Decido di prendermi una settimana di ferie così potrò approfittare anch'io di tale splendida opportunità. Promuovo le iscrizioni con scadenza fine marzo e versamento di una quota come impegno morale. Seleziono e smisto le prenotazioni in base alle capacità dei piloti e mi viene fuori un perfetto numero 6 piloti di secondo periodo da sottoporre alle cure di Attilio ed altri 15 di primo periodo per Stani nelle ultime due settimane di maggio.

Problemi di mancato arrivo del motore del Robin da traino mi fanno trepidare ma per fortuna il nostro Moran 180 fa il suo dovere di rincalzo e ci consente traini un po' più costosi ma quotidiani.

Le settimane passano veloci, il tempo, dopo le meravigliose giornate di Pasqua, si gira al brutto, ma il CSVVA mantiene la promessa e Attilio arriva puntuale la mattina del primo maggio assieme agli amici Carlo Rimoldi e Artemio Spini, colonne del Centro Studi e volovolisti dalle nascoste doti tecniche e di cuore. Entrano trionfanti trainando un fiammante carrello Cobra con dentro uno sfavillante Duodiscus. Dopo mezzora il biposto è montato e pronto a volare. Foto di rito per i primi voli di ambientamento. Attilio conquista subito l'entusiasmo portando uno dei nostri in un voletto rilassante fino a Cavalese, Bolzano e ritorno a quote di poco superiori ai 1000 metri.

La settimana vola, il tempo è un po' incerto, ma stiamo a terra solo un giorno, grazie all'entusiasmo collettivo di chi, in vacanza, prova comunque in qualsiasi situazione a stare su. Sulle impressioni di volo ho preferito raccontare a parte.

Si instaura un clima di amicizia che ci vede a pranzo e cena sempre assieme, per "assorbire" da Attilio e compagni tutto quello che si può. Da parte nostra una grande ammirazione e riconoscenza verso piloti di alto livello che mettono la loro esperienza a disposizione di chi vuole imparare. Una settimana di volo nel proprio ambiente, su percorsi noti ma sorvolati in modo diverso, sono un arricchimento inestimabile del proprio bagaglio tecnico ed emotivo.

Con Attilio e tutti gli amici si sognano orizzonti rosei per il volo a vela, si teorizza sul modo di diffondere il nostro "sport", si pensa al festival della montagna e dell'esplorazione, si sogna su tanti giovani universitari che dovrebbero costituire facile linfa per l'attività agonistica e di ricerca.

Si festeggia ogni sera, ci si scambiano doni e promesse, si vive con il cuore aperto, si riuniscono mogli e morose ma, inesorabile, arriva il giorno della partenza. Il cielo è limpido e qualche cumulo "turbolento" ci ammicca. Attilio non resiste e porta in volo ospiti illustri e appassionati fino alle 4 del pomeriggio. Dopo gli abbracci il Cobra si allontana portandosi via sogni e speranze di un intero anno, l'amicizia trovata di Artemio e Carlo e quella rinsaldata con Attilio, un "signore del volo vela", a cui devo la gratitudine di aver fatto felici tutti noi del CUS Trento.

Grazie di cuore all'amico Lorenzo Scavino e a tutto il Centro Studi che ha intravisto nel CUS un varco per l'espansione del volo a vela, varco che con fatica, ma grande soddisfazione, ci siamo aperti con le sole nostre forze.

GIORGIO PEDROTTI

PS. Condizione preliminare per i partecipanti allo stage è stato quello di produrre per iscritto le impressioni a caldo che riporto in modo organico in altro articolo.

TRENTO

Il mio primo fuori campo... con Attilio Pronzati

Brevetto dal 1985, insegne d'argento, d'oro e due diamanti, 10 anni di stage a Rieti, 1500 ore volate prevalentemente a Trento e dintorni; prudente, quasi sessantenne, entusiasta del volo e dei suoi possibili sviluppi. Non avevo mai avuto necessità di atterraggi di emergenza. Qualche anno, fa assieme a Sonia Gervasoni, porto avanti l'idea di schedare i campi di emergenza e viene pubblicato un utile volume per i meno esperti.

Conosco bene i campi del Trentino - Alto Adige per averli studiati a piedi e fotografati. Si tratta indubbiamente di una grossa tranquillità psicologica per volare nelle nostre valli montagnose.

Tante letture sulle tecniche di fuori campo, il timore reverenziale nei confronti di questa tappa obbligatoria, ma fino a poco fa' ancora "vergine".

Durante una settimana di stage organizzata a Trento presso il CUS con la collaborazione del Centro Studi Volo a Vela Alpino ho avuto la fortuna di volare alcune volte con Attilio Pronzati. Il mercoledì, visto il tempo brutto, mi invento di portare gli amici partecipanti allo stage a vedere da vicino il pratone vicino a Tesero che io conosco per averlo catalogato e che rappresenta "la salvezza" per chi si trova basso in val di Fassa, percorso obbligato per gran parte dei voli di distanza verso Est. Ci rechiamo sul posto senza Attilio che approfitta della giornata per sbrigare qualche incombenza di lavoro.

Lo percorriamo in lungo e in largo, valutiamo la direzione di attacco e la presenza di paletti in legno da evitare. Si convincono tutti che, vista l'estensione del prato, non ci dovrebbero essere problemi di atterraggio.

Venerdì mattina le condizioni meteo non sono un granché ma Giorgio Parris che sta partecipando ad una gara in quel di Lienz ci avverte telefonicamente che là il cielo è blu. Telefono ad un albergo al passo Pordoi e mi confermano che il tempo è misto ma le basi sembrano a 3000 metri. A Cavalese mi dicono che si intravede il Cermis e quindi ci dovrebbe essere un plafond di almeno 2000 metri.

A Trento la situazione è "grigia" ma verso mezzogiorno Attilio decide di decollare col Duodiscus e tentare assieme a me di arrivare in Val di Fassa....per poi trovare "buono". Durante il trasferimento del biposto in testata nord le prime "gufate" di Artemio Spini che insiste: ".. Attilio segnati il mio numero di telefonino che se fate fuori campo vengo io a prendervi ". Attilio è riluttante ma alla seconda insistenza si segna il numero.

Decoliamo e a 10 km a nord del campo è tutto ancora scarso. Scendiamo fino a 500 metri e solo la costanza di Attilio, a cui lascio la responsabilità del pilotaggio a quote così basse, ci consente di non tornare velocemente in campo. Guadagnamo 1000 metri, ci spostiamo un po' verso nord, e sotto cumuli piuttosto bassi procediamo a piccole tappe verso Cavalese lungo la Valle di Cembra. Verso il Lago di Stramentizzo, circa 35 km

da Trento siamo sempre a 1000 metri e ribadisco timidamente di sentirmi un po' basso per le mie abitudini. Riusciamo a fare il record della giornata 1000 m e in effetti verso Cavalese l'aria sembra più limpida e qualche cumulo, sempre basso, sembra però più affidabile, ben stagliate nel sole, bianco sopra, con qualche "filappera" argentea. Attilio mi dice di metterlo a 150 e puntare questo cumulo "tentatore". Perdiamo 300 metri nel traversone di circa 10/12 km e un po' prima di arrivare sotto il cumulo Attilio mi rincuora con un "vedrai che bei valori troviamo", ma non faccio a tempo ad illudermi che attraverso tutta la base del cumulo senza sentire nulla sotto il mio "sedere". Guardo avanti, verso Tesero, ironia della sorte, e vedo il pratone amico. Ci spostiamo lentamente verso i costoni, anzi i prati, soleggiati di Cavalese a 1000 metri di quota: nulla. Attilio valuta ad alta voce la possibilità di atterraggi su prati che mi sembrano "sospetti" ed insisto per puntare al mio "amico di Tesero". Ci arriviamo da ovest e velocemente propongo di affrontarlo da est dove non ci sono penalizzazioni. In virata base, apparentemente senza ansia comunico ad Attilio che avrei estratto il carrello e avrei passato a lui la responsabilità di mettere terra un aliante così "pregiato" consapevole che anche pochi graffi mi avrebbero costretto a lavare alianti per un bel po' di anni. In quei pochi secondi che ci separavano da terra ho "fatto la radiocronaca" ad Attilio della posizione esatta dei paletti che dall'alto non si vedevano bene. Impatto dolce col il prato, giallo di "denti di leone", ma fradicio d'acqua. Attilio non frena con decisione per evitare di posare il ruotino anteriore e piantarsi malamente... annuncio l'arrivo di due paletti in legno abbastanza larghi ma sul 20 metri non ho occhio....Attilio mola il freno e con quella residua velocità compie una leggera virata a sinistra passando con l'ala destra sopra un paletto. Siamo fermi in una distesa gialla, tiro il fiato e mi congratulo con Attilio che in risposta si congratula con me per la "perduta verginità".

Sono le 14,10, avvertiamo per telefonino Artemio, che se la ride e si convince di essere un veggente, passeggiamo per il prato, valutiamo che forse si poteva atterrare nel verso opposto, vediamo dopo poco il moto-aliante del CUS che ci sorvola per capire la dinamica dell'atterraggio, e incontriamo il proprietario del prato, Leone di nome e di fatto che alla verde età di 76 anni non ha un capello grigio, è entusiasta del nostro Duo-discus e ci racconta che parla con i suoi cavalli. Fotografie di rito, facilitiamo il recupero del carrello con un trattore di condadini disponibili, ci fermiamo a mangiare un piattone di



speck offerto dal sottoscritto per festeggiare "la prima volta". Morale della favola: forse io così basso a Cavalese non ci sarei mai andato, ma supponendo di essermi trovato durante un volo da quelle parti ho vissuto con entusiasmo l'esperienza, anche perché dietro c'era un bel "angelo custode". L'emozione durante il volo a bassa quota e in fase di atterraggio ci deve essere stata perché la mia agendina elettronica, infilata nella tasca della felpa, sembrava uscita dal bagno.

Ora in Val di Fassa il campo di Tesero mi farà perdere le ansie della bassa quota.

GIORGIO PEDROTTI

PREVENIRE È MEGLIO CHE CURARE!

VOLOVELISTA, ATTENTO!

Durante i fuoricampo, non eseguire MAI dietrofront o, peggio ancora, 360 gradi, all'ultimissimo momento !!!

CREMONA

Tra aspettative e realtà

Vi scrivo prendendo spunto dalla nota introduttiva del Direttore Lorenzo Scavino, pubblicata sul numero 252 di Febbraio - Marzo. Mi ha colpito il contenuto della stessa, che ha sollecitato in me il desiderio di farvi conoscere la nostra realtà. In effetti non tutti i club e non tutti i piloti amanti del volo a vela, hanno le possibilità di cimentarsi in competizioni, trasferite all'estero ed acquistare alianti moderni. La base, in questo caso, noi piloti "pianurai" dell'Aero Club Cremona, deve quotidianamente confrontarsi con le difficoltà economiche del Sodalizio e l'assoluta indifferenza allo sviluppo di chi ha già ottenuto i suoi risultati e non cede posizioni di privilegio congelando la crescita dell'attività.

Cremona, si sa, è una città sonnecchiante, legata alla terra nella culla della pianura padana dove le condizioni per il volo a vela sono difficili, rare e poco generose. L'attività molte volte è legata alla sola termica di raffineria che ti può garantire qualche ora di volo con il contributo di riempirti i polmoni dei gas di scarico e procurarti una sicura emicrania.

Ciononostante e con solo due alianti monoposto peraltro non più giovani (Libelle Std - Club) ci sono anche appassionati che hanno l'entusiasmo e la volontà di vedere ricostituito il gruppo d'un tempo quando il fuoricampo probabilmente era considerato come una pratica relativa all'attività di volo. Quest'anno qualcuno si è meravigliato nel vedere atterrare nella super agonistica Valbrembo un aliante di Cremona (Libelle Club). Si è quindi provveduto a riattare un vecchio carrello bivalente aperto e di fuoricampo ve ne sono già stati due, incredibile, senza rotture e con brindisi finale della squadra di recupero. Un giorno, si è pure presentato sul campo, un giovane e nuovo istruttore che sembra riuscirà a portare agli esami i rassegnati allievi della scuola. Ci vorrebbe l'impegno dei "vecchi" che magari dedicando qualche ora, ai piloti di secondo periodo, potrebbero contribuire alla loro formazione evitando qualche uscita di troppo alla squadra di recupero. Vedremo cosa succederà in futuro, forse ci autorizzeranno anche a fare dell'esperienza esterna, speriamo!! (Pavullo, per Agosto, quando il club se ne va in ferie!!).

Questo, caro Direttore è il nostro volo a vela, forse meno glorioso di chi vi riporta di affascinanti voli sulle alpi, ma ritenengo ugualmente sportivo, meritevole e senz'altro sino ad ora più silenzioso di chi ha perso il contatto con la realtà perchè ha le possibilità per farlo.

SPOTTI DAVIDE



Sopra le nuvole

Mi piace volare sopra le nuvole
su un mare di nuvole
come in un cielo capovolto...

Sono diverse le nuvole
viste dall'alto!
Non sono mai cupe,
son del color della perla
o appena rosate;
son dolci meringhe,
son candidi cumuli di soffice panna
che invitano a immergervi
golosamente un dito...

Son torri, giganti,
castelli incantati,
son monti svettanti,
innevati,
circonfusi d'incantevole azzurro.
Mi stupiscono sempre
le nuvole viste dall'alto...:
nascondono tutta la terra
e, se s'aprono un poco,
è per mostrarne uno squarcio lontano
un minuscolo, vario paesaggio,
come un mondo irreali,
un mondo di piccoli gnomi,
un gioco di bimbi
senz'ombra di male.

ANNA MARIA DE SENA

Volo a Vela al Sud

Leggendo le riviste, le mailing list, i diversi notiziari e parlando con i piloti, la sensazione unanime è che al sud della nostra penisola il volo a vela non esista: in effetti è vero.

Per chi voglia volare in aliante al sud dell'Aquila o di Rieti (anzi a sud di Roma) non esiste nulla di concreto, nonostante ci siano diversi piloti 'terroni' (io fra questi) che volano in uno di questi due avamposti sottoponendosi a estenuanti maratone in auto per recarvicisi.

È per questo motivo che da quando mi sono brevemente ho la fissazione di promuovere nel mio piccolo il volo silenzioso dalle nostre parti. Ho provato già cinque anni fa' (1994-come vola il tempo!) durante un periodo in cui sono stato presidente dell'AeroClub di Foggia, riuscendo ad avere per tre mesi un Robin ed un Twin Astir dall'AeCCVV: purtroppo i tre mesi coincidevano con la chiusura invernale dell'AeroClub Centrale (dicembre-febbraio), per cui si è potuto esplorare poco dal punto di vista meteo, anche se qualche volettto più lungo di quello del traino... si è riusciti a farlo.

Dal punto di vista del pubblico invece è stata una bella soddisfazione: la gente veniva al club dopo aver visto quello strano 'uccello' svolazzare sulla città, e siamo stati degnati anche dell'attenzione oltre che di una televisione locale anche di un network molto seguito al centro-sud.

