

VOLO
A
VELA

DICEMBRE 1984

N. 167

La Rivista dei Volovelisti Italiani

16 SETTEMBRE 1934 - 1984

CINQUANTESIMO

DEL PRIMO

LANCIO COLLETTIVO

DI 9 ALIANTI

ANFIBI

DAL MONTE

CAMPO

DEI FIORI

VARESE



VALIDITA' DI UNA FORMULA



DA 70 ANNI L'AERMACCHI PRODUCE VELIVOLI DI INTERESSE MONDIALE; NEGLI ULTIMI DECENNI I SUOI ADDESTRATORI SONO STATI ESPORTATI IN 13 PAESI DEI 5 CONTINENTI.

L'MB-339, ADDESTRATORE A GETTO AVANZATO PER GLI ANNI '80, GIÀ PRODOTTO IN PIÙ DI 100 ESEMPLARI, È STATO ADOTTATO DA 5 OPERATORI IN 4 CONTINENTI. UN'AFFERMAZIONE MONDIALE DELLA TECNOLOGIA E DEL LAVORO ITALIANI, UN NOTEVOLE CONTRIBUTO ALLA BILANCIA COMMERCIALE NAZIONALE.

AERMACCHI

VARESE - ITALY

**COMITATO REDAZIONALE:**

Lorenzo Scavino, direttore
Smilian Cibic, vice direttore
Patrizia Golin
Attilio Pronzati
Plinio Rovesti
Sandro Serra
Emilio Tessera Chiesa

Segreteria:

Paola Bellora

ABBONAMENTI E PUBBLICITA':

Francesco Scavino

PROVE IN VOLO:

Walter Vergani

PREVENZIONE E SICUREZZA:

Jacob C.

INVIATO SPECIALE:

Antonino Desti

AEROMODELLI:

Renato Corno

CORRISPONDENTI:

FAI - CIV

Piero Morelli

STATI UNITI

Mario Piccagli

ABBONAM. PER ANNO SOLARE:

ITALIA

sostenitore L. 100.000
ordinario L. 45.000
cumulativo L. 35.000

ESTERO

ordinario \$ 40
via aerea \$ 60

Una copia L. 8.000

REDAZIONE E AMMINISTRAZ.:

Aeroporto «Paolo Contri»
Calcinate del Pesce - VARESE
Tel. (0332) 31.00.73 - CAP 21100
Cod. Fisc./Part. IVA 00581360120

Bimestrale, spedizione in abbonamento postale, gruppo IV/70.
Pubblicità inferiore al 70%.

Autorizzaz. Tribunale di Milano
del 20 marzo 1957, n. 4269 del Registro.

E' permessa la riproduzione, quando non espressamente vietata, purchè si citi la fonte.

Arti Grafiche Camagni - Como

DIRETTORE RESPONSABILE:

Lorenzo Scavino

VOLO A VELA



*La rivista dei volovelisti
italiani fondata da
Plinio Rovesti nel 1946, edita
a cura del Centro Studi del
Volo a Vela Alpino
con la collaborazione di
tutti i volovelisti*

DICEMBRE 1984

N. 167

SOMMARIO:

| | |
|--|-----|
| La mozione numero uno | 286 |
| Sul Campo dei Fiori... cinquant'anni dopo | 293 |
| Dalla base Campo dei Fiori | 297 |
| 18 novembre 1984 - 27° briefing delle Due Torri | 299 |
| Classi FAI? Volo a vela a costi ragionevoli, e se dalle parole passassimo ai fatti? | 303 |
| Presenza italiana nei campionati nazionali in Sud Africa | 305 |
| Presenza italiana nei campionati nazionali in Sudafrica | 305 |
| Dal diario di un Natale in Australia | 307 |
| Ultimissime | 308 |
| Ritorno ad Asiago | 309 |
| 16-9-1984 a Pavullo il 22° raduno degli alianti militari | 311 |
| Pagine dal diario di Rosalia Perotti | 313 |
| Storia di orsi marsicani, di alianti e di P.M. | 315 |
| I lavori della Commissione di Specialità | 315 |
| Biposto scuola: il polacco SZD - 50 - 3 PUCKACZ | 317 |
| Notizie dai campi di volo | 319 |
| Volo a vela al servizio dei volovelisti | 323 |
| Lettere al Direttore | 331 |

IN COPERTINA:

Il manifesto del cinquantenario del lancio di nove alianti anfibi dalla vetta del Campo dei Fiori.

La mozione numero uno

E' stato un grosso successo.

Non contavamo su un'adesione così massiccia.

Ed il fatto è confortante in quanto il lamentato disinteresse della «base» è quindi solo apparente o formale; basta stimolarla su validi argomenti e la partecipazione si fa subito più concreta.

Detto questo, aggiungiamo subito che di proposito abbiamo rinviata la presentazione della Mozione per l'imminenza dei Campionati Mondiali.

Infatti — a parte l'«armistizio» che riteniamo doveroso in questo momento — la presentazione della Mozione sarebbe necessariamente passata in secondo piano in quanto tutti gli addetti sono sotto pressione per i Mondiali. Sarà per subito dopo.

Da parte nostra, pensando che l'è mej un andàa che cent andèmm, abbiamo continuato a battere il chiodo sugli argomenti richiamati nella Mozione ed in proposito possiamo anticipare ai nostri lettori quanto segue:

1) Diffusione del vericello:

Ci siamo rivolti agli amici di Bolzano per invitarli a svolgere una ricerca per sapere chi può progettare, costruire, vendere o noleggiare vericelli per l'involo degli alianti; tutti coloro che possono fornire notizie in merito sono invitati a contattare Giorgio Weber, Via Tre Santi 27 - Bolzano 39100.

2) Scuola anche sulle aviosuperfici:

VOLO A VELA rivolge pubblicamente, da questa pagina, l'invito agli amici Barberi Leone e Galli Walter affinché affrontino, per il volo a vela italiano, questa importante ed inderogabile necessità; le aviosuperfici — diverse sono pronte ed altre in gestazione — sono e più ancora saranno le strutture più indispensabili allo sviluppo del volo a vela.

3) Monotipo economico:

Le riunioni tenutesi negli scorsi mesi, in merito alle quali Smilian Cibic ci relaziona in questo stesso numero, hanno evidenziato il fatto che le troppe e troppo disparate idee non porteranno acqua al nostro mulino per il monotipo europeo.

Il Centro Studi del Volo a Vela Alpino — nostro editore — ha pertanto deciso di promuove

vere una prima documentata indagine sulle reali possibilità di realizzare un monotipo di limitate prestazioni ma soprattutto di contenutissimo costo d'esercizio.

4) Campionato nazionale «aperto»:

La nostra Patrizia Golin si è assunto l'incarico di stendere una bozza di regolamento per questo campionato nazionale che si svolge in quasi tutte le nazioni volovelisticamente progredite; si tratta anche d'aver riguardo alla situazione italiana in modo di contribuire a rivalutare i piloti ed il parco macchine.

5) Disponibilità economiche «indirizzate»:

Qui ci sentiamo piuttosto impotenti, è indispensabile un atto di fede nei confronti della Commissione di Specialità; siamo convinti che, una volta superato il ciclone dei Mondiali, i componenti della Commissione imposteranno una nuova politica, più idonea ad affrontare i problemi dell'indispensabile necessità di sviluppo del nostro volo a vela e conseguentemente terranno in evidenza i molti appelli lanciati affinché maggiori risorse siano destinate all'incremento della base e quindi dell'attività didattica.

* * *

All'ultimo momento ci perviene il Regolamento dei Campionati Italiani per la classe 15 metri che si svolgeranno a Calcinante del Pesce dal 18 al 26 maggio, e per la classe Standard che avranno luogo ad Alzate dal 1° al 9 giugno.

Agli audaci promotori il più vivo ringraziamento in quanto — oltre al fatto agonistico di tutto rilievo — dimostrano che si possono svolgere competizioni di alto livello senza creare megaorganigrammi che comportano costi ingiustificati e se si rendono necessarie modifiche al R.S.N., si facciano. Uno degli obiettivi primari è quello di ridurre i costi operativi, poi speriamo che si possano ridurre anche i costi dei mezzi.

A chiusura di questo foglio, sentiamo il dovere di chiedere scusa ai nostri abbonati per il ritardo che abbiamo accumulato.

Lo facciamo in tutta umiltà, aggiungendo però l'assicurazione che stiamo predisponendo un ricchissimo n. 168 che sarà ultimato alla fine di marzo e che spediremo le agendine a tutti coloro che sono stati più puntuali di noi nel rinnovare l'abbonamento.

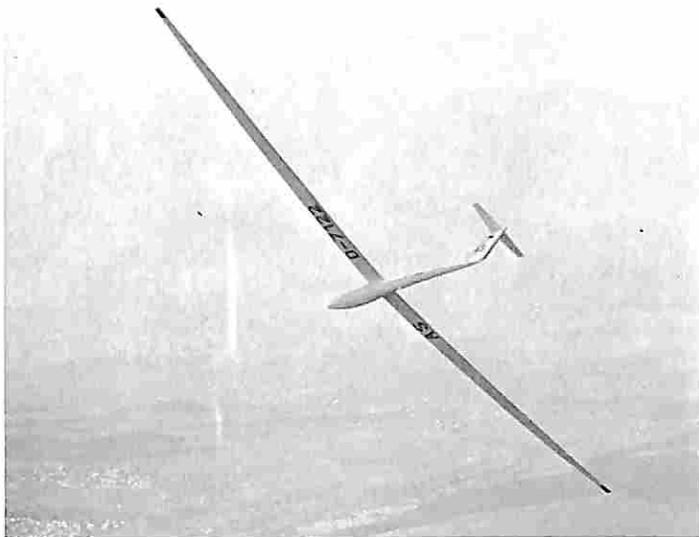
Lorenzo Scavino

ALEXANDER SCHLEICHER

Segelflugzeugbau

D-6416 POPPENHAUSEN AN DER WASSERKUPPE

(Germania Occidentale)



PROGRAMMA CONSEGNE

ASW 22 **Classe Libera**
Apertura alare 22 mt. o 24 mt.
Efficienza max. oltre 57

ASW 20C **Classe FAI 15 mt.**
Apertura alare 15 mt.
Efficienza max. oltre 43

ASK 21 **Biposto scuola**
Apertura alare 17 mt.
Efficienza max. 34

ASK 23 **Classe Club**
Apertura alare 15 mt.
Efficienza max. 33,7

ASW 19B **Classe Standard**
Apertura alare 15 mt.
Efficienza max. 38,5

ASW 20B **Classe FAI 15 mt.**
Apertura alare 15 mt.
Efficienza max. 43

ASW 20BL **Classe FAI Open**
Apertura alare 16,6 mt.
Efficienza max. oltre 44

ASW 20CL **Classe FAI Open**
Apertura alare 16,6 mt.
Efficienza max. oltre 44

... Ed inoltre il magnifico ultimo nato della prestigiosa FOUNIER ...
... lo RF10

FOURNIER AVIATION



Aérodrome de Athée/Nitray
37270 MONTLOUIS
Téléphone (47) 50.68.30

Apertura alare : 17,47 mt.
Apertura alare
con ali ripiegate : 9,60 mt.
Efficienza max. : 30
Potenza : 80 CV
Consumo da 7 a 14 lt/h
Velocità di crociera : 110 Kts
Velocità max. : 120 Kts
Autonomia : 620 miglia



Rappresentanti per l'Italia:

MUSSO ALBERTO

Via Trieste 38 - 10093 COLLEGNO (TO)

Tel. 011/787391 (ab.)

GRINZA CARLO

Strada d. Cacce 38/27 - 10135 TORINO

Tel. 011/9014105 (ab.) - 011/6931373 (uff.)

Ad ogni azienda possiamo dedicare molto del nostro tempo e della nostra esperienza,

per risolvere ogni problema di organizzazione e gestione.



Siamo un centro di elaborazione e organizzazione dotato di 1 Sistema di registrazione CMC, 1 Sistema IBM 360/40, 2 Unità nastro, 7

Unità disco, 1 Lettore di schede, 1 Perforatore di schede, 2 Stampanti di cui una fuori linea collegata al Sistema di registrazione CMC.

Siamo in grado di assicurare, con specifica competenza, prestazioni altamente qualificate ad aziende di ogni tipo e dimensione, sia industriali che commerciali.

Il nostro servizio é "flessibile" alle esigenze dei clienti sia che già dispongano di un Centro e desiderino potenziarne le capacità operative, sia che non ritengano di installare in proprio un Centro di Elaborazione Dati per la contabilità generale, IVA, amministrazione del personale, gestione magazzini, gestione delle vendite.



Un servizio su misura.

SELORG
Servizi Elaborazione e
Organizzazione srl

Noverasco - Opera (Milano)
Via Enrico Fermi, 3/5/7
Tel. 02 / 5242746-9

GROB G 109 B

"LA MACCHINA DELLA LIBERTÀ"

**aggiungete
una nuova
dimensione
al volo**



**combinare con
questo magnifico
motoaliante**

**il piacere
del volo a vela a
decollo autonomo
con quello
del turismo aereo
e la scuola**

semiali facilmente ripiegabili sui fianchi per l'hangaraggio

- due posti affiancati
- motore Grob G 2500, 90 HP
- serbatoio da 100 litri
- elica bipala a tre posizioni di nuovo disegno
- avviamento elettrico
- ruotino di coda sterzabile
- freni a disco a comando indipendente
- pedaliera regolabile
- riscaldamento in cabina
- grande vano bagaglio
- poggiatesta e schienali regolabili
- strumentato standard e strumenti motore

- ECCELLENTI QUALITÀ DI VOLO
- efficienza 1:28 a 115 Km/h
- corsa di decollo 220 m
- 12 litri-ora a 170 Km/h
- 9 litri-ora a 140 Km/h
- velocità massima 210 Km/h
- autonomia 1800 Km
- struttura completamente in vetroresina

versione «RANGER» con doppia accensione

chiamateci per voli dimostrativi

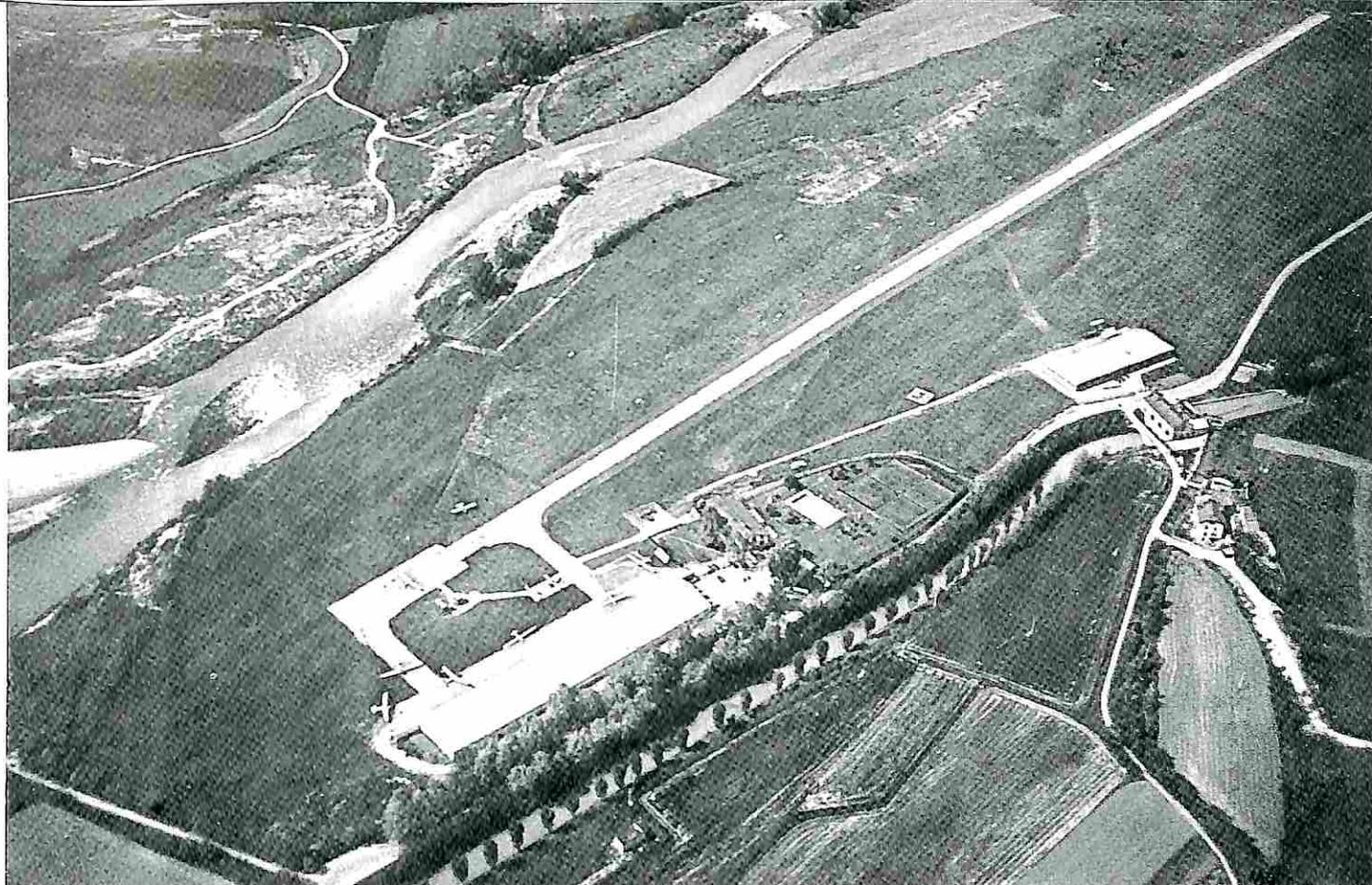
GLASFASER ITALIANA s. r. l.

