

# VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani

LUGLIO - AGOSTO 1972 - N. 95

a cura del

CENTRO STUDI DEL VOLO

A VELA ALPINO

Aeroporto « Paolo Contri »

21100 Calcinato del Pesce (Varese)

## ABBONAMENTO PER ANNO SOLARE

|                     |           |
|---------------------|-----------|
| Italia: ordinario   | L. 4.000  |
| Italia: sostenitore | L. 10.000 |
| Estero: ordinario   | \$ 10,—   |
| Estero: via aerea   | \$ 13,—   |
| Una copia: Italia   | L. 1.000  |
| Estero              | \$ 2,—    |

i prezzi di cui sopra sono comprensivi dell'IGE

Spedizione in abbonamento postale  
Gruppo IV

Direttore responsabile: Lorenzo Scavino.  
Autorizzazione Trib. di Milano 20.3.1957  
n° 4269 del Registro. È permessa la ri-  
produzione anche integrale, quando non  
esplicitamente vietata, purché si citi la  
fonte. Tipografia E. Pozzi - Varese.

## Comitato Redazionale:

Lorenzo Scavino  
Giacchino v. Kalckreuth  
Nicola Vaccaro  
Bruno De Marchi  
Selene Maltini  
Enzo Centofante

## sommario

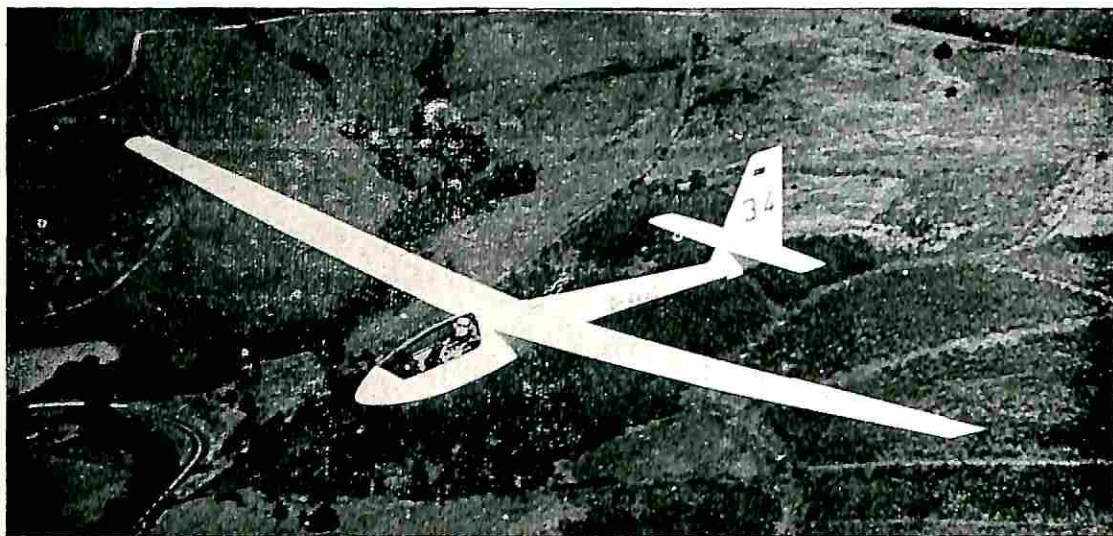
- 3 Tredicesimi mondiali  
Comunicati e tabelle rias-untive
- 5 A/R Aigen - Imst - Aign di km 520
- 7 Valbrembo
- 8 Curiosita sul volo di Striedieck
- 10 La pazienza di Piero
- 12 Notiziario
- 13 Notizie tecniche dall'Inghilterra
- 15 Lettere al Direttore
- 17 Lombardia per una politica del  
volo

in copertina

**VRSAC 72 La caratteristica torre  
di controllo**

## Corrispondenti:

Gino Albonico - Cesare Balbis - Sergio  
Capoferri - Giovanni Calandrin - Italo  
Christille - Pietro Cella - Arcadio Cherin  
- Carlo Della Chiesa - Giorgio Frailich -  
Bruno Ferrari - Egidio Galli - Alessandro  
Lanzi - Willy Marchetti - Umberto Nan-  
nini - Natale Pagnoni - Guido Salvini -  
Stefano Saccani - Sandro Serra - Emilio  
Tessera Chiesa - Giorgio Villani - Giorgio  
Weber - Stanislaw Wielgus - Con la col-  
laborazione di tutti i volovelisti.



---

## ASW 15 - Monoposto da competizione Classe Standard FAI

---

### Il nostro programma:

**Schleicher Ka 6 E**

Aliante monoposto ad alta performance  
della classe standard

**Schleicher K 8 B**

Aliante monoposto scuola e performance

**Schleicher ASK 13**

Aliante biposto scuola e performance

**Schleicher ASK 14**

Moto-aliante monoposto performance

**Schleicher ASW 15**

Aliante monoposto da competizione  
della classe standard FAI, costruzione  
in fibra sintetica

**Schleicher ASK 16**

Moto-aliante biposto scuola e performance

**Schleicher ASW 17**

Super-Aliante monoposto ad alta performance  
della classe libera, costruzione in fibra  
sintetica

**Carrelli, radio e accessori**

per ogni modello di aliante

---

## Alexander Schleicher

Segelflugzeugbau

D-6416 Poppenhausen an der Wasserkuppe

Rappresentata da:

**KRAPFENBAURER-BALBIS**

Corso Galileo Ferraris, 93

**10128 Torino**

Tel.: 588830

## TREDICESIMI MONDIALI

la critica: \* \*

il pubblico: \* \* \*

(stelle disponibili: 5)

N O 1, volovelisti italiani, abbiamo visto ancora una volta-mentre facevamo di tutto per strappare anche il piazzamento parziale in almeno una delle otto dure battaglie aeree e terrestri affrontate volontariamente in terra jugoslava - sfilare davanti a noi e allontanarsi senza rimedio l'occasione di consumare il nostro piccolo peccato d'orgoglio.

Ironico evento: quando Serra riuscì a piazzarsi terzo, in una prova peraltro fortunosa, la medesima non fece storia perché annullata. E rimane solo Pronzati con un terzo posto, ex-aequo con altri nove ma al notevole livello di 972 punti, a portare una lama di luce nelle prime righe del tabulato di classifica.

Null'altro appare per noi sugli alti gradini delle aspre scalinate di classifica. Non bandiere, non inni, (nota molto personale: non lacrime di gioia), ma la ripresa del grigio e oscuro lavoro richiedente quantomeno le stesse fatiche e le stesse rinunzie degli affermati ma.....senza il calore dell'affermazione.

Noi, volovelisti italiani, sappiamo d'aver perso ancora un campionato e il gusto matto di vedere il tricolore salire su uno dei sei pali ce lo dobbiamo tenere in scatola almeno per altri due anni.

Come non mai, però, abbiamo portato all'estero una squadra di uomini seriamente immersi nel ruolo di concorrenti, decisamente ignoranti il figurino del "gitante in ferie": è una voce attiva. Ma un'altra ne dobbiamo incastrare presto in bilancio: il volo in doppia coppia. E da questo siamo ancora lontani.

Rimaniamo dilettanti a tutti i costi, ma impastiamo la nostra squadra col mastice della amicizia integrale che vale più di tutta la disciplina.

\* \* \*

V O 1, concorrenti avversari, ci avete aiutato a capire che il campionato mondiale, così com'è regolamentato ora, è in fase di declino.

Meno nazioni, meno alianti, avvio al semi-professionismo e infine -assenza di nuove mosse provocanti l'entusiasmo.

Chi minaccia la religione del volo a vela? I tempi correnti alla aridità, nemica di tutti i moti dello spirito e delle attività cavalleresche? Oppure gli uomini dagli occhi miopi? Tutti e due sono da temere e da denunciare tanto è vero che in linea, nella lunga attesa che le condizioni migliorassero, abbiamo sentito l'allegro scoppio delle risa provenire soltanto dalla squadra argentina e dalla nostra. Così pure, al pranzo di congedo, dalla tavolata australiana.

*Troppa gente seria e poca gente allegra. Come se ci fossimo trovati la' solo per applaudire (compostamente, prego) il vincitore.*

*Voi, concorrenti Caduti nel cielo jugoslavo, non ci avete tolto il riso - ne siamo certi - ma ci avete dato la tristezza di un pensiero grosso: forse muoiono con Voi gli ultimi cavalieri del volo silenzioso. Che il Vostro sacrificio, onorato dai fiori portati alle Vostre bandiere dalle mani italiane, faccia ritornare il vero campionato: quello non ancora dimenticato di Wills, di Juez e di Mc Cready quando l'istituto dell'uomo prevaleva sull'istituto del campione.*

*\* \* \**

*L O R O, gli organizzatori, non sono da portare sul banco degli imputati; hanno fatto molto bene in molte cose. In altre no e se lo devono lasciar dire.*

*Primo: hanno avuto contro la meteorologia, d'accordo, ma non ci voleva poi molto a salvare (ci e' scappato.....) il campionato abbassando un po' le arie e riducendo ragionevolmente le distanze! Quando poi si riduce il tema dello standard (e finalmente ne rientrano 20 su 50) ma non quello della libera, lasciando cosi i 38 bestioni nel catrame della terra nera, allora ci tocca proprio portare la critica a due stelle.*

*Secondo: hanno mischiato volovelisti con estranei. Male. La pur buona impostazione logistica e' andata piu' di una volta a spasso. L'aiutante che in tre settimane si succhia 8000 chilometri col rimorchio dietro ( gli argentini recuperavano, di notte, due alianti con un solo rimorchio!) dovrebbe farsi mezz'ora di coda per ritirare il sacchetto della colazione?*

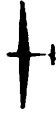
*Terzo: hanno mancato nei tamponamenti. Troppe fessure si possono aprire in una macchina cosi complessa come quella dei mondiali e cio' nonostante la migliore organizzazione. Occorre l'uomo dal naso d'aquila che capisce al volo e intervenga con ampia autorita'.*

*Quarto: la polizia, chiaramente avvertita e collaborante nel triangolo Belgrado, Zrenjanin e Vrsac, non lo era invece verso il Sud (Bitola) semi-fermati diversi piloti e telefonate molto, molto difficili.*

*Conclusione positiva, dopo le quattro osservazioni, perche' se il cielo jugoslavo ha pianto troppa pioggia e' anche vero che e' un cielo non intessuto di aerovie, ne' punteggiato di ATZ. Uno dei pochi cieli liberi in un paese che lo sta rapidamente diventando.*

*Se lo lasciano in pace*

*E. G.*



10 Luglio 1972

**SERVIZIO SPECIALE PER I 13.mi CAMPIONATI MONDIALI  
DI VRSAC - JUGOSLAVIA***COMUNICATO N. 1*

La squadra italiana e' giunta a destinazione e stanno tutti bene. Ha iniziato subito gli allenamenti con una serie di triangoli sempre piu' impegnativi: 2.7 : triangolo di 100 Km.