Ovviamente non sto qui a raccontare i diversi episodi avvenuti anche con gli 'addetti ai lavori', che non avevano mai visto un aliante in vita propria; basti uno per tutti.

Situazione: Aeroporto di Foggia – circa decimo volo della giornata; aliante allineato in pista pronto al decollo; notifica di volo comprendente le persone a bordo, il pilota, la quota sgancio ed il luogo; dialogo seguente:

TWR: I-VC autonomia e durata del volo?

I-VC: (pensando fosse uno scherzo) Foggia, autonomia secondo quello che ci consente il Signore, durata del volo Idem.

TWR: I-VC Autonomia e Durate del volo?

I-VC: (sempre pensando ad uno scherzo) Foggia radio, autonomia ignota, durata del volo atterreremo dopo il traino.

TWR: I-VC AUTONOMIA e DURATA DEL VOLO

I-VC:Foggia Radio il Victor Charlie è un aliante, non ha motore né serbatoio per cui non ha AUTONOMIA e la durata del volo è Fino alle F.M. .

A questo punto gli operatori si sono convinti e ci hanno dato direzione del vento, intensità etc..

Va precisato:

-che a Foggia all'epoca il traffico maggiore veniva svolto dall'Aeroclub,

-che dalla Torre si vede benissimo tutta la pista ed il punto dove si era allineati, e

-che come già detto non era il primo volo che si effettuava sull'aeroporto.

Ripeto, breve ma entusiasmante periodo: dopo di che, tutto come prima ovvero il nulla.

L'unica alternativa era quella di acquistare in proprio un aliante: idea messa da parte per un po' di tempo (anche grazie all'arrivo di una bimba) e continuando a volare quando possibile nei due posti a me più vicini.

Tutto questo fino allo scorso anno, quando finalmente riesco ad avere sottomano due interessanti proposte di alianti biposto. Qui occorre una breve nota sulla scelta del biposto: ho sempre pensato che l'unico modo per promuovere il Volo a Vela è FARLO PROVARE, per cui occorre necessariamente un biposto, altrimenti sarei stato un altro dei tanti, che avrebbe mantenuto il suo aliante probabilmente a Rieti, senza avere alcuna possibilità di far volare altri.

A Luglio 98 con due offerte di vendita di alianti (una ad Alzate Brianza ed una a Belluno, come dire una dietro un angolo e l'altra all'altro opposto!) con la promessa di portare finalmente mia moglie sul lago di Como, carico moglie e figlia di un anno in auto e in un estenuante week-end mi sbarco oltre duemila chilometri per andare a vedere entrambi gli alianti.

Ad Alzate conosco il sig. Galli, gentilissimo che mi fa vedere un bel K7, macchina vetusta ma buona per l'uso che ne dovrei fare, immatricolata in Germania, e per la prima volta riesco ad avere una serie di chiarimenti sull'aver una macchina con le marche tedesche.

Due giorni dopo sono a Belluno, dove Alvisè Foscolo, anche lui gentilissimo mi mostra il Bergfalke IV di proprietà del locale Aeroclub. Anche questa è una bella macchina, più moderna (si fa' per dire) rispetto al K7, con una maggiore efficienza, con le marche italiane: svantaggio per l'aspetto burocratico ma vantaggio qualora un domani volessi usarla come scuola; grosso handicap: costava più del doppio rispetto al K7 di Alzate.

Acquisite le varie informazioni mi rimetto in viaggio per la Terrovia, non senza prima passare da Ferrara: scusa ufficiale vedere con mia moglie la città degli Estensi non ancora visitata, motivo officioso constatare di persona se realmente esisteva un club di volo a vela che praticava il volo in pianura, visto che se Ferrara è nella prima pianura italiana, Foggia e la mia zona sono nella seconda più grande pianura: era tutto vero! A questo punto rimane l'ardua decisione: il K7 o il Bergfalke? Era più semplice

del previsto: visto i costi e la mia disponibilità all'investimento, sarebbe stato il K7 se l'avessi dovuto prendere da solo, il Bergfalke se avessi trovato un socio.

Per questo motivo, tornato a Foggia mi metto in contatto con Teo Ciuffreda, vecchio compagno di voli soprattutto a motore, che precedentemente mi aveva dato una mezza disponibilità all'acquisto in società di un aliante. Conoscendo il soggetto (Teo perdonami), dubitavo che la mezza disponibilità si tramutasse in totale: mi sbagliavo. Dopo poche discussioni optiamo per il Bergfalke, per cui continuo la trattativa a mezzo fax e telefono ed il 2 agosto 1998 prendiamo uno dei P 66 dell'aeroclub di Foggia e facciamo rotta su Belluno: tutto predisposto ed il pomeriggio effettuiamo un volo di verifica, lo smontaggio del velivolo sul carrello con consigli vari da parte dello specialista, ed il giorno seguente (lunedì 3) formalizziamo il tutto presso notaio e direzione di aeroporto di Venezia.

Ultimo problema il trasporto del mezzo fino a Foggia: a parte la distanza (quasi 1000 km), il carrello che ci davano insieme all'aliante era di recupero e senza documenti, per cui non poteva viaggiare.

A questo sopperisce Teo, che organizza il viaggio di recupero di un autotreno che carica il carrello a Belluno e ce lo consegna a domicilio.

E qui ha inizio la seconda fase.

Innanzitutto il reale domicilio dell'aliante (a proposito per la cronaca è I-MEZZ, aliante conosciuto da diversi piloti del Nord-Est): Foggia è per noi più comodo, ma l'aeroporto inizia a diventare strettino anche grazie alla neo-costituzione di una nuova compagnia aerea, per cui optiamo per la relativamente vicina aviosuperficie Falcone (Lavello -PZ): un quarto d'ora d'aereo o 40 minuti d'auto.

Qui l'aliante è subito ben accetto ed i gestori cercano subito di organizzarsi, come promesso, per far montare un gancio di traino ad un Cessna 206 in uso per il lancio para': macchina non ideale per il traino, ma meglio che niente ed in attesa di altri sviluppi....

Unico neo: burocrazia e lentezze italiane. A tutt'oggi quest'aereo non è ancora tornato all'aviosuperficie, dopo essere stato quasi 5 mesi in officina per alcune ispezioni e per il montaggio del gancio, nel frattempo arrivato dagli USA.

A settembre abbiamo provveduto a noleggiare un P64 da una società di Bari dotato di gancio, che grazie anche alla lunghezza della pista (1400 metri) riusciva a tirarci su: è stato così che con Teo siamo riusciti ad effettuare i primi voli con il nostro aliante. Fino a dicembre non è più stato possibile noleggiare il P64 a causa di necessità interne alla società proprietaria, per cui con lo scadere del CN a gennaio siamo stati costretti a rimanere fermi per un bel po' di mesi, anche perché non avendo il traino, non potevamo richiedere la visita del RAI per il rinnovo

del CN. Comunque abbiamo sfruttato il tempo per acquisire sia io che Teo l'abilitazione al traino aliante presso l'Aero-Club dell'Aquila (un grazie a Ferruccio Zecca) in modo da essere sempre più indipendenti, anche perché là dove mancano i volovelisti, i piloti trainatori scarseggiano ancora di più!! Finalmente agli inizi di maggio riusciamo a metterci d'accordo con L'Aquila per farci prestare (si fa per dire!!!) uno dei loro due Robin, e grazie a quest'accordo chiediamo la visita del RAI: ovviamente ci si mettono le condizioni Meteo che domenica 9 maggio impediscono a Teo di tornare dall'Aquila con il Robin: tutto rinviato alla prossima settimana; finalmente abbiamo il traino, il Lunedì 17 rinnoviamo il Certificato di Navigabilità, speriamo di farci qualche volo ma non è possibile: dopo aver annullato diversi impegni di lavoro sia io che il socio, il Martedì fiacca totale, facciamo alcuni voli per disperazione a mo' di ascensore, il mercoledì vento al traverso, il giovedì idem, il venerdì non riusciamo a liberarci, il sabato diluvia e la domenica.... devo riportare l'aereo all'Aquila.

Durata del volo massima fatta finora -40 minuti fatti al calar delle tenebre con un costante +2 a salire quasi ovunque. Preciso che l'aviosuperficie Falcone dalla quale siamo decollati, pur essendo ai bordi del Tavoliere delle Puglie ha le montagne più vicine (il Vulture) ad una 20 di km di distanza, e nonostante ciò, nelle giornate favorevoli si vedono delle strade di cumuli impressionanti; purtroppo quanto siano sfruttabili non ve lo posso dire, spero di potervelo far sapere dopo quest'estate. E spero che poi si potrà allungare un po' l'Italia volovelistica rendendo falsa l'affermazione che a Sud dell'Aquila e di Rieti non esiste il Volo a Vela.

MAURIZIO MAZZEO

P.S.: per chi volesse ulteriori informazioni può scrivermi a mezzo e-mail: mazzeo@f3modellismo.it oppure presso la redazione di VOLO A VELA

Caro Maurizio, complimenti per l'entusiasmo e la cocciutaggine che traspare dal tuo scritto.

Insisti nel tentativo e non mancare di tenerci informati sulle vicissitudini. Il gioco vale senz'altro la candela!

Tant'è che anche noi ripetiamo l'andata in quel di Grumentum (3-15 luglio) nella convinzione che sia possibile uno sviluppo più concreto.

In becco all'aquila!

R.S.

MODENA - STORIA DELL'A.M.A.: Associazione Aeronautica Modenese

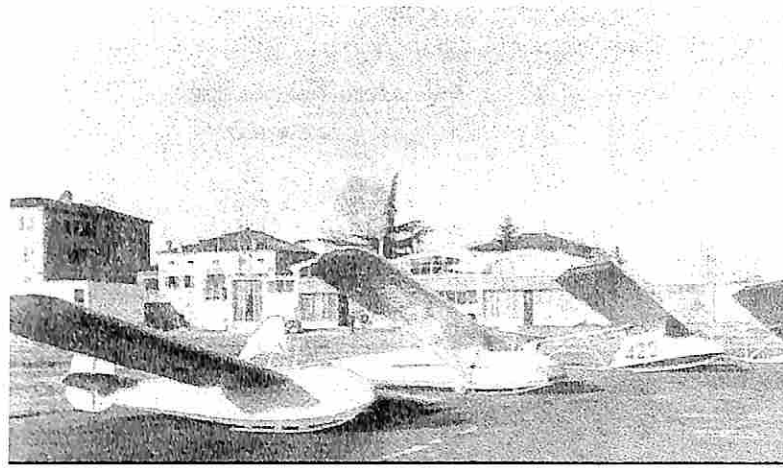
Maria Grazia Vescogni

Siete mai venuti nell'aeroporto di Modena? Facile è trovare poca attività di volo, ma sempre ai lati del campo, sulle panchine vicine all'hangar, ci sono personaggi, un po' anziani, che amano passare parte della loro giornata, da pensionati, sul campo di volo. Spesso sono persone ora rimaste sole, con una lunga e importante storia di volo alle spalle, che volentieri chiacchierano con i nuovi piloti e che ripercorrono con nostalgia la loro vita. Ho riscoperto in questo modo le gloriose origini dell'aeroclub di Modena, origini che hanno dato lustro alla nostra città grazie proprio al volo a vela. Più volte ho trascorso ore ad ascoltare distinti signori, che felici, anche perché si trattava di stare in compagnia di una signora e per di più pilota, mi hanno raccontato di quando anche loro volavano e di come, ben con minor disponibilità e minor aiuti, il pilota dedicava ogni suo tempo all'attività di volo.

Il signor Barbieri Carlo, gentilmente, ha voluto lasciarmi una traccia scritta delle sue memorie. Voglio riproporre il suo testo, così come me lo ha consegnato su alcuni fogli dattiloscritti insieme ad un bellissimo album di foto da cui mi ha lasciato gentilmente fotocopiare quelle che più mi sembravano interessanti e da cui ne ho scelto alcune da proporvi.

Accingersi a scrivere di un'attività durata più di 20 anni, in poche righe, con tutti gli avvenimenti e i fatti successi, non è un'impresa facile, ma ci proverò nel modo più conciso possibile.

Era appena terminata la guerra, esattamente tra il 1945 e il 1946, quando un gruppo di ragazzi, tra i 16 e i 17 anni, 5 o 6 in tutto, tutti provenienti dalla scuola di aeromodellismo (scuola che svolge la sua attività anche durante la guerra), si riunì un bel giorno in casa di un amico e decise che era venuta l'ora di volare sul serio e che l'unico mezzo, che avrebbe potuto permetterlo, era un aliante autocostruito. Le difficoltà materiali furono tante: si cominciò, quindi, col chiedere aiuto ai più grandi. Chi meglio del nostro vecchio istruttore di aeromodellismo, Enzo Tedeschi, ci poteva consigliare? Dapprima, l'interpellato, preso alla sprovvista, ci sconsigliò assolutamente di intraprendere una tale impresa; poi, più tardi, lusingato e affascinato da tanto entusiasmo, si lasciò convincere e ci presentò un tritico in scala di un aliante, di suo progetto, con 12 metri di apertura alare e ala alta con montanti, per non complicare ulteriormente la costruzione (ET-146). Ma la strada si presentò ancora irta di ostacoli. Trovammo posto, per eseguire la costruzione, in un solaio di un palazzo di via Cesare Battisti (stradina del centro storico medioevale di Modena) senza pensare che, al termine del lavoro, l'aliante avrebbe dovuto uscire da quella stanza e che l'unica possibilità sarebbe stato calarlo dalla finestra. Infatti dopo un anno, a costruzione avanzata, dovemmo rompere il muro per poter calare in strada, tra gli



Flotta A.M.A 1948 nell'allora aeroporto, oggi parco NOVI SAD, noto per il concerto di Pavarotti pro Nigeria

sguardi esterefatti dei vicini e dei passanti, il nostro manufatto. Trovammo una nuova sede nei sotterranei del liceo scientifico, in viale Reiter, nella gipsoteca tra i calchi in gesso, per gentile concessione del preside, che restò meravigliato dalla passione di questi giovani.

Ben presto però ci accorgemmo che occorrevo altri aiuti e velocemente il gruppo aumentò in quantità e qualità. Entrarono in quel periodo nella società numerosi elementi veramente validi, tra i quali Urio Bertelli, Dante Vecchi, Umberto Missuorini ed altri ancora.

Giunti alla fine della costruzione cominciammo a chiederci quanti di noi sapevano pilotare un aliante o perlomeno sapevano come si poteva conseguire un brevetto. Subentrò, a questo punto, una specie di ripensamento e si fece un ragionamento a ritroso. Per prima cosa occorreva un aliante libratore per poter fare scuola. Ripescammo allora un certo signor TEICHFUSS, persona che aveva costruito alianti e libratori alla vecchia scuola di Pavullo. Grazie ai suoi suggerimenti ed aiuti, mettemmo in linea due alianti libratori adatti ad imparare a volare.

Uno di questi libratori fu ceduto alla Accademia Aeronautica Militare di Nisida; ciò permise, col ricavato, di poter completare l'attrezzatura per far volare l'altro. Aiutati dalle nuove conoscenze, riuscimmo a mettere in efficienza un potente motore con telaio e verricello atto a fare alzare il nostro aliante. Negli anni successivi (1948-1949) si effettuarono ben 2000 lanci con il verricello, utilizzando come aliante libratore la nostra ultima costruzione, un Allievo Pavullo, che ci portò al conseguimento dei brevetti A e B di Volo a Vela.