Via Ghiaie, 3 - Tel. 035/612617 - 24030 VALBREMBO (BG)

eredi ANTONIO ROCCA mollificio

- ▣ Molle in filo tiranti - prementi - torsione da 0,10 mm. a 12 mm.
- ▣ Molle in nastro di qualsiasi tipo

**Corso Carlo Alberto 102 - 108 - 114 Pescarenico
22053 LECCO - telefoni (0341) 364354 - 362064
telex 340361 Rocca I**



1^a base di volo a vela

AVAO IN EUROPA PER VOLI OLTRE I 1.000 KILOMETRI
 Associazione Volovelistica Alpi Orobianche

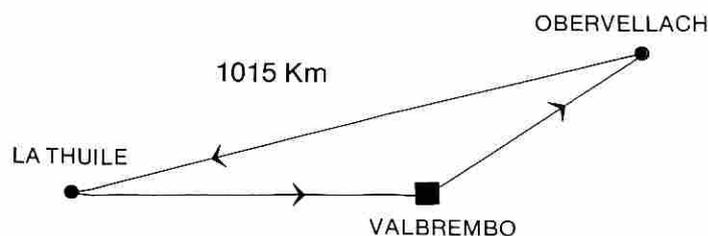
AVA Aeroclub Volovelistico Alpino

AEROPORTO DI VALBREMBO (BERGAMO)

Tel. 035/61.32.93 - Frequenza radio 122,6

- Scuola per conseguimento brevetto C di volo a vela.
- Rinnovo e reintegro brevetti.
- Addestramento dopo brevetto per conseguimento insegne FAI; corsi di performance con istruttori qualificati su alianti biposto e monoposto.

**5 Twin Astir - Janus - 3 Astir St.
 2 Libelle C. - 2 Hornet - 2 Pegaso**

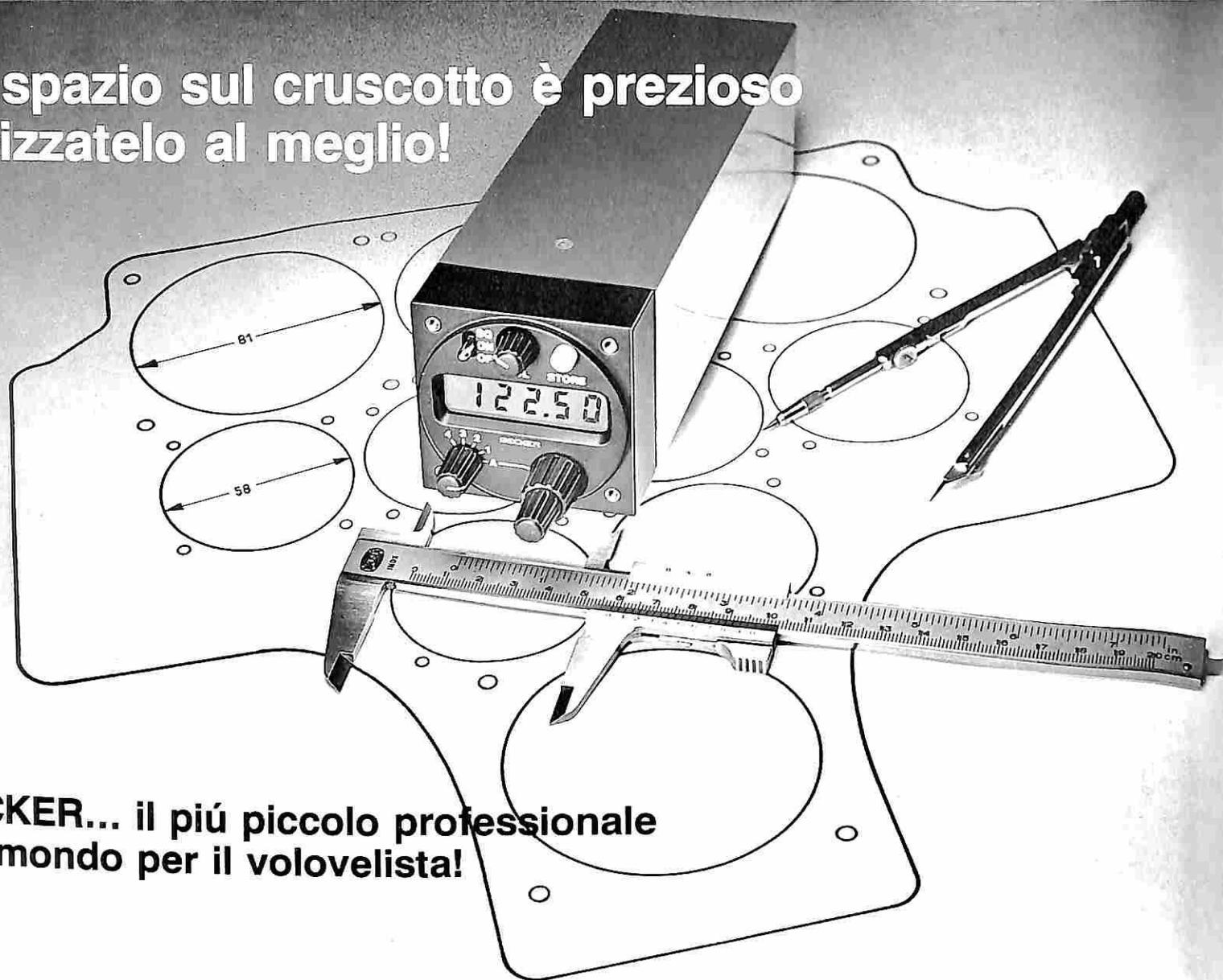


- Stages per piloti stranieri dal 15 marzo al 15 maggio di ogni anno.
- Alianti a disposizione di tutti i soci piloti.
- Aerei da traino: 4 Stinson L5 HP 235 - Morane Saulnier HP 180 - Motoaliente Falke.

Il Club è dotato di: vasto camping per roulotte e tende con relativi servizi; piscina, campi da tennis e parco giochi bambini nonché di ristorante-bar con ampio parcheggio auto.

L'aeroporto ed i servizi annessi sono aperti tutti i giorni escluso il martedì.

**Lo spazio sul cruscotto è prezioso
utilizzatelo al meglio!**



**BECKER... il piú piccolo professionale
del mondo per il volovelista!**

L'apparato radio VHF AR 3201 della
Becker Flugfunk è il piú piccolo e
potente oggi esistente.

Formato strumento piccolo
(diametro 58 mm).

Nella foto accanto, il frontale
dell'AR 3201 in scala 1:1.

Potenza di trasmissione 5-7 Watt.

Autocontrollo automatico di
frequenza.

760 canali (predisposto per i futuri
previsti ampliamenti di banda).



Quattro frequenze memorizzabili
oltre alla 121,5 di emergenza
sempre fissa in memoria.

Basso assorbimento: circa 70 mA.

Controllo automatico tensione.

Opzionali: interfono,
illuminazione del pannello,
indicazione temperatura esterna
e tensione batteria.

È in corso la omologazione in
Categoria II.

Garanzia 2 anni!

BECKER
FLUGFUNK

Avionics made in Germany

Per ulteriori informazioni:

Glasfaser Italiana s.r.l.

Via Ghiaie 3 - 24030 VALBREMBO - Tel. 035/612617

Rappresentante ufficiale per l'Italia



Il lancio collettivo di nove alianti anfibi Sul Campo dei Fiori... cinquant'anni dopo

di Plinio Rovesti

Il 16 settembre di quest'anno è ricorso il 50° anniversario del primo lancio collettivo di nove alianti veleggiatori anfibi dalla vetta del Campo dei Fiori al lago di Varese. Il Centro Studi del Volo a Vela Alpino di Calcinate del Pesce, che giustamente si considera il continuatore dell'attività volovelistica lanciata in provincia di Varese nel lontano 1930 dal Gruppo di Volo a Vela Tommaso Dal Molin, non poteva dimenticare questo avvenimento. E infatti, in seno allo stesso Centro Alpino, fin dai primi mesi del 1984 era stato costituito un Comitato Organizzatore per le celebrazioni del 50° anniversario dello storico lancio. Giorgio Orsi, «pioniere dell'Aeronautica» ne aveva accettato la presidenza e, validamente coadiuvato dall'instancabile Renzo Scavino, si prestò all'onere di organizzare le celebrazioni per ricordare l'importante avvenimento volovelistico.

Le celebrazioni sono iniziate sabato sera 15 settembre 1984 alle ore 20 con un conviviale tenutosi presso il ristorante dell'aeroporto volovelistico di Calcinate, al quale sono intervenuti i rappresentanti della Presidenza Centrale dell'Aero Club d'Italia, dell'Associazione Nazionale Pionieri dell'Aeronautica, della Provincia e del Comune di Varese, dell'Associazione degli Industriali Varesini, del locale Panathlon Club, del Centro Studi del Volo a Vela Alpino, dell'Aero Club Volovelistico Alta Lombardia e di numerosi altri Aero Clubs periferici, nonché — naturalmente — tutti coloro che rimangono del vecchio Gruppo di Volo a Vela Tommaso Dal Molin.

Al levar del conviviale hanno preso la parola i rappresentanti dei volovelisti varesini organizzatori delle celebrazioni del 50°: Giorgio Orsi, presidente del Comitato Organizzatore, Giorgio Nidoli, presidente del C.S. V.V.A. e Dante Caraffini, presidente dell'Aero Club Volovelistico Alta Lombardia; i quali, dichiarandosi orgogliosi di essere i continuatori dell'opera intrapresa dai volovelisti varesini degli anni 30, hanno esaltato l'opera dei loro predecessori, particolarmente nel campo delle costruzioni volovelistiche e delle esperienze di volo senza motore compiute nei cieli e nelle acque del Verbano.

Ricordando il primo lancio collettivo dei nove alianti lago di Varese, Orsi, Nidoli e Caraffini hanno avuto

parole di caldo elogio e di ammirazione per i piloti-costruttori del vecchio Gruppo Dal Molin, organizzatori e protagonisti della storica impresa.

Renzo Scavino, regista delle celebrazioni, ha dato quindi la parola all'ing. Guagnellini, presidente della Commissione Sportiva Centrale dell'Aero Club d'Italia; il quale, dopo aver portato ai convenuti il caloroso saluto dell'Avv. Baracca, presidente dell'Ae.C.I., unitamente al Consigliere Federale Italo Rossi, ha consegnato ai tre protagonisti viventi dell'impresa, Generale Ing. Angelo Mori, progettista degli alianti anfibi, Ten. Col. Plinio Rovesti, pilota dell'Anfibio Roma e capo della formazione, e Com.te Tino Gada, pilota di uno degli anfibi Varese e direttore delle operazioni di lancio, tre artistiche medaglie d'argento del Presidente della Repubblica, nonché medaglie d'argento del CONI, concesse ai seguenti volovelisti viventi del Gruppo Dal Molin, che all'inizio degli anni 30 si sono maggiormente distinti nei lavori per la costruzione dei nove veleggiatori anfibi che hanno partecipato al volo collettivo: Ing. Ermanno Bazzocchi, Cav. Uff. Almo Del Grande, Rag. Carlo De Wolf, Capotecnico Umberto Frattini, ed agli specialisti Antonio Bertagna,



Fig. 1 - Al tavolo d'onore (da sinistra a destra) Adele Orsi, il Generale Giulio Cesare Graziani, il Prof. Nidoli e il Dott. Leopoldo Zambelletti.



Fig. 2 - Il Comm. Dante Caraffini — il dinamico Presidente dell'Aero Club Volovelistico Alta Lombardia — porge il saluto alle Autorità ed agli ospiti.

Giovanni Biotti, Angelo Grilletti, Natale Parnisari, Angelo Stenech e Adolfo Zani.

Ha quindi preso la parola il Generale di Squadra Aerea Giulio Cesare Graziani (medaglia d'oro al valor militare della 2° guerra mondiale), che nella sua veste di Presidente dell'Associazione dei Pionieri dell'Aeronautica, dopo aver pronunciato un brillante discorso commemorativo del lancio dei nove alianti anfibi ed aver esaltato l'attività volovelistica del Centro di Calcinate, ha consegnato i diplomi ed i distintivi di «Pionieri dell'Aeronautica» ai volovelisti varesini recentemente insigniti di tale titolo (Giorgio ed Adele Orsi, Tino Gada, ed Angelo Mori).

E' quindi la volta di Renzo Scavino, direttore della rivista «Volo a Vela» e membro del Consiglio direttivo del Centro Studi del Volo a Vela Alpino, il quale consegna ai cinque pionieri antesignani del Gruppo Dal Molin (Rovesti, Conti, Carrera, Gada e Mori) la speciale medaglia d'argento fatta coniare dal C.S.V. V.A. per celebrare il 50° del lancio collettivo. Una riproduzione in bronzo della stessa medaglia viene consegnata alle autorità presenti al conviviale, tra cui ricordiamo il Generale Adriano Mantelli, pioniere del volo a vela italiano, l'ing. Iginio Guagnellini ed il Consigliere Federale Italo Rossi, l'ing. Ambrosini, pioniere dell'Aeronautica, il dott. Leopoldo Zambelletti, presidente dell'Associazione Industriali della provincia di Varese, i rappresentanti della Provincia e del Comune di Varese, il presidente del Panathlon Club, il Cappellano dei volovelisti varesini pilota Don Adriano Sandri, la scrittrice e giornalista Alba Bernard, Giorgio Minazzi, redattore capo del quotidiano «La Prealpina», il rag. Antonio Carlo Montonati, membro del Consiglio direttivo della «Famiglia Bosina», e molte altre personalità di cui ci sfugge il nome.

Infine, chi scrive queste note, ha chiuso la cerimonia del conferimento delle medaglie, rivolgendo, a nome dei vecchi piloti del Gruppo Dal Molin, un vivissimo



Fig. 3 - Il Generale Graziani consegna all'Ing. Mori, progettista degli alianti anfibi, il diploma di «Pioniere dell'Aeronautica».

ringraziamento ai coniugi Adele e Giorgio Orsi (cui recentemente è stato conferito il titolo di «Pionieri dell'Aeronautica») ed ai quali è stata consegnata un'artistica targa ricordo del 60° ed una medaglia di argento di benemeranza concessa dal Presidente della Repubblica Sandro Pertini.

Il convivio del 50° si è concluso con brindisi augurali, strette di mano ed abbracci a non finire... L'appuntamento è per il giorno dopo sulla vetta del Campo dei Fiori, dove Mons. Macchi celebrerà una Messa al campo e pronuncerà il discorso commemorativo dell'impresa volovelistica.

Il comitato organizzatore delle celebrazioni in onore dei pionieri varesini del volo silenzioso, aveva indetto appunto per quel giorno, domenica 16 settembre, un raduno di alianti, i quali, giungendo a Varese



Fig. 4 - Rovesti consegna a Giorgio Orsi la targa ricordo del Gruppo di Volo a Vela Tommaso Dal Molin.

dai vari aeroporti volovelistici dell'alta Italia, prima di atterrare all'aeroporto di Calcinate avrebbero sorvolato e fotografato la balza del Campo dei Fiori dalla quale nel 1934 presero l'involo i nove alianti veleggiatori del Gruppo Dal Molin.

Poichè le condizioni meteorologiche non erano favorevoli al volo veleggiato, gli alianti partecipanti al raduno sono giunti sulla verticale del Campo dei Fiori a rimorchio aereo. Fin dalle prime ore del pomeriggio è stato un ininterrotto suggestivo carosello di alianti aerotrainati che, dopo lo sgancio dai velivoli rimorchiatori, hanno volteggiato come falchi sulla vetta della montagna, creando un clima di grande entusiasmo tra i numerosissimi gitanti che continuavano ad affluire sul pendio del Campo dei Fiori.