3.7 voli locali

4.7 triangolo di 214 Km.

5.7 triangolo di 307 Km.

6.7 triangolo di 404 Km.

7.7 temi non effettuati causa temporali.

Oggi, lunedì 10.7, avra' luogo la prima prova di questi campionati che allineano 49 concorrenti in Standard e 38 nella Libera, assistiti da un'eccellente organizzazione.

La squadra Italiana e' composta da PEROTTI (ASW.15) e PRONZATI (Libelle sperimentale) nella Standard e da SERRA (Nimbus II) e ZOLI (Calif A.15) nella Libera.

Altre notizie sono state pubblicate sul N. 94 di VOLO A VELA in corso di distribuzione.

Il Capo-equipe PIERO MORELLI ci informa che notizie dei campionati dovrebbero essere trasmesse dalla RAI alle 19.30 in radio-sera ed alle 22.30 sul nazionale, per iniziativa di PILUDU.

VOLO A VELA

Con preghiera di immediata diffusione.

VOLO  
A  
VELA



PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI  
EDITO DAL CENTRO STUDI DEL VOLO A VELA ALPINO

Larese - Aeroporto - Paolo Contri -  
Calcinato del Pesce

11 Luglio 1972

## COMUNICATO N. 2

Dopo la Cerimonia d'apertura avvenuta Domenica 9 con la presenza del Primo Ministro della Serbia, ieri - lunedì 10/7 si è disputata la prima prova di questo Campionato, consistente in un triangolo di 358 Km. per entrambi le classi in gara.

Nella Libera (38 arrivati su 38 partiti) è giunto primo lo Svedese Ax a 98 Km/h, seguito da Smith (USA) e da Mercier (Francia). Serra è giunto 12<sup>o</sup> a 84 Km/h e Zoli 14<sup>o</sup> a 83 Km/h.

Nella Standard (48 arrivati su 51 partiti) al primo ed al secondo posto si sono piazzati gli Americani Moffat (88 Km/h) e Greene seguiti dal campione uscente Reichmann (Germania Occ.). Pronzati ha chiuso con la media di 76 Km/h mentre Perotti è atterrato al 2<sup>o</sup> pilone.

Clima molto caldo; stanno tutti bene ed inviano molti saluti.

Chi avesse necessita' di comunicazioni urgenti puo' indirizzare ai seguenti numeri telex: 843-11441 e 843-11442.

VOLO A VELA

Con preghiera di immediata diffusione



17 Luglio 1972

## COMUNICATO N. 3

Dopo inutili interferenze che hanno rallentato l'arrivo delle già scarse notizie, riprendiamo a distribuire le informazioni pervenuteci direttamente.

Il maltempo ha imperversato e continua tuttora. Dopo tre giorni di forzata inattività Sabato 15 (il tempo sembrava discreto) sono stati assegnati due temi: Standard: meta prefissata di 215 Km.

Libera : zig-zag di 278 Km.

La prova ha dovuto essere annullata perche' meno del 20% dei piloti non ha superato i 100 Km. prescritti come distanza minima.

A questo punto possiamo comprendere l'ansia e le difficoltà dei concorrenti, delle squadre e degli organizzatori.

Domenica 16/7 TERZA prova, un triangolo di 350 Km. per entrambe le classi. In attesa di poter comunicare i risultati di questa prova, che ci auguriamo possa essere convalidata, riportiamo le classifiche generali dopo la 2<sup>a</sup> prova valida.

| STANDARD: |                       |       |      |
|-----------|-----------------------|-------|------|
| 1         | Moffat (USA)          | punti | 1949 |
| 2         | Rudenski (URSS)       |       | 1922 |
| 3         | Reichmann (GERM.OCC.) |       | 1895 |
| 4         | Wroblewski (Polonia)  |       | 1882 |
| 5         | Cartry (FRANCIA)      |       | 1881 |
| 13        | Pronzati              |       | 1786 |
| 46        | Perotti               |       | 1067 |

| LIBERA : |                 |       |      |
|----------|-----------------|-------|------|
| 1        | Smith (USA)     | punti | 1923 |
| 2        | Ax (SVEZIA)     |       | 1878 |
| 3        | Johnson (USA)   |       | 1867 |
| 4        | Kluk (POLONIA)  |       | 1778 |
| 5        | Zegels (BELGIO) |       | 1748 |
| 17       | Zoli            |       | 1637 |
| 33       | Serra           |       | 1258 |

A parziale rettifica di quanto scritto sul comunicato N1 2, precisiamo che il numero telex con il quale riusciamo a comunicare e' il seguente : 031.11441



18 Luglio 1972

## COMUNICATO N. 4

Ecco i risultati della 3<sup>a</sup> prova disputatasi Domenica 16/7 e conclusasi piuttosto amaramente per i nostri piloti meglio piazzati in classifica:

### STANDARD (nessun concorrente ha chiuso il circuito)

|    |                  |              |         |       |      |
|----|------------------|--------------|---------|-------|------|
| 1  | Ruch (Svizzera)  | Cirrus st.   | Km. 314 | punti | 1000 |
| 2  | Nolte (Germ.Or.) | Cobra 15     | 306     |       | 974  |
| 3  | Ragot (Francia)  | LS-1         | 305     |       | 971  |
| 18 | Perotti          | ASW-15b      | 232     |       | 738  |
| 44 | Pronzati         | Libelle esp. | 92      |       | 292  |

### LIBERA (un solo concorrente arrivato)

|    |                    |            |           |  |      |
|----|--------------------|------------|-----------|--|------|
| 1  | Tabart (Australia) | Kestrel 17 | Km/h 63,5 |  | 1000 |
| 2  | Jinks (Australia)  | Kestrel 19 | Km 331    |  | 927  |
| 3  | Firth (Canada)     | Kestrel 19 | 329       |  | 921  |
| 14 | Serra              | Nimbus 11  | 289       |  | 809  |
| 34 | Zoli               | Calif A.15 | 121       |  | 338  |

La classifica generale dopo questa prova risulta la seguente:

|                   |    |                      |       |      |
|-------------------|----|----------------------|-------|------|
| <b>STANDARD :</b> | 1  | Ragot (Francia)      | punti | 2848 |
|                   | 2  | Nolte (Germ.Or.)     |       | 2795 |
|                   | 3  | Innes (Guernsey)     |       | 2690 |
|                   | 4  | Wroblewski (polonia) |       | 2629 |
|                   | 5  | Teuling (Olanda)     |       | 2612 |
|                   | 30 | Pronzati             |       | 2078 |
|                   | 40 | Perotti              |       | 1805 |

|                 |    |                    |       |      |
|-----------------|----|--------------------|-------|------|
| <b>LIBERA :</b> | 1  | Ax (Svezia)        | punti | 2771 |
|                 | 2  | Tabart (Australia) |       | 2655 |
|                 | 3  | Johnson (USA)      |       | 2626 |
|                 | 4  | Satny (Cecoslov.)  |       | 2606 |
|                 | 5  | Mercier (Francia)  |       | 2605 |
|                 | 24 | Serra              |       | 2067 |
|                 | 29 | Zoli               |       | 1975 |

Ci e' pervenuta una notizia dolorosa, per cause non ancora accertate e' deceduto il pilota ungherese Warkozi Lajos avventuratosi con il suo Cobra in un minaccioso cumulo nembo.

Le condizioni meteo, sostanzialmente diverse dalle previsioni, hanno reso difficoltosa e fortunosa questa prova.

VOLO A VELA

Con preghiera di immediata diffusione.





18 Luglio 1972

## COMUNICATO N. 5

Ieri 17/7 si e' disputata la 4<sup>a</sup> prova i cui risultati ufficiosi sono i seguenti:

**STANDARD** (19 arrivati su 51 partiti per un triangolo di 215 Km.).

- 1 Nietlispach (svizzera)
  - 2 Rudenski (URSS)
  - 3 Kuznetov (URSS)
- Pronzati f.c. a 10 Km. dall'arrivo  
Perotti f.c. dopo 150 Km.

**LIBERA** (un solo arrivato, per un triangolo di 309 Km.)

- 1 Goodhart (Inghilterra)
- Zoli Km. 240  
Serra Km. 230

Oggi 18.7 - sempre in condizioni meteo assai precarie - e' stato assegnato per le due classi un A-R di 158 Km.

I piloti e le squadre sono impegnati al massimo in questo Campionato che sta richiedendo a tutti un notevole dispendio di energie. Cibic e Albonico, rientrati da una breve visita alla nostra squadra, ci hanno confermato che il continuo susseguirsi dei temporali ha reso pressoché impraticabili le strade secondarie ed ogni fuori campo che si discosta dalle poche strade principali diventa un'avventura.

Ricordiamo ai volovelisti che Domenica 23/7 la TV manderà in onda nella Domenica sportiva un servizio realizzato da Vittorio Mangili e Rolly.



Varese - Aeroporto « Paolo Cenni »  
Calcinato del Pesce

19 Luglio 1972

## COMUNICATO N. 6

Anche per questo campionato si puo' ripetere la battuta di Pirat Gheriger: "rendiamo fertile il Sahara organizzandovi un campionato mondiale.

La gara di ieri 18/7 e' stata annullata per mancanza di condizioni ed oggi 19/7 non si fara' la gara per lo stesso motivo.

I risultati ufficiali della 4<sup>a</sup> prova, gia' accennati con il precedente comunicato, sono i seguenti:

### STANDARD (19 arrivati su 51 partiti per un triangolo di 215 Km)

|    |                     |             |            |
|----|---------------------|-------------|------------|
| 1  | Nietlispach (Sviz.) | 67.17 Km./h | punti 1000 |
| 2  | Kuznetzov (URSS)    |             | 976        |
| 3  | Rudenski (URSS)     |             | 970        |
| 31 | Pronzati            | 198 Km.     | 666        |
| 42 | Perotti             | 101         | 340        |

### LIBERA ( un solo arrivato per un triangolo di 309 Km.)

|    |                    |            |            |
|----|--------------------|------------|------------|
| 1  | Goodhart (Ingh.)   | 64.55 Km/h | punti 1000 |
| 2  | Wiitanen (finl.)   | 302 Km.    | 958        |
| 3  | Hauenstein (Sviz.) | 291        | 923        |
| 17 | Zoli               | 245        | 777        |
| 30 | Serra              | 219        | 694        |

Le classifiche generali continuano ad essere sconvolte da "buchi insondabili"; a conferma anche della fortunosità di queste prove.