Tutta questa attività di volo dovemmo effettuarla a Reggio Emilia, poiché il campo di volo di Modena e lo stesso AeroClub non

esistevano ancora.

Siccome in quel periodo eravamo uno dei gruppi più attivi in ambito nazionale, ottenemmo, dal Ministero competente, l'assegnazione di un aliante biposto (il famoso CANGURO), adatto a conseguire il brevetto C. Furono abilitati al ruolo istruttori alcuni nostri soci già in possesso del brevetto di pilota militare, tra questi: Ludovico Campari, Giorgio Rinaldi, Dante Vecchi.

Partecipammo così al primo raduno Volovelistico d'Italia, che si svolse a Bolzano, dove alcuni di noi conseguirono anche l'abilitazione all'aliante ASIAGO.

Purtroppo, in quel periodo, subimmo una grave perdita: il nostro amico ed istruttore Dante Vecchi ebbe un incedente mortale sull'aeroporto di Dobbiaco, ove si era recato per ottenere l'abilitazione al traino alianti; questo evento, per tutti noi molto doloroso, ci spronò ancora di più a proseguire nella nostra attività.

Sempre con aiuti militari riuscimmo ad assemblare un aereo per il traino, un L-5, che ci permise finalmente di sfruttare l'aliante biposto canguro per la scuola, portando quasi tutti i soci al brevetto C.

Nel frattempo la nostra esperienza era cresciuta e, dopo la costruzione del prototipo ET-146, degli ALLIEVO PAVULLO, di uno ZOEGLING e di un veleggiatore SANTAMBROGIO, ci accingemmo a costruire un aereo a motore biposto sotto la guida e il progetto del nostro amico e benefattore ADRIANO MANTELLI.

Nonostante il lavoro, la nostra attività di volo non fu rallentata; partecipammo a ben cinque Campionati Nazionali, vincendone due consecutivamente e ottenendo così l'ambito TROFEO BONOMI: affermazione che ci permise, nell'estate del 1960, di partecipare, in veste di Nazionale Italiana, ai campionati mondiali di Volo a Vela, che si svolsero in Germania nella città di Colonia.

Non raccogliemmo medaglie in quell'occasione, ma ottenemmo, come nazione, un onorevole 8° posto, su 32 nazioni partecipanti. Il nostro pilota di punta era l'ingegnere GUIDO ANTONIO FERRARI di Rocca Malatina (paesino dell'appennino modenese, in cui Ferrari ama tornare in estate), che da un po' di tempo si era unito a noi praticando attività di volo e di studio su una sua nuova teoria "il VOLO D'ONDA nelle montagne del nostro

appennino". Tale sua teorizzazione trovò conferma pratica in un volo che gli fece ottenere il primato di quota, a tutt'oggi imbattuto: 10100 metri sulla verticale del Cimone. Questo nuovo tipo di volo fu in seguito sperimentato da altri piloti del gruppo: Giorgio Rinaldi raggiunse i 6000 metri, io stesso i 5200 metri e tanti altri si spinsero oltre i 3000 metri, tutte prove valide per il C d'argento.

Nel frattempo continuava e fu portata a termine la costruzione del biposto a motore battezzato A.M.-10 TRIESTE, costruito con enormi sacrifici sotto il controllo del R.A.I., che era stato da noi sollecitato a ricostituirsi per il collaudo dei prototipi. Il nostro gruppo fondò infatti l'A.M.A. Associazione Modenese Aeronautica, una delle prime società in Italia che aveva avuto l'iniziativa di costruire prototipi.

Il nostro A.M.10 Trieste fu collaudato felicemente, per questioni di spazio, sul campo di Reggio Emilia. Questo biposto a monomotore da 65 HP con elica propulsiva aveva caratteristiche eccellenti: raggiungeva i 205 Km/h ed era stato studiato con una formula particolare per poter partecipare al giro aereo di Sicilia, nel quale gareggiò il pilota Giorgio Fogliani, nostro socio e partecipò, come motorista, Giorgio Morten, altro ottimo elemento del gruppo. I due, purtroppo non riuscirono a cogliere, in quella gara, i primi posti solo a causa di una serie inenarrabile di sfortune.

Nel frattempo continuava la nostra scuola di Volo a Vela, portando al brevetto C più di una ventina di soci del locale AeroClub di Modena, al quale, per necessità, ci eravamo aggregati, anche se continuavamo ad avere una nostra amministrazione.

Giungemmo così in piena attività agli anni 65-66, ma poi il gruppo, per esigenze che comportava la vita, cominciò ad assottigliarsi sempre di più e, nonostante la nostra propaganda portata direttamente anche nelle scuole superiori, offrendo anche voli gratuiti allo scopo di attirare elementi giovani per dare nuova vita al nostro esiguo gruppo, non ebbe fortuna. L'insufficiente numero di ore di volo non era più in grado di coprire le spese di esercizio, di conseguenza perdemmo anche il secondo Canguro datoci in dotazione: il primo era andato distrutto in un banale incidente, per fortuna senza gravi danni al pilota.

Giungemmo così al 1967, con solamente due piloti in attività, questi ovviamente non potevano coprire tutte le spese. L'attività di Volo a Vela a Modena terminò il 25 Aprile 1967, con due voli: uno meraviglioso di chi scrive (raggiunsi l'appennino sfruttando il volo d'onda con quota 5200 metri) e uno di Gianni Angiolini che raggiunse i 3500 metri.

Alcuni piloti sono tuttora in attività di volo nell'attuale AeroClub, ma senza dubbio ricordano con rimpianto il volo con un veleggiatore, in cui gli unici mezzi propulsivi sono le forze della natura e la propria abilità e tenacia.

Speriamo che queste mie note possano svegliare nella nuova generazione quell'entusiasmo che potrebbe ridare alla nostra città il prestigio ottenuto, con tanti sacrifici ma altrettante soddisfazioni, da quel piccolo gruppo di amici nel lontano 1946.

CARLO BARBIERI



Trasporto alianti 1948: carrello adattato dal gruppo (da un regalo di Enzo Ferrari) con ruote rust a rapido montaggio e smontaggio - auto APRILIA di Campari - geep FIAT CAMPAGNOLA

Per chi vuol saperne di più

a cura di Plinio Rovesti

L.R. - Roma: Sono un giovane volovelista recentemente brevetato, e desidererei conoscere che cosa è il "CVT".

Risposta: Il CVT è il Centro di Volo a Vela del Politecnico di Torino, fondato nel 1952 da un gruppo di studenti del Politecnico stesso, capitanati dai fratelli ingegneri Piero ed Alberto Morelli.

L'attività del CVT, fin dai primi anni della sua costituzione, si estese dalla progettazione degli alianti veleggiatori allo studio dei problemi tecnici connessi col volo a vela, affiancando un'attività altrettanto complessa quale la costruzione ed il collaudo in volo degli alianti.

Dal 1952 il CVT ha progettato i seguenti alianti veleggiatori: CVT-1 "Zigolo" (Ingg. Piero ed Alberto Morelli), CVT-2 "Veltro" (Ing. Alberto Morelli) 1954. Questo aliante, dotato di profili laminari, con la posizione sdraiata del pilota, gli impennaggi a T, l'uso dei flaps come aerofreni ed il carrellino retrattile, si può considerare, a buon diritto, il capostipite dei moderni alianti costruiti in ogni parte del mondo dopo il 1954, periodo in cui si riscontrò una grande evoluzione qualitativa del volo a vela, soprattutto sotto la spinta tecnico scientifica.

Successivamente, sempre su progetto dell'ing. Alberto Morelli, il CVT realizzò il prototipo del CVT-4 "Strale", versione migliorata e perfezionata del "Veltro".

N.G. - Milano: Gradirei conoscere come e quando è stato costituito l'INAV in Argentina. Grazie.

Risposta: L'INAV - che significa "Istituto Argentino de Vuelo a Vela" è stato costituito nella valle de La Cruz (Cordoba) il 24 febbraio 1951 dal Ministero dell'Aeronautica Argentina, allo scopo di promuovere lo sviluppo, la diffusione, il perfezionamento del volo senza motore in tutti i suoi aspetti e le sue applicazioni. La presidenza dell'Istituto venne affidata allo scienziato tedesco Prof. Walter Georgii, padre della meteorologia volovelistica; la direzione della divisione "Voli" al pilota istruttore Claudio J. Dori; la direzione della divisione "Progetti e Costruzioni" al Dr. Reimar Horten (noto esperto in velivoli senza coda); la divisione "Meteorologia e Aerofisica", allo scrivente; (assistente del Prof. Georgii); e la divisione "Ammini-

strazione" al Dr. Hector Lorenzo Coll.

Per cinque anni l'INAV svolse un'intensa attività nel campo degli studi e delle ricerche volovelistiche. Notevoli i risultati conseguiti nel corso delle ricerche aerologiche nelle regioni andine sui movimenti ondulatori dell'atmosfera, culminante con una spedizione scientifica sulla Cordigliera delle Ande con base sul Cerro Pelado (3.500 m), guidata dallo scrivente. La spedizione ha realizzato una serie di 45 sondaggi con palloni pilota staticamente equilibrati, inseguiti da due teodoliti dislocati sul Monte Pelado e sul Monte de Los Manantiales, sottovento al massiccio dell'Aconcagua (6.870 m. s.l.m.). Nel 1956, in seguito al rientro in patria del Prof. Georgii prima e dello scrivente poi, l'INAV è stato assorbito dall'Istituto Aerotecnico di Cordoba, dove è stato trasferito.

R.G. - Bologna: Gradirei conoscere notizie dell'aliante tedesco "Vampyr" del periodo pionieristico. Grazie.

Risposta: Il Vampyr è stato progettato nel 1921 da Georg Madelung. Questo aliante è stato il primo degno del nome di veleggiatore. Nato senza alcun precedente, possedeva, almeno in embrione, i principali requisiti successivamente realizzati nel campo degli alianti veleggiatori in legno: ala notevolmente allungata, monolongherone con rivestimento del bordo d'attacco in compensato resistente a torsione (innovazione, questa, che portò in discussione un importantissimo problema costruttivo, risolto successivamente nello stesso modo in cui fu risolto sul Vampyr) fusoliera completamente chiusa. Ecco i dati principali che di questo aliante si conoscono.

Apertura alare	m	12,6
Superficie alare	m ²	16
Carico alare	kg/m ²	13
Peso a vuoto	kg	123
Peso totale	kg	208
Allungamento alare		10,8
Rapporto di planata massimo		16
Velocità minima di discesa	m/sec	0,82
Profilo alare	Gö	4,82

Take-off books

Rubrica a cura di Bruno Franchi

Volo a vela



Giorgio Zanrosso, *Storia ed evoluzione dell'aliante, vol. III*, il Cardo editore, Venezia, 1998, lire 80.000

Entusiasmante. Così, con una sola parola, potremmo definire questo terzo volume di Zanrosso dedicato alla storia del volo a vela, che va ad aggiungersi ai due pubblicati in precedenza.

Entusiasmante soprattutto per l'accuratezza e la mole dei dati che l'Autore sforna pagina dopo pagina, trasformando la sua opera in una vera e propria enciclopedia del volo a vela, dove il lettore può soddisfare ogni sua curiosità relativa a questa affascinante specialità.

Questo terzo volume copre, in particolare, l'arco temporale che va dal 1945 al 1998, partendo dagli alianti del primo dopo guerra per arrivare a quelli attuali, escludendo però gli alianti in materiali compositi ai quali sarà dedicato il quarto e ultimo volume della serie. Una serie di informazioni di carattere propedeutico aiuta a comprendere meglio le schede monografiche dedicate ai singoli alianti. Ad esempio, vengono definite le caratteristiche più importanti che individuano le varie classi di alianti, integrandole con una serie interessantissima di diagrammi che fanno il punto sullo stato dell'arte raggiunto nel volo a vela: si scopre, così, che la massima apertura alare raggiunta in questo settore è di 30 metri (nel prossimo futuro superata dai 32 metri del progetto tedesco ETA in via di elaborazione), che il peso massimo ha raggiunto, in qualche caso, i 900 chili e che in termini di efficienza massima siamo già a 62 con l'aliante ASW 22 BL (ma il progetto ETA dovrebbe addirittura arrivare a 78!).

C'è poi un capitolo dedicato alla descrizione dei profili alari, utile non soltanto per apprezzare meglio lo sviluppo tecnologico nel campo del volo a vela, ma anche per farsi un ripasso di aerodinamica. Decisamente curioso il capitolo dedicato agli alianti tuttala, tra cui troviamo gli Horten tedeschi degli anni '30, i francesi Fauvel e l'inglese A.W.52G del 1945 (sviluppato per fornire gli elementi utili alla realizzazione di un grande tuttala a motore da impiegare in campo commerciale).

Un rapido cenno, infine, alle schede dedicate agli alianti italiani, tra cui troviamo i famosissimi M-100 e M-200, che hanno svezato intere generazioni di piloti, nonché gli affusolatissimi alianti dell'ing. Ciani (tra cui spicca la famiglia degli Uribel), schede che fanno finalmente giustizia alla produzione volovelistica italiana, sino ad oggi quasi del tutto ignorata dalla editoria del settore. Il libro può essere richiesto a: il Cardo editore, Ufficio commerciale, c/o La Grafica e Stampa, via dell'Economia 78, 36100 Vicenza.

Volo a vela



Atilio Pronzati, *Il mio volo a vela*, Editore C.S.V.V.A. (Centro studi del volo a vela alpino), Varese, 1998.

Vi siete mai chiesti cosa si provi a stare seduti per ore nel cockpit di un aliante, immersi nel più assoluto silenzio, impegnati a "termicare" in compagnia di un'aquila o di un falco? Se non avete mai avuto l'occasione di provare questa esperienza, leggete il libro di Pronzati, uno dei più famosi volovelisti italiani, e probabilmente vi innamorerete di questa specialità, che mette in ogni momento a dura prova l'abilità del pilota.

Oltre 8.000 ore di volo al suo attivo, ripetutamente campione nazionale, quattro partecipazioni a campionati mondiali, Pronzati trasmette in questo libro di 255 pagine tutte le sue emozioni e sensazioni di volo: sembra di essere su un piccolo aeroporto, a fine giornata, quando i piloti, ricoverando i loro mezzi negli hangar, si scambiano quattro battute sulle reciproche esperienze aviatorie.