Noi eravamo tra quelli che accorrevano alla storica balza di lancio. Quanti ricordi affioravano alla nostra mente arrampicandoci faticosamente su quel sentiero che cinquant'anni prima avevamo scalato con giovanile baldanza trasportando in vetta alla montagna ali e fusoliere. Preceduti da Mons. Pasquale Macchi, che «tirava» in testa alla fila con passo da alpino (l'arciprete del Sacro Monte è un sacerdote di montagna allenato a queste... salite), siamo arrivati sul punto di lancio col fiato grosso e col cuore gonfio di emozione. Per riprendere fiato, ci fermiamo a contemplare il paesaggio e la folta vegetazione che in mezzo secolo ha notevolmente mutato l'aspetto della montagna. Piante e cespugli, avanzando dai due lati della balza di lancio, hanno ridotto considerevolmente lo spazio erboso un tempo disponibile al centro del pendio per l'involo dei nostri alianti. Anche il panorama in direzione di Varese e del lago, è molto cambiato: il cemento s'è mangiato gran parte del verde che abbelliva i dintorni della «città giardino» e che ora sono fittamente punteggiati di ville e di fabbricati industriali. E' il progresso di mezzo secolo!

Don Adriano Sandri — arrivato in vetta molto prima di noi — ci riceve festosamente assieme al folto gruppo degli «Amici della Montagna», che hanno aiutato Don Adriano ad approntare l'altare da campo sul quale Mons. Macchi celebrerà la Santa Messa. Sono presenti quasi tutte le autorità incontrate la sera prima al conviviale di Calcinate, unitamente a



Fig. 5 - Poichè le condizioni meteorologiche non erano favorevoli al volo veleggiato gli alianti partecipanti al raduno sono giunti sulla verticale del Campo dei Fiori a rimorchio aereo.



Fig. 6 - Numerosi gitanti ed appassionati del volo silenzioso sono convenuti sulla balza del Campo dei Fiori per assistere alle celebrazioni del 50°.

diversi iscritti all'Associazione Arma Aeronautica di Varese, capeggiati dal loro presidente Generale Crespi, ed a molti volovelisti di oggi e di cinquant'anni fa, che Tino Gada (l'indimenticabile compagno di tanti voli in coppia iniziati da questa montagna) intrattiene scherzosamente con motti e battute da... fine dicatore.

Numerosi anche gli appassionati studiosi del vicino osservatorio astronomico diretto dal Prof. Furia; il quale con i suoi allievi ha fatto più volte la spola per trasportare in macchina i «vecchi» del Gruppo Dal Molin e le signore che cercavano il sentiero che conduce alla vetta del Campo dei Fiori, che i piloti di Calcinata da tempo hanno battezzato col nome di «Vetta Volo a Vela».

Mentre gli alianti continuavano a volteggiare nel cielo e gli aero-traini si susseguivano ininterrottamente, è iniziata la celebrazione della Santa Messa. Qualcuno osserva che lo storico lancio cominciò alle 16,30 mentre ormai sono le 17. Mons. Macchi, però, sorridendo, fa presente che 50 anni fa non era in vigore «l'ora legale» e che pertanto tutto procedeva secondo il palinsesto del programma...



Fig. 7 - La celebrazione della Santa Messa sul punto di lancio dei 9 alianti anfibi. Celebra Mons. Macchi assistito dal pilota Don Sandri.



Fig. 8 - La posa della targa commemorativa.

Il rito religioso ebbe inizio sotto un cielo grigio ed imbronciato, che sembrava minacciare pioggia da un momento all'altro. Ma quel cielo, evidentemente non se l'è sentita di prendersela con noi volovelisti, che siamo fra i suoi più appassionati studiosi... Non cade quindi una goccia d'acqua!

Don Sandri — pilota di volo a vela e 2° grado di volo a motore — concelebrava con Mons. Macchi il sacro rito. Ad un certo punto della Santa Messa, chi scrive queste note avrebbe dovuto leggere ad alta voce un brano riportato su un foglietto affidatogli all'inizio della cerimonia. La commozione però, gli giocò un brutto scherzo... e dopo poche parole la voce non volle più uscire! Per fortuna Don Adriano mosse subito in soccorso, e continuando personalmente la lettura, sciolse l'increscioso imbarazzo di quel momento, mentre i «vecchi» del Gruppo Dal Molin lanciavano benevoli occhiate di comprensione verso il loro antico «capo», e Tino Gada abbozzava significativi sorrisi per fargli coraggio...

Nel corso della Santa Messa Monsignor Macchi pronunciò un breve e toccante discorso celebrativo; un discorso che sembrava dettato dal cuore di un vecchio volovelista, e che Mons. Macchi aveva scritto per non dilungarsi e per non uscire dal tema, come



Fig. 9 - Mons. Macchi e Plinio Rovesti davanti al cippo sul quale è stata fissata la targa a ricordo del 50°.

quando si parla a braccio. Ne riportiamo integralmente il testo.

«Rivolgo innanzitutto un vivissimo cordiale saluto ai pionieri del volo a vela, a tutti gli appassionati di questo sport e a tutti gli amici, con particolare ossequio alle autorità presenti a questa celebrazione cinquantenaria.

Sono felice dell'opportunità che mi è stata data di essere in mezzo a voi questo pomeriggio e ringrazio chi mi ha invitato, perchè così ho modo di esprimere tutta la mia simpatia, la mia ammirazione per voi pionieri; stima e ammirazione che è nata nel mio animo più di 50 anni or sono, quando, allievo delle scuole elementari di Via Felicità Morandi, restavo a lungo a vedere il lavoro di costruzione degli alianti che si realizzavano nella vicina officina del Gruppo di Volo a Vela Tommaso Dal Molin.

Nel mio cuore è sempre rimasta la nostalgia del volo a vela... fin che, tanti anni dopo, il Colonnello Rovesti da Rieti venne a prendermi in Vaticano per offrirmi l'esperienza meravigliosa di questo volo.

Grazie vivissime.

Che significato ha questa celebrazione religiosa?



Fig. 10 - Tino Gada e Plinio Rovesti - i piloti viventi della storica impresa volovelistica.

E' utile? E' opportuna? E' necessaria?

Io lo credo.

Voi avete fatto bene perchè a cinquant'anni di distanza da quei primi momenti pionieristici sentiamo tutti il bisogno di esprimere la nostra gratitudine.

Gratitudine per quegli inizi fortunati e gratitudine per la storia certamente positiva di questi cinquant'anni.

Ovviamente nella nostra preghiera ricorderemo anche tutti quelli che mancano a questa nostra celebrazione, quelli che hanno avuto particolari meriti ed anche quelli che sono morti vittime di qualche grave incidente.

Progressi enormi si sono avuti nell'aviazione in questi 50 anni fino a rendere possibili i voli extra terrestri. Anche il volo a vela si è perfezionato, ma non ha perso il suo carattere originario di volo silenzioso, di volo stupendo a contatto con la natura, potremmo dire di volo puro. Io sicuramente non sono un competente, ma dalla piccola esperienza che ho potuto godere mi pare di poter affermare che questo volo è tendenzialmente religioso, perchè è un volo che può servire a scoprire Dio nel silenzio, nella contemplazione della natura e nella riflessione pacata e pacificante.

E questa motivazione religiosa mi spinge ad esprimere gratitudine a voi che avete arditamente ricercato il volo a vela quando poteva sembrare assurdo o temerario, a voi che lo avete favorito con costanza, a voi che lo praticate e a tutti quelli che sono amici del volo a vela.

Grazie, perchè è sport benefico, perchè è sport meritevole, perchè è sport che fa bene soprattutto alla psicologia, allo spirito dell'uomo. E' sport che favorisce l'equilibrio umano e spirituale.

Formulo quindi vivissimi voti perchè questo vostro sport abbia sempre maggior diffusione, perchè sia sempre fedele al suo carattere originario e possa essere utile soprattutto ai giovani per la loro formazione umana, morale ed anche religiosa.

Dio benedica tutti. E la Madonna del Sacro Monte, sotto la cui protezione avete fatto qui i primi voli, sia sempre vostra benevola protettrice».

A conclusione della Santa Messa Mons. Macchi lesse ad alta voce l'iscrizione della targa metallica, che fu quindi collocata nell'apposito cippo approntato dagli «Amici della Montagna» capitanati da Giuseppe Gorini.

A questo punto credevamo che le cerimonie fossero concluse, ma gli amici del «Club Aviazione Popolare» ci serbavano una sorpresa. Chiesero il microfono collegato all'alto parlante portato sul Campo dei Fiori da Guglielmo Giusti (il vecchio dirigente del Centro Studi del Volo a Vela Alpino) ed improvvisarono un discorsetto, comunicando ai convenuti che il loro Club, «a ricordo della grande impresa che nobilita la costruzione amatoriale» aveva deliberato di concedere ai tre protagonisti viventi del lancio collettivo (Gada, Mori e Rovesti) tre artistiche targhe, che ci vennero consegnate tra gli applausi dei presenti. Commossi ringraziammo vivamente gli ingegneri Duranti, Puppi e Brini, rappresentanti del Club, e con loro ci



Figg. 11 e 12 - Due belle foto scattate a Mons. Macchi nell'Aeroporto di Rieti in occasione del volo veleggiato compiuto nella valle Santa que'd'era segretario di Paolo VI. Il pilota che lo ha portato in volo è Alvaro De Orleans Borbón.

avviammo lentamente verso il sentiero che ci riportò sulla strada cosiddetta della «punta di Orino», dove ci attendevano le macchine degli studenti dell'Osservatorio Astronomico.

Tino Gada non aveva più voglia di scherzare... Forse ripensava come noi a quel 16 settembre del lontano 1934. Da allora erano trascorsi esattamente cinquant'anni: quanti ricordi, ahimé quanti ricordi...

Plinio Rovesti

Ci sono pervenuti molti scritti, sia da parte di chi non ha potuto essere presente, sia da parte dei presenti che hanno voluto ribadire la loro sentita partecipazione allo storico avvenimento.

Il Comitato Organizzatore e la rivista VOLO A VELA ringraziano tutti e colgono l'occasione per ringraziare anche gli amici (e le amiche, principalmente!) che si sono prodigati nel collaborare, nel contempo si scusano per qualche dimenticanza nel diramare gli inviti.

Dalla "Base Campo dei Fiori"

Certo che «Base Campo dei Fiori» è un nome appropriato a questa giornata commemorativa. Abbiamo voluto chiamare così la Cima della nostra Madonnina, poichè ci riporta indietro nel tempo; ci sembra di vedere questi 9 Alianti gettarsi nel vuoto. Una sensazione che ci ha accompagnato per tutta la giornata.

Siamo lì armati di tutto: macchine fotografiche, radio, binocoli, agendine, perfino dei kiway, per annotare i passaggi che si faranno.

Ma andiamo per ordine.

Malgrado le previsioni del nostro Meteosat, Piero Pugnetti, (vento da Nord) la giornata si preannuncia... piove.

Dopo il consulto dei Testi Sacri, si scusa, dando la colpa al tempo.

Comunque la buona volontà dei Volovelisti è proverbiale, per cui Gianluca Tronconi e Figlio, tagliano per primi, si fa per dire, l'ambito traguardo con il Falke. Appena atterrato, la coppia Premazzi e Rossi gli soffiano quasi al volo il motoalante per imitarlo immediatamente.

Così si chiude la mattinata volovelistica, sotto una pioggerella che sembra ridere del pur bravissimo Pugnetti. Ne azzeccasse una!!!

Nel pomeriggio però, la giornata si apre: il panorama è fantastico.

Non siamo ancora giunti sulla cima della Madonnina che il vendicativo Pugnetti in tandem con Premazzi Massimo ci chiama per farsi annotare fra i temerari che faranno i passaggi. Sono le 13,25.

Segue immediatamente come gradita sorpresa un Grob di Alzate con Albertazzi e Dell'Acqua. Ore 14,11 con ASK 13, Krugher e Lorenzo Monti. Ore 14,35, K 13 pilota Pollio Tonino con al seguito il sempre vigile Pugnetti.

Alle 14,40 si ha la gradita visita dell'elicottero di Gennari che con Luca Benini viene a rendere omaggio alla ricorrenza, eseguendo anche un magnifico atterraggio di super

precisione in un ristretto spazio tra gli alberi per prendere a bordo l'Elicostoppista Premazzi Adriano.

Ore 14,55 il Comm.te Enzo Grosso detto il Barone da Norcia, nobilita la giornata degnandoci di un passaggio col Falke. 15,02 è bello vedere la Madonna sollevare l'ala dell'ASW 20 del Bob Monti, giusto giusto per farlo passare di mezzo metro scarso dall'asta della manica a vento posta dietro di Essa. 15,15, Janus con a bordo il caro Aliverti in coppia con Avanzini.

Ore 15,16, Bonini con Falke. 15,29 ecco il Blanik con Bognonovi e Branca. 15,31, altra gradita visita del Grob pilotato dal Comm.te Bosche e Figlio.

Con la sua proverbiale calma alle 15,34 passa Bellora Mario seguito su Janus da Stefanutti Sergio e Figlio. 15,41, primo traino eseguito dal Robin; pilota Giuseppe Gandolfi, trascinati Sinelli e Krugher. Alle 15,49, in tutta la sua grandezza ecco il Nimbus 3 con Manzoni. 15,53, riecco il Falke che porta su in cima Kufferle e la sua Gentile Signora. 15,54, con Zerzi, il zavorrato Pugnetti che così facendo spera di far incetta di medaglie. Il Kestrel di Secomandi fa il passaggio alle 16,01. Ore 16,16, Piazzai con passeggero. Alle 16,20, gradita visita di un motoalante di Valbrembo pilotato dai Comm.ti Pasculli Luciano e Mangilli Chiarino. Alle 16,28 è la volta di Fraenza e Borellini su Janus (ma chi pilotava?). 16,30, K 13 con Cassinelli e Casaccia. 16,41 il passaggio più disciplinato della giornata: pilota la dolce Paola che porta a spasso il Comm.te Broggin. Almeno una volta per ultimi su Janus, Vergani e Clement. Inutile annotare i passaggi del nostro Addario Ercolino, senza di lui la maggior parte passava a piedi. A proposito di piedi!!! Una nota di merito particolare va ai Comm.ti Guglielmo Giusti, Dante Caraffini e Lorenzo Scavino che trainando la nostra cara Costanza a bordo delle loro scarpe n. 43... rotti, fanno il giro intorno alla Madonnina dalle 16,04 alle 16,08.

Grazie comunque a tutti e grazie agli altri volovelisti, ex aviatori e visitatori che hanno voluto partecipare alla S. Messa officiata da Monsignor Macchi e dal nostro buon Don Adriano Sandri; e onorare con la loro presenza la Cerimonia conclusiva della posa di una Targa Ricordo in onore ai 9 volovelisti che 50 anni fa si lanciarono proprio da questo punto, dove è posta la Madonnina sulla «Base Campo dei Fiori».

Adriano & Ercole

G. GIUSTI

21013 GALLARATE (Va)

Via Torino, 8 - Telefono (0331) 781 368

CONCESSIONARIO:

Batterie dryfit



Sonnenschein

COMPONENTI ELETTRONICI



18 Novembre 1984

27^{mo} BRIEFING DELLE DUE TORRI

*Il Briefing è quella cosa che...
Il Briefing era quella cosa che...
Il Briefing è... la Magna Charta...
La Magna Charta è quella cosa che...
La Magna Charta era quella cosa che...
La Magna Charta è... il Briefing...
... ovviamente... e «nella misura in cui»...*

Scendiamo dal pulmann e rivediamo con piacere i volti amici ma tocca subito a Sandro Serra di richiamarci al dovere ed ascoltare il tradizionale benvenuto ai presenti, ma anche il ricordo degli amici che sono andati avanti: Rocca e Zamperini.

Serra ringrazia le Autorità presenti e gli addetti ai lavori che si prodigano per il nostro volo a vela.

Ed iniziano gli interventi.

CARLO MARCHETTI (Consigliere Federale)

- forse non molti problemi ma comunque molto grossi, in particolare con enti militari e civili, che ringrazio per la comprensione dimostrata;
- il confronto del nostro operato con la traccia indicata dalla Magna Charta non è soddisfacente, sia per le scarse disponibilità economiche che per la poca efficienza nell'impiego dei mezzi;
- l'attività di base è seriamente compromessa per la mancata corresponsione dei premi di brevetto ai giovani;
- manca un programma per la produzione di mezzi di informazione ed audiovisivi per la propaganda e la diffusione;
- occorre stabilire, utilizzando la rivista VOLO A VELA, un filo diretto tra i volovelisti e l'Aero Club d'Italia;
- per tutto ciò è necessaria una partecipazione più diretta ed attiva da parte di tutti i volovelisti, che non devono stare con le mani in mano ad aspettare che altri risolvano problemi che loro stessi possono affrontare e risolvere.