### STANDARD

|    |                     |      |
|----|---------------------|------|
| 1  | Wroblewski (Pol) p. | 3556 |
| 2  | Teuling (Olanda)    | 3494 |
| 3  | Nolte (G.Or.)       | 2492 |
| 4  | Innes (Guernsey)    | 3393 |
| 5  | Ragot (Francia)     | 3386 |
| 6  | Kepka (Polonia)     | 3345 |
| 25 | Moffat (USA)        | 2805 |
| 28 | Pronzati            | 2744 |
| 33 | Stouffs (Belgio)    | 2617 |
| 38 | Reichmann (G.Occ.)  | 2442 |
| 41 | Woedl (Austria)     | 2334 |
| 46 | Perotti             | 2145 |

### LIBERA

|    |                      |    |      |
|----|----------------------|----|------|
| 1  | Ax (Svezia)          | p. | 3630 |
| 2  | Wiitanen (Fin.)      |    | 3491 |
| 3  | Kluk (Polonia)       |    | 3475 |
| 4  | Satny (Cecosl.)      |    | 3427 |
| 5  | Neubert (Ger.Occ.)   |    | 3392 |
| 10 | Smith (USA)          |    | 3320 |
| 10 | Johnson (USA)        |    | 3320 |
| 17 | Holighaus (Ger.Occ.) |    | 3023 |
| 27 | Serra                |    | 2761 |
| 28 | Zoli                 |    | 2753 |

In sostanza un campionato da dimenticare al piu' presto e non solo per la nostra squadra.



21 Luglio 1972

## COMUNICATO N. 7

Sotto l'imperversare di violentissimi temporali si sta giungendo alla fortunosa conclusione di questo Campionato che - malgrado gli sforzi degli organizzatori e l'impegno dei concorrenti e delle loro squadre - risulta ormai svuotato di ogni interesse sportivo. Ci saranno dei vincitori indubbiamente e potranno anche essere nomi validissimi. Noi però preferiamo accumunarli tutti, comprendendo anche le squadre, in un applauso di conforto per aver saputo resistere di fronte a così tante avversità. Ecco le prime notizie relative alle prove di ieri, 20 Luglio, ancora una volta svoltesi tra un susseguirsi di temporali :

### STANDARD (triangolo di 198 Km. 2 arrivati)

- |                         |             |
|-------------------------|-------------|
| 1 Reichmann (Ger. Occ.) | in ore 3.05 |
| 2 Greene (USA)          | 3.31        |

Pronzati e Perotti hanno volato per circa 50 Km.

La prova dovrebbe essere annullata in quanto il 20% dei concorrenti non ha superato i 100 Km.

### LIBERA (triangolo di 309 Km. 4 arrivati):

- |                        |             |
|------------------------|-------------|
| 1 Wiitanen (Finlandia) | in ore 3.50 |
| 2 Neubert (Germ. Occ.) | 3.54        |
| 3 Mercier (Francia)    | 5.18        |
| 3 Kluk (Polonia)       |             |

Serra e Zoli hanno volato per circa 100 Km.

Oggi 21/7 - nella continua incertezza delle condizioni meteo, sono stati assegnati i seguenti temi : **STANDARD** A e R di Km 252

**LIBERA** A e R di Km 372

Non possiamo che augurarci un finale con il sole per risollevarci gli animi, quanto mai depressi e stanchi.

VOLO A VELA

P.S. Ricordiamo che alla TV, nella Domenica Sportiva, verrà diffuso un servizio di Vittorio Mangili.



24 Luglio 1972

## COMUNICATO N. 8

Ancora una tristissima notizia: e' deceduto il pilota canadese Mix che in fase di atterraggio, sorvolando l'autostrada, e' entrato in collisione con un autotreno.

I risultati definitivi della prova del 20/7 sono i seguenti:

|    |                     |                         |                |      |
|----|---------------------|-------------------------|----------------|------|
| 1  | Wiitanen (Finl.)    | 80,7 Km/h               | punti          | 1000 |
| 2  | Neubert, (Ger.Occ.) | 79.1                    |                | 996  |
| 3  | Kluk (Polonia)      | 71.8                    |                | 982  |
| 35 | Serra               | 121 Km. p.360 e 36 Zoli | 115 Km. p.342. |      |

La prova della standard e' stata annullata, come previsto.  
Le prove del 21/7 hanno avuto i seguenti risultati:

### STANDARD : A/R 252 Km.

|    |                   |         |
|----|-------------------|---------|
| 1  | Wroblewski (Pol.) | p. 1000 |
| 2  | Rudenski (URSS)   | 990     |
| 3  | Moffat (USA)      | 911     |
| 22 | Perotti           | 740     |
| 36 | Pronzati          | 499     |

### LIBERA: " A/R 372 Km.

|    |                  |        |
|----|------------------|--------|
| 1  | Wiitanen (Finl.) | p. 640 |
| 2  | Goodhart (Ingh.) | 494    |
| 3  | Johson (USA)     | 427    |
| 33 | Serra            | 301    |
| 38 | Zoli             | 40     |

Il tema dell'ultimo giorno di gara - anch'esso con condizioni meteo precarie - e' consistito in un triangolo di 238 Km. per ambedue le classi.

### STANDARD

|   |                    |         |
|---|--------------------|---------|
| 1 | Cartry (Francia)   | p. 1000 |
| 2 | Wroblewski (Pol.)  | 973     |
| 3 | Rudenski ed altri  | 879     |
|   | Pronzati e Perotti | 379     |

### LIBERA

|    |                      |         |
|----|----------------------|---------|
| 1  | Goodhart (Ingh.)     | p. 1000 |
| 2  | Burton (Ingh.)       | 950     |
| 3  | Holighaus (Ger.Occ.) | 939     |
| 30 | Serra                | 390     |
| 36 | Zoli                 | 0       |

Le CLASSIFICHE GENERALI FINALI di questo triste e sfortunato campionato sono le seguenti:

### STANDARD

|    |                   |         |
|----|-------------------|---------|
| 1  | Wroblewski (Pol.) | p. 5529 |
| 2  | Rudenski (URSS)   | 5219    |
| 3  | Kepka (Pol.)      | 5107    |
| 34 | Pronzati          | 3622    |
| 42 | Perotti           | 3264    |

### LIBERA

|    |                  |         |
|----|------------------|---------|
| 1  | Ax (Svezia)      | p. 5816 |
| 2  | Wiitanen (Finl.) | 5779    |
| 3  | Kluk (Pol.)      | 5760    |
| 30 | Serra            | 3612    |
| 36 | Zoli             | 3134    |

Termina qui il nostro servizio, che verra' riportato su VOLO A VELA (con i primi commenti e piu' dettagliati risultati) il quale andra' in distribuzione ai primi di Agosto. Grazie ad Egidio Galli per la collaborazione.



Varese - Aeroporto « Paolo Cenni »  
Calcinato del Pesce

## *RAPPORTO DI CHIUSURA DEI 13.MI CAMPIONATI MONDIALI*

I 13.mi Campionati del Mondo hanno visto la partecipazione di 89 concorrenti di 28 paesi: 51 piloti nella classe Standard e 38 nella classe Libera.

Nel corso di questi Campionati due piloti sono deceduti per incidenti: l'ungherese Varkoci Lajos ed il canadese Mix Wolfram.

La competizione si e' articolata su 6 prove per la classe Standard e 7 per la classe Libera.

Nel corso degli allenamenti che hanno preceduto questi Campionati sono stati percorsi 56.000 Km. ed effettuate 1.787 ore di volo. Durante la competizione si e' volato per 116.651 Km. e per 5.946 ore. In totale i Km. volati sono stati 172.651 e le ore di volo 7.733.

In conformita' al Regolamento si dichiara regolare lo svolgimento di questi 13.mi Campionati del Mondo e la nomina dei Campioni per le classi Standard e Libera.

Il Presidente della C. S.  
(Dipl. Ing. Tomislav Dragovic)