Ma Pronzati, senza accorgersene, fa filtrare nei vari episodi che scandiscono il libro anche preziose lezioni di tecnica volovelistica, che si trasformano in utili consigli per chi vuole imparare a sfruttare nel migliore dei modi le forze della natura che consentono ad un aliante di percorrere in una giornata centinaia e centinaia di chilometri. E alla base di questi preziosi consigli c'è soprattutto una profonda conoscenza della meteorologia, requisito fondamentale per conseguire importanti traguardi agonistici nel settore. Non manca la descrizione di episodi avventurosi (dai normali fuori campo, ad un drammatico atterraggio nel campo sportivo di Modane, finito fortunatamente senza conseguenze per il pilota) o strettamente familiari (dove Pronzati confessa, ad esempio, le sue apprensioni per i primi voli da solista di uno dei figli). Un libro decisamente piacevole da leggere, che non annoia ma scorre veloce pagina dopo pagina, dando un'idea precisa dell'ambiente volovelistico. Il volume, che è illustrato con belle foto a colori e in bianco e nero, può essere richiesto per fax all'editore: 031-303209.

Lettera aperta a Smilian Cibic

Ho letto con molto interesse l'inserito relativo alla Sicurezza nella gara pubblicato sul n° 251 della rivista.

Di primo acchito mi ero proposto di compilare la scheda relativa ma poi, dopo attento ripensamento sono arrivato alla conclusione che io ho troppo poca per non dire nulla esperienza in fatto di gare ed ho deciso di non farne niente.

Tuttavia ritenendomi un esperto di Sicurezza Volo in generale, ho pensato di esprimere qualche mia opinione in proposito.

Tutti i quesiti proposti nel questionario riguardano dei giustissimi particolari tecnici relativi alle gare e non vi è dubbio che alla fine, tramite la partecipazione di molti esperti, sicuramente o probabilmente si arriverà a migliorare la situazione però, secondo il mio modesto parere, non si arriverà mai alla vera soluzione perchè la problematica andrebbe affrontata partendo da molto più lontano.

Ho detto e scritto un sacco di volte che **la sicurezza costa**, e non intendo solo in ragione di soldi ma soprattutto costa in sacrifici, rinunce e, a volte, umiliazioni molto più difficili da ottenere che non l'esborso del vile denaro.

Prendiamo esempio dalla **formula uno**, dove la sicurezza è arrivata a livelli veramente elevati se si considera l'ammontare dei rischi relativi che sono decisamente altissimi.

Nonostante l'impiego massiccio di cifre astronomiche, credo che molta della gente coinvolta non lo faccia solo per i soldi. A parte i piloti, nei quali gioca moltissimo l'orgoglio di riuscire a piazzarsi, penso per esempio ai meccanici.

Questi, oltre ai massacranti turni di lavoro protratti a volte per tutta la notte, si sottopongono, con grande disciplina, al notevole sacrificio di stare, anche nei climi tropicali, per ore con addosso pesanti tute ignifughe, caschi, guanti ed occhiali nonchè di sottoporsi ad infinite esercitazioni e prove sotto una disciplina che non ammette sgarri neanche di frazioni di secondo. Ebbene, non credo che queste persone facciano tutto questo solo per i soldi ma per qualcosa di più che secondo me oltre che passione si chiama senso del dovere ed intima convinzione di contribuire alla massima sicurezza possibile.

Ma lasciamo l'esempio citato e torniamo nel nostro ambiente e qui cercherò di spiegare i miei ragionamenti perchè sono convinto che tutti i particolari tecnici, anche se ben studiati, non bastano ad assicurare un elevato standard di sicurezza.

Bisogna partire più a monte e intervenire più profondamente e, se possibile, modificare alla base certe mentalità.

Quello che sto per dire probabilmente provocherà reazioni non proprio benevole da parte di alcune persone ma io ci provo lo stesso, nella speranza di non offendere nessuno.

Cominciamo con le Scuole di volo ed i relativi Clubs.

Ho detto più volte, e mi baso sulla personale esperienza di oltre sei anni passati come Ispettore di Volo di Civilavia, che in linea di massima e salvo le solite eccezioni, le scuole di volo a vela, **in riferimento ai traguardi previsti dalle normative**, sono

addirittura meglio delle scuole di volo a motore (sempre senza offesa). Lo prova anche il fatto che una buona percentuale, quasi tutti, i brevettati di volo a vela che sono passati al volo a motore non hanno trovato particolari difficoltà mentre non pochissimi piloti a motore hanno faticato abbastanza per fare il contrario. Ma non cantiamo vittoria! C'è anche il rovescio della medaglia!

Parte dei piloti di volo a motore sono destinati, o perlomeno lo sperano, di passare al ruolo professionisti e quindi prima o poi assoggettati a rigide discipline in uso nella Società di Lavoro Aereo o nelle varie Forze Armate. Molti volano solo per hobby e una minima parte si dedica ad attività sportive agonistiche. Nel volo a vela invece buona parte dei piloti brevettati si dedicano, o cercano di dedicarsi, alle suddette attività agonistiche sportive con una determinazione che se da una parte è da ammirare, potrebbe anche dare origine ad una spinta competitività che non è proprio il massimo per quanto riguarda la sicurezza volo.

Ho già scritto in altra occasione (e non l'ho fatto solo io ma qualcun'altro ha avuto il coraggio di esprimerlo), che in certi Club regna un'atmosfera tale che se uno non fa i 300 o 500 chilometri entro un ragionevole lasso di tempo viene considerato un povero diavolo indegno di considerazione.

Se invece si instaurasse un clima più **soft**, nel senso di permettere e favorire anche tutti coloro che vorrebbero fare del volo tranquillo, chiamiamolo turistico e senza velleità, si otterrebbe probabilmente il risultato di lasciare a meno persone, le più dotate, il compito di dedicarsi alle gare diminuendo la necessità di pensare a limitare il numero di concorrenti, come accennato nel punto 5 dell'articolo preparatorio al questionario Smilian. In più, e di questo sono abbastanza convinto, si aumenterebbe il numero totale dei volovelisti perchè si recupererebbero quelli che abbandonano perchè delusi dal fatto di non poter rivaleggiare con colleghi/concorrenti più **cazzuti** (si può dire?). Tornando alle Scuole, per alcuni anni ho fatto gli esami di licenza agli allievi di una Scuola molto seria promuovendo a pieni voti tutti gli allievi veramente ben preparati. Poi un anno ho trovato un certo decadimento, pur rimanendo in zona sicurezza, nelle prestazioni di una sessione.

Cosa era successo? Un noto volovelista, fra l'altro carissimo amico e persona di assoluto rispetto, trovandosi a contatto temporaneo con detta Scuola, aveva consigliato ai responsabili di insistere di più nell'insegnamento delle tecniche di veleggiamento, nel lodevole intento di preparare gli allievi a diventare futuri Volovelisti con la V maiuscola.

Ma non si possono fare le nozze con i fichi secchi! Specialmente per quelle Scuole che intendono portare agli esami gli allievi con il minimo o poco più delle ore previste, (cosa perfettamente fattibile seguendo scrupolosamente i programmi previsti) non possono permettersi di pensare ad insegnare il veleggiamento ad un certo livello, perchè questo **inequivocabilmente** porta

a sottrarre tempo all'apprendimento consolidato delle manovre basilari oltre che ad una certa acquisizione di ordinata disciplina che, scusate se insisto, sono **assolutamente irrinunciabili** per formare nel giusto modo, cioè pensando alla massima sicurezza, i futuri piloti. Secondo me un allievo non dovrebbe mai, salvo casi eccezionali dettati da giustificati motivi di appagamento/premio, fare voli prolungati prima di avere completato tutto lo spettro delle manovre necessarie alla **complete padronanza del mezzo in assoluta sicurezza**.

Continuando a fare l'istruttore sono diventato, o per lo meno mi considero, un po' psicologo per cui esprimo questo principio: quando una persona si trova in grave pericolo ritorna **bambino**, nel senso che rivive velocemente momenti della sua prima infanzia tra le braccia della madre (per esempio soldati in guerra che stanno per morire). Nel caso dei piloti, in simili frangenti ritornano **piloti/bambini**, cioè tendono a fare gli stessi errori che facevano quando erano all'inizio della loro esperienza aviatoria (in questa sede non mi posso dilungare. Chi è interessato può leggere l'articolo "**Il primo istruttore non si scorda mai**" Volare n° 74 del Dicembre 1989).

Eccomi quindi ad affermare che le fasi iniziali dell'istruzione sono molto importanti perchè bisogna far sì che l'allievo capisca al più presto possibile quali sono gli errori che non deve fare. Deve altresì assuefarsi al più presto possibile a sconfiggere sensazioni di forte emozione o paura e nello stesso tempo imporsi, perchè convinto dal suo istruttore, un forte senso di disciplina (a guardar fuori, per esempio, deve abituarsi da subito, altrimenti poi difficilmente lo farà come abitudine). Per disciplina intendo anche un ponderato impiego delle proprie capacità. Faccio un esempio, piuttosto triste.

Un allievo frequenta il Corso molto assiduamente, è animato da forte passione e determinazione, va abbastanza bene e supera gli esami onorevolmente col minimo delle ore.

Poi la gran voglia di volare gli fa bruciare le tappe. Conseguendo la Licenza di pilota privato, vola attivamente sia a motore che a vela. Allo scadere sempre del minimo delle ore ministeriali previste consegue l'abilitazione al passeggero, l'abilitazione al motoalante, l'abilitazione al traino alianti con velivolo, insomma tutto quello che si può ottenere lui lo ottiene con relativa facilità essendo abbastanza bravo, finché, inaspettatamente, incappa in un incidente mortale piuttosto incomprensibile. La commissione d'inchiesta non può far altro che formulare ufficialmente delle vaghe ipotesi, tuttavia viene da pensare che la troppa rapida **carriera** del soggetto abbia impedito il consolidarsi della necessaria esperienza che, in situazioni critiche non può essere sostituita dalla sola abilità.

Altro esempio piuttosto triste, non coinvolgente le Scuole ma organismi di più alto livello è questo:

Un pilota viene notato più volte e da più persone mentre commette varie infrazioni e comportamenti abbastanza strani, pericolosi per se e per gli altri, tuttavia nessuno ha il coraggio di prendere provvedimenti seri finché anche questo viene coinvolto in un incidente molto grave e, anche senza che venga riscontrata una effettiva responsabilità viene da pensa-

re che se fosse stato fermato prima **forse** l'incidente non sarebbe avvenuto.

Lo so, lo so che le punizioni hanno quasi sempre uno scarso o nullo effetto, ma io sono del parere che più che le punizioni servirebbe adottare una tecnica di **isolamento, emarginazione** e soprattutto di **non glorificazione** degli individui che non presentano garanzie (quante volte si sente dire: **è un po' indisciplinato però è un buon pilota!** Vedi Volo a Vela n° 230 del maggio-Giugno 1995).

Dopo questi esempi non vorrei essere frainteso, non sto assolutamente predicando limitazioni di attività al fine di cercare di ridurre il totale degli incidenti possibili, tutt'altro.

Se mi permettete un parallelo, il mio spirito può assomigliare a quello di certi generali che in guerra, in particolari situazioni critiche, coscientemente sacrificano un piccolo contingente di soldati per salvare il grosso dell'esercito.

Credo che sacrificando (cioè emarginando) un piccolo numero di piloti indisciplinati si potrebbe, tramite un certo aumento della sicurezza, invogliare più persone a praticare lo sport del Volo a Vela.

Si potrebbe anche, ad esempio, escludere dalle gare chi ha avuto già un certo numero di incidenti di qualunque tipo anche se non ovviamente con conseguente tragiche.

Un altro espediente potrebbe essere quello adottato in tema assicurativo dalla Danimarca e consiste in questo:

Ogni anno vengono stabiliti i premi che gli assicurati devono pagare in base al valore assicurato ed alla scelta fra differenti franchigie.

Tutti i premi pagati nell'anno confluiscono in una cassa comune. Il 17% dell'ammontare totale incassato viene usato per le spese di amministrazione e riassicurazione mentre il rimanente 83% è disponibile per il risarcimento dei danni.

A fine anno avviene il conguaglio nel senso che se i danni pagati sono stati superiori alla somma a disposizione ogni assicurato deve rifondere l'assicurazione dell'extra costo nella misura percentuale spettantegli, mentre se i danni sono stati inferiori ogni assicurato riceve un rimborso, sempre in percentuale. Questo sistema fa sì che **tutti** gli assicurati abbiano interesse che avvenga il minor numero totale possibile di incidenti, indipendentemente da chi li causa. È ovvio che **tutti indistintamente** si adoperano per il miglioramento della sicurezza in quanto ne ricevono un beneficio economico diretto (per chi ne volesse saperne di più veda il fascicolo edito dalla Glasfaser nel settembre 1998 relativo al 4° Convegno tecnico scientifico per il Volo a Vela)?

Tirando le somme spero, con le mie argomentazioni, di aver dato un piccolo contributo al miglioramento della Sicurezza del Volo in generale anche se, caro Smilian, non ho risposto in modo ordinato ai quesiti della tua inchiesta sui problemi delle gare.

Con tanti cari auguri di buoni e sicuri voli a tutti i volovelisti.

GUIDO ENRICO BERGOMI

SICUREZZA: ed ecco quanto ci ha inviato Smilian Cibic

Guido Bergomi mi ha inviato in copia la lettera aperta a me diretta per chiedere il mio placet per la sua pubblicazione su Volo a Vela.

Sono naturalmente d'accordo e lo ringrazio molto per la sua cortesia, ma soprattutto per questo suo competente contributo che a differenza della mia inchiesta, sul cui esito riferirò a parte, riguarda tutto il volo a vela, e non solo il più limitato settore dell'attività agonistica.

Da parte mia sull'argomento sicurezza avevo scritto una mezza pagina al ritorno dal funerale del povero Alzetta, perito nel recente incidente a Biella. La riprendo in mano dopo qualche settimana e la trascrivo con qualche opportuna modifica.

"Ancora un funerale, per convincerci che, come dice Gantenbrink, non è vero quello che si usa dire in Germania, che nel volo a vela il pericolo maggiore si ha nel trasferimento in macchina per andare all'aeroporto. E infatti, come dimostrazione, chiedetevi quanti amici o colleghi di volo avete perso per incidente stradale e quanti per incidente di volo.

Per quanto riguarda le gare, dopo l'incidente di Bayreuth dell'anno scorso, tutta l'attenzione era concentrata sulle gare e sui sistemi di gara, che in verità non sempre sembrano concepiti avendo in mente la sicurezza dei concorrenti. E su questo aspetto si è discusso e si discute ampiamente in molte sedi, anche nella recente riunione della International Gliding Commission. Nonostante una certa resistenza da parte di molti piloti, che non riescono ad abbandonare l'idea della assoluta parità di condizioni per tutti, qualcosa si sta muovendo, e difficilmente si avranno ancora gare di velocità tradizionali almeno nelle giornate di termica secca.

Ma anche se gli incidenti di gara ricevono maggiore pubblicità, essi non sono gli unici, e purtroppo ne va soggetta anche la normale attività di club.

Dobbiamo convincerci che la sicurezza non può essere un optional: essa deve essere uno stato d'animo, e devono esserne respon-

sabili club, istruttori, piloti, tutti quelli che in qualche maniera sono coinvolti nella nostra attività.

Se gli incidenti succedono è perchè le cose non stanno così, e perchè ci sono rilassatezze a tutti i livelli in tutti i settori.

I club anno un addetto alla sicurezza autorevole ed attivo? Ad inizio stagione è stata attuata un'opera di sensibilizzazione con riunioni e colloqui con i singoli piloti, in particolare con quelli più pericolosi.