PIERO MORELLI

(Presidente Commissione di Specialità)

Tra gli amici scomparsi, permettetemi di ricordare Gianfranco Rotondi e Plinio Santini.

- nelle undici riunioni sin qui tenute dalla Commissione tutti hanno lavorato con grande impegno; le linee lungo le quali si è operato sono quelle tracciate l'anno scorso, ma abbiamo potuto fare ben poco, anche per il condizionamento di decisioni già prese; abbiamo individuato i problemi chiave e cer-

cato di avviarne qualcuno a soluzione, ma tutto ciò in un Paese perennemente in crisi e malato cronico di burocrazia;

- le norme vigenti sono carenti ed insufficienti ed ostacolano lo sviluppo del volo a vela; gli incontri avuti con Civilavia hanno portato alla nomina di una Commissione mista per giungere ad una normativa più valida;
- sicurezza del volo: si parla troppo ma si fa poco; abbiamo cercato di nominare una sottocommissione per tale problema, ma non si sono trovate persone disponibili;
- il piano di «finanziamento flotta» si è esaurito e ciò ha creato un problema oltremodo grave in quanto abbiamo bisogno di velivoli trainatori e di alianti biposto;
- presso l'Aero Club Centrale ha avuto luogo il tradizionale corso istruttori, con esito pienamente soddisfacente;
- passando in rassegna l'attività sportiva svolta, è da rilevare la scarsa partecipazione italiana ai C.I. e ciò ha comportato la non assegnazione del titolo per le classi Standard e Libera;
- mondiali 1985; la preparazione ha assorbito molte energie da parte dei pochi che se ne sono occupati; anche la Commissione ha dovuto occuparsene a più riprese, cercando di raggiungere i seguenti obiettivi:
- assicurare che la maggior parte delle spese possa rappresentare investimento di cui possa fruire tutto il volo a vela italiano;
- sistemazione del sedime aeroportuale;
- nuovi prefabbricati e interventi su impianti e strutture;
- operazione velivoli trainatori;
- creare le premesse per una larga partecipazione, anche per venire incontro alle aspettative degli Enti locali che hanno contribuito generosamente;
- appello del Presidente dell'Aero Club d'Italia a tutti gli enti volovelistici invitandoli a collaborare per contribuire alla riuscita dell'evento, speriamo che l'appello sia accolto in quanto molti sono i problemi da affrontare;
- preallenamenti possibili a Foligno ed all'Aquila e presso l'AeCCV che deve precisare i periodi disponibili;
- partecipazione preallenamenti in Australia dove si svolgeranno i mondiali del 1987, partecipazione largamente coperta finanziariamente dai piloti interessati; questa partecipazione grava in misura molto limitata sul bilancio dell'Aero Club d'Italia;
- campionati italiani 1985: la Commissione ha segnalato l'opportunità che si svolgano i C.I. anche nell'anno in cui si svolgono i mondiali; le finanze però sono quelle che sono ed esiste la possibilità che l'AeCI non sia in grado di dare un contributo; la Commissione deve esaminare alcune proposte e l'atteggiamento molto sportivo di alcuni Clubs; la Commissione ha ricevuto offerte dall'AVM per l'organizzazione del C.I. classe Standard e 15 me-

tri, dall'AVAL per la 15 metri e dall'Aero C. Torino per tutte o parte delle tre classi FAI; la Commissione propone di assegnare l'organizzazione del C.I. 15 metri a Calcinate, Standard ad Alzate, Libera, Biposti e Promozione a Rieti dopo i mondiali, classe Club a Torino; in merito alla classe Club abbiamo in programma di candidare Rieti ai Campionati Europei di classe Club nel 1986; occorreranno accordi tra i Clubs citati per stabilire il calendario e le quote di iscrizione;

- contiamo di rinnovare l'esperimento per la partecipazione ai campionati polacchi con il sistema degli scambi;
- selezione e preparazione dei piloti; la Commissione ha preso una decisione coraggiosa: delegare ad un Commissario Tecnico le proposte di selezione ed il compito di programmare e realizzare l'attività di preparazione e la partecipazione; questa decisione è stata per lungo tempo discussa e meditata ma infine unanime; la scelta è caduta su Angelo Zoli, dopo che altri nomi, rispettabilissimi, sono stati vagliati; ora bisogna dare a Zoli fiducia ed appoggio; su questo argomento non si può pretendere di trovare tutti concordi, ci saranno inevitabilmente delle discussioni, questo ben lo comprendiamo, anche le critiche comprendiamo, ma fatte con misura ed in modo obiettivo; ci avete eletto: lasciateci lavorare; a ciascuno il suo ruolo; ai piloti quello di partecipare alle gare e cercare di vincerle; a Rieti l'anno prossimo vorremmo portare tutti i 18 piloti della rosa nazionale, ma è un discorso responsabile quello di dire: portiamo a cinque o sei il numero dei piloti per nazione, se questo significa operare con 120/140 alianti o magari di più, rischiando, sul piano della sicurezza e della operatività, il totale insuccesso della manifestazione? siamo disposti ad ammettere cento alianti e forse qualcuno in più; è già una estrapolazione che richiede di essere fortunati col tempo meteorologico e di fare uno sforzo limite sul piano organizzativo; andare oltre questo limite è al di fuori del quadro stesso di responsabilità che il buon senso impone;
- vorrei concludere con un appello alla collaborazione, non solo per quanto riguarda l'attività sportiva ma per tutti gli aspetti già citati; ho già detto della sottocommissione per la sicurezza, che non siamo riusciti a fare, di quella per i rapporti con Civilavia, che è la sola che siamo riusciti a fare, anche se ne andrebbero fatte altre, come accennato da Carlo Marchetti, ma ci occorre una collaborazione seria ed impegnata da parte vostra.

GUIDO BARACCA

(Presidente dell'Aero Club d'Italia)

Vi porto il saluto dell'Aero Club d'Italia e del Consiglio Federale. Conosco e seguo da vicino i molti problemi che state affrontando per i mondiali e da parte nostra ci stiamo impegnando per risolvere tutto il possibile. Il problema dei trainer rimane determinante e non è risolvibile solo con il piano di potenziamento degli L5.

E' allo studio un nuovo piano per il potenziamento della flotta degli Aero Clubs, è però un'operazione

complessa legata alla possibilità di apportare lavoro all'industria nazionale del settore.

Circa la partecipazione ai mondiali, da sportivo preferisco la libertà e la partecipazione più estesa che sia possibile.

Per quanto riguarda i campionati italiani di quest'anno debbo manifestare la mia delusione per la scarsa partecipazione che ha portato alla mancata attribuzione dei titoli nazionali, ciò non deve più accadere. Formulo i migliori auguri per la buona riuscita dei mondiali e per tutti coloro che a questa riuscita collaborano. Buon proseguimento dei lavori.

Sandro Serra ringrazia il Presidente per il suo intervento ed anche per il rimprovero contenuto nello stesso.

Circa il Comitato dei Mondiali, Serra illustra quanto è stato fatto ed i risultati ottenuti, particolarmente per quanto riguarda l'intervento dell'Aeronautica Militare.

Il Comitato ha chiuso i suoi lavori ed ha demandato al Direttore di gara quanto resta ancora da fare.

LORENZO SCAVINO (Rivista VOLO A VELA)

E' il 27.mo Briefing al quale partecipo e questa volta sento il dovere di parlare in difesa di questa istituzione, affinché torni ad essere quella che deve essere: il momento, la giornata, l'assise, riservata alla base volovelistica.

Dai primissimi Briefing, ai quali mancavano solo le torte in faccia, siamo passati a quelli più concreti con suggerimenti ed indicazioni per gli addetti ai lavori, per finire in questi ultimi anni con dei Briefing troppo «manipolati» da un'attenta regia che serviva solo ad illustrare le decisioni già prese.

Piludu lo scorso anno ha detto giustamente che il Briefing deve essere più impegnativo e più produttivo in quanto i problemi che riguardano il volo a vela italiano non sono pochi e non sono semplici.

Quest'anno si sono avute riunioni importanti, anche ieri, ma oggi il tempo destinato al Briefing è ancor più ridotto in quanto nel pomeriggio c'è la Assemblea dell'AeCCVV. La recente nomina del nuovo Consiglio ed i gravi problemi che lo attendono sono una giustificazione senz'altro valida, ma per il futuro rivolgo l'invito agli amici di Bologna — che sono un poco i numi tutelari di questo nostro Briefing — affinché riservino l'intera giornata alla «base» — cioè a tutti i volovelisti che hanno qualcosa di interesse generale da esporre — affinché possa realmente esprimersi.

Purtroppo debbo anche constatare, e non è cosa di oggi solamente, che la base non sempre è informata e consapevole dei problemi che affliggono il volo a vela e qui passo la parola alla rivista VOLO A VELA.

Che fa quello che può ma che vorrebbe fare di più ed in modo più concreto affinché l'informazione sia la più ampia possibile. Purtroppo è nota la pigrizia calligrafica dei nostri volovelisti e proprio per questo abbiamo pensato di sottoporre loro un esempio di quello che si può «dire» confidando poi che i preposti cerchino di «fare» quanto la base volovelistica ha suggerito.

E' un tentativo di indirizzare verso determinati obiettivi, ma è anche un test per verificare fino a che punto giunge l'adesione dei volovelisti, fino a che punto gli addetti ai lavori vorranno operare nelle direzioni suggerite e fino a che punto le Autorità daranno ascolto alle nostre richieste.

E' anche un tentativo per portare al Briefing i «nuovi» — non per la riunione conviviale — perchè vedano quanto si fa o non si fa. In linea di massima si può constatare che i nuovi sono piuttosto delusi da questa nostra assise, tocca a noi «vecchi» rivitalizzarla e renderla invitante attraverso una partecipazione più qualificata.

LA MOZIONE NUMERO UNO: l'esperimento di VOLO A VELA è sufficientemente illustrato, è appena il caso di dire che la rivista è a disposizione di tutti i volovelisti e si augura che al Briefing 1985 si possa presentare la MOZIONE NUMERO DUE con un'altra paternità, alla quale la rivista darà sempre spazio e collaborazione.

Nel 1985 VOLO A VELA darà il via ad un'altra rubrica, si tratterà di un compito non facile per il quale interverranno nomi qualificati ma come sempre tutti i volovelisti potranno collaborare. La rubrica avrà per titolo SALTIAMO IL FOSSO INSIEME ed è quindi facile capire che si tratterà del passaggio dall'attività didattica ai primi passi nella più complessa ma non complicata attività sportiva.

Chiudo ricordando che il bilancio economico della rivista è sempre deficitario per 5/6 milioni all'anno, che il Centro Studi continua ad accollarsi, non so fino a quando, quindi gli abbonamenti sono indispensabili. Se poi qualcuno può aiutarci con la pubblicità, siamo a sua disposizione.

E' appena il caso di dire che tutti quelli che lavorano per la rivista lo fanno gratuitamente, è a loro che va il mio, e confido anche il vostro, ringraziamento.

SERGIO CAPOFERRI (Presidente Valbrembo)

Qualcuno ha citato la Magna Charta, niente di quanto in essa proposto è stato realizzato.

L'Aero Club d'Italia muove un bilancio di quattro miliardi e malgrado ciò non si è trovato di poter incentivare le scuole che sono il primo compito statutario degli Aero Clubs. E nemmeno una lira per l'attività sportiva che viene svolta, con brillanti risultati, nei Clubs periferici.

Per contro è stato subito stanziato un contributo per i preallenamenti in Australia!

Per quanto riguarda la designazione dei piloti alle competizioni straniere ed ai prossimi mondiali di Rieti, faccio appello alla sensibilità della Commissione affinché sia riveduto il criterio della designazione.

Agli europei di Vinon non è stato mandato l'Attilio Pronzati, l'unico che aveva acquisito esperienza su quel particolare campo di volo e di gara.

Per i mondiali di Rieti non è stato designato nessun pilota di classe Libera, forse l'unica classe che permetteva di conquistare una medaglia.

Non capisco con quale criterio è stato lasciato fuori Walter Vergani che proprio a Rieti ha conquistato 12

o 13 titoli nazionali, gareggiando e vincendo in tutte e tre le classi.

A tale proposito chiedo che venga fatta una mozione per la partecipazione di Vergani ai mondiali di Rieti.

E qui, come in tutti gli spettacoli di prestigio, l'intermezzo pubblicitario, il carosello di buona memoria

UNKA DUNKA TRI CUNKIT FAN UNA CUNKA

Espletate le necessità fisiologiche, riprendono i lavori:

FERRUCCIO PILUDU (Ae.C. Roma, AeCCVV)

Vorrei riallacciarmi alla prima parte del discorso di Capoferri perchè le discussioni sui mondiali hanno un po' sfumato le sue osservazioni.

Ritengo fondamentale che il rapporto tra il Club e l'attività didattica sia prioritario. A tale proposito è necessaria una maggior informazione sui bilanci per conoscere quanto va alle singole specialità e quanto costa la gestione dell'AeCI.

Maggior informazione che permetterebbe subito di constatare che la gestione costa sempre di più mentre sempre di meno sono i denari destinati ai Clubs periferici per lo svolgimento dell'attività statutaria. In questa sede sarebbe opportuno insistere affinché le spese di gestione dell'AeCI siano a carico degli Enti che stabiliscono le funzioni dell'AeCI.

Più precisamente sarebbe opportuna una mozione all'AeCI affinché i contributi CONI siano unicamente destinati alle ragioni per i quali sono stati stanziati e nel contempo operare in tutti i modi possibili affinché Civilavia porti i contributi ad un livello adeguato alla realizzazione dell'attività prevista per statuto.

Sempre a proposito di Civilavia, dobbiamo ricordare che l'anno scorso in questa stessa sede abbiamo chiesto che per essere istruttore di volo a vela non fosse richiesto il brevetto di volo a motore.

Non abbiamo ottenuto nulla. Ma è indispensabile che al prossimo corso istruttori vengano ammessi volovelisti con particolari requisiti ma senza pretendere il brevetto di volo a motore.

Ora si affaccia l'impiego del vericello, speriamo che non si creino nuovi e gratuiti problemi.

Per quanto riguarda l'attività sportiva extra competizione, occorre fare molte considerazioni sul suo evolversi, ma è chiaro che questa va incentivata, sempre attraverso i fondi CONI, sia quella svolta presso gli Aero Clubs periferici che quella svolta presso l'Aero Club Centrale.

RICCARDO BRIGLIADORI (Presidente Alzate)

Vedo che siamo rimasti numerosi nonostante il pranzo che toglie tensione ideale a questo tipo di assemblea informale.

Ringrazio tutti coloro che hanno operato per portare a Rieti i campionati mondiali 1985.

Circa la mancata assegnazione di alcuni titoli nazionali non mi sentirei molto preoccupato di raggiungere il numero necessario.

Dobbiamo piuttosto preoccuparci di dove sta andando il volo a vela italiano, che non si esaurisce nei mondiali.

Con il 1985 dobbiamo guardare al futuro con criteri più realistici, dobbiamo voltare pagina, con riguardo agli utenti dell'atmosfera, particolarmente gli strati più bassi di questa, i quali stanno prorompendo a disdoro delle scelte politiche di Civilavia e di quelle tollerabili dell'AeCI.

Occorre guardare con attenzione ai deltaplanisti che appartengono ad una categoria di utilizzatori dell'atmosfera a minor costo d'esercizio, minor costo del mezzo, minor costo delle strutture, mentre noi facciamo parte della categoria che tende ad esasperare i costi, sia per i mezzi, sia per le strutture, sia per l'esercizio. Se non ci decidiamo a voltar pagina noi perdiamo l'occasione di sviluppo per i prossimi quarant'anni!

LORA (AeCCVV)

Penso che la mancata partecipazione sia anche dovuta al fatto che nelle gare non ci si diverte più! Abbiamo pertanto deciso di affiancare alla Coppa del Velino che avrà luogo in luglio, anche una «Coppa del Felino» che avrà l'unico e dichiarato scopo di divertire.

CARMASSI (Ae.C. Volovelistico Toscano)

Aviosuperfici. Malgrado le insistenze ancora nulla si è ottenuto circa la possibilità di svolgere attività didattica sulle aviosuperfici. Poichè è in gioco la nostra possibilità di sopravvivenza l'anno prossimo dovremo operare su un'aviosuperficie, speriamo che nel frattempo Civilavia abbia rotto gli indugi.

Quest'anno abbiamo fatto oltre 600 ore di volo.