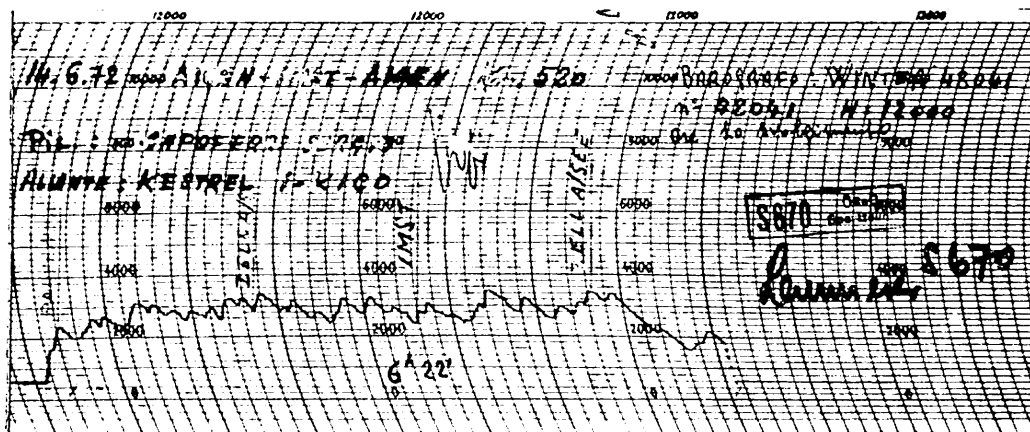


| PILOTA           | NAZIONALITA' | ALIANTE     | 1 <sup>a</sup> 10/7 DF 0.89 | 2 <sup>a</sup> 11/7 DF 0.91 | 3 <sup>a</sup> 16/7 DF 0.89 | 4 <sup>a</sup> 17/7 DF 0.88 | 5 <sup>a</sup> 20/7 DF 0.92 | 6 <sup>a</sup> 21/7 DF 0.64 | 7 <sup>a</sup> 22/7 DF 0.90 | Punteggio finale |      |    |     |    |      |    |      |    |
|------------------|--------------|-------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|------------------|------|----|-----|----|------|----|------|----|
|                  |              |             | △ Km. 359                   | → Km. 396                   | △ Km. 350                   | △ Km. 309                   | △ Km. 309                   | ↔ Km. 372                   | △ Km. 187                   |                  |      |    |     |    |      |    |      |    |
| 1 Ax G.          | SVEZIA       | NIMBUS II   | 1000                        | 1                           | 878                         | 13                          | 893                         | 4                           | 859                         | 6                | 873  | 10 | 385 | 6  | 928  | 4  | 5816 | 1  |
| 2 Viitanen M.    | FINLANDIA    | ASW - 17    | 840                         | 12                          | 878                         | 17                          | 815                         | 12                          | 958                         | 2                | 1000 | 1  | 640 | 1  | 648  | 13 | 5779 | 2  |
| 3 Kluk S.        | POLONIA      | JANTAR      | 869                         | 6                           | 909                         | 4                           | 809                         | 13                          | 888                         | 4                | 982  | 3  | 391 | 4  | 912  | 6  | 5760 | 3  |
| 4 Goodhart N.    | INGHILTER.   | KESTREL 19  | 756                         | 23                          | 909                         | 3                           | 708                         | 20                          | 1000                        | 1                | 742  | 22 | 494 | 2  | 1000 | 1  | 5609 | 4  |
| 5 Johson R.      | USA          | ASW - 17    | 867                         | 8                           | 1000                        | 1                           | 759                         | 16                          | 694                         | 27               | 858  | 14 | 427 | 3  | 846  | 9  | 5451 | 5  |
| 6 Burton G.      | INGHILTER.   | KESTREL 19  | 839                         | 14                          | 878                         | 14                          | 753                         | 17                          | 751                         | 22               | 882  | 8  | 231 | 20 | 950  | 2  | 5284 | 6  |
| 7 Holighaus K    | GER. OCC.    | NIMBUS II   | 806                         | 17                          | 888                         | 7                           | 803                         | 15                          | 526                         | 34               | 867  | 13 | 390 | 5  | 939  | 3  | 5219 | 7  |
| 8 Muszczinski    | POLONIA      | JANTAR      | 761                         | 20                          | 909                         | 6                           | 747                         | 18                          | 827                         | 10               | 900  | 6  | 339 | 6  | 670  | 11 | 5153 | 8  |
| 9 Schubert A.    | AUSTRIA      | KESTREL 604 | 754                         | 24                          | 878                         | 12                          | 725                         | 19                          | 774                         | 18               | 876  | 9  | 250 | 16 | 873  | 8  | 5130 | 9  |
| 10 Neubert W     | GER. OCC.    | KESTREL 604 | 809                         | 16                          | 878                         | 22                          | 890                         | 6                           | 815                         | 13               | 996  | 2  | 239 | 17 | 450  | 22 | 5077 | 10 |
| 11 Mercier M.    | FRANCIA      | NIMBUS II   | 928                         | 3                           | 787                         | 27                          | 890                         | 5                           | 777                         | 16               | 956  | 4  | 263 | 13 | 445  | 23 | 5046 | 11 |
| 12 Satny J.      | CECOSLOV.    | KESTREL 19  | 860                         | 10                          | 881                         | 9                           | 865                         | 8                           | 821                         | 11               | 825  | 16 | 110 | 27 | 582  | 15 | 4944 | 12 |
| 13 Matausek F.   | CECOSLOV.    | KESTREL 19  | 716                         | 29                          | 881                         | 8                           | 857                         | 9                           | 774                         | 19               | 804  | 17 | 282 | 12 | 532  | 18 | 4846 | 13 |
| 14 Jinks M.      | AUSTRALIA    | KESTREL 19  | 866                         | 9                           | 787                         | 28                          | 927                         | 2                           | 805                         | 15               | 789  | 20 | 238 | 18 | 417  | 25 | 4829 | 14 |
| 15 Link I.       | URSS         | PHOEBUS C   | 731                         | 27                          | 909                         | 5                           | 386                         | 28                          | 755                         | 20               | 795  | 18 | 251 | 15 | 917  | 5  | 4744 | 15 |
| 16 Smith A.      | USA          | NIMBUS II   | 974                         | 2                           | 949                         | 2                           | 646                         | 24                          | 751                         | 21               | 870  | 11 | 337 | 10 | 0    | 36 | 4527 | 16 |
| 17 Musters C.    | OLANDA       | CIRRUS 18   | 688                         | 33                          | 878                         | 16                          | 815                         | 11                          | 450                         | 36               | 786  | 21 | 224 | 21 | 642  | 14 | 4483 | 17 |
| 18 Zegels B.     | BELGIO       | KESTREL     | 870                         | 5                           | 878                         | 11                          | 341                         | 33                          | 859                         | 5                | 792  | 19 | 212 | 23 | 450  | 21 | 4402 | 18 |
| 19 Imauenestein  | SVIZZERA     | NIMBUS II   | 610                         | 37                          | 411                         | 36                          | 851                         | 10                          | 923                         | 3                | 640  | 26 | 260 | 14 | 648  | 12 | 4343 | 19 |
| 20 Pare D.       | OLANDA       | KESTREL 17  | 757                         | 22                          | 878                         | 15                          | 257                         | 37                          | 840                         | 9                | 840  | 15 | 368 | 7  | 390  | 29 | 4330 | 20 |
| 21 Urbancic A.   | ARGENTINA    | CIRRUS 17   | 736                         | 26                          | 878                         | 21                          | 646                         | 25                          | 694                         | 31               | 891  | 7  | 81  | 35 | 401  | 26 | 4327 | 21 |
| 22 Tabart T.     | AUSTRALIA    | KESTREL 17  | 868                         | 7                           | 787                         | 29                          | 1000                        | 1                           | 694                         | 32               | 292  | 38 | 111 | 26 | 565  | 17 | 4317 | 22 |
| 23 Geskis R.     | FRANCIA      | ASW - 17    | 888                         | 4                           | 520                         | 32                          | 649                         | 23                          | 739                         | 25               | 870  | 12 | 84  | 34 | 565  | 16 | 4315 | 23 |
| 24 Wetli R.      | SVIZZERA     | ASW - 12    | 839                         | 15                          | 431                         | 35                          | 347                         | 32                          | 847                         | 8                | 718  | 24 | 150 | 24 | 879  | 7  | 4211 | 24 |
| 25 Firth J.      | CANADA       | KESTREL 19  | 663                         | 35                          | 808                         | 25                          | 921                         | 3                           | 31                          | 37               | 918  | 5  | 363 | 8  | 390  | 28 | 4094 | 25 |
| 26 Mamini R.     | CANADA       | ASW - 12    | 688                         | 34                          | 878                         | 19                          | 688                         | 22                          | 818                         | 12               | 372  | 34 | 105 | 30 | 428  | 24 | 3977 | 26 |
| 27 Stepanovic V. | JUGOSLAVIA   | CIRRUS 17   | 840                         | 13                          | 558                         | 31                          | 694                         | 21                          | 735                         | 26               | 515  | 32 | 233 | 19 | 390  | 32 | 3965 | 27 |
| 28 De Dorlodot   | BELGIO       | ASW - 12    | 761                         | 19                          | 787                         | 26                          | 448                         | 27                          | 805                         | 14               | 605  | 27 | 101 | 32 | 390  | 27 | 3897 | 28 |
| 29 Pettersson A. | SVEZIA       | NIMBUS II   | 84                          | 38                          | 878                         | 18                          | 865                         | 7                           | 751                         | 23               | 599  | 28 | 322 | 11 | 390  | 30 | 3889 | 29 |
| 30 Serra S.      | ITALIA       | NIMBUS II   | 774                         | 18                          | 484                         | 33                          | 809                         | 14                          | 694                         | 30               | 360  | 35 | 101 | 33 | 390  | 31 | 3612 | 30 |
| 31 Pryde I.      | N. ZELANDA   | KESTREL 19  | 702                         | 30                          | 858                         | 24                          | 386                         | 29                          | 675                         | 33               | 724  | 23 | 76  | 36 | 120  | 34 | 3541 | 31 |
| 32 Peperko F.    | JUGOSLAVIA   | CIRRUS 17   | 848                         | 11                          | 689                         | 30                          | 593                         | 26                          | 694                         | 28               | 593  | 29 | 120 | 25 | 0    | 37 | 3537 | 32 |
| 33 Hossinger R.  | ARGENTINA    | CIRRUS 17   | 740                         | 25                          | 878                         | 10                          | 378                         | 30                          | 745                         | 24               | 542  | 31 | 101 | 31 | 115  | 35 | 3499 | 33 |
| 34 Heginbotham   | N. ZELANDA   | NIMBUS II   | 722                         | 28                          | 393                         | 37                          | 327                         | 36                          | 859                         | 7                | 676  | 25 | 108 | 28 | 192  | 33 | 3277 | 34 |
| 35 Taarnhoj N.   | DANIMARCA    | SHK - 1     | 691                         | 32                          | 878                         | 20                          | 330                         | 35                          | 0                           | 38               | 560  | 30 | 216 | 22 | 521  | 20 | 3196 | 35 |
| 36 Zoli A.       | ITALIA       | CALIF A-15  | 759                         | 21                          | 878                         | 23                          | 338                         | 34                          | 777                         | 17               | 342  | 36 | 40  | 38 | 0    | 38 | 3134 | 36 |
| 37 Fujikura S.   | GIAPPONE     | KESTREL 19  | 627                         | 36                          | 474                         | 34                          | 254                         | 38                          | 485                         | 35               | 330  | 37 | 71  | 37 | 813  | 10 | 3054 | 37 |
| 38 Rizzi O.      | AUSTRIA      | DIAMANT 18  | 694                         | 31                          | 128                         | 38                          | 355                         | 31                          | 694                         | 29               | 506  | 33 | 106 | 29 | 521  | 19 | 3004 | 38 |

# Andata - ritorno

## “Aigen - Imst - Aigen” di Km. 520

di Sergio Capoferri



Da alcuni giorni mi trovavo ad Aigen con Mario Balzer in attesa di una giornata favorevole per un percorso alpino di 500 km.

Il giorno 7 giugno sembrava la giornata propizia, ma il Briefing meteo, prima delle partenze, la situazione veniva presentata buona fino alle 13 pomeridiane, ora in cui avrebbero dovuto manifestarsi temporali con grandinate specialmente ad ovest di Zell Am See. In seguito ciò non accadeva per l'improvviso aumento dell'intensità del vento da sud; ma ormai non si poteva partire per un volo impegnativo di oltre 500 km. data l'ora tarda.

Si arriva così dopo l'alternarsi di giorni piovosi e fino al 14 giugno. Solito briefing meteo; poco vento da sud e probabilità di temporali nella zona di Innsbruck. Il giorno 16 dovevamo ripartire per l'Italia per cui decidiamo di tentare ad ogni costo l'effettuazione del percorso Aigen-

Imst (a circa 55 km. ovest di Innsbruck) Aigen. Il Gioacchino, sempre mattiniero come al solito, parte verso le 10 per un volo di allenamento con meta Imst e ritorno. Io riesco a partire verso le 11,10. Dopo lo sgancio trovo subito da salire in un 3 mt. fino a 1800 mt. sul campo. Questa prima salita è quella che mi dà la speranza di un buon volo. Dopo aver fotografato l'aeroporto di partenza vado verso il Grimming (chi è stato ad Aigen sa quale montagna favolosa è) e trovo un 2 mt. costante poi via verso il Kammspitz; altri 3 mt. in variometro e proseguo verso l'inizio del Dachstein. Nel frattempo il Mario Balzer, via radio, mi comunica di rinunciare a causa di un forte raffreddore che lo perseguita da alcuni giorni. E' stato un vero peccato in quanto avremmo compiuto assieme un buon exploit. Avuto via libera proseguo verso Zell Am See dove arrivo dopo un'ora e 55 minuti, in ritardo sulla mia tabella di circa 40 minuti.



Non mi scoraggio e proseguo verso lo Schmittehohe (la montagna che sovrasta Zell Am See verso ovest) dove un'ascendenza di 5-6 mt. mi porta a 2.800 mt.