Questi ultimi sono stati sorvegliati, consigliati e redarguiti quando era il caso? La delicatezza ed i riguardi in questo campo non pagano.

Questo è a maggior ragione importante in gara. Un esauriente discorso sulla sicurezza andrebbe fatto nel primo briefing, nel quale si dovrebbero annunciare i provvedimenti previsti nei confronti dei piloti che non si adeguano. Abbiamo rilevato anche nella riunione dell'IGC una certa resistenza all'idea di individuare ed ammonire i colpevoli. Non è il caso di fucilarli subito, ma nemmeno di temere di dirgli "cattivelli!", magari, come suggerisce qualcuno, dietro l'hangar.

Più di qualche nostro campione nota una crescente rilassatezza, un eccesso di confidenza da questo punto di vista. Forse c'è anche una crescente aggressività, e forse ancora le strumentazioni sempre più sofisticate portano più spesso e più alungo a non guardare fuori.

Ma nel primo briefing delle nostre gare vorremmo anche ricordare con un minuto di raccoglimento l'amico scomparso da un lato per un doveroso omaggio, dall'altro per far riflettere i partecipanti sulla necessità di un comportamento prudente e responsabile".

SMILIAN CIBIC

È un argomento che non ha mai fine per il quale troveremo sempre lo spazio necessario.

R.S.

PREVENIRE È MEGLIO CHE CURARE!

VOLOVELISTA, ATTENTO!

**Dopo ogni rimontaggio, controlla scrupolosamente il tuo aliante
IN OGNI SUA PARTE !!!**

In memoria

Peter Riedel, pioniere dell'aviazione si è spento serenamente il 6 Novembre 1998.

Era nato a Halle, Germania, nel 1905, uno dei quattro figli di un pastore luterano. Fu sempre un ottimo studente e si laureò in ingegneria aeronautica all'Università di Darmstadt.

Nell'estate del 1920 Peter riuscì a soddisfare uno dei suoi primi sogni. Entrò a far parte di un gruppo di giovani che avevano un obiettivo comune: costruire un aeroplano senza motore. Da quel momento in avanti egli condivise molta parte della vita e delle sue esperienze con gli appassionati del volo senza motore che si ritrovavano nella Wasserkuppe. È grazie a loro che il volo a vela è oggi quello che è. All'età di 14 anni Peter aveva cominciato a progettare e costruire un proprio alianti ad aveva cominciato ad emergere, fino a far parte del gruppetto dei migliori piloti a livello mondiale. Prima della guerra vinse alcune delle principali competizioni, quali la Competizione Volovelistica nel 1933, la Coppa Hindenburg nel 1934, l'"8th International Soaring Contest" a Elmira, NY, USA e il trofeo du Pont nel 1938.

Fu durante questi primi anni che Peter divenne pilota della Lufthansa. Ben presto però, allo scoppio della Seconda Guerra Mondiale, venne richiamato con il grado di Capitano della Luftwaffe e divenne Attaché militare presso l'ambasciata tedesca prima a Washington e quindi a Stoccolma. Mentre si trovava a Washington incontrò e sposò Helen Klug, una giovane insegnante d'arte proveniente dall'Indiana.

Nel 1944, mentre si trovava a Stoccolma, rinunciò al proprio incarico piuttosto che obbedire ad un ordine illegale impartito dai suoi superiori. Temendo di essere costretto a tornare in Germania, nonostante gli fosse stato concesso di rimanere in Svezia, fuggì dapprima a Casablanca e quindi in America Latina. Il suo sogno era quello di rientrare negli Stati Uniti, cose che infine riuscì a fare, divenendone cittadino nel 1959. Durante il suo soggiorno negli USA, Peter lavorò inizialmente presso la TWA e quindi presso la PanAm come ingegnere aeronautico. Dopo aver deciso di andare in pensione, fu ripreso dal desiderio di viaggiare, quindi, lui ed Helen, si trasferirono nell'Africa orientale, dove Peter lavorò come pilota volontario trasportando medici e medicine negli angoli più remoti del Kenya e della Tanzania.

Alla fine degli anni 70, Peter decise di accettare una consulenza

ad Adrmore, USA, presso un'azienda che fabbricava sedili eiettabili per velivoli militari. A seguito del declino degli ordini da parte delle forze armate, l'azienda chiuse, ma Peter ed Helen decisero di fare comunque di Adrmore la loro residenza definitiva.

Negli anni della pensione, Peter non smise di occuparsi di moltissime cose. Fece l'istruttore di volo a vela a Rockwell, Texas, scrisse una Trilogia della Storia del Volo a Vela, tenne conferenze e presentò numerose relazioni in occasione di seminari tecnici tanto negli Stati Uniti che in Europa, e aveva cominciato a scrivere le proprie memorie.

L'entusiasmo per la vita, la volontà di aiutare coloro che erano stati meno fortunati ed il desiderio di migliorare questo mondo non gli vennero mai a mancare.

ANNE HANNAK

I volovelisti italiani e lo staff di Volo a Vela partecipano al dolore della moglie di Peter Riedel, Helen, e di quello dei suoi moltissimi amici.



Abbiamo letto per voi:

a cura di Celestino Girardi

I NUOVI MOTORI AERONAUTICI: DIESEL, WANKEL, JET OPPURE...?

Da quasi mezzo secolo vediamo in volo sempre i soliti "vecchi" motori aeronautici a pistoni.

L'unica novità è rappresentata dai motori Rotax, prodotti in Austria e diffusi prevalentemente nel settore del volo libero, degli ultraleggeri, dei motoalianti. Se l'aviazione civile vuole sopravvivere, deve assolutamente risolvere alcuni urgenti problemi: il costo della benzina avio ha ormai raggiunto livelli insostenibili, i consumi sono esorbitanti rispetto a quelli dei moderni motori automobilistici, analoghe osservazioni valgono per le emissioni, mentre l'accresciuta sensibilità della popolazione non tollera più gli attuali livelli di inquinamento acustico. Più silenziosi e più puliti: questa è la (ancora lunga e non facile) strada che i nuovi motori aeronautici devono percorrere. E già si profilano soluzioni concrete: puntano all'abbandono della benzina e guardano con attenzione al motore diesel, al wankel e, sia pur in misura minore, anche al jet.

WILLIAMS

La NASA sta investendo somme ingenti nella ricerca e sviluppo di nuovi progetti di propulsori per l'aviazione generale e nel contesto del GAP (General Aviation Propulsion) la Williams - Rolls - dopo aver inaugurato l'era dei piccoli Jets con il suo turbofan FJ44 - sta mettendo a punto un altro piccolo propulsore jet, provvisoriamente denominato FJ-X. Con i suoi 45 kg sarà un peso piuma; molto meno lo sarà per il portafoglio con prezzo stimato di 50 mila dollari.

TELEDYNE - CONTINENTAL

Anche la statunitense Teledyne-Continental, attingendo ai fondi GAP ha sviluppato un motore turbodiesel a due

tempi di 4,6 litri. Battezzato CSD 283, il quattro cilindri boxer sviluppa 200 CV a 220 giri e nei programmi dovrebbe motorizzare un velivolo quadriposto per l'aviazione generale con velocità di crociera di circa 200 nodi.

TEXTRON LYCOMING

Anche il massimo produttore mondiale di motori a pistoni ritiene che i tempi siano ormai maturi per lanciare motori diesel nel mondo dell'aeronautica. Un accordo di collaborazione con la Detroit Diesel prevede la costruzione di motori diesel con un grado di affidabilità, silenziosità e pulizia nei gas di scarico da far invidia a tutti i motori a benzina. La Detroit Diesel costruisce motori ad autoaccensione che spaziano dai 10 ai 10mila CV per automobili, camion, generatori; una decina di anni orsono ha acquistato i diritti sul motore diesel realizzato dalla italiana VM. Nei capannoni a Williamsport, in Pensilvania, un prototipo di motore diesel aeronautico sta già girando sul banco di prova con risultati tenuti nel massimo riserbo. È invece risaputo che la Textron Lycoming sta cercando ed assumendo personale, non solo per la rilanciata produzione di motori per i Cessna, ma anche per il settore sviluppo.

WILKSCH AIRMOTIVE

La inglese Wilksch Airmotive non è certo un gigante, ma le dimensioni piccole dell'azienda consentono un'invidiabile flessibilità a tutto vantaggio della sperimentazione sul suo diesel due tempi da 120 hp, già provato al banco per un paio di centinaia di ore. Sembra guardare con particolare interesse al target dei VLA.

MORANE RENAULT

La francese SMA, nata da un accordo di Joint-venture tra la Renault e la Socata è, fra tutte, quella che può vantare il più avanzato stato di maturità con la sua famiglia di motori diesel aeronautici tra i 180 ed i 300 CV. LMR 250 da diversi mesi ha già superato tutti i test sul

banco di prova ed ora vola con i suoi 200 CV a 2000 giri/minuto sotto la capotatura di un TB20. La certificazione europea è prevista per gli ultimi mesi del '99, con un TBO di ben tremila ore.

ZOCHE

Il nome del tedesco Michael Zoche è strettamente legato ai motori diesel. Da oltre 15 anni costruisce a Monaco una serie di due tempi diesel con potenze variabili tra i 70 ed i 300 CV il cui peso, dichiara, è la metà degli altri motori equivalenti. Zoche intende stupire piloti e costruttori lanciando entro i prossimi 12 mesi un otto cilindri a stella con certificazione JAA ed FAA e concludere tutte le prove entro due anni. Staremo a vedere.

WANKEL ROTARY

I 25 dipendenti della Wankel Rotary hanno sposato il principio del pistone rotante, anche diesel. Il modello LOCR-407 SD Turbo eroga 48 CV. Suo fratello maggiore, LOCR 814 TDT, dotato di doppio disco o pistone rotante raggiunge i 95 cv e pesa solo 73 kg, turbo compreso. Non si tratta di un motore ad autoaccensione, disponendo di una doppia accensione elettronica ed iniezione diretta Bosch. Ha suscitato scalpore ed interesse il suo progetto di un doppio LOCR 814, due motori collegati da una cinghia di trasmissione eroganti 150 CV. Attualmente il motore "gemellare" è installato su un Ruschmeyer R90 ed aspira ad ottenere la certificazione del LBA (RAI tedesco) nella primavera di quest'anno. Il Twinpack LOCR-814 guarda con attenzione al segmento di mercato occupato dai motoalianti e dai nuovi modelli VLA. Altre sorprese potrebbero giungere dalla serie VIP, Variabile Installation Position: motori wankel con potenza tra i 65 ed i 260 CV installabili in qualsiasi posizione, anche in tandem uno dietro l'altro, a funzionamento singolo o con entrambi i motori, comunque alimentati a cherosene-diesel. Per vedere questo miracolo dovre-

mo attendere ancora un po': per ora i VIP "girano" solo sul computer "alimentato" dal programma CAD della casa.

MID-WEST ENGINES

Anche in Inghilterra, a Gloucestershire, il matrimonio della MID-WEST ENGINES va definito felice e riuscito. Due sono i motori a rotazione da tempo in produzione di serie. Il più noto è indubbiamente l'AE 50R "Harrier", da anni installato in oltre 200 fusoliere degli alianti monoposto di Alexander Schleicher ASW 22BE e ASH 26 nonché nel biposto ASH 25E. Con i suoi 50 CV a 7500 giri può esser definito un classico, certificato JAR 22 per motoalianti e per velivoli VLA. Regolarmente certificato in base alla normativa europea per monomotori (JAR E) è anche l'AER 100R "Hawk", oppure "Black Hawk" nella recente versione con iniezione controllata elettronicamente che lo porta fino alla soglia dei 100 CV. Entrambi si accontentano di Avgas o benzina super con un numero minimo di 92 ottani. Ma anche la Mid-West guarda al futuro pensando al cherosene: a Berlino, nel maggio '98 in occasione dell'ILA (esposizione internazionale dell'aeronautica) è stato presentato il prototipo del "vecchio" AE-100R azionato a cherosene. Curiosamente, per l'accensione brucia normale benzina, per passare poi al cherosene nella successiva fase di funzionamento. Il felice matrimonio della Mid-West affonda le radici in alcune preziose caratteristiche della personalità dei motori wankel: dimensioni compatte, peso contenuto, scarsità di vibrazioni. Il rovescio della medaglia è rappresentato dai consumi elevati. Ma nell'uso quotidiano la cosa viene ridimensionata: le prove con un Zenair CH-601 equipaggiato col AE 100R ha fatto registrare un consumo di 18 litri orari alla velocità di 85 nodi. Benzina senza piombo, naturalmente. L'altra, quella piombata, sembra proprio destinata a non aver più diritto d'esistenza nel prossimo futuro.

TRAINO ALIANTI: POTENZA A BUON PREZZO

L'impegno per la riduzione dei costi del traino è sistematico in Germania e l'argomento ritorna costantemente sulle riviste. L'uso diffuso e capillare del verricello - con motori, anche elettrici, installati su camion o veicoli semoventi e dotati di 4, 5 ed anche 6 tamburi - garantisce lanci fino a 400 - 500 metri di quota con un costo di circa 5.000 lire. Questo rende accessibile il volo a vela anche ai giovani e giovanissimi, anche in ambito scolastico. In Germania non è difficile incontrare in primavera avanzata sui campi di volo a vela intere scolaresche che nell'ambito delle "gite scolastiche" o delle "vacanze socio culturali" imparano a decollare, veleggiare ed atterrare con gli alianti.

L'altra strada percorsa in Germania verso l'abbattimento dei costi ha portato all'omologazione di diversi motoalianti in grado di trainare alianti mono- e biposto.

Fino ad oggi il peso massimo trainabile dai motoalianti era limitato a 600 kg. Questo, infatti, è il limite massimo previsto per il Samburo con motore Rotax 912 da 80 CV e per il Superdimona con il più potente Rotax 914 Turbo da 115 CV. Il motoaliante Falke con il Rotax da 80 CV si ferma ad un limite leggermente inferiore, essendo omologato per il traino di alianti fino ad un peso massimo di 560 kg.

Ma il settore non ha esaurito tutte le sue potenzialità: Nitsche, il costruttore del Samburo, ha già annunciato l'imminente innalzamento dei limiti, installando i consueti motori Rotax 912 e 914 con rispettivamente 100 e 115 CV. Si tratta di prospettive decisamente interessanti, che permetterebbero anche ai pesi massimi (ad es. il Duo Discus da 700 kg) di venir trainati in quota da motoalianti. Il tutto nel pieno rispetto delle norme standard internazionali dell'ICAO, che prevedono un rateo di salita medio di 1,5 metri al secondo ed il superamento di un ostacolo di 15 metri dopo una corsa di

decollo di 500 metri su pista asfaltata. L'adozione di un elica a passo variabile ed a giri costanti permetterà il traino anche dell'ASH 25 con i suoi 750 kg. L'unico punto a sfavore dei traino con motoalianti rispetto al traino con i classici aerorimorchiatori è nei primi metri della fase di decollo: l'accelerazione sarebbe più lenta (ma non tutti sono d'accordo e mancano dati e misurazioni precise) e nei primi metri di avvio sarebbe più impegnativo evitare che l'ala cada toccando il terreno. Sulla rivista tedesca Fliegermagazin è stata pubblicata la sottostante tabella che indica i pesi trainati ed i rispettivi ratei di salita di un motoaliante AVO 68 R Samburo, con due diverse motorizzazioni.