Poichè i premi di brevetto arrivano magari dopo tre anni, non sarebbe opportuno studiare la possibilità di un finanziamento bancario garantito dall'Aero Club d'Italia.

Occorre anche ripensare alle scuole regionali, con un comprensorio che consenta un'attività didattica continuata, con una conseguente diluizione dei costi.

FILIPPONI (Ae.C. della Sabina)

— possibilità di volare durante i periodi delle gare, in determinate ore;

— utilizzo delle infrastrutture create per i mondiali.

DAPPORTO

(Presidente Commissione Aeromodellismo)

— il deltaplano sta per diventare la quinta specialità in seno agli Aero Clubs, ciò comporta non poche difficoltà di inserimento, è pertanto necessaria buona volontà da parte di tutti;

— i giovani affluiranno più numerosi negli Aero Clubs e bisogna creare lo spazio per accoglierli, tenendo presente che ai giochi della gioventù di quest'anno l'aeromodellismo era presente con 2600 ragazzi e nel 1985 i partecipanti saranno almeno 5.000.

CARLO MARCHETTI (Consigliere Federale)

E' finalmente uscito il libro di Bergomi che raccoglie tutta la teoria necessaria al conseguimento del brevetto di volo a vela ed in proposito invita gli utenti ad esprimere il loro parere.

Informa che nel volo a vela internazionale sta comparando una nuova specialità: il volo a vela acrobatico. Tutti coloro che possono essere interessati chiedano informazioni in proposito.

Sandro Serra comunica che non essendoci altre richieste di interventi, considerata anche la necessità di lasciare tempo per l'assemblea dell'AeCCVV, ritiene chiuso il Briefing del 1984.

VENDESI PARACADUTE

«SAFETY CHUTE»

nuovo - Seat back stile - Model 350
colore giallo

rivolgersi a: BARBERI LEONE
Via Serlio, 25 - 00128 ROMA
Tel. 06/5206025

VENDO MOTOALIANTE FOURNIER RF4D

monoposto acrobatico
motore e cellula a 60 ore dopo revisione
generale; con radio 720 canali e VOR
completo strumenti a
L. 17.000.000

oppure con cruscotto standard a
L. 15.000.000

Telefonare ore serali a MASSIMO STUCCHI
02/3551201

VENDO PIK 20E

(motoalante con motore a scomparsa)

— anno di costruzione: 1980
— ore di volo aliante: 140 h. ca.
— ore di volo motore: 80 h. ca.
— completamente strumentato
— radio Dittel 720 canali

rivolgersi a: Antonio Garaffini
telefono: 0332/224853 (ab.) 0332/743438 (uf.)

VENDO BIPOSTO SCUOLA ASK.13 ANNO DI COSTRUZIONE 1970, MAI INCIDENTATO

— ore totali di volo: 2700
— ore dopo u.r.: 650
— scadenza C.N.: 24.5.85
— prezzo: L. 15.500.000
— completo strumenti, radio esclusa
— contattare: Aero Club Torino

Classi FAI, volo a vela a costi ragionevoli: e se dalle parole passassimo ai fatti?

di SMILIAN CIBIC

Abbiamo insistito in questi ultimi tempi in maniera che a noi stessi è apparsa piuttosto maniacale sulla necessità vitale per il volo a vela di divenire più accessibile, e sulla conseguente importanza di disporre di alianti più economici di quelli, sia pure sempre più perfezionati ed efficienti, ma certamente sempre più cari, che i costruttori mettono sul mercato.

Ci consola peraltro il fatto che, se si tratta di mania, certamente siamo in ottima compagnia. La stampa specializzata tedesca (ma non solo quella) è piena di articoli che si preoccupano degli stessi problemi, e nella recente riunione della CIVV indetta allo scopo di discutere il futuro assetto delle classi FAI, ed in particolare dell'eventuale creazione di una nuova classe di 17-18 metri, le stesse preoccupazioni hanno continuato ad emergere nel corso della discussione.

E un importante seguito si è avuto alla imponente riunione dei volovelisti tedeschi a Kiel (un migliaio di partecipanti e tre giorni di riunioni).

Dovendo cominciare da qualche parte, conviene forse partire da quanto è successo a Francoforte, dove a fine ottobre la CIVV ha riunito il panel che si occupa dello sviluppo della costruzione degli alianti, presieduto da Morelli, costruttori, rappresentanti ed osservatori di aero club nazionali.

In breve, alcuni costruttori, partendo da una dimostrata vicinanza delle prestazioni delle classi standard e 15 m, dall'enorme diffusione delle alette di allungamento dei 15 m e dalla abissale differenza di prestazioni tra queste due classi e quelle della libera, propongono la creazione di una nuova classe di 17-18 m di apertura, con qualche limitazione in più rispetto alla 15 m (niente winglets, niente geometria variabile).

Anche se Waibel insiste nel dire che questa proposta la fa come concorrente e non come costruttore, il discorso non appare molto credibile. Con lui il più caldo sull'argomento appare Dirks, e Holighaus trova opportuno aggregarsi senza molta convinzione.

Comunque una delle ragioni fondamentali della proposta appare il fatto che da un aliante con quell'apertura si può ricavare un motoalante con buone caratteristiche di veleggiamento, cosa che non è possibile con un 15 m.

Naturalmente la creazione di una nuova classe FAI, sia pure a lungo termine, diciamo tra circa sei anni, non può non rimettere in discussione l'assetto complessivo delle classi.

Gli orientamenti a questi fini sono molti, ma si possono forse ricondurre ai seguenti:

— praticamente tutti sono per il mantenimento della standard, che si riteneva dovesse morire con l'in-

troduzione della 15 m, mentre ha dimostrato, dopo un periodo di crisi, una vitalità imprevista;

- da più parti si chiede qualche modifica alla standard, p.es. l'abolizione della zavorra, riduzione del peso massimo (Morelli, Waibel e altri) o una nuova classe più piccola, possibilmente monotipo, per abbassare i prezzi dei mezzi ed avere delle gare in cui si possa veramente confrontare il valore dei piloti;
- in favore della nuova classe si schierano ovviamente i proponenti costruttori, gli inglesi, gli australiani (in sostituzione della libera), jugoslavi e polacchi (questi ultimi dichiarando candidamente che il problema economico per loro non ha importanza) e qualche esperto tedesco; si schierano contro i tedeschi con Reichmann a titolo personale, la nazionale tedesca e, a stretta maggioranza un gruppo di 40 esperti, e poi svizzeri, olandesi, norvegesi, svedesi, danesi e noi;
- ovviamente molte discussioni provoca l'eventuale eliminazione della 15 m in favore della nuova classe; particolarmente preoccupati sono i proprietari dei 15 m che vedono inevitabilmente deprezzati i loro alianti (su questo argomento insistono molto gli americani);
- per superare questa difficoltà Holighaus propone di far partecipare per un periodo di transizione i 15 m a scelta ai mondiali della standard con un handicap a sfavore del 2% o a quelli della nuova classe con un vantaggio del 2% (ma l'idea del handicap è osteggiata da molti);
- data la crisi della libera che ormai, con poche eccezioni, sta scomparendo sul piano nazionale, e di cui è sempre meno riconosciuta la funzione di stimolatrice di progresso, non sono pochi quelli che sarebbero favorevoli a sostituirla con la nuova classe;
- è praticamente unanime la volontà di reintrodurre ai mondiali la classe biposti (abbandonata dopo i campionati del 1956 con l'introduzione della standard), però limitata all'apertura di 20 m per evitare la corsa al gigantismo verificatasi nella libera, deprecata dallo stesso Holighaus, che vede un mercato molto limitato per macchine così costose;
- si vorrebbe contenere il numero delle classi ai campionati mondiali sia per non inflazionare i titoli, sia per ragioni organizzative, e l'idea di dividere in due sedi i campionati, come si fa in Germania per i nazionali, con le due classi piccole da una parte, la libera e la biposti da un'altra, non incontra molto favore, anche se ci si rende conto che i mondiali non sono più quel punto di

incontro e di fraternizzazione che si vorrebbe;

— *i costruttori, a parte varie differenze di opinione, sono concordi nel chiedere una decisione in tempi brevi, perché il mercato è disorientato da queste incertezze.*

In complesso sembra che la proposta della nuova classe non incontri molto favore, ma il disorientamento che ha creato è notevole. Quando si è istituita la 15 m si contava sulla morte spontanea di una delle tre classi per averne due sole ai mondiali. Oggi si parla di aggiungere la 17-18 m ed i biposti, e si vorrebbe al massimo eliminare la 15 m, ma, se non si riesce a ridurre, non si vorrebbe quantomeno aumentare il numero delle classi ai mondiali.

La riunione di Francoforte aveva solo lo scopo di sentire le opinioni dei costruttori, degli esperti della CIVV e dei club nazionali, ma una decisione dovrà essere presa nella riunione di marzo a Parigi. La CIVV sta preparando un questionario da sottoporre agli aero club nazionali.

Da parte nostra abbiamo espresso a Francoforte l'opinione che il volo a vela sta arrivando a costi proibitivi e che quindi siamo contrari a qualsiasi cosa che li faccia ancora aumentare, ragione per cui siamo contro la nuova classe e saremmo semmai in favore di una miniclasse, di apertura inferiore a quella della standard, possibilmente monotipo.

Abbiamo detto all'inizio che dopo Francoforte c'è stata l'annuale riunione dei volovelisti tedeschi.

Vi sono stati dibattuti sia l'istituzione della nuova classe che più in generale, la possibilità di costruire alianti più economici.

Sul primo argomento non si è arrivati a una votazione, ma le opinioni contrarie sembrano predominare su quelle favorevoli, sempre perché non si vogliono nuovi aumenti dei costi. Un po' a nome di tutti ha parlato Gantenbrink, per dire che se si partisse da zero è ovvio che si farebbe una classe di 18 m al posto della 15 m; date però le circostanze attuali è certamente preferibile non cambiare niente.

Per quanto riguarda alianti meno costosi, i costruttori sono riusciti a convincere l'uditorio che non se ne può fare niente. Hanno anzi accusato i piloti di comportamento schizofrenico, in quanto continuano a chiedere alianti a prezzo più basso e poi comprano solo quelli più cari (e sembra che questo non avvenga solo per i privati ma anche per i club).

In realtà i grandi acquirenti sono i piloti da competizione, che vogliono avere il meglio nelle classi di gara e che comunque sono anche i grossi fornitori del mercato dell'usato.

Questi discorsi portano però Weinholtz a dire, in un articolo su Aerokurier, che purtroppo le opinioni che si sentono sono sempre di gente che vive di volo a vela. Ad essa si sente peraltro in dovere di ricordare il vecchio detto contadino che se si munge la vacca fino a farla ammalare o morire si finisce col perdere tutto il latte.

*Per quanto precede è però abbastanza chiaro che se ci aspettiamo qualcosa sul piano internazionale...
campa cavallo.*

Per chi ha fretta, la strada dell'usato appare praticabilissima: la girandola di nuovi tipi ed il generale andazzo dell'economia hanno abbassato i prezzi a livelli di notevole convenienza.

Un'altra strada potrebbe essere quella della produzione in paesi a basso costo della mano d'opera: se la Jugoslavia producesse senza vincoli con l'estero potrebbe abbassare notevolmente i prezzi, dal momento che ha costi di mano d'opera inferiori di 10-15 milioni di lire per aliante a quelli tedeschi. Ma è una soluzione che vediamo difficilmente realizzabile.

Da parte nostra preferiremmo per varie ragioni una nostra via, la via nazionale (adesso è di moda) al volo a vela.

Si è parlato nella Magna Charta di:

— *diminuire il costo economico e sociale del Volo a Vela;*

— *promuovere iniziative tendenti a sviluppare l'attività scientifica, meteorologica e costruttiva del Volo a Vela nell'ambito dei Centri di ricerca e nelle Università;*

— *chiedere alla F.A.I. la definizione di un aliante monotipo economico.*

Lasciando da parte, per quanto abbiamo detto sopra, la F.A.I., siamo dell'idea che si dovrebbe partire per conto nostro sul piano nazionale con il monotipo.

Vergani, al quale si deve l'inserimento di questo punto nella Magna Charta, ci ha recentemente convinti che, se anche l'aliante in se stesso non costasse molto meno degli attuali standard, si dovrebbero avere sensibilissime economie di gestione, importantissime ai fini di una diffusione del volo a vela.

Se si decidesse anche di disputare un campionato nazionale di questa categoria, valido come quelli delle classi F.A.I. ai fini della classifica nazionale, il successo del monotipo sarebbe garantito (oltre a quanto già detto sopra si veda in proposito la persistente popolarità, per le stesse ragioni, dell'1-26 negli Stati Uniti, nonostante si tratti di un progetto di trent'anni fa con un'efficienza 23).

Per passare dalle parole ai fatti si dovrebbero definirne le caratteristiche principali, a cominciare dall'apertura, che pensiamo intorno ai 13 m.

Si dovrebbe, con l'intervento di un progettista e di altri esperti, preparare un progetto di massima e verificarne rapidamente e con un costo limitato, la fattibilità.

Se questa verifica risultasse promettente si dovrebbe passare alla fase di progettazione vera e propria e di costruzione di un prototipo, coinvolgendo tutte le forze, scientifiche, tecniche ed industriali che siano in grado di dare un contributo.

Se fossimo in grado di partire subito con la prima fase e passassimo alla seconda subito dopo i mondiali, raschiando per il finanziamento tutti i fondi di barile ed economizzando da altre parti, renderemmo a nostro parere un grosso servizio al volo a vela nazionale.

di Smilian Cibic

Presenza Italiana nei Campionati Nazionali in Sud Africa



Tre primati di Marco Gavazzi

Tra il 18 ed il 29 dicembre, si sono svolti a Vryburg, 300 km W da Johannesburg, i campionati Sud Africani:

- 6 piloti in Standard;
- 17 nella 15 metri corsa, tra cui Marco Gavazzi e l'olandese Teunisse;
- 7 nella libera, con i francesi Rantet e Castel e lo svizzero Binder.

La competizione, valevole per la qualificazione ai Mondiali di Rieti, è stata di altissimo livello e sono stati ottenuti alcuni record nazionali e mondiali.

L'altopiano su cui è situato l'aeroporto è a 1200 m s.l.m.; il plafond termico molto elevato (anche 3500 m QFE) ha favorito altissime velocità. Il vento, sempre molto forte anche al suolo, ha giocato un ruolo molto importante a favore degli specialisti di pianura. Non c'è rilievo orografico degno di nota su tutto il teatro della competizione.

Si vola con altissimi carichi alari: 52 e anche 54 con gli ASW 20 C.

Marco Gavazzi ha a disposizione un ASW 20 prima serie, con ammortizzatore anti-flutter che rende assai gravoso il pilotaggio. A ballast pieni raggiunge solo i 43 kg/mq. Lo Zender non funziona e ci si accorda, via radio, sui valori di planata finale, dopo rapidi calcoli fatti a terra. La bussola va per i fatti suoi, tanto «qui, il pilone si vede a 150 km di distanza».

I temi di gara sono rivolti verso E e SE, poichè la savana a W, che offre sempre condizioni eccezionali, è praticamente disabitata e presenta troppe difficoltà per i ricuperi.

Si inizia la competizione in condizioni di forte instabilità, con temporali generalizzati già verso le 14.

Il primo giorno, restano fuori in parecchi (anche due dei Goudriaan) e Marco fa un FC nel Bophutatswana, con ricupero alla Livingstone tra un nugolo di negretti.

Dunbar e Anderson, nella 15 corsa, si insediano ai primi due posti e, con tattica prudente (si fa per dire) resistono ai furiosi attacchi dei Goudriaan fino al termine del campionato. Laurens G. sarà terzo, Klaas G., il padre, quarto ed Oscar G., diciottenne, sarà quinto.

Marco è 13° ed inizia, dal giorno successivo, una rimonta tenace.

Nella seconda gara giunge quinto, nella terza è settimo. Dopo la quarta prova è ancora 12° in CG.

La quinta prova (22/12) vede una giornata eccezionale. Già alle 10 il cielo è costellato di condensazioni. La base è a 11000 piedi QFE; una isoterma a 14000 ft blocca la evoluzione dei cumuli.

Si fiuta il record e si predispone la lavagna. Decollo ore 11.00. Solito traguardo di partenza a finestra: 1000 m verticale campo. Tutto va secondo i piani: tempo impiegato 6h22'58" sui 762,72 km ad una velocità di 119,59 km/h.

Vengono migliorati altri primati nazionali:

K. Goudriaan (SA), Binder (Svizzera), Teunisse (Olanda), Castel (Francia). Marco è ottavo in CG e si preventiva un settimo come massimo obiettivo realizzabile.