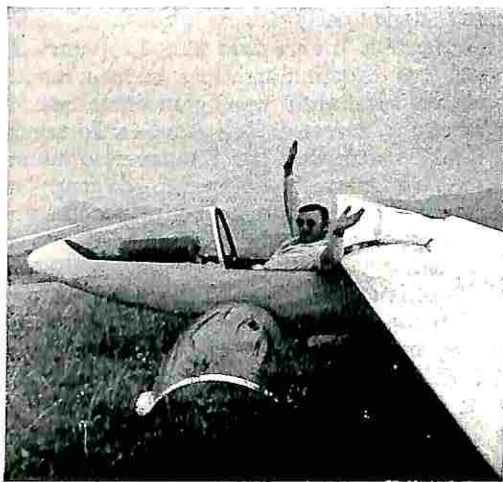
Delfinando col mio Kestrel caricato a circa 37 kg./mq. arrivo nella Valle dell'Inn a circa 40 km. nord da Innsbruck. Sulla piana incontro Gioacchino di ritorno (non l'avevo più sentito prima) che mi dà la notizia non molto confortante che a ovest di Innsbruck verso il pilone il terreno è tutto in ombra ed a tratti cade anche della pioggia. Decido comunque di proseguire a costo di atterrare sul pilone. Su consiglio di Gioacchino mi porto su 1 versante nord della Valle dove inizia il costone del Nordkette. Una cosa favolosa. Attacco la montagna da quota 1.700-1.800 e senza spiralarlo proseguo diritto alla velocità indicata di 130-140 km/h salendo costantemente a circa 3 mt. Supero in questo modo Innsbruck dopo un percorso in costone di circa 40 km. trovandomi alla fine a 2.600 mt. Proseguo ancora ed incomincio a vedere la valle proveniente da nord (Fernpass) che porta a Imst. Passo in un acquazzone della durata di circa 8-10 minuti poi finalmente vedo Imst da quota di 1.800 mt.

Sono le 14,45 solari; il terreno è veramente tutto in ombra, tuttavia lungo il costone a nord-ovest di Imst trovo un 2 mt. che sfrutto prima di fare la foto. Lasciato Imst sulla via del ritorno punto verso le montagne del centro Valle prima di Innsbruck in quanto il costone precedente si presenta in ombra e con cumuli più bassi delle creste.

Veramente le situazioni meteo possono cambiare repentinamente. Proseguo ancora e faccio quota (2.700) per attraversare la Valle dell'Inn e imboccare la Valle del Salzach verso Zell dove, persistendo la copertura prevedo di atterrare verso le 17, soddisfatto per aver fatto un volo in uno scenario incomparabile ed in condizioni meteo non proprio ideali. Fino a Zell non mi sfiora neppure l'idea di completare il percorso fino a casa. Del Gioacchino non so più niente; alianti non se ne vedono in giro. Punto deciso su Zell Am See dove arrivo alle 16,30 (in anticipo di 30' su quanto previsto). Prima di prendere la decisione di atterrare voglio provare lo Schmittehohe sempre così generoso (a detta dei volovelisti austriaci). Non mi de-

lude e mi regala un + 4 che mi porta a 2.700 mt. a 110 km. da Aigen. Solo in questo momento comincio a concentrarmi sul voler finire il percorso e proseguo in una planata ininterrotta fino a Rastadt (a circa 55 km. da Aigen) dove arrivo a 1.200 mt. di quota. Finalmente da terra sento la voce di Gioacchino che mi comunica un'altra notizia non molto rassicurante. Infatti spira un vento da est proprio lungo la Valle di circa 12-14 nodi. In questo momento trovandomi a circa 35 km. da Aigen ed a quota di 900 mt. devo a malincuore svuotare i serbatoi dell'acqua per poter sfruttare meglio gli eventuali zerini del centro valle e, nell'eventualità, apprestarmi ad un atterraggio di fortuna. Proseguo alla velocità di circa 100 km/h; sopra una collina del centro valle, sento il mio variometro acustico che inizia il provvidenziale pit-pit-pit. Mi trovo in un + 2 serale, tranquillo, delizioso, inimmaginabile eppur vero. Forse nella mia vita di volovelista non ho mai fatto così bene una termica!

Era così gentile che mi dispiaceva doverla disturbare! Mi bastava arrivare (per via del vento contro) a 1.200 mt. di quota ma per precauzione arrivo fino a 1.600 mt. Sono le ore 17,47 solari. Un tuffo a 200 all'ora e atterro ai Aigen alle 18,00.



Una considerazione che mi nasce spontanea è che il tempo di volo (dalla partenza all'atterraggio 6 ore e 22 minuti pari ad una media di km. 81,660) poteva essere ridotto di circa 20 minuti correndo un po' di più nel tratto iniziale Aigen-Zell Am See.

Il Kestrel 17 m. si sta sempre più dimostrando un grosso aliante nei percorsi alpini; la maneggevolezza e la prontezza dei comandi (malgrado il forte carico di 37 kg./mq.) sono ormai dati di assoluto collaudo.

Altra considerazione è il fatto di aver eseguito il percorso di andata senza mai guardare quello che avveniva alle mie spalle, in quanto, facevo base prima sull'aeroporto di Zell e poi su quello di Innsbruck per poi puntare ancora su Zell al ritorno.

I soliti esemplari consigli del Gioacchino, grande intenditore del volo a vela alpino, sono stati veramente determinanti. Dalle colonne di Volo a Vela desidero ancora ringraziarlo.

E così termina la bella avventura per la conquista del mio terzo diamante.

Nonostante la stagione fino ad oggi 30-6-1972 non sia stata delle migliori, tuttavia qualcosa di buono è stato fatto.

— Sono state completate 4 insegne d'argento, (Biffi-Brivio-Custo-Mussio) — e sono state fatte 7 prove parziali;

— Completate 2 insegne d'oro (Gritti-Spinelli);

— Parziale diamante n. 3 (Armani-Gritti-Spinelli);

— Completata n. 1 (Capoferri).

Durante tale periodo sono stati portati a termine:

— 5 Voli oltre 100 km.

— 7 Voli oltre 150 km.

— 15 Voli oltre 200 km.

— 7 Voli oltre 300 km.

— 1 Volo oltre 500 km.

L'Istruttore Bruno Ferrari sta addestrando 19 allievi. L'immissione nella flotta dei 2 motoalianti permette l'attività didattica senza perdita di tempo per gli allievi.

La Coppa Legler (riservata ai piloti con insegna oltre l'argento) ha la seguente classifica provvisoria:

— Capoferri punti 2594 con km. 1854

— Spinelli punti 2492 con km. 1156

— Rizzi punti 1952 con km. 1436

— Armani punti 1233 con km. 411

— Balzer M. punti 1022 con km. 1022

La giornata migliore è risultata essere l'11 maggio; quel giorno sono stati fatti i seguenti voli:

— 3 — andata-ritorno « Valbrembo Strigno — VB kmq. 308 prefissati

— 1 Volo da km. 268

— 1 Volo da km. 350

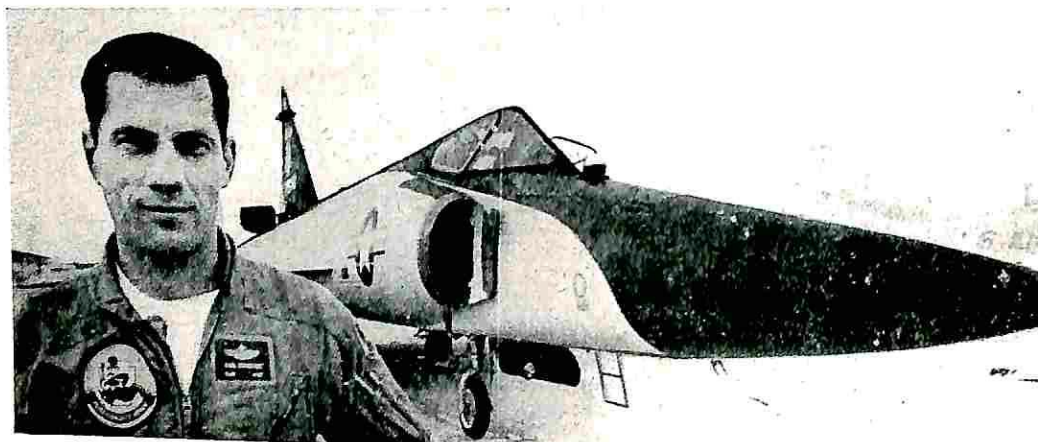
— 1 Volo da km. 396.

Il ns. Socio Zoli partecipa ai campionati mondiali in Jugoslavia con un aliante Caproni.

Sul nostro Aeroporto ha fatto base per circa 10 giorni la squadra Argentina partecipante ai Mondiali in Jugoslavia.

# Curiosità sul volo di Karl Striedieck che stabilisce il nuovo record del mondo di distanza su andata e ritorno

*(dal nostro corrispondente americano Jack Mc. Gonigle,  
traduzione di Emilio Tessera)*



*Pennsylvania Air National Guard Capt. Karl Striedieck at Greater Pittsburg International Airport beside a much faster traveling Air Force jet.*

Dati del volo:

Percorso: Port-Matilda - Narrows - Port-Matilda.

Km.: 855.

Durata del volo: ore 8,30.

Media: km/h 104.

Decollo: ore 7,10.

Atterraggio: ore 15,40.

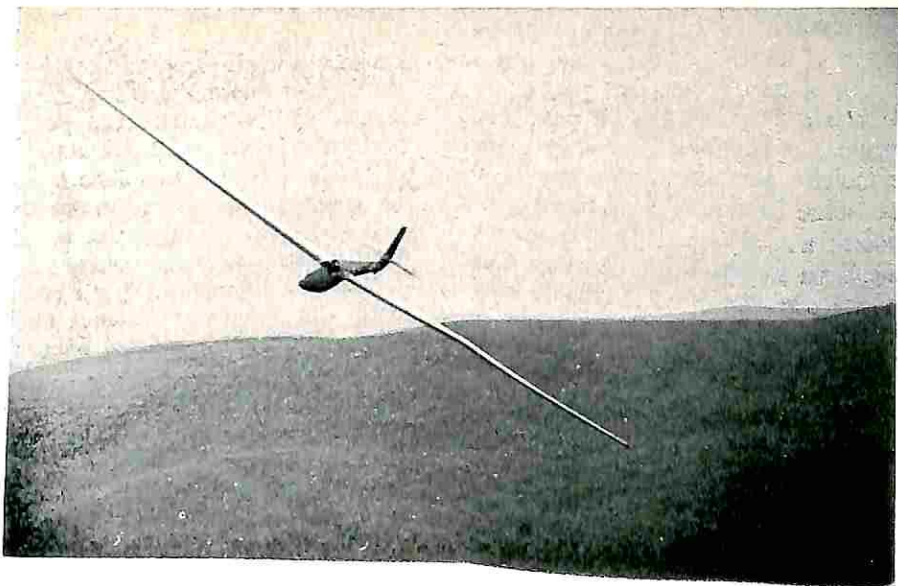
Karl Striedieck di 34 anni è pilota militare americano; vola nel 146° Squadrone di caccia intercettatori della Guardia Aerea Nazionale di stanza sull'aeroporto di Pittsburg, Pennsylvania.