TRAINATORE: MOTOALIANTE AVO 68 R SAMBURO

Motorizzazione ROTAX 912S, 100 CV

Rateo di salita (m/s)	Aliante	MTOW (kg)
1,8	Duo-Discus	700
1,8	Twin Astir	650
1,8	ASK 21	600
2,1	Discus (con acqua)	525
2,7	ASW 15	318

Motorizzazione ROTAX 914, 115 CV

Rateo di salita (m/s)	Aliante	MTOW (kg)
2,0	ASH 25	750
2,0	Duo-Discus	700
2,0	Twin Astir	650
2,1	ASK 21	600
2,4	Discus (con acqua)	525
3,0	ASW 15	318

* * *

GLI ALLIEVI: NON SONO PIÙ QUELLI D'UNA VOLTA!

Un allievo di una scuola di pilotaggio ha rubato un aereo e ha fatto perdere le sue tracce. È accaduto in Brasile, in una città vicino a San Paolo. All'ultima lezione, al momento del decollo, il giovane ha estratto una pistola, cacciando l'istruttore, costringendolo a scendere dal velivolo per poi decollare e sparire nel cielo assieme ad un complice.

V. I. P. - International Gliding Club

Sailplanes by Schweizer: A History

by Paul A. Schweizer and Martin Simons

A Review by Raul Blacksten
Vintage Sailplane Association Archivist

The three Schweizer brothers with their gliders and sailplanes have been well known to American and Canadian sailplane pilots for over 65 years now. In fact, since World War II, nearly every new glider pilot in North America was trained in and did their early solo work in a Schweizer glider or sailplane. What was unknown to many of us was the story behind these popular types of aircraft.

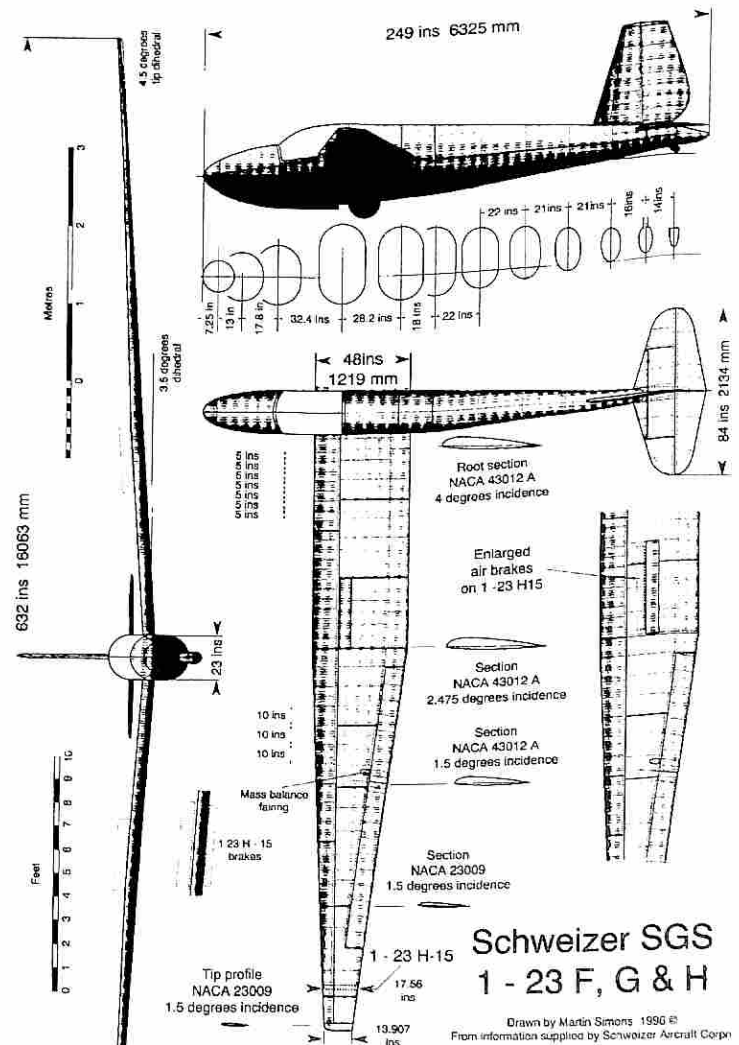
Some information first came in 1988, when middle brother, Paul A. Schweizer published his compendium of the soaring movement in the United States, *Wings Like Eagles: The Story of Soaring in the United States*. The Schweizer Metal Aircraft Company and Schweizer Aircraft Corporation have been such a part of American soaring that a basic outline of the companies' history was naturally included.

In 1991, younger brother William Schweizer went to rather more depth on Schweizer history with his book, *Soaring With the Schweizers: The Fifty-Year History of Their Aviation Adventures*. This book was thought to be reasonably complete and included not only Schweizer gliders, but powered airplanes and helicopters as well. There was also quite a bit of personal family details included in William's book.

Still, it appears that something was missing, although I defy anyone to have said what that "something" was. It seems only natural therefore, that that "something" be found and explained in this extraordinary collaboration between Paul A. Schweizer and Martin Simons.

Simons is probably best known for his Model Aircraft

Aerodynamics, originally published in 1978, as well as for his 1984 book *The World's Vintage Sailplanes, 1908-45*, the latter remains available and is still in demand fifteen years later. In 1966, Simons published *Slingsby Sailplanes: A Comprehensive History of All Designs*, his second soaring



book, which is the definitive book on one of England's best known sailplane builders. The following year saw publication of *The German Air Attaché*, which covers the thrilling wartime experiences of the famous German glider pilot, the late Peter Riedel, with whom Simons was co-author.

Martin Simons' soaring credentials are substantial. Since 1947 and his first glider flight in his native England, Simons has chalked-up over 1500 total hours in gliders. His soaring activities continued after he emigrated to Australia in 1968, where he subsequently edited *Australian Gliding* from 1970 to '80. In recent years, Simons has likewise written numerous articles on soaring and sailplanes for the world-wide model sailplane movement.

The collaboration at hand is a remarkable one and is possibly the best book either Paul A. Schweizer or Martin Simons have produced. *Sailplanes by Schweizer*, while not an imaginative title, does an excellent job of letting us know what is inside. This book is about the Schweizer gliders and derivative aircraft, not about the Teal Amphibian, Ag-Cat, helicopters, or any other Schweizer aviation project. Written in an polished, conversational style, the book is told from the first-person view point of Paul A. Schweizer with

the assistance and editing of Martin Simons.

Bringing his unique perspective of soaring history in the United States, Schweizer often uses the gliders and sailplanes which were built by other as examples in order to illustrate his points. The result is that the reader can learn about American and even world-wide sailplane development as well.

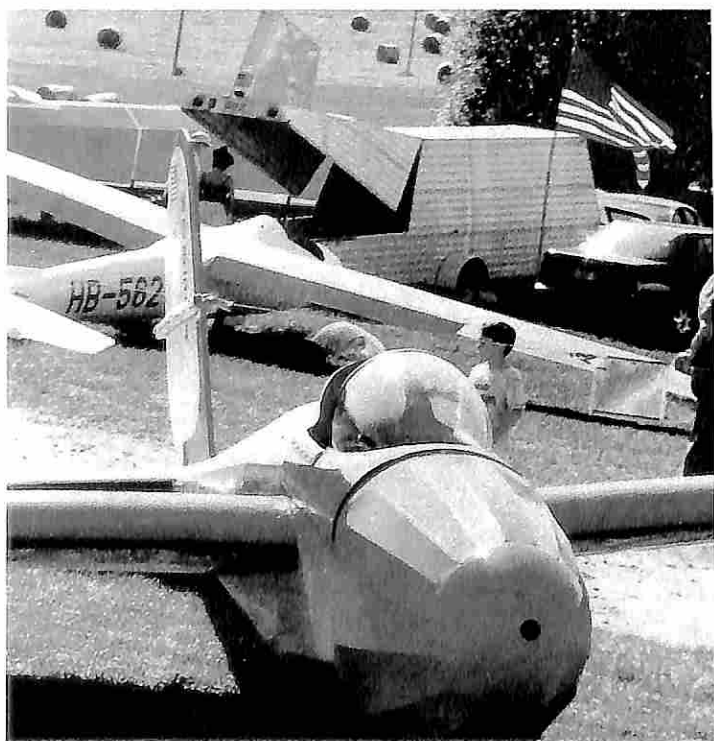
Each Schweizer glider or sailplane type is covered with its own chapter, from the SGU 1-1 primary glider to the SGM 2-37 motorglider. The thought processes behind each model is covered quite as well as are the modifications and design changes. There are no punches pulled either because if a design was not adequate or there were mistakes made, they are discussed fully, as are the lessons learned.

Accompanying each chapter is a 3-view drawing, sometimes more than one depending upon significant model changes. For example, in the chapter on the 1-23, there are three drawings illustrating wing changes and other modifications within the 1-23 mark. Anyone who knows Simons' other books will find no surprise here. Drawn by Simons from data supplied by the Schweizer Aircraft Corporation, the 3-views are first rate.

As far as data goes, the entire book is infused with data which is well discussed. Nevertheless, at the end of each chapter, there is a data block which summarizes the vital statistics for each type and its variations. Here, the reader will find wing information, weights, and performance data. This information includes the quantity of each model built.

Yet it is in the beautiful photography where this book truly shines. So many wonderful archival photographs have been used that these photos alone make the book a treasure-trove for those of us who love the history of soaring. Contemporary better photographs, including many by Simons himself, help illustrate the continuing love affair Americans and Canadians have with the Schweizer gliders.

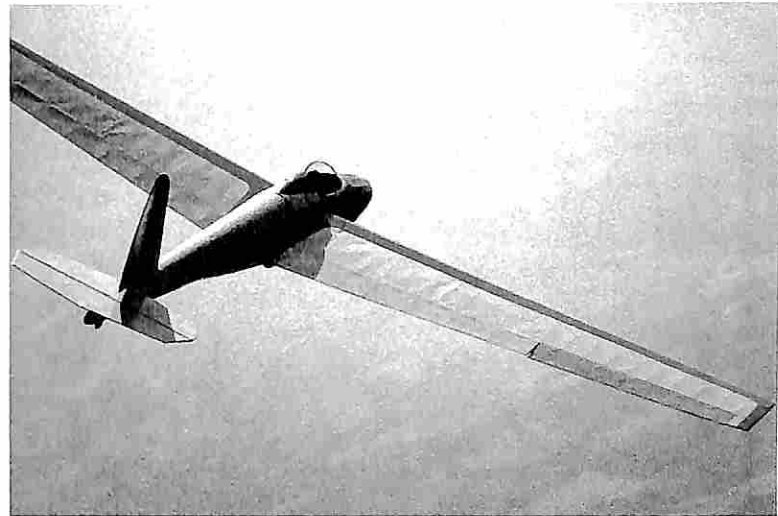
The concluding chapter, entitled "A Look Back and a Look Ahead," is a worthy summation of both what came before and what will come after. Part of the discussion includes an



exposition on safety and pilot protection, which has been a particular concern of the Schweizer brothers in each and every glider and sailplane that they built. Moreover, a discussion of certain business decisions—such as why the company abandoned the sailplane business and took-up the helicopter business—is well explained.

At the end of the book are four helpful appendices which explain things such as the Schweizer taxonomic system which will be of great assistance to people unfamiliar with the aircraft. One very nice appendix lists the entire production run of Schweizer gliders and sailplanes, with the quantity built and when. Another appendix is a note on the drawings and the fourth is a list of airfoils used on the Schweizer gliders.

This is truly a marvellous book! Paul A. Schweizer and Martin Simons have used it to tell those of us in North America that which we never knew about our “favorite son” sailplanes. They also use this book to introduce “our” sailplanes to a world which is largely unfamiliar with them. I can only



imagine what Europeans will make of the book because to them, a “Schweizer” is a person from Switzerland, not a sailplane from Elmira, New York.

Schweizer, Paul A. and Simons, Martin. *Sailplanes by Schweizer: A History*, Airlife Publishing Ltd., 101 Longden Road, Shrewsbury, SY3 9EB, England, £ 39.95 plus postage and handling.

With a MA in history, Raul Blacksten has a deep interest in the history of soaring and has numerous articles published on the topic – including a 1997 Private Pilot article on the 1-26. Raul is, moreover, the Archivist for the American Vintage Sailplane Association (VSA) which is concerned with preserving the history and flying of vintage sailplanes and gliders. He is correspondingly the VSA's Bungee Cord newsletter Editor.



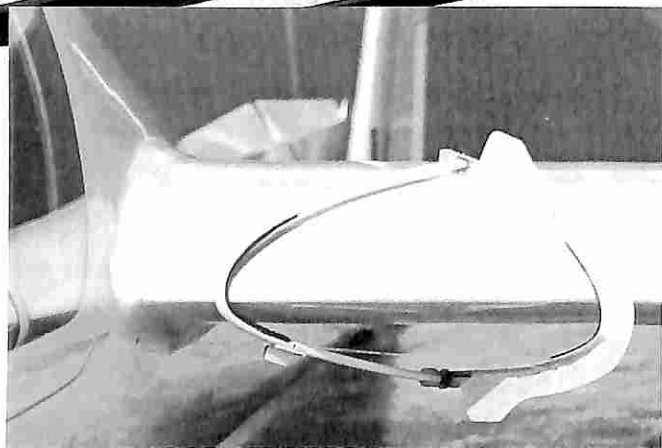
VGC una rivista trimestrale, VGC news, viene inviata a tutti gli iscritti con informazioni tecniche su progetti di restauro, ricche di illustrazioni e disegni di aliati d'epoca originali, oltre ad informazioni circa i raduni internazionali organizzati ogni anno in varie parti del mondo. La quota annua di sottoscrizione è di 19,00 Sterline inglesi, più 5,00 Sterline d'iscrizione iniziale per il primo anno. Per ulteriori informazioni rivolgersi a: Vincenzo Pedrielli
Tel. 02.959681 (ore ufficio) - Fax 02.95968353

C'È DI PIÙ?

La tecnologia
d'avanguardia
Ora omologato in Italia
anche a singolo asse



Una ricca gamma di accessori
per ogni esigenza



"NETTA-MOSKERINI" MOTORIZZATO

- veloce:** - 1 minuto per pulizia semiali
- affidabile:** - fino a 140 Km/h
- di basso consumo:** - oltre 100 pulizie (6,5 A/h batt.)