La sesta prova è «di riposo» con un 347 km AR. Si coglie l'occasione per migliorare il primato nazionale dei 300 AR con un eccezionale 142,46 km/h ed un quarto posto nell'ordine di arrivo a meno di quattro km/h dall'ASW 20 C di L. Goudriaan che vince.

Sempre all'ottavo in CG, dietro a De Klerk.

La settima gara è disturbata da un vento fortissimo (oltre 25 nodi al suolo). Viene cancellato il decollo della «libera» e, per le altre due classi, viene assegnato un tema alternativo di 202 km.

Marco è ottavo e De Klerk sbaglia la planata finale e atterra a pochi metri dal campo, cedendo il settimo posto in CG.

L'obiettivo è raggiunto.

Si riposa il giorno di Natale e c'è tempo per alcune riflessioni. Marco è caricato e sente possibile il sesto posto in CG, subito dietro ai cinque mostri sudafricani.

Peter Teunisse mi dice di essere stato superato in planata da un Gavazzi spinto da un jet.

Si riprende il 26 con un triangolo di 350; poi arriva il 27 con un 508 km. Si fa la lavagna, anche se la giornata non sembra eccezionale. Il vento è sull'allegro; poche le condensazioni; scarso lo sviluppo verticale. Verso le 11, tutto sembra migliorare.

Ci si accorda per una partenza tempestiva e si fissa una tabella sui 120 km/h.

Silenzio radio per tutta la gara, Marco è concentrato.

Il risultato è davvero eccezionale: l'arrivo è fuori tabella e sorprende me e la famiglia Gavazzi, appena giunta dall'Italia. Sono oltre 136 km/h ed il sesto posto in CG. Meglio di così!

Il Nimbus 3 di J.P. Castel ottiene il record mondiale a 162 km/h.

Le ultime due gare (ancora un 500 ed un 300) non cambiano molto. L. Goudriaan fa 155 km/h con ASW 20 C sui 500.

Per la 15 metri corsa, si qualificano per Rieti Dunbar, Anderson e L. Goudriaan. Sarà un trio da tener d'occhio. Per la standard verrà Bradley, vincitore di una competizione tutta casalinga.

La «libera» ha avuto, come motivo d'attrazione una piccola guerra civile tra i francesi J.P. Castel e J. Rantet (ASW 17). Alla fine l'ha spuntata il Nimbus 3 di Castel. Terzo Hans Binder. Poi i quattro Sudafricani, tra cui, primo, P. Beatty, che vola su un 24 metri di sua costruzione: ala alta su piloncino, bordo d'attacco ellittico; in velocità canta come una sirena.

Che dire dell'organizzazione?

Molto «umana» e assai poco burocratica; non più di otto persone, compreso meteo e foto. Il computerista è un concorrente che, dopo l'atterraggio, si mette all'opera su un Casio da quattro soldi.

Atmosfera sempre molto amichevole; un vero gentiluomo il direttore Ted L. Rudnick.

Ci siamo fatti molti amici.

Nota gentile: nella «15 metri corsa», la ventenne Sue Beatty, 200 ore di volo e molto carina (62 x 88 x 86), si è fatta tutta la competizione con i suoi bravi 500 km ed un 13° posto in CG.

Piero P.

VENDO ASW 20

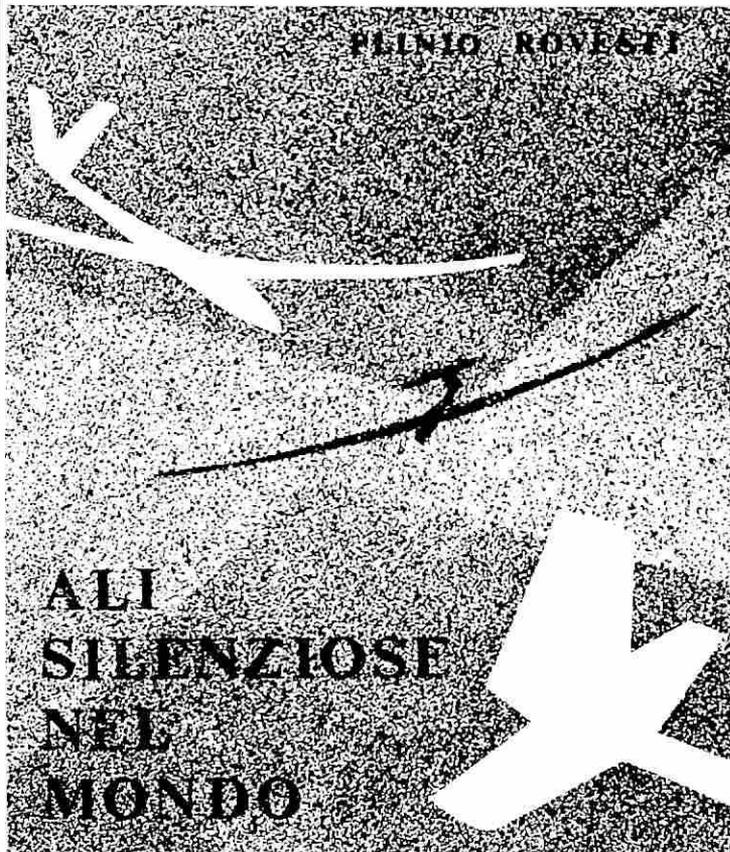
anno 1981, ore volate 350 ca., ballast, strumentato, Dittel FSG 40S 720 canali, Zender 820 SR, consegna immediata, lire 31 milioni

s.r. carrello 2 assi Pirazzoli, 1981, 5 milioni

s.r. coperture, 400 mila

telefonare: MARCO GAVAZZI 039 - 361550

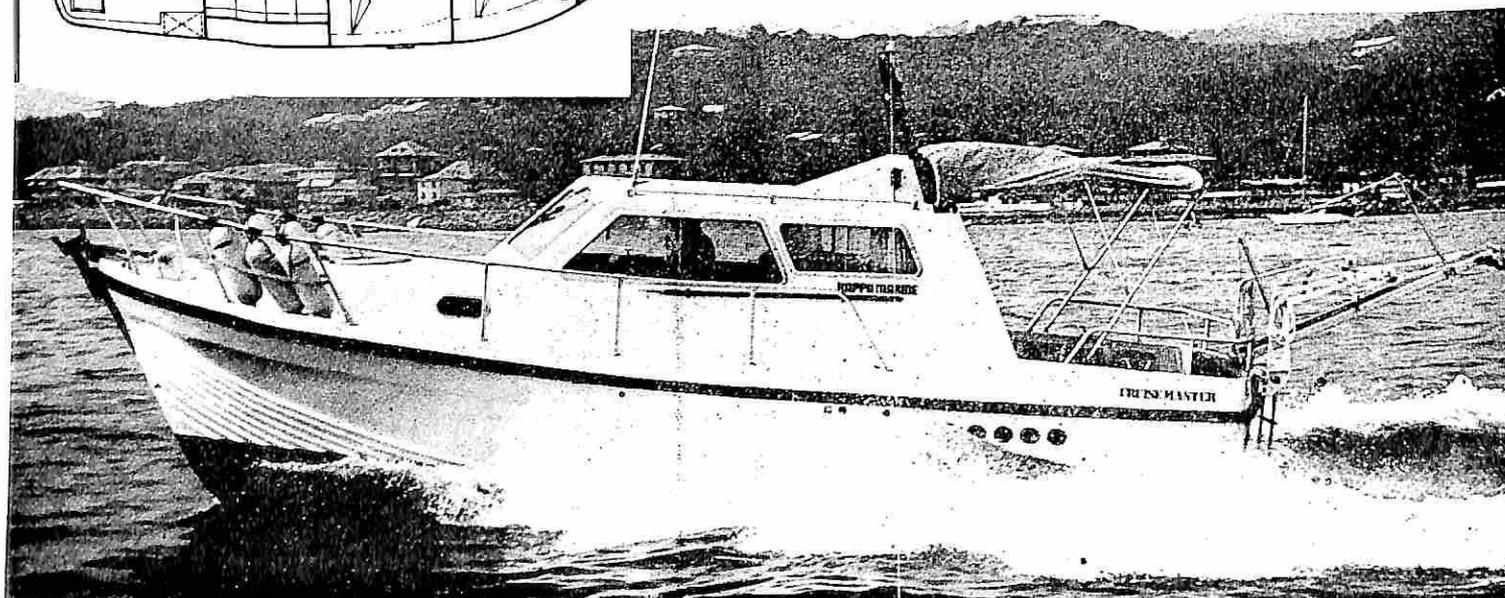
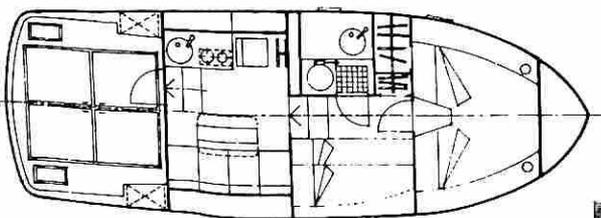
PLINIO ROVETTI



**ALI
SILENZIOSE
NEL
MONDO**

Richiedetelo direttamente alla Rivista

Nautica Ferrero CRUISEMASTER "3C"



Strada val Pattonera 106/14
10133 Torino, tel. 677672 787391

Concessionaria KAPPAMARINE
Locazione, Gestione, Charter
imbarcazioni a vela e motore
consulenza finanziaria, leasing

Dopo soli 9 giorni di Australia mi sembra quasi impossibile avere già raggiunto tutti gli obiettivi che mi ero prefisso:

1. Ho preso visione della zona di probabile competizione di Benalla;
2. Ho volato i seguenti temi:
2 triangoli di 300 km
1 triangolo di 400 km
1 triangolo di 500 km
1 triangolo di 780 km
3. Ho realizzato il primo triangolo di 750 km ed insieme il record italiano di distanza in triangolo (780 km);
4. Ho effettuato un buon allenamento con Ingo Renner, il due volte campione del mondo, considerato assolutamente imbattibile specialmente in Australia.
5. Ho fatto alcune buone riprese con la mia telecamera sia in volo che a terra.
6. Ho potuto prenotare le ultime stanze ancora libere per i mondiali 1987 a Benalla in un meraviglioso Motel a 50 m dall'aeroporto.

Il tempo finora non è stato tuttavia eccezionale; i triangoli minori (compreso il 500) sono stati ottenuti con giornate medio-povere piuttosto difficili nelle quali gli stagisti di Tacumwal non hanno fatto del cross-country o hanno rinunciato ai loro temi. Il tempo è stato molto buono soltanto l'altro ieri quando sono stati effettuati i seguenti voli:

- 2 triangoli di 780 km;
- 1 triangolo di 1000 km da parte di George Schuit, l'olandese che è qui in Australia da un mese e ci resterà ancora un mese per partecipare ai Nazionali Australiani; dispone del Ventus 17 m di Peter Griffith;
- 3 A/R di 500 km tra cui quella di Luigi Bertoncini, il più veloce a 101 km/h, che è record italiano di velocità su A/R di 500 km;
- 1 volo di 780 km di Ingo Renner il quale, dopo il taglio di arrivo ha percorso altri 220 km per arrivare ad un totale di 1000 km.

Quella mattina a colazione George Schuit, ciondolando il suo casco di capelli più spettinati del solito e passando una mano sui suoi mustacchi, sembrava particolarmente eccitato e non nascondeva il suo ottimismo per le condizioni.

Poco dopo, al Briefing, Rheinold il Direttore, formulerà una grossolana previsione meteo nella quale la dislocazione delle alte e delle basse pressioni sembra essere quella che assicura la circolazione migliore e cioè con rotazione dei venti al settore settentrionale, cosa che tuttavia non si verificherà. Inoltre è previsto un rialzo della temperatura a 33° (sarà poi 35°) dai 26° del giorno prima.

Ingo Renner è assente dal briefing (cosa insolita), anche perchè è il suo giorno di riposo, ma ciò può anche voler dire che ha intenzione di far trottare il nuovo Discus B da poco arrivato (di proprietà di Peter Griffith) col quale correrà i prossimi Campionati Australiani.

Mi preparo velocemente con l'aiuto di Luigi il quale è arrivato da soli 2 giorni ed ha ancora qualche problema col Pik 20 E che gli hanno affidato.

Alle 10,15 tengo l'ala di George che ha fotografato la lavagna dei 1000, non so con quanta convinzione, ed alle 10,24 a mia volta decollo con l'ala sorretta da Ingo che mi ha appena confermato che volerà anch'egli i 780 km da me prefissati e che mi offre il suo aiuto se ne avrò bisogno in volo.

La cosa mi conforta perchè il giorno prima mi sono trovato molto bene in coppia con Ingo a volare un 300 km

Dal diario di un Natale in Australia

con condizioni molto difficili ed è stato un piacere approfittare del suo confronto e del suo insegnamento.

Il cielo è completamente sereno nella zona del percorso, mentre sono presenti dei fracto-cumuli a Sud di Tocumwal.

Poco prima del mio sgancio, George mi incoraggia dicendo che ha già trovato un 2 m/s fino a 3000 feet. Proprio allo sgancio a 1000 m, infatti, c'è una termica blu da 1,5 m/s che mi permette di partire con 1100 m per la prima planata.

E' la prima volta che parto per un lungo triangolo proprio sul nascere delle condizioni convinto di dover andare avanti diritto fino a quando sbatterò contro il primo strato in ebollizione e sperando di non dover faticare troppo con i miei 110 litri d'acqua.

Ma l'evoluzione è rapida e dopo 2 sole termiche secche, stanno fiorendo davanti a me i primi cumuli, segno di una giornata presa bene sul nascere e dalle risorse sicuramente brillanti. Il vento in coda favorisce il mio procedere e pur con valori di 2 m/s penso che dovrei arrivare al mio primo pilone (257,5 km) prima delle 14 per poter essere poi alle 16 o 16,15 al secondo pilone con gli ultimi 258,5 km finali da percorrere.

Il plafond si innalza rapidamente: 1800, 2100, 2600 m QFE poco prima del primo pilone.

Ingo è rimasto zitto finora, ma ecco che mi chiama per chiedermi la posizione e per dirmi che è sul pilone. E' partito 10 minuti dopo di me e mi ha già superato. Forse sono stato un po' prudente, occorre che non perda altro terreno nel resto del volo se voglio avere eventuali aiuti sfruttabili.

Sul pilone una termica da 4 m/s, la più forte finora, mi porta alla base ed il secondo lato ha inizio con ottime prospettive anche se con qualche incertezza di rotta perchè la mia bussola è una Bohli e sente molto le delfinate; inoltre la deriva del vento ora c'è ed è significativa. Comunque sono soltanto le 13,15 e quindi in forte anticipo sulla tabella di marcia.

Il secondo lato è un'orgia di 3-4 m/s con il plafond che sale a 3100 m; i cumuli non sono organizzati in strada ma assicurano una regolarità di ascendenze davvero entusiasmanti.

Mentre sono a circa metà del secondo lato mi chiama Luigi che è al pilone di A/R dei 500. Poche parole di reciproco incoraggiamento e poi via di nuovo nel silenzio in questo splendido cielo australiano; quasi a sottolineare questa considerazione ecco Ingo chiedermi «Ehi Leo, what do you think of this Australian weather?» E' ovvia la mia risposta entusiasta ed intanto gli chiedo la posizione per controllare il distacco che sembra essere rimasto quasi invariato.

Arrivo così alle 15,20 al 2° pilone mentre improvvisamente i cumuli si rarefanno e quei pochi, cambiando angolo col sole, non sembrano più così turgidi come prima. Oramai sento però di avercela fatta e, forse per non sciupare un risultato così importante, assumo un'andatura più prudente che mi fa perdere qualche chilometro di velocità ma che mi consente ugualmente di arrivare a Tocumwal alle 17,36, dopo 7 ore e 2 minuti di volo. Mentre sono in planè finale sento Ingo che prende accordi con terra annunziando che proseguirà il volo per i restanti 220 km, che gli

permetteranno di fare un 1000 km per la settimana volta, ma stavolta con uno Standard. La cosa è possibile perchè è presto e la base dei cumuli è ancora a 3000 m.

Due parole su BENALLA

Questo sembra essere l'aeroporto meno adatto in Australia per svolgere un mondiale.

I difetti sono questi:

- l'aeroporto è decisamente troppo piccolo per ospitare più di 100 aianti; negli internazionali dell'84 con 70 aianti erano già in crisi.
- La parte centrale della pista ha un avallamento di 1,5 m dove è pericoloso infilarsi.
- Le condizioni meteo di Benalla sono le peggiori di tutta l'Australia se si eccettua la fascia costiera dei primi 150 km; occorre superare una zona di circa 60-70 km per incontrare le buone condizioni di Tocumwal: ciò sembra dovuto ad una concomitanza di fattori negativi, soprattutto la presenza del lago.
- L'area di controllo di Albury limita non poco l'esecuzione dei temi.