Cominciò ad interessarsi di volo a vela fin da scolareto quando durante una gita sulla Hawk-Mountain vicino a Reading, stette a lungo ad osservare con crescente passione il volo di alcuni uccelli veleggiatori.

Nel 1968 battè il record mondiale di distanza su andata e ritorno con un volo di 767 km. effettuato su un Ka-8! Questo record fu superato nel 1969 in Sud Africa e nel 1970 in Texas; il 7 novembre 1971 Striedieck è riuscito a farlo nuovamente suo.

Il mattino di quel giorno spirava un discreto vento da circa 280°; Striedieck si alzò molto presto e decise di tentare il record del mondo di distanza su andata e ritorno con punto di virata a sud. Il pilone prescelto era il fabbricato della «High School» di Narrows a 422,5 km. di distanza.

Fece affidamento sulla componente da ovest del vento che battendo sulla lunga catena delle montagne «Appalaches» creava presumibilmente sulla rotta ottime con-



dizioni dinamiche. (Foto 1)

Questa catena investita dal vento crea sovente delle eccellenti condizioni di onda con possibilità di voli sopra i 7.000 mt. (Foto 2)

L'aeroporto di decollo non era altro che una striscia erbosa in cima ad una collina;

il decollo avvenne al traino di una jeep guidata dalla moglie Susanna a quasi 100 all'ora verso il fondo valle. Il volo iniziò alle ore 7,10 del mattino alla presenza di un commissario sportivo della S.S.A.; l'aliante era un A.S..W 15.



Le condizioni dinamiche si dimostrarono subito eccellenti permettendo una media superiore ai 100 km/h nel primo tratto del volo; a circa 65 km dal pilone migliorarono a tal punto che gli permisero di raggiungere Narrows, fotografare e tornare indietro per altri 65 km (tot. 130 km) ad oltre 190 km/h di media.

Striedieck non sfruttò onda e raramente termiche ma soprattutto la dinamica data dal vento costante; tutto il volo fu relativamente calmo, solo qualche rotore e turbolenza fu trovata vicino alle montagne Cumberland.

L'atterraggio avvenne molto presto di ritorno all'aeroporto di Matilda; erano le

3,40 del pomeriggio.

« Avrei potuto dare un pilone molto più lontano, almeno di altri 150 km », questo quanto affermò il pilota dopo l'atterraggio; egli si prepara ora per un volo prefisso di circa 1100 km con un punto di virata a Knoxville (Tenn.).

La commissione internazionale di volo a vela ha scelto all'unanimità la candidatura di Striedieck per il conferimento della « Medaglia Lilienthal » per i suoi due records del mondo su distanza di andata e ritorno; questo massimo riconoscimento gli sarà conferito a Parigi in ottobre, durante la prossima conferenza generale della F.A.I.

\* \* \*

## La pazienza di PIERO

L'undici maggio si preannunciava come una di quelle rarissime giornate in cui anche da Torino è possibile fare un volo interessante.

La sera precedente, l'arrivo di un vento impetuoso e la presenza di rotori e lenticolari, lasciava presagire un certo tipo di condizioni che il mattino seguente si sono tradotte in una splendida giornata volovelistica.

Alle 4,30 (leggasi: quattro e trenta), con l'assoluta certezza di essere il primo e quindi di poter avere a disposizione il PHOEBUS, dirigevo verso il campo accelerando sempre di più perchè qualcosa mi diceva che per strada non ero solo; infatti il Buzzi era già arrivato ed Emilio mi seguiva pochi minuti dopo.

La presenza di un forte vento di nord-ovest ci lasciava dubbiosi sulla possibilità di tentare un tema di distanza, ma dopo qualche ora la situazione evolveva a nostro favore; il vento al suolo era praticamente cessato e si incominciavano a vedere i primi cumuli con basi altissime.

E fu così che dopo tutta l'eccitazione dell'attesa, per una partenza fasulla, rischiai di farmi soffiare il PHOEBUS dalla Marisa che, premurosa e comprensiva dicendo « mi spiace » veniva a dirmi che adesso toccava a lei.

(Censura).

Cavillando su un articolo del nostro regolamento che ci dà la possibilità di una seconda partenza purchè il volo precedente non sia superiore a 15 minuti, bat-

tuta la Marisa sul filo dei secondi, rifacevo la lavagna cambiando una andata e ritorno di 302 km. in una spezzata di 300 e mi facevo trainare al Musinè dove rapidamente salivo a 3.000 mt.

Lo scherzo della falsa partenza mi aveva fatto perdere Nino ed Emilio che avrebbero fatto un lungo tratto comune al mio percorso: Musinè-Ascona-Aeritalia.

Qualche notizia frammentaria raccolta dalla radio mi lascia abbastanza dubbioso: lunghissime zone di discendenza, vento in quota abbastanza sensibile e lunghi tratti senza cumuli. A smuovermi dalla mia titubanza, e diciamo pure anche pigrizia, mi giungeva la voce di Piero Dall'Amico, che immaginandomi avanti di parecchi km., mi annunciava che aveva dato lo stesso tema. Magnifica occasione per me per allacciarmi alla sua coda e partire come un razzo.

La cronaca del volo in sè non ha nulla di particolarmente interessante; le condizioni miglioravano di momento in momento con l'aumento dell'insolazione e il plafond si è mantenuto al disopra dei 3.000 mt.

Per me è stato il primo volo di distanza in direzione nord con attraversamento della Valle d'Aosta e la giornata non poteva essere più indicata per allontanarsi verso una zona che per noi di Torino, in condizioni normali, è causa talvolta di parecchie difficoltà.

Per essere franco sono state proprio la quota e la compagnia di Piero che mi hanno fatto superare il Monte Barone e proseguire verso la zona dei laghi.

Le salite sono state poche (sei all'andata e cinque al ritorno) ed era possibile sfruttare nei traversoni delle strade di cumuli piuttosto portanti.

Nonostante delle condizioni così spettacolose la mia media è stata intorno ai 70 km. all'ora e molte volte ho potuto vedere Piero che metteva una marcia inferiore per aspettarmi.

Gli ultimi chilometri sono stati i più sofferiti perchè, attardandomi al traverso di Biella, mi vedevo Piero altissimo qualche km. avanti e io continuavo a raschiare le pietre vicino al Santuario di Oropa.

Una generosa termica agganciata al fondo di un canalone mi permetteva di risalire rapidamente e mi dava la certezza di avere in tasca i 300. Piero dava finalmente fon-

do alla sua voglia di spingere e mi seminava letteralmente; io con la lentezza tipica e con la prudenza di chi è quasi convinto di avercela fatta, ma che tutto sommato teme ancora qualche imprevisto, procedevo in economia riducendomi poi negli ultimi km. a dover spingere la velocità a valori elevati per non arrivare sul campo a quota stratosferica.

Sul volo in sè non c'è molto da dire perchè come ho detto è stato estremamente facile. Ne ho riportato tuttavia un meraviglioso ricordo per la bellezza dei luoghi, le condizioni fumanti, la partenza di Piero e il tifo per Nino che per onor di firma era stato costretto a dare un tema di 500 km. con a disposizione l'A2 e che per poco mancava un exploit veramente degno di nota.

*Giorgio Marchisio*

# notiziario

## 1972: volo a vela d'annata per i tedeschi

Dopo il record mondiale di Walter Neubert sul triangolo dei trecento, altri tre records mondiali sono stati stabiliti dai volovelisti tedeschi nella sola giornata del 25 aprile, sfruttando accuratamente le favorevoli condizioni meteo sull'esame delle quali torneremo più dettagliatamente in un successivo articolo.

Ecco in sintesi i tre nuovi records:

**DISTANZA LIBERA:** Lubeca-Biarritz Km 1440

pilota: Hans Werner Grosse

aliante: ASW.12, speciale, con 20 metri d'apertura

precedente: il 26-6-70 Greene e Scott (USA) su due ASW.12 con Km 1154.

**DISTANZA PREFISSATA:** Amburgo-Ancenis Km 1051

pilota: Klaus Tesch

aliante: LS-1c

precedente: il 2-6-70 h. W. Grosse su ASW.12 con Km 1032.

**DISTANZA PREFISSATA BIPOSTI:** Dorsten-Angers Km 730

piloti: Siegfried Baumgartl e Walter Schewe

aliante: ASK.13

precedente: il 24-4-64 Antonov e Oplatchka su Blanik con Km 703.

Salgono a cinque i piloti che hanno superato la « barriera » dei MILLE KM, e precisamente:

Alvin H. Parker (USA) il 31-7-64 con Km 1036.

William Greene (USA)

Wally Scott (USA)

il 26-7-70 con Km 1154

Hans Werner Grosse (Germania Occ.) il 2-6-70 con Km 1032 e il 25-4-72 con Km 1440

Klaus Tesch (Germania Occ.) il 25-4-72 con Km 1051.

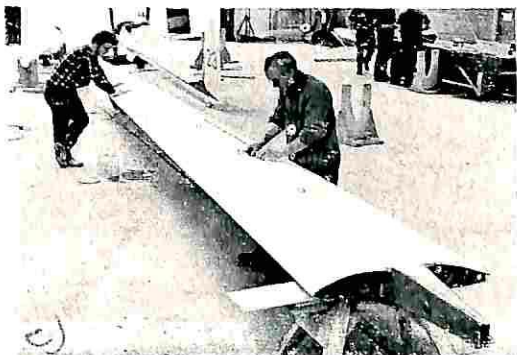
# Notizie tecniche dall'Inghilterra

## VELEGGIARE NEL VETRO

Con questo titolo l'Ing. Capo della Slingsby, Tucker, ha scritto:

« Il GRP — glass reinforced plastic (= vetroresina - VR - PRFV) — è veramente il miglior materiale che sia stato finora trovato per il volo a vela: esso ha reso possibile un fenomenale aumento delle caratteristiche di volo ed altri vantaggi » dice Tucker già nell'introduzione. Poi, dopo aver ricordato gli sviluppi del materiale, così continua: « Nel Nov. '69, dopo aver ottenuto una licenza dalla ditta Glassflugel, Slingsby ha cominciato a costruire alianti di VR, iniziando con il Kestrel 17 m.

Dapprima impegnata a mettere a punto questo tipo di costruzione, la Slingsby iniziò poi un suo programma di ricerca sui materiali, comprendente l'uso di fibre di carbonio (CF) per la costruzione di alianti e barche.