AEROGRAF 2000 la più sicura documentazione di volo

- barografo:** - 6.000/12.000 m
- 150 ore di registrazione
- macchina fotografica:** - alimentazione da pannello solare
- indicazione orario/data
- sensore motore:** - kit per motoalianti di serie

ILEC SN10 IL COMPUTER CAMPIONE D'ITALIA

LA NUOVA GENERAZIONE DI COMPUTER COMPLETI,
MA SEMPLICI E AFFIDABILI, AD UN PREZZO ECCEZIONALE



ALIMAN s.r.l. - Via Isonzo - Aeroporto - I-22040 Alzate Brianza (CO)

BRASILE - Volo a Vela a São Paulo

Il mondo è pieno di luoghi comuni; uno dei più diffusi è "tutto il mondo è paese". Viaggiando spesso, per lavoro e per diletto, mi è capitato di incontrare realtà diverse dalla nostra ma, frequentemente, associabili sotto diversi punti di vista. Durante il mio ultimo viaggio in Brasile ho dovuto ricredermi per tanti motivi.

Era Domenica 18 Aprile e, dopo un interminabile "NON STOP" di undici ore con un Boeing 747 ALITALIA, ecco arrivato a São Paulo. Sono le ore 6.30 del mattino di una bellissima Domenica, quasi estiva. In aeroporto ad attendermi c'era un caro amico Ricardo Zucolo (originario di São Paulo da varie generazioni) uno che, come me, condivide una viscerata passione per il volo, tanto da investire in un eliporto in São Paulo.

La prima notizia che Ricardo mi dà è uno di quei benvenuto difficile da scordare.

Laconico ma importante: "si va a volare".

Ed eccoci in viaggio, alle ore 9.00 lasciamo l'albergo diretti a NORD-OVEST.

Dopo circa 50 minuti di viaggio arriviamo in un piccolo aeroporto circondato dalla tipica vegetazione lussureggiante di questa parte del Brasile.

L'aeroporto ha una pista d'asfalto di 1,2 Km per aerei da turismo, poco adeguata agli alianti in quanto non sono presenti vie d'uscita laterali.

La mia prima preoccupazione è stata la sicurezza del mezzo a mia disposizione.

Chi lo aveva usato precedentemente e chi aveva assicurato la manutenzione?

È stato solo un momento.

Dopo aver assistito alla pulizia (giornaliera e meticolosa), al servicing, al briefing meteo, alle procedure aeroportuali (di quel



determinato giorno) ed al briefing prevolo in testata pista mi sono sentito nel paradiso dei volovelisti.

La mente è subito volata a "Calcinata", con i nostri mezzi, le nostre procedure perfette e la nostra continua ricerca del "qualcosa che manca per diminuire i costi" abbiamo perso i valori essenziali del rapporto uomo-mezzo-cielo.

L'ufficio della fotografia è quanto di più essenziale e spartano si possa immaginare ma vive, è animato da quella "cultura del volo" che fa la differenza tra un pilota della Domenica ed un volovelista animato dalla più profonda passione.

Forse, qualche volta, dovremmo guardare indietro per acquisire consapevolezza di quello che abbiamo e che non sappiamo spesso valorizzare e valutare a fondo.

Il volo che ho fatto c'entra poco con questa parte dell'articolo ma è stato semplicemente bello, come lo è un volo con l'aliante.

Ora che dire dell'ambiente e delle meravigliose persone incontrate?

OTTAVIO PAOLINI

Logger: fidarsi è bene ma non fidarsi è meglio!!

Credo che una delle esperienze peggiori che possa capitare al rientro da una prova di gara alquanto faticosa, sia quella di vedersi sfumare tutta la fatica fatta, la soddisfazione di essere arrivata davanti a qualcuno... a caso scaricando il logger e trovando che il volo non è stato registrato.

Sì, purtroppo può capitare. A me è capitato proprio durante i Campionati Italiani a Ferrara.

Il volo era stato abbastanza lento ma ero ugualmente soddisfatta perchè rispetto al giorno prima ero riuscita a rientrare (in quattro non avevano chiuso).

Mai durante tutto il volo il segnale del GPS mi aveva lasciata e quindi non mi ero assolutamente preoccupata di scattare le foto sui piloni anche perchè foto e coordinate erano abbastanza differenti e data la quota sempre scarsa non mi sembrava il caso di gettare metri e minuti per fotografare.

Nessuno ha capito che cosa sia successo, abbiamo interpella-

to rappresentante, softwerista, costruttore. Nessuno si da conto di come sullo schermo apparisse solo la traccia del tema senza niente altro e al posto del barogramma, alcuni cerchiolini gialli disseminati qua e là (sembravano picchi di quota) e l'atterraggio a 800 metri.

Il risultato è che mi sono mangiata ben 700 punti e ho gettato a mare la grande occasione della mia vita...

Comunque poichè non esiste spiegazione a quanto accaduto suggerisco a tutti di non fare affidamento assoluto alla elettronica!

Può giocare brutti scherzi ma, al contrario può anche... salvare un matrimonio!

MARGOT 57

ACROBAZIA: PROMOZIONE-CLUB-ASSOLUTI

da Maria Grazia Vescogni

Calendario intenso quest'anno per l'acrobazia.

Nel periodo di Pasqua si è svolta a Torre Alfina (VT) la competizione di apertura di stagione: il Trofeo delle Campane. Aperto a tutti i piloti, purchè abilitati acrobati, si sono incontrati, nel cubo permanente di Torre Alfina, piloti appartenenti a tutte le categorie confrontandosi, pur su programmi diversi, nella stessa classifica finale.

Il 28-29-30 maggio si è svolto a Belluno, il VI Campionato Italiano di Acrobazia in aliante classe Promozione. Nove novelli acrobati hanno eseguito un imposto conosciuto, formato da 11 figure comprendenti tonneau, fiescler, looping, e un libero. La maggior parte dei piloti proviene, come sempre dalla scuola di Pietro Filippini. E' da notare che quest'anno si sono aperte due nuove scuole: quella di Belluno sotto la guida di Luca Sartori e quella di Ferrara con l'addestramento del neo istruttore Renato Gambirini.

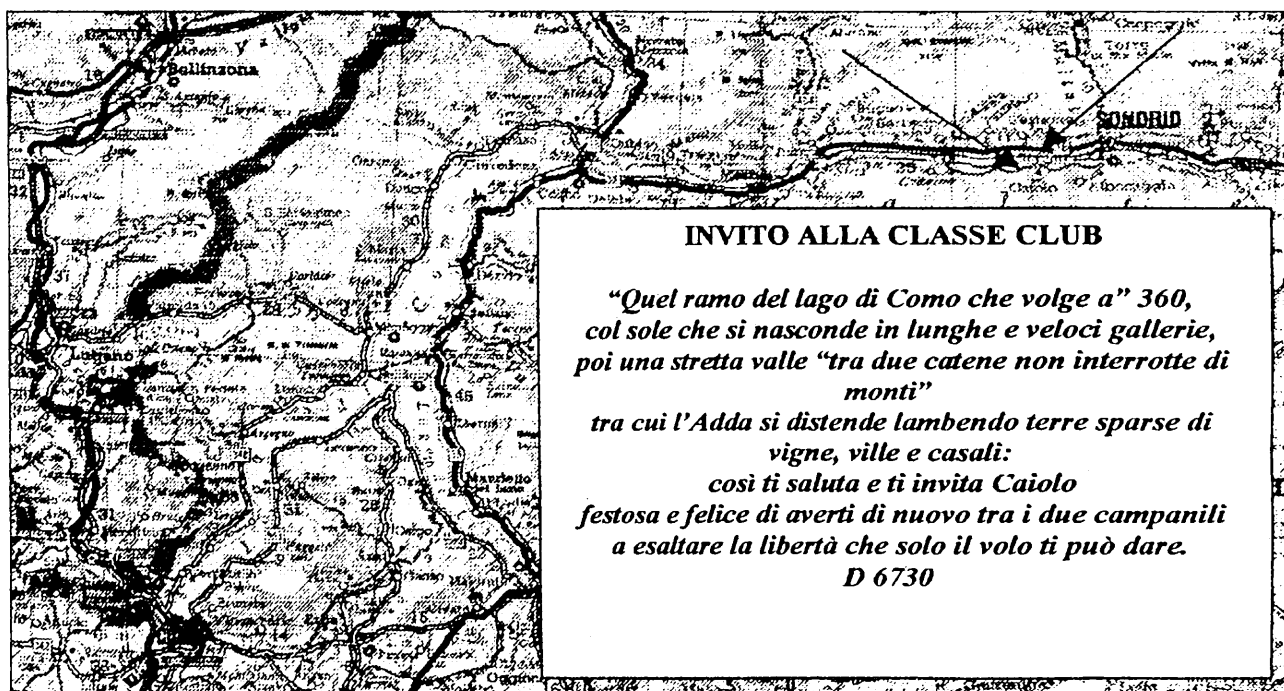
Classifica Finale Classe Promozione

	Pilota	Imposto Conosciuto	Libero	Totale Punti	aliante	Club
1	Grisogoni Flavio	1145,17	2030,83	3176,00	Twin Astir acro III	Viterbo
2	Tonetto Luca	1083,83	1988,33	3072,16	Twin Astir acro III	Ferrara
3	Sbarra Stefano	1122,83	1929,83	3052,66	Twin Astir acro III	Viterbo
4	Tedeschi Marcello	931,83	2010,00	2941,83	Twin Astir acro III	Pavullo
5	Bampo Roberto	1036,67	1900,50	2937,14	Blanik L13A	Belluno
6	Ravazzolo Luigi	1037,50	1877,83	2915,33	Blanik L13A	Belluno
7	Masci Roberto	595,67	1957,67	2553,34	Twin Astir acro III	Roma
8	Gaspretti Antonio	1128,00	1281,00	2409,00	Twin Astir acro III	Lucca
9	Bocci Osvaldo	926,67	1472,50	2399,17	Twin Astir acro III	Viterbo

Punteggio massimo acquisibile: 4000 punti; punteggio minimo per essere promossi 2600 (65% del punteggio massimo acquisibile): sono stati promossi i primi 6 piloti.

Il prossimo appuntamento sarà per il Campionato Italiano Assoluto che si svolgerà, con apertura anche a piloti stranieri, presso l'aeroclub di Biella. I piloti utilizzeranno solo alianti di categoria illimitata (SWIFT e FOX). Avete letto del nuovo DG 1000? Acrobazia: illimitata!!!

Infine la classe Club, 10-11-12 settembre a Caiolo (SO) e infine di nuovo a Torre Alfina a chiudere la stagione in ottobre con un Libero Integrale



INVITO ALLA CLASSE CLUB

*“Quel ramo del lago di Como che volge a” 360,
col sole che si nasconde in lunghe e veloci gallerie,
poi una stretta valle “tra due catene non interrotte di
monti”
tra cui l’Adda si distende lambendo terre sparse di
vigne, ville e casali:
così ti saluta e ti invita Caiolo
festosa e felice di averti di nuovo tra i due campanili
a esaltare la libertà che solo il volo ti può dare.
D 6730*

La T&A - Testa & Associati
*è una società di consulenza
specializzata in operazioni di finanza straordinaria:
acquisizioni, dismissioni, ristrutturazioni finanziarie,
joint - venture, quotazioni in Borsa.*

*I professionisti di T&A
provengono da esperienze maturate
in primarie istituzioni sia italiane che internazionali.*

*Ogni singolo progetto è seguito direttamente
dagli Amministratori:
Claudio Testa, Silvia Cossa, Giulio Carmignato*

**Ristrutturazione e/o
rifi naziamento del debito.**

Nei casi di performance finanziarie inadeguate o strutture di capitale inappropriate, strutturiamo l'assetto finanziario ottimale, eventualmente negoziando con il sistema bancario e finanziario. T&A si affianca inoltre ai propri clienti nel monitoraggio successivo.



Cessioni o acquisizioni di società.

Assistiamo i nostri clienti dallo sviluppo della strategia alle negoziazioni finali. Sulla base di accurate analisi delle società e dei mercati di riferimento, ricerchiamo acquirenti e venditori, effettuiamo valutazioni aziendali e conduciamo le negoziazioni. T&A assiste inoltre nel processo di due diligence e nell'impostazione della contrattualistica.

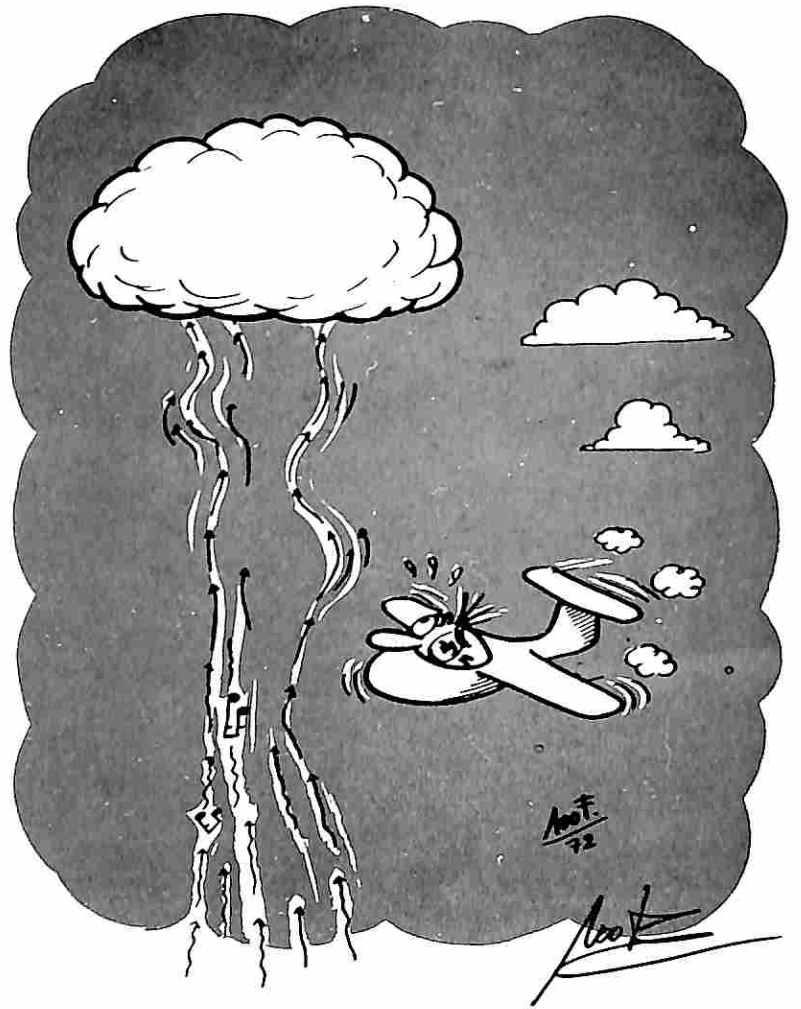
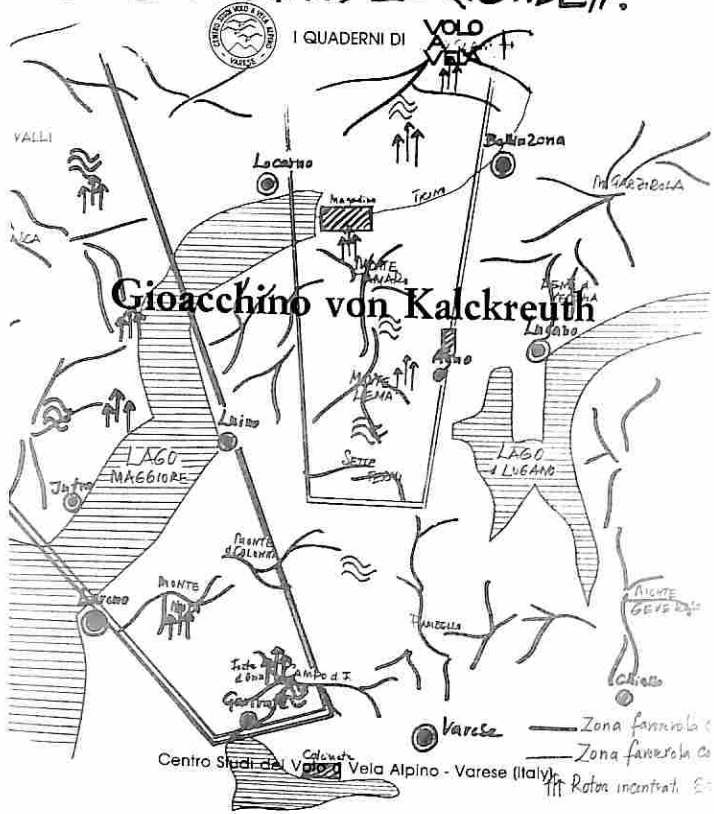
Strutturazione di sistemi di controllo finanziario e di pianificazione finanziaria.