Queste non sono le mie opinioni personali, ma quelle dei più autorevoli piloti australiani e olandesi che hanno volato in competizioni svoltesi a Benalla.

L'aeroporto di Tocumwal è invece in una zona assai più felice, dispone di piste come Hobbs, ha uno spazio sterminato per realizzare tutti i camping che si vogliono e anche la recettività esterna è paragonabile a quella di Benalla anche se si fa qualche kilometro in più.

Ma evidentemente ogni paese ha le sue incongruenze e le sue ragioni politiche per cui, se non ci sarà un'alzata di scudi nell'internazionale di Benalla dell'86, non credo si potrà cambiare la sede del Mondiale '87.

Leonardo Brigliadori

VUOI IL CIELO IN UNA STANZA?
UN BOSCO INCANTATO?
IL FASCINO DELLE MALDIVE?
dipingo murales
TELEFONA A RITA: 02/572878

VENDO DG 200

- modificato in DG 202
 - anno di costruzione: 1978
 - ore di volo: 300 ca.
 - strumentazione base + PIROL LX 1800
 - cruscotto con sede ed impianto per radio Dittel (esclusa)
- rivolgersi a: Pietro Acquaderni
telefono: 051/346963 (ab.) 051/571213 (uf.)

ELAN

E' FAMOSA NON SOLO PER I MIGLIORI SCI
E PER LE STUPENDE IMBARCAZIONI
MA ANCHE PER I SUOI
FANTASTICI ALIANTI

DG 101 G ELAN:

Aliante di alte prestazioni in Classe Standard - Efficienza: 1 : 39 a 105 Km/h - Velocità max 260 Km/h - Capottina «pezzo unico» incernierata in punta - Eccezionale visibilità, grande stabilità direzionale - Rapida ed efficiente manovrabilità, lussuose finiture, rapida consegna.

STRAORDINARIAMENTE... ELEGANTE! E... STUPENDAMENTE ECONOMICO!!
(Omologato RAI anche in Italia)

DG 300 ELAN:

Nuovo Super Aliante Classe Standard
Efficienza: 1 : 41 a 100 Km/h (32 Kg/mq)
1 : 42 a 122 Km/h (50,6 Kg/mq)

Velocità max 270 Km/h
Grande carico alare: 50,6 Kg/mq max
Nuovo profilo con turbolatori soffianti
FORMIDABILI PRESTAZIONI! E' PIU'... IN TUTTO!!

ELAN

**Tecnologia d'avanguardia
e grande serietà!**

Contattate:

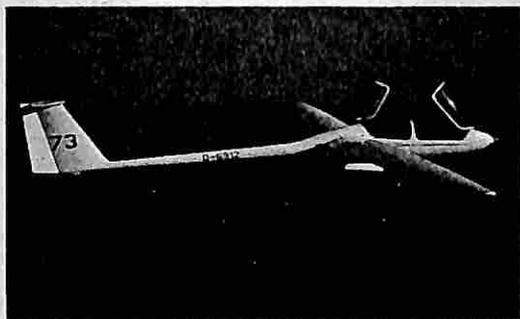
DE MARCO PAOLO

33044 MANZANO (UD)
Via G. Marconi, 22 - Tel. (0432) 754120

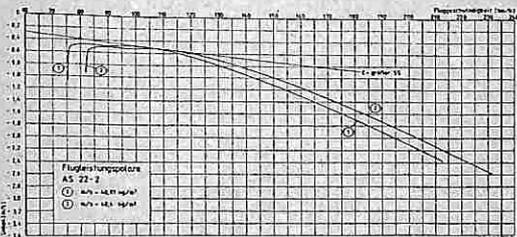
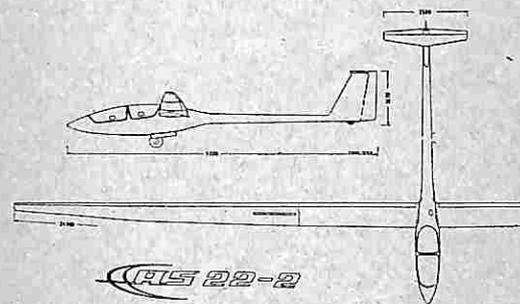
IL NUOVO SUPER-BIPOSTO AS 22-2

Ha ragione Holighaus quando dice che c'è sempre qualcuno disposto a spendere qualunque cifra per vincere una gara o battere un primato: certamente non costerà poco al tedesco Erwin Mueller la campagna di primati che dovrebbe vederlo attualmente impegnato in Australia.

Già detentore dei primati di andata e ritorno e di quelli di velocità su triangolo di 300 e 500 km, il noto pilota si è fatto costruire apposta dalla Schleicher un pezzo unico denominato AS 22-2.



(foto Peter F. Selinger)



Si tratta di un biposto che ha l'ala in quattro parti e gli impennaggi dell'ASW 22, la parte anteriore della fusoliera dell'ASK 21, il resto della fusoliera (compresa la ruota retrattile) e

la trave di coda del biposto dell'Akaflieg di Stoccarda FS 31.

Si è fatto ricorso alla fusoliera di quest'ultimo prototipo perchè è costruita con fibra di carbonio e fibra aramidica e pesa il 30% in meno di una corrispondente costruzione in fibra di vetro. Questo consente un peso a vuoto dell'aliante superiore di soli 30 kg a quello dell'ASW 22.

La macchina, che ha volato per la prima volta il 29 settembre u.s. ed è partita per l'Australia solo dieci giorni dopo, ha le seguenti caratteristiche:

- apertura alare: 24 m
- superficie alare: 15,5 mq
- allungamento: 37,2
- lunghezza fusoliera: 9,0
- peso a vuoto: 450 kg (compreso ossigeno e doppia strumentazione)
- peso massimo consentito: 750 kg
- zavorra: circa 120 kg
- carico alare massimo: 48 kg/mq
- carico alare minimo: 40,6 kg
- massima efficienza: 55-57 a circa 110 km/h
- discesa minima: 0,45 m/s a 80 km/h
- velocità minima: 77/84 km/h

100 TWIN ASTIR ALL'AERONAUTICA MILITARE INGLESE

La RAF, che a fine '83 aveva 143 tra alianti e motoalianti nelle scuole dei cadetti e 63 macchine nei suoi club, ha passato un ordine (il più grosso di sempre in Germania, per 7 milioni di DM) di cento 103 Twin II Acro alla Grob, che alla fine del 1984 aveva consegnato già 700 biposti delle varie versioni del G 103.

Gli inglesi hanno già ricevuto una cinquantina di alianti; i rimanenti verranno consegnati entro luglio di quest'anno. Tutti avranno un nuovo sistema di aggancio automatico del timone di profondità.

Per non ritardare le consegne ad altri clienti la Grob ha aumentato il suo ritmo produttivo da 5 a 15 Twin al mese. Contemporaneamente escono mensilmente dalla fabbrica 8 motoalianti G 109 B e si sta preparando la messa in produzione degli aerei leggeri G 111 e G 112 con inizio delle consegne previsto per la metà dell'anno.

«AERO '85» - Fiera settoriale internazionale dell'aviazione sportiva e dell'aeronautica generale dal 27 al 31 marzo 1985 a Friedrichshafen

Friedrichshafen nel gennaio 1985. La città tedesca di Friedrichshafen sul lago di Costanza è un centro tradizionalistico dell'aviazione, in un certo senso la culla di un ramo speciale della aeronautica cioè quello dei dirigibili rigidi del conte Zeppelin che furono progettati e costruiti in quella città. E' incontestabile anche oggi il suo contributo al progresso tecnologico dell'aeronautica e nell'astronautica. Conseguentemente l'AERO - Fiera settoriale internazionale dell'aviazione sportiva e dell'aeronautica generale che avrà luogo dal 27 al 31 marzo 1985 a Friedrichshafen ha fatto enormi progressi diventando una manifestazione apprezzata a livello internazionale. Nel frattempo l'«AERO» è la più grande fiera dell'aviazione sportiva in Europa.

I cinque padiglioni d'esposizione di una superficie totale di 17.000 m² ed il terreno dell'aeroporto di 30.000 m² sono quest'anno alla disposizione di 130 ditte di cui il 22% provengono da paesi europei non tedeschi che espongono novità dei campi del volo a vela, dei motoalianti, dei velivoli ultraleggeri ma anche degli aeroplani sportivi e di linea nonchè dei fornitori di accessori.

Soprattutto sul settore degli aeroplani a vela e dei motoalianti la fiera settoriale mette in rilievo le novità del mercato mondiale. Inoltre, 24 partecipanti espongono 30 differenti velivoli ultraleggeri di tipo recentissimo. All'«AERO '85» sarà completamente presente l'industria aeronautica tedesca la più competitiva riguardo alle quote, alla tecnologia ed al numero di velivoli prodotti.

L'importanza della manifestazione è sottolineata da parecchi avvenimenti quadro. Sarà organizzato dalla Società tedesca dell'aeronautica e dell'astronautica (DGLR) un simposio intitolato «L'aeronautica generale nel sistema del traffico aereo». L'Aero Club tedesco (DAeC) preparerà un seminario di volo a vela consacrato specialmente alla sicurezza del traffico aereo ed all'aviazione nelle Alpi. La fiera sarà

inaugurata dal ministro della difesa Dr. Manfred Wörner.

Il 30/31 marzo 1985 si concluderà l'«AERO '85» con una spettacolare parata aerea di aeromobili storici e moderni.

MODIFICHE ALLA SEZIONE 3 CLASSE D - ALIANTI DEL CODICE SPORTIVO F.A.I.

A. Modifica n. 2 - 06/1984 - In effetto dall'1 gennaio 1985.

2.2.1 Terzo paragrafo:

Un solo percorso potrà essere dichiarato per ogni volo, ad eccezione dei voli d'insegna indicati in 5.2.5, per i quali non è necessaria una sequenza prefissata.

4.3.1 Aggiungere:

Un aliante pluriposto che vola con il solo pilota a bordo è considerato un aliante monoposto.

5.2.3 Diamante per il volo con meta prefissata: un volo di almeno 300 km, in andata e ritorno o su triangolo, percorso nella sequenza designata.

5.2.5 Eliminare la tabella.

Nuovo titolo: Requisiti per i voli di distanza.

I voli di distanza potranno essere effettuati intorno a un massimo di tre punti di virata dichiarati preventivamente di cui non sarà necessario prefissare la sequenza. Tuttavia nessun punto potrà essere aggirato più di una volta.

7.3.2 NUOVO: Limitazioni di peso.

Gli organizzatori dei Campionati Mondiali e dei Campionati Continentali potranno limitare i pesi massimi in qualsiasi classe.

Tutte le limitazioni di peso dovranno essere dichiarate nell'offerta ufficiale e dovranno essere approvate dalla CIVV.

B. Nella riunione della CIVV del 29 marzo 1984 che ha deciso le modifiche di cui sopra è stato anche deciso di sostituire il precedente punto 6.4 con il seguente:

6.4 Uso del motoaliante per i voli di primato F.A.I. per motoalianti.

Di qualsiasi primato elencato nel Capitolo 4 può essere richiesto il riconoscimento come primato per motoalianti purchè sia provato che il motoaliante ha decollato con i propri mezzi, che la sorgente motrice era ferma durante la prestazione e che sono stati rispettati i requisiti dei punti 6.5 e/o 6.6 applicabili al caso.

Trattandosi solo di un chiarimento, la nuova dizione è entrata in vigore immediatamente.

PERPLESSITA' IN MERITO ALLE RECENTI MODIFICHE AL CODICE F.A.I.

La nuova versione del p. 5.2.5 mi lascia perplesso e richiederebbe a mio modo di vedere qualche spiegazione. Conviene partire con un po' di storia. Tutto era chiaro fino a quando si sono introdotti la partenza e l'arrivo remoti.

A questo punto non si sono voluti considerare validi ai fini delle insegne FAI i triangoli con punto di partenza remoto non completati. Si è infatti inserita, dopo il terzo capoverso del p. 5.3 (Riun. CIVV del 24-25 marzo 1983) la seguente frase:

«Questa regola non si applica ai triangoli definiti in 1.4.3, secondo capoverso».

La decisione ha provocato giuste proteste, in particolare da parte tedesca. Di queste ho dato notizia nelle pagine verdi di Volo a Vela n. 159. Trascrivo qui di seguito la parte essenziale del trafiletto:

«In particolare egli (Weinholtz) si chiede come si possa considerare di minore valore sportivo una prova p.es. dei 500 km su un percorso prefissato, se pure non ultimato, rispetto a quella, valida ai fini dell'insegna, di una distanza libera su linea retta, magari con un forte vento a favore e conclusa con il pilota che, dopo l'atterraggio completamente fuori dalla rotta prevista, domanda "Dove sono?" al primo contadino che gli si avvicina».

La recente modifica dice:

5.2.5 Eliminare la tabella.

Nuovo titolo: Requisiti per i voli di distanza.

I voli di distanza potranno essere effettuati intorno a un massimo di tre punti di virata dichiarati preventivamente di cui non sarà necessario prefissare la sequenza. Tuttavia nessun punto potrà essere aggirato più di una volta.

Ed ecco i miei dubbi e/o osservazioni:

1. Sembra pacifico che il volo può terminare in qualunque posto.

2. Sembra altrettanto chiaro che il volo può consistere di quattro segmenti intorno ai tre punti di virata comunque disposti.

3. La misura valida di un quarto segmento concluso in qualsiasi posto è quella della distanza tra l'ultimo punto di virata e il punto di atterraggio.

4. Non è detto, ma mi sembra implicito, che se anche si dichiarano tre punti ma in effetti si vola una distanza libera di 500 km la prova è ugualmente valida.

5. Se le cose stanno così, il conseguimento

del diamante dei 500 km è enormemente facilitato. Si possono infatti dichiarare come primo e terzo punto di virata due hangar diversi di un aeroporto distante 125 km e percorrere due andate e ritorno consecutive.

Non mi sembra infatti che ci sia una distanza minima prescritta tra due punti di virata, nè tra un punto di virata ed il punto di partenza, che naturalmente può coincidere con il punto di arrivo.

O, meglio ancora, si potrebbe andare a un punto di virata a 83 km dalla partenza, quindi ad un punto diametralmente opposto a 84 km dalla partenza, tornare ad un punto di virata a pochi metri dal primo (un altro hangar) e atterrare al punto di partenza. Con ciò non ci si è mai allontanati più di 84 km da casa. E per i 300 km la massima distanza da casa sarebbe di 50 km.

Più o meno le stesse distanze massime dal punto di partenza richiederebbe un volo che partisse dal baricentro di un triangolo equilatero e ne percorresse il perimetro dopo aver aggirato un vertice.

Ritengo che sarebbe opportuno che qualcuno chiarisse i dubbi in modo da consentire di dare ai colleghi volovelisti una interpretazione sicura delle nuove norme.

MESSE DI PRIMATI IN AUSTRALIA E NEL SUD AFRICA

Condizioni ottime quest'anno nei tradizionali posti da primati sia in Sud Africa che in Australia.

A Bitterwasser, in Namibia (ex Africa del Sud Ovest), Inge Mueller, una tedesca che da un po' abita da quelle parti, l'8 dicembre u.s. ha battuto con un Ventus il primato mondiale di velocità su triangolo dei 300 km alla media di 138,717 km/h. Il giorno prima, insieme con la figlia e volando su uno Janus alla media di 123,334, ha tolto ad Adele Orsi il primato dei 300 per biposti che resisteva dal 1974.

Il 10 dicembre il sudafricano Dunbar volava con un Ventus il primo triangolo di 1000 km in quel paese, allungando di oltre 130 km la parte finale del volo per aggirare una zona di temporali. Il giorno successivo credeva di aver battuto, con 161 km/h, il mondiale dei 300 di Grosse, ignorando che lo stesso Grosse si era migliorato due giorni prima ad Alice Springs in Australia, con 162,19 km/h. Più tardi lo stesso Grosse migliorava anche il primato dei 750 km a 158,65 km/h.

Anche se il comunicato non lo dice pensiamo che il tedesco abbia volato col solito ASW 22.

Ancora in Australia, a Narromine, la

tedesca Christa Raescher stabiliva con un LS 3 il primato di velocità sui 750 km alla media di 102,35 km/h.

Tornando a Bitterwasser, festa anche per i motoalianti: l'8 dicembre lo svizzero Buenzli con un DG 400 batteva il primato su triangolo di 500 km alla media di 148,266 km/h ed il tedesco Abhau quello dei 300 a 145 km/h con un Nimbus M. Ma lo svizzero il 21 dicembre si prendeva anche questo secondo primato volando a 165,51 km/h (superiore alla media del primato per alianti, ma non valido a questi effetti).