Scopo principale di questa ricerca è lo sviluppo di un metodo per produrre laminati di CF con caratteristiche meccaniche costanti e relativamente poco costose. Lo studio della letteratura esistente indicò che le ricerche per la produzione di strutture di CF si erano orientate sull'uso di alte temperature ed alte pressioni: il che è accettabile per pezzi piccoli, ma per pezzi grandi è eccessivamente costoso. La Slingsby quindi ha realizzato la sua ricerca verso più basse temperature e minori pressioni, il che comporta naturalmente una riduzione nella resistenza e nella rigidità.

Nel Nov. '70 la Slingsby ritenne di aver raggiunto una sufficiente esperienza sulla lavorazione di laminati di CF e di poter iniziare la produzione di pezzi relativamente grandi, come ad es. un longherone per aerei leggeri o per alianti.

Come struttura di prova fu deciso di utilizzare l'ala del Kestrel 17 m, portata però a 19 m di apertura con l'aggiunta di 0,5 m alla radice ed alla estremità. Questa modifica aumentò l'allungamento da 25 a 28. La polare calcolata indicò un aumento di Emax da 41 a 44 e una E di 25 a 185 Km/h, purchè il peso dell'ala di 19 m restasse circa uguale a quello dell'ala di 17 m.

Insieme all'ala destinata a volare venne costruita anche un'ala destinata a prove di fatica, da condurre in modo tale che le ore di volo simulate fossero sempre 50 volte maggiori delle ore di volo reali. Ala con longherone in CF. Così viene preparata un'ala per una serie di prove riguardanti fatica, resistenza meccanica e deformazioni.



## OPERAZIONE SIGMA



Estremità del pezzo centrale del superalante inglese Sigma, 21 m di apertura, ala in 3 pezzi. È visibile la struttura complicata e il meccanismo di comando.

La parte mobile, retrattile, si estende su tutta l'apertura e aumenta la superficie del 35%; il comando è idraulico e la pompa è azionata dalla pedaliera.

Quando la superficie è ridotta al minimo (parte mobile retratta) anche la curvatura del profilo è piccola e così si può andare a oltre 185 Km/h.

Estraendo la parte mobile, superficie e curvatura aumentano notevolmente e così l'alante può spiralarlo stretto a 65/70 Km/h. Nessun altro alante può, attualmente, vantare uguali caratteristiche.

La fotografia dà un'idea dei problemi tecnici che devono essere risolti per realizzare questi concetti.

La parte mobile deve spostarsi mantenendo la curvatura in valori accettabili; gli alettoni devono essere efficaci per due configurazioni differenti dell'ala inoltre i meccanismi devono funzionare correttamente in qualsiasi configurazione. La parte centrale dell'ala ha un diruttore (nella foto in posizione aperta); le parti esterne hanno dei piccoli freni per ridurre l'imbardata inversa.

Le caratteristiche di volo calcolate, in parte già confermate da misure in volo, indicano che  $E_{max}$  è superiore a 50, il che significa 50 Km. da 1000 m.

\* \* \*

**Leggete e diffondete « VOLO A VELA »**

# Lettere al Direttore

## O Rieti o morte!

Egr. Direttore

ritornando dopo 15 giorni in quel di Rieti a Napoli (!!!), mi permetta queste poche righe. Come tutti sanno da Rieti in giù non esiste la possibilità di praticare il volo a vela e per questo da 2 anni mio marito ed io ci rechiamo presso il Centro Nazionale di Volo a vela per poter dar sfogo a questa nostra passione! Naturale, penso, che dopo un simile spostamento (km. 650 per andare e tornare) sia di enorme soddisfazione aver trovato lì una organizzazione che permetta di volare, non solo, ma di potersi perfezionare grazie alla continua presenza del meteorologo, dell'istruttore, degli specialisti nonché al gran numero di volovelisti di tutta Italia coi quali si scambiano pareri, idee, progetti. In altre parole il gioco vale la candela. Certo il C.N.V.V. andrebbe migliorato:

1) Durante tutti i mesi invernali esso resta privo di istruttore danneggiando i neovolovelisti i quali non possono programmare voli di una certa qualità tecnica, quindi perfezionarsi, cosa che specialmente quest'anno, per il momento almeno, è stato possibile grazie all'opera continua ed esperta dell'ingegnere Moretti.

2) Si sente oggi più che mai la necessità di un maggiore ma soprattutto migliore parco macchine. Credo sia pensiero comune che l'attività del C.N.V.V. sia da inquadrare come una università del volo a vela e non come solo mezzo che permetta di volare, soprattutto per noi del Sud Italia.

Il nostro fine è quello di volare al più presto con macchina personale ma non si può dal niente arrivare a questo, si dovrebbe sempre, dopo il brevetto, andare all'università per poi una volta specializ-

zati, camminare, pardon, volare da soli con mezzi propri.

Ormai *innamorata* del volo a vela ed essendo Rieti l'unico posto dove potermi incontrare con l'amato aliante, spero e mi auguro che il C.N.V.V. conosca giorni sempre migliori affinché diffonda e perfezioni il volo a vela nell'interesse nostro, all'inno di Rieti o morte, e in quello di tutti quale meraviglioso punto d'incontro. Chiudo salutando, unitamente a mio marito, tutti i nostri amici di Aosta, Bologna, Cortina d'Ampezzo, Milano, Roma, Torino.

Paola Calderazzo

### EVVIVA LA VITA!

*Gentile Signora Paola, opto senz'altro per la vita! Anche se si sono dimenticati di iscriverlo all'anagrafe al momento della nascita. Forse per questo non è cresciuto, non è diventato una università, alla quale si accede solo dopo la « maturazione ».*

*Il Centro ha mille motivi di vita, ma non sono quelli da Lei suggeriti.*

*Quello che Lei chiede lo dovrebbe poter trovare presso una normale associazione, meglio ancora se quella preannunciata nella lettera dell'Ing. Moretti qui pubblicata nel numero 92 (Nov.-Dic '71).*

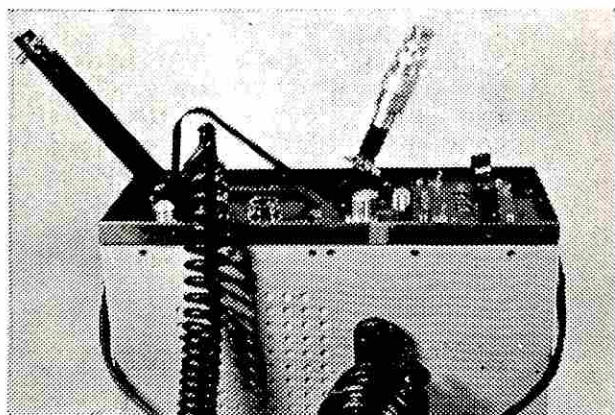
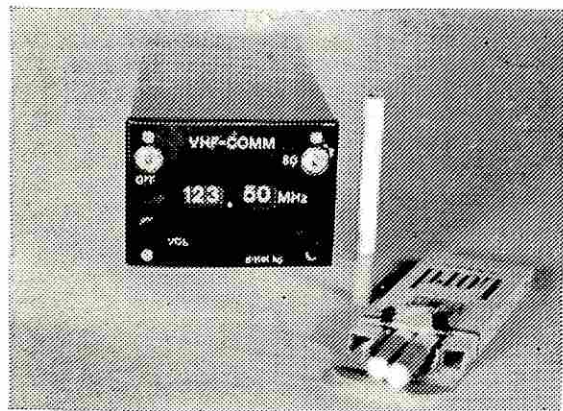
*A Lei ed a Suo marito tanti complimenti per la bella passione che spero di non aver intaccato con questa mia risposta. Con ossequi*

Renzo Scavino

**ORA OMOLOGATI ANCHE IN ITALIA!!  
APPARECCHI RICE-TRASMITTENTI**

**- DITTEL -**

**PER AEREI DA TURISMO ED ALIANTI.  
- 12 CANALI -**



**VHF - COMM FSG 15**

per alianti e motoalianti.  
Potenza d'uscita 2 W HF

**VHF - COMM FSG 16**

per aerei da turismo.  
Potenza d'uscita 6 W HF  
Stazioni fisse di bordo.  
Misure: 102 x 77 x 186  
Peso: Kg. 1,1

**VHF - COMM FSG 15 P**

Potenza d'uscita 2 W HF

**VHF - COMM FSG 16 P**

Potenza d'uscita 4,5 W HF  
Stazioni a terra portatili con batteria,  
altoparlante ed antenna retrattile.

---

**WALTER DITTEL K.G.**

LUFTGERÄTEBAU  
891 LANDSBERG/LECH  
Tel. (08191) 481 - Telex 527214

**IN ITALIA:**

per informazioni ed  
ordinazioni rivolgersi a:  
WERNER v. FISCHER  
39100 BOLZANO - Via A. Hofer 4/47

# Lombardia

## per una politica del volo

*Dato l'argomento di interesse generale ed i precedenti passionali dello scrivente, ci occupiamo oggi di un aeroclub, quello di Como, che da tempo si dibatte su vari fronti per smuovere le stagnanti acque del lago e scuotere il torpore dei suoi cittadini.*

*Tutte le iniziative promosse sono lodevoli, è però necessario indirizzarle su obiettivi e persone più specificati per poter trarre esperienza dalle reazioni che le iniziative devono suscitare.*

*Nel riportare la cronaca delle ultime iniziative promosse dall'Aero Club di Como, ci permettiamo due considerazioni:*

— *1° Raduno Aereo: nel 1973 cade il 60° anniversario di un famosissimo raduno di idrovolanti svoltosi a Como nel 1913; potrebbe essere motivo di una riedizione storica in « grande stile »;*

— *Conferenza Tecnica: non crediamo che il V. Presidente della Giunta Regionale Renato Tacconi abbia potuto avere una chiara visione dei problemi esposti nei vari interventi, tutt'altro. Forse vale la pena di ritentare, specializzando ancor più le esposizioni tecniche dei vari settori, senza discostarsi dal tema e senza scostarli dalla « dimensione umana » come auspicato dall'On. De Ponti.*

Nei giorni 15 e 16 Luglio, l'Aero Club di Como ha organizzato una manifestazione articolata in tre attività:

1° Raduno Aereo Città di Como, 1° Giro Aereo dei sei Laghi, e una Conferenza Tecnica « Lombardia per una politica del Volo ».

La prima attività cioè il 1° Raduno Aereo, che prevedeva l'arrivo di otto idrovolanti e anfibi, ha ottenuto un parziale successo a causa delle cattive condizioni atmosferiche che non hanno consentito il decollo dagli aeroporti o idroscali di partenza. Fra i partecipanti, comunque, è stato accolto con particolare simpatia l'anfibio « Teal Amphibian » che, proveniente da Londra, è giunto nel pomeriggio di sabato a Como pilotato dai Sigg. MURPHY ed HYNETT.