Svolgiamo attività di consulenza finalizzata all'ottimizzazione dell'utilizzo degli strumenti di finanza ordinaria e dei flussi di cassa generati internamente. Assistiamo i nostri clienti nella pianificazione finanziaria a medio / lungo termine.

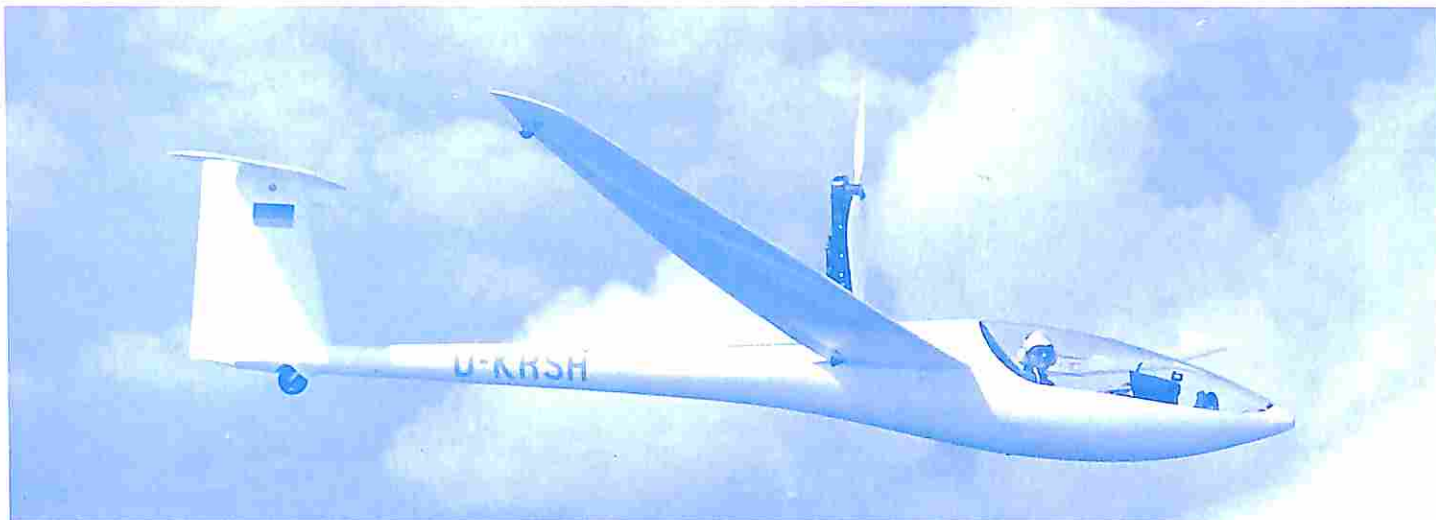
Quotazione in Borsa.

T&A assiste i propri clienti nella verifica di fattibilità e convenienza della quotazione, nella valutazione, nella strutturazione dell'operazione, nella negoziazione e nel coordinamento con i global coordinator.

DOVE SI TROVANO LE «ONDE»?



RICHIEDETELI ALLA REDAZIONE



DG Flugzeugbau GmbH Im Schollengarten 20 D - 76646 Bruchsal Untergrombach - Germany
 Postfach 4120 D - 76625 Bruchsal - Germany
 Phone 07257/890 Switch board and management
 8910 Aircraft sales - 8960 Service
 Fax 07257/8922

DG 505MB nuovo biposto a decollo autonomo, motore "Solo 2625" da 64HP, in fusoliera

DG 800S super 15 m. corsa, ultima generazione, prolunghe a 18 m. e winglets

DG 800B il nostro "top model": il primo decollo autonomo della classe 18 metri, con fortissima motorizzazione

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

ELAN[®]
FLIGHT

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

MONOPOSTI:

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

BIPOSTI:

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

SONO ATTUABILI SPECIALI FORME DI FINANZIAMENTO E LEASING PERSONALIZZATE

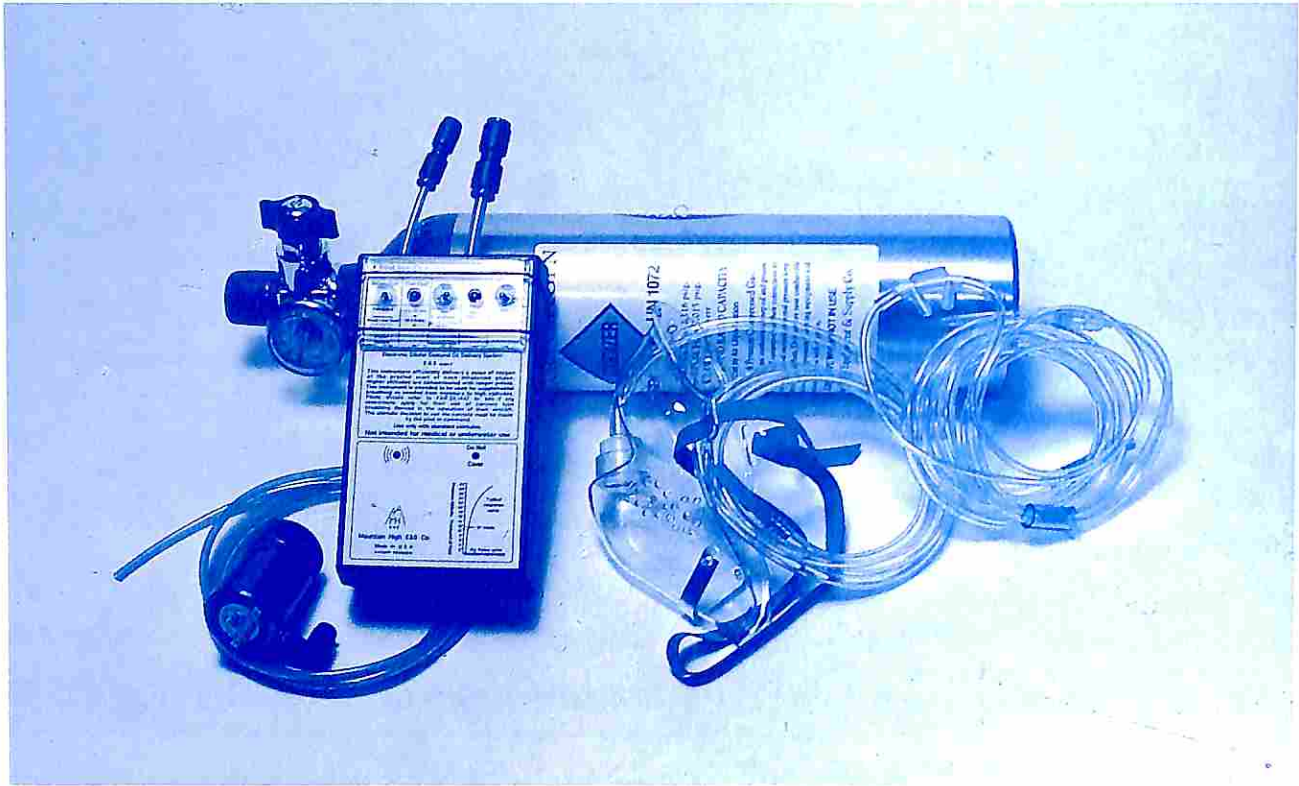
ELAN FLIGHT
·Slovenia·

**UNA TRADIZIONE
 DI SERIETÀ**

Contattate:

PAOLO DE MARCO

33044 MANZANO (UD) - Via G. Marconi, 22
 Telefono e Fax 0432 - 740429

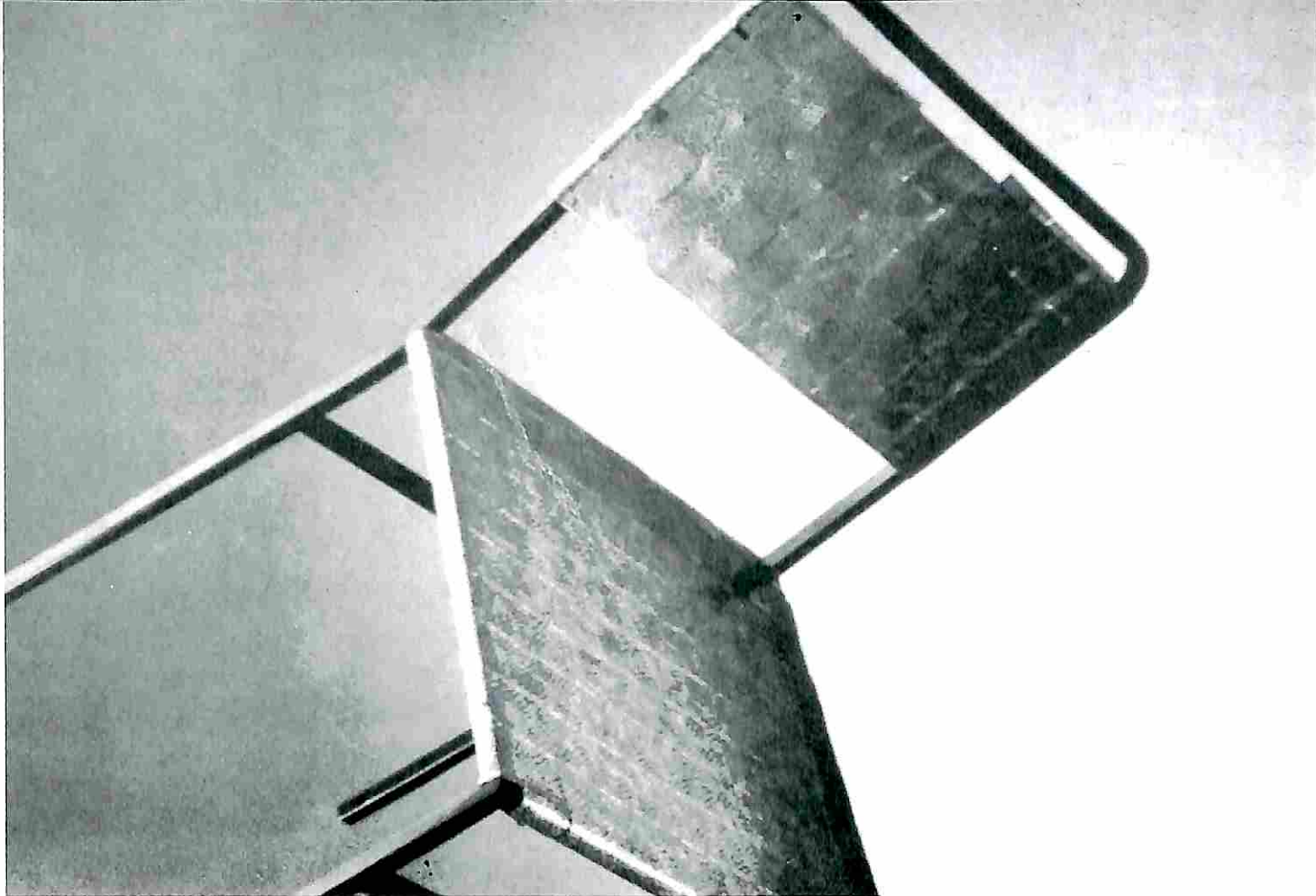


IMPIANTO OSSIGENO A DOMANDA EDS-180

- Grande autonomia con basso peso e piccolo ingombro
- Economico
- Affidabile
- Lungamente provato da molti piloti nei più impegnativi voli in onda

Fornito standard con bombola da 180 litri per un'autonomia di 6-8 ore a 18.000 feet

Disponibili altre bombole e impianti per biposti.



SICOBLOC

SICOBLOC è un semilavorato in PVC o in resina SURLYN, caratterizzato da colori perlacei, iridescenti e da una sorprendente profondità di disegno. Questi effetti cromatici sono il risultato di una colorazione in massa, nonché di processi di fabbricazione esclusivi.

La cangiante tridimensionalità che si evidenzia nei fogli SICOBLOC è davvero magica! Persino in un foglio dallo spessore di 0,2 millimetri è possibile ammirare l'effetto "profondità" che rende unico SICOBLOC.

SICOBLOC è disponibile in fogli flessibili, rigidi, telati in diversi spessori e in una affascinante gamma di decori, colori ed effetti. SICOBLOC è facilmente lavorabile e trova impiego in moltissimi settori merceologici.

MAZZUCHELLI 1849 S.p.A.

Fondata nel 1849 MAZZUCHELLI è leader mondiale nella produzione di lastre e semilavorati plastici come la celluloid e l'acetato di cellulosa. Grazie a processi esclusivi che fondono l'antica cultura artigianale con la più sofisticata tecnologia, MAZZUCHELLI 1849 è in grado di offrire semilavorati dai colori, decori ed effetti inimitabili.

SICOBLOC

1849 mazzucchelli

Via S. e P. Mazzucchelli, 7 - 21043 Castiglione Olona (Varese) Italy

Tel. (0331) 82.61.11 - Fax (0331)82.62.13 - Telex 330609 SICI

**Accessori
da doccia**

**Duschkabinen
zubehör**

**Shower
Accessories**

**Accessoires
pour la cabine
de douche**

PLASTICA
ilma

linea bagno



AEROCLUB VOLOVELISTICO ALTA LOMBARDIA - VARESE



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

VALBREMBO: PRIMA BASE IN EUROPA PER VOLI DI OLTRE 1000 CHILOMETRI
Tel. 035/52.80.93 - Fax 035/52.84.91 - Frequenza aeroporto 122,60

Aerei ed alianti a disposizione di tutti i soci:

2 STINSON L 5, 2 ROBIN DR 400,

3 TWIN ASTIR, 4 ASTIR STANDARD, 3 HORNET, 5 DG 300,

1 ASH 25, 4 DISCUS B, 1 MOTOALIANTE GROB G 109B, 2 DUO DISCUS

- 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 roulettes 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.*