A Bloomfontein, nella parte centrale del Sud Africa, il tedesco Rueb portava, con il Nimbus 3MR, il primato dei 750 km a 142 km/h.

Lo svizzero Beat (o lui!) Buenzli rimaneva in posta a Bitterwasser fino al 28 dicembre per ripetere il triangolo dei 1000 di Dunbar a 139 km/h. Con le tre prodezze di Beat la Svizzera figura per la prima volta nell'albo dei primati mondiali.

Ed infine un po' di gloria anche per i francesi: ai campionati sudafricani il transalpino Castell su Nimbus 3 batteva il primato dei 500 km a 161 km/h. In tutto quindi 9 nuovi primati in meno di un mese: un primato anche questo.

a cura di Smilian Cibic

Cosa scrivono?

Da Sailplane and Gliding

Dicembre '84 - Gennaio '85

In questo numero si parla di Rieti. L'articolo è di Ted Lysakowsky che descrive, in qualità di «sondatore del terreno» ai premondiali di quest'anno, il territorio e le ottime condizioni trovate. Il parere è del tutto favorevole anche se molti dei nostri monti hanno cambiato il loro nome (Subassio, Serrano, Sibelini ecc.). Da ultimo non manca l'elogio alla logistica con la descrizione dei miglioramenti della sede aeroportuale rispetto agli Europei del 1982.

Anche Brenning James menziona l'Italia descrivendo le impressioni riportate volando ad Aosta (dove dice che l'onda è in esclusiva) nell'articolo parla anche di uno stage in compagnia dei soci del club di Oerlighausen tenutosi a Fuentemilanos in Spagna.

Gli articoli dedicati agli alianti in produzione lasciano ampio spazio questo mese al DG 400 e al suo motorino incorporato che permette, in assenza di vento, un decollo in soli 90 metri e un'ascesa di 586 piedi al minuto al di sopra dei 300 metri. Le prestazioni sono reputate migliori di quelle del PIK 20.

Per il «fai da te» J. Beckett descrive le peripezie durante un lustrato al fine di costruire nel tempo libero un Duster, macchina di origine americana, monoposto in legno con un'apertura alare di 13 metri e con prestazioni intermedie tra il K6 ed il K8; efficienza circa 27.

Altre macchine descritte sono l'E 14 e l'SB 13 dell'Akaflieg delle quali abbiamo già parlato nelle passate edizioni. Rhoda Partridge dà un quasi addio al volo a vela da queste pagine nell'articolo «fine di un amore». Rhoda per anni ha intrattenuto i volovelisti d'oltre manica con i resoconti umoristici dei suoi exploit volovelistici, ma ora si sente stanca per continuare e preferisce una vita più sedentaria. Di tutt'altra opinione è invece Joseè Moseley-Williams, una arzilla vecchietta di 78 anni, brevettata solo 8 anni fa, che ha vinto la «Legal and General Golden Jear Competition» conquistando il titolo di pensionata più attiva della Gran Bretagna.

Non è mai troppo tardi, dunque!!!

Troviamo poi i risultati ed i resoconti delle gare interne regionali: Northern Regionals che, riportandoci ai bei voli della scorsa estate, ci fanno sperare che anche questo inverno finisca presto.

Vol a Voile

Luglio-Agosto '84

In «Esercizio sul tema del tempo che passa» Vol a Voile disserta sull'RF 10, motoalante che si è venuto a modificare con il tempo e che da RF 9 è diventato l'attuale, passando attraverso un cambio di società, di nome, di progettista e di sede (da L'Avions Fournier ora è L'Aerostructure con sede a Libourne). Le modifiche apportate lo fanno competere strettamente con il Grob G 109 ed il Taifun.

Ed anche su Vol a Voile non può mancare l'articolo tutto dedicato al Discus ed al suo costruttore. Pare proprio che sia la migliore macchina creata per la Standard e con questo suo ultimo parto Holighaus è presente ed imperante in tutte le classi. Bel colpo!!

Si parla poi dei campionati di Cahors (11-21 luglio) nei quali hanno brillato in St. Lopitiaux su Pegase, Navas su LS 4 e Siaudeau su Pegase; per la corsa: Gerbaud su ASW 20, Herse su Ventus A e Fache su Ventus B.

Altra competizione importante, il campionato d'Europa di Vinon (29.6/9.7) che come sappiamo è costato caro al nostro Colombo.

Una gara, come dicono, con tanto di cappello che ha messo a dura prova i migliori piloti provenienti da 18 paesi, (vedi Blatter, Gantenbrink, Ren-

ner...) ma che ha anche dato grosse soddisfazioni, soprattutto ai padroni di casa che hanno primeggiato nelle 3 classi. La corsa ha visto infatti 1° Dellyle, la libera 1° Lherm e la St. 1° Lopitiaux.

«Dedalo ed i suoi adepti» illustra i caratteri di un'associazione di amatori di alianti d'epoca — la Dedalo appunto — che ha tenuto ad Angers la sua ultima assemblea generale lo scorso aprile, durante la quale sono stati messi in mostra i più bei «pezzi d'antiquariato» del volo a vela.

Dedalo non possiede alianti, ma raggruppa gli appassionati che ne posseggono. Per chi ne vuol sapere di più, scrivere a: Dedale, Rames Moulis - 09200 Saint-Girons.

«Sulle tracce della navetta spaziale» chiude questo numero parlandoci dell'interesse della NASA per il volo a vela d'altitudine.

Dice l'autore Philippe de Segovia che la NASA, appunto, sebbene annoveri velivoli fantastici e importanti, ha manifestato il suo interesse per la pratica del volo d'onda sulle Montagne Rocciose. L'interesse non è a senso unico, poichè per battere il record di Bikes che resiste da più di 20 anni, c'è bisogno di un equipaggiamento pressurizzato molto costoso che solo la NASA possiede e può fornire. Fosse vero che le navette spaziali del 2000 partiranno in volo d'onda?

Aviasport

Ottobre '84

«Safari record in Spagna» apre l'edizione autunnale. Lo stage è lo stesso di cui abbiamo brevemente accennato in S.e.G., cioè quello tenutosi a Fuentemilanos, località a circa 10 km da Segovia, organizzato dal club di Oerlighausen sotto la direzione australiana di Ingo Renner. Safari fruttuoso per l'autrice dell'articolo Georgette Litt, volovelista belga, che si è assicurata ben 5 record femminili. Il campo di Fuentemilanos inizia ad essere ben conosciuto dai volovelisti europei; ottime le condizioni di veleggiamento, possibilità di grandi temi, onda fino ai 6.000 metri, 3 piste di cui 2 in erba, ampio parcheggio per alianti, collegamenti con la città, servizi sanitari impeccabili, prezzi modici e a pochi chilometri Segovia stupenda città. Provare per credere!

Troviamo poi la classifica stilata da Vuillemot riguardante i 100 migliori piloti francesi. Tale elenco, come il precedente, oltre a riportare il punteggio di qualificazione, riporta anche la percentuale di miglioramento o peggioramento rispetto allo scorso anno. Noticina di demerito: Vuillemot pone se stesso cinquantunesimo con 1826,41

punti e con ben —9!! Primi risultano Lhern (punti 2765,87 con +3) seguito da Navas (p. 2735,80 con +1) e Lopitiaux (p. 2607,80 con +4).

Tra i primi 20 della classifica compaiono i qualificati per i mondiali dell'85.

Ci trasferiamo in piena transeuropea dove Michel Conq ci racconta cosa significa far da squadra durante una competizione del genere. Già di provata esperienza, quest'anno ha avuto però la fortuna di accompagnare il vincitore D. Bourgein. Abbondanti le peripezie, però eccellenti i risultati. Il resoconto mostra tra le altre cose la utilità della squadra a volte anche nel prendere delle decisioni, e come anche da terra si possa trepidare e vivere un volo.

E per finire a Brienne. «I vecchi ronzi e gli altri», un campionato per chi aspira a cose modeste, tanto per partecipare in allegria.

Dal 15 al 24 agosto Brienne ha visto disputarsi una piacevole gara con Triangolini tranquilli (massimo 259 km). Esempio da copiare, in fondo non tutti hanno la stoffa del campione, no?

a cura di Pat

GLI AUSTRALIANI RIPRENDONO A PROGETTARE E COSTRUIRE ALIANTI E MOTOALIANTI

Un nuovo aliante, l'ES65 Platypus (Ornitorinco), di progettazione e costruzione nazionale, ha compiuto i primi voli sull'aerodromo di Gawler agli inizi dello scorso agosto. Si tratta di un biposto affiancato realizzato in fibra di vetro con linea pulita, ampio abitacolo, area frontale relativamente ridotta.

Il nuovo velivolo ha suscitato commenti positivi tra coloro che lo hanno potuto provare, ed i volovelisti australiani, soprattutto gli istruttori, sperano che riesca a soddisfare, in modo più completo di quanto non siano in grado fare gli alianti di produzione europea, le esigenze tipiche del continente australe. Le condizioni operative in Australia infatti sono assai più severe di quanto non lo siano negli Stati Uniti ed in Europa: le temperature sono molto più elevate, vi è il problema della polvere, i campi di atterraggio presentano sovente terreni sconnessi... si sente allora la necessità di disporre di un buon impianto di ventilazione e di un carrello ad hoc...

Passando ai motoalianti, gli Australiani propongono ora il Blue Wren (un altro animale, lo scricciolo) che sperano possa avere successo nella com-

petizione per il miglior progetto di aliante bandita negli Stati Uniti dalla Soaring Society of America.

(da «Australian Gliding» 9/84
«Aircraft» Australasia Complete
Aviation Magazine 10/84)

a cura di Roberta

VOLO A VELA PER I GIOVANI EUROPEI

La Sezione Giovani dell'Aero Club della Germania Federale organizza degli stages per i giovani europei in età dai 16 ai 25 anni.

Gli stages per giovani europei offrono la possibilità d'imparare a pilotare un aliante, di fare la conoscenza del paese e della popolazione, di fare escursioni e praticare altri sport.

Gli stages previsti per il 1985 sono i seguenti:

| | | |
|-----|-----------|----------|
| S 1 | dal 23.04 | al 10.05 |
| S 2 | dal 28.05 | al 07.06 |
| S 3 | dal 09.07 | al 26.07 |
| S 4 | dal 30.07 | al 16.08 |
| S 5 | dal 20.08 | al 06.09 |
| S 6 | dal 10.09 | al 27.09 |

I prezzi, comprensivi di vitto, alloggio e scuola di volo a vela sono:

- per lo stage S 2 600 DM
- per gli altri stages 980 DM

Gli interessati possono scrivere a:
HAUS DER LUFTSPORTJUGEND E.V.
Fritz-Stamer-Haus
D - 6345 Eschenburg 4 - Hirzenhain
Germania Occ.

VOLO A VELA A VINON (FRANCIA)

Offritevi uno stage volovelistico nel cielo della Provenza!

Dal lunedì al sabato mattina sarete seguiti da istruttori professionisti per i corsi teorici e pratici; almeno cinque ore di volo assicurate, su moderni alianti.

Il prezzo è di 1.600 Fr.Fr., assicurazione compresa.

Possibilità di alloggio in camere a due letti, pensione completa a 800 franchi al giorno.

Gli stages saranno effettuati nel seguente periodo:

- dal 4 al 9 marzo
- dal 18 al 23 marzo
- dal 6 al 11 maggio
- dal 20 al 25 maggio
- dal 3 al 8 giugno
- dal 17 al 22 giugno

Per informazioni e prenotazioni contattare:

ASSOCIATION AERONAUTIQUE
VERDON ALPILLES
Aérodrome, F - 83560
VINON-SUR-VERDON - Francia
Tel. 0033-92-788290

A 800 metri dall'aeroporto trovate l'Hotel OLIVIER** nella tranquillità, con giardino, TV e piscina.
Tel. 0033-92-788699.

CALENDARIO COMPETIZIONI FRANCESI

La Federazione francese comunica il seguente calendario delle maggiori competizioni alle quali possono partecipare anche piloti stranieri:

- Corsa Parigi-Mediterraneo, dal 20 al 22 giugno
- 8° Transeuropea, dal 29 giugno al 15 luglio
- Concorso Internaz. d'Issoudun, dal 2 all'11 luglio
- Concorso Internaz. di Bailleau, dal 29 luglio al 9 agosto
- Coppa del mondo di volo a vela in montagna (Vinson), 22 luglio - 1° agosto.

In merito a quest'ultima competizione, l'Associazione VERDON ALPILLES ci comunica che le classi previste sono: Libera, Corsa, Standard e Biposto, la tassa d'iscrizione è fissata in 1.400 franchi e l'acconto per i rimorchi è di 1.000 franchi, la chiusura delle iscrizioni è fissata per il 15 maggio.

Si raccomandano per una sollecita iscrizione, in seguito alla quale verrà inviato il Regolamento particolare della competizione.

Segreteria e Direzione a:
83730 VINON SUR VERDON
Tel. 0033 - 92/788290.

CONVEGNO GIURIDICO A RIETI

Il Consiglio dell'Ordine degli Avvocati e dei Procuratori di Rieti ha indetto, in concomitanza con i Campionati Mondiali a Rieti, un Convegno giuridico sul tema «il diritto della navigazione aerea con particolare riferimento al volo a vela».

Il Convegno avrà luogo il 22 e 23 giugno ed interverranno il Prof. Gustavo Romanelli, il Prof. Francesco Durante, il Prof. Michele Grigoli ed il Dott. Santacroce.

Segretaria del Convegno è la Dott. M. Laura Petrongari.

Nel prossimo numero daremo più ampi dettagli in merito a questo interessante Convegno.



ritorno ad Asiago

L'automobile si arrampica lungo i tornanti della strada che da Thiene porta all'Altopiano dei Sette Comuni ed io, pur guidando, non riesco ad evitare di cercare qualche particolare di paesaggio che possa farmi riconoscere i luoghi che osservo per quelli che, con occhi di adolescente, avevo visto quaranta anni prima, durante altra salita.

Questa e quella salita hanno in comune lo scopo che le ha generate... il volo a vela.

In quel lontano 1942, ancora quindicenne, senza avere provato il distacco dalla terra, insieme a tanti altri giovani, ero trasportato dal traballante ed affaticato trenino «a gremagliera» pieno zeppo di gioventù, zaini, buffetterie ed armi.

Portavamo divise color del cielo e le nostre anime erano candide come il bianco delle mostrine dei nostri baveri.

Tutti ci avvicinavamo all'Altopiano consci di avvicinarci a cosa che aveva sapore di volo.

Per anni avevo letto del volo a vela ad Asiago.

Avevo visto fotografie di libratori ed alianti parcheggiati su «quel campo» ed era nato in me il desiderio di essere su quel prato e fra quelle ali.

Salivo all'Altopiano, fra scossoni e rumore di ferro rotolante ed urtato, con l'ansia ed il piacere di essere sul punto di realizzare quel desiderio ed un primo passo sulla strada del volo.

Fu un primo passo che non mi consentì di volare ma, almeno, mi permise di respirare aria di volo a vela e di togliere notevoli arricciature... all'apparato digerente quasi atrofizzato dalla ristretta alimentazione di guerra (ad Asiago mangiavamo tre volte al giorno mentre a casa si riusciva a farlo una sola volta e scarsamente).

Risalgo all'Altopiano, provenendo come allora dalla assolata Puglia, con il bagaglio di tanti anni di esperienza accatastata dall'inesorabile tempo trascorso, ma il mio intimo rivive le stesse sensazioni di quel primo salire e la vista della vecchia massicciata ferroviaria, ormai inusata e priva dei binari, che per molti tratti è parallela alla strada che percorro, mi impone il rispetto ed afflusso dei ricordi.

Il «campo» sul quale domani volerò, mi torna alla mente come era allorchè, in quei due mesi del 1942, ebbi a marciarlo in lungo ed in largo nello svolgimento di interminabili esercitazioni militari, in attesa e sperando di poter essere impiegati in una pratica più vicina al volo.

Su quel «campo» ebbi il primo contatto con aerei ed alianti e fra poco mi accoglierà, uomo maturo, quale praticante e trasmettitore dell'arte del volo.

Quel primo contatto non fu il volare, che tanto desideravo, ma mi consentì, solamente, di manovrare i comandi del «CAT 20» facendolo «beccheggiare» ed «inclinare»... pur rimanendo inesorabilmente attaccato al suolo.

Di tanto ci dovevamo accontentare per una serie di circostanze che avevano impedito a me ed altri di intraprendere una attività volativa.

Ci consolavamo utilizzando i momenti nei quali un sufficiente venticello ci consentiva di mantenere il «veleggiatore» prua al vento ed