Questo aeroplano presentava soluzioni tecniche di economicità sia per acquisto che per gestione associate ad ottime prestazioni, tali da suscitare il vivo interesse nei piloti presenti appassionati d'idro. Nel pomeriggio di sabato ha avuto inizio il « 1° Giro Aereo dei sei Laghi » che, sebbene interrotto da un temporale, ha riscosso un discreto successo per la appassionata partecipazione dei piloti dell'Aero Club.

Il sabato sera sono poi stati premiati dal Gen. GARRETTO i piloti:

Corti Angelo, 1° classificato con 22 penalità;

Albonico-Cantarone, 2° classificati con 29 penalità;

Minarchi-Mascaruci 3° classificati con 34 penalità;

Musumeci-Terragni, 4° classificati con 40 penalità.

La terza attività ha avuto luogo a Villa d'Este domenica 16 con inizio alle ore 10. (Vedi Comunicato Stampa).

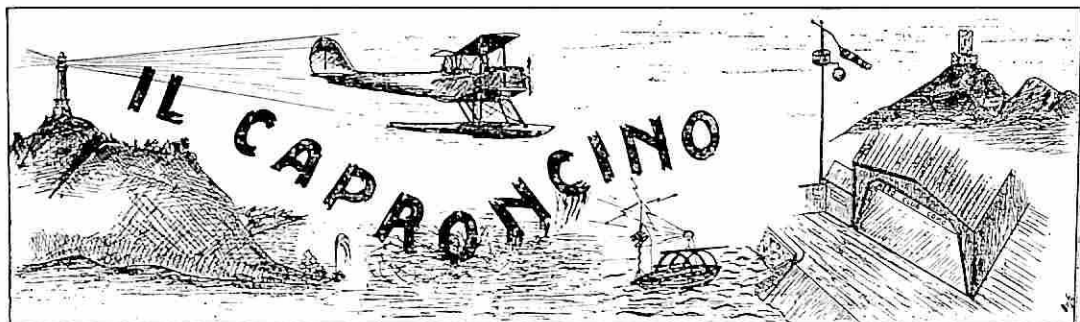
Questa manifestazione che l'Aero Club ha voluto indire si integra nel programma di attività iniziate con il ciclo di conferenze sull'Aviazione che si sono tenute dal 5 Marzo al 9 Luglio e che proseguiranno con una serie di « Feste dell'aria », che hanno lo scopo di far conoscere il volo agli abitanti e villeggianti dei paesi rivieraschi del lago di Como, sfruttando le possibilità consentite dalla legge Gex (Avio-Superficie).

Questa serie di iniziative, oltre ai palesi ed obiettivi scopi che ciascuna si propo-

ne, ha il fine di far conoscere l'Aero Club di Como per quella realtà vitale e dinamica che è, e per colmare quella mancanza di credibilità che lo circonda.

Importanti è disporre di questa credibilità in questo periodo in cui l'Aero Club di Como vive dei momenti drammatici, in quanto è messa in forse la sua stessa sopravvivenza. È anche noto che le infrastrutture dell'Idroscalo (Hangar, officine, uffici, scuole) sono di proprietà del Comune di Como. Quest'ultimo ha previsto, col suo piano regolatore e relative sue successive modifiche, la destinazione dell'area sulla quale è edificato l'Idroscalo a verde pubblico o ad edilizia di cultura superiore. Evidentemente questa realtà del piano regolatore impone all'Aero Club uno spostamento in altra sede, che dal sopracitato piano è indicato in località Tavernola. I responsabili dell'Aero Club, coscienti di questo fatto, hanno nominato una Commissione la quale si propone di predisporre entro otto mesi, un progetto di trasferimento ed un piano concreto di finanziamento per la costruzione delle nuove infrastrutture. Permane, comunque, una certa paura relativa al destino dell'Aero Club in quanto non si vedono nell'area indicata dal piano-regolatore, zone facilmente adattabili alle esigenze dell'Idroscalo, anche se teoricamente valide, in quanto esistono dei grossi vincoli e limiti non dipendenti né dalla volontà dell'Amministrazione Comunale, né da quella dell'Aero Club, come ad esempio quelli posti dalle Belle Arti o dalla Regione.

\* \* \*



NOTIZIARIO PER I SOCI DELL'AERO CLUB DI COMO - 7 Agosto 1955 - Nr. 6

## Como sportiva

Le belle fotografie dell'amico Giulio Galimberti ci hanno offerto l'occasione per passare in breve rassegna le attività nautiche sportive di Como i cui Sodalizi, tranne la Como-Nuoto, sono tutti raggruppati, in accoglienti ed attrezzate sedi, presso il Molo San Giorgio.

Per facilitare il nostro compito abbiamo rivolto ai Presidenti delle diverse Società un certo numero di domande nell'intento anche di stabilire il clima dei rapporti intercorrenti tra il nostro Aero Club e queste Società.

Le risposte che molto cortesemente ci sono state date hanno per prima cosa messo in evidenza l'alto livello di preparazione e combattività sportiva: i campioni comaschi — dal canottaggio allo sci nautico, dalla motonautica alla vela — si sono affermati in campo nazionale, europeo e mondiale.

E' con grande soddisfazione che riportiamo i brillanti risultati ottenuti nelle differenti specialità, formulando l'augurio che questi siano sempre confermati e migliorati.

Un'altra confortante constatazione riguarda la nostra attività ed il nostro Sodalizio.

E' definitivamente scomparso quello spirito che 25 anni fa salutava la nascita del nostro Aero Club con tribate lettere di protesta. Il tempo, l'adesione delle stesse persone ai differenti Sodalizi — un nome solo per tutti: Sandro De Cel — e la maggior fiducia nel mezzo aeronautico, hanno operato a nostro favore.

Non più coabitazione forzata, ma coesistenza (per usare un vocabolo in voga).

Coesistenza che si sta trasformando in cooperazione: questo ci hanno fatto sperare le adesioni del Circolo Sciatori Nautici e della Canottieri Lario come soci Delfinisti e nel nostro Aero Club.

### MOLO SAN GIORGIO

Ecco un complesso sportivo che molte città ci invidiano e che spesso i comaschi trascurano, dimentichi degli allori conquistati dagli sportivi di queste palestre.



*Problemi di ieri, problemi di oggi e risoluzioni per domani.*

*Amici idrovolantisti non disarmate. Se proprio si vuol congiungere le due belle passeggiate a lago del primo bacino, proponete che si faccia una bella sopraelevata che congiungendo le passeggiate dal Monumento a San Giorgio permetta ai pedoni una migliore prospettiva di questo nostro bellissimo bacino.*

## *Conferenza Tecnica; Lombardia per una politica del volo*

Si è tenuta oggi a Villa d'Este l'annunciata conferenza tecnica « Lombardia per una politica del volo », organizzata dall'Aero Club Como e patrocinata dalla Regione Lombarda, dall'Ente Provinciale per il Turismo e dall'Azienda Autonoma di Soggiorno.

Alla Conferenza presieduta dal Vice Presidente della Regione Lombarda Renato Tacconi hanno partecipato importanti responsabili e qualificati tecnici del Volo tra i quali il Generale Garretto, Capo servizio navigazione aerea ed il dott. Paoletti Arcangelo, direttore Servizio Aeroporti della Direzione Generale Aviazione Civile.

Durante le cinque ore di lavoro attraverso una serie di interventi e discussioni è stata messa in luce la vasta e complessa problematica del Volo nella Regione Lombarda senza trascurare per altro e risvolti a livello nazionale.

Sono poi state ricercate delle ipotesi di soluzione per i problemi esposti, che riassunte in un documento finale saranno nei prossimi giorni trasmesse alla Regione Lombarda accompagnate da una mozione approvata all'unanimità, affinché la classe politica ne possa prendere visione ed utilizzarle come principio informatore per ogni futura decisione relativa al volo che si prenderà a breve, medio e lungo termine.

Le relazioni tecniche sono state presentate dai Signori:

Pierluigi Borgna, Direttore Commerciale ATI;

Paolo Bordini, Centro Sviluppo Trasporti Aerei;

Giuseppe Stifani, Aerospazio Europa;

Luigi Terragni, aeroporti in Lombardia;  
Alberto Leoncini, infrastrutture aeroportuali;

Salvinelli, Sipec S.p.A.;

Giuseppe Prosser, Uff. Studi Provincia di Trento;

Martino Aicner, aviosuperfici;

Claudio Albera, Ae.C. Cremona;

Franco Volpi, Ae.C. Trento;

Riccardo Brigliadori, Ae. Volovelistico Milanese.

Tutti questi apporti di esperienza e di conoscenza sono confluiti nel documento finale che è stato accompagnato dalla seguente mozione:

« Sentita la relazione ed a conclusione di un ampio dibattito si fa voto che la regione lombarda prenda senza indugio le iniziative atte a:

- 1) approfondire ed estendere gli studi già iniziati per giungere alla realizzazione di un piano lombardo di aeroporti ed aviosuperfici dotati dei necessari collegamenti con i trasporti di superficie;
- 2) migliorare le conoscenze sulle origini e le destinazioni del traffico;
- 3) affinare la formulazione delle tecniche e dei requisiti di progettazione delle infrastrutture con funzioni di interscambio;
- 4) preservare le infrastrutture attuali e la possibilità di loro ampliamenti e moltiplicazioni;
- 5) aumentare l'agibilità delle infrastrutture esistenti con investimenti regionali in modo da favorire la nascita di collegamenti di terzo livello e l'intensificazione delle operazioni dell'aviazione generale;
- 6) effettuare investimenti sociali in attrezzature aeronautiche di sport e svago ed incoraggiare le relative attività. »

# AL SERVIZIO DEL VOLO A VELA

## sull'Aeroporto di Valbrembo

24030 - Via Marconi 11 - Telef. 610625

La



Italiana

### *COSTRUISCE:*

- in serie il modernissimo « KESTREL »
- componenti strutturali in vetroresina per altri velivoli
- rimorchi chiusi « sistema Glasflügel » e aperti per il trasporto alianti
- accessori diversi come selle orientabili di coda, scatole termiche per batterie, supporti per macchine foto ecc.

### *ESEGUE:*

- manutenzioni ordinarie e straordinarie di tutti i tipi di alianti in vetroresina, legno e misti e di alcuni velivoli a motore, con o senza riconvalida del C.N.
- applicazioni di modifiche
- riparazioni di strutture in vetroresina, legno o miste
- intelature
- verniciature tradizionali e speciali per vetroresina
- impianti di bordo

### *VENDE:*

- strumenti di bordo
- barografi
- ricambi Glasflügel

***RICHIEDETECI INFORMAZIONI E PREVENTIVI  
OPPURE VISITATECI***



**Costante sicurezza  
attorno a voi**



**SALVAVITA**  
INserITO ESCLUSO



# SALVAVITA

**CONTRO  
FOLGORAZIONI CORTOCIRCUITI SOVRACCARICHI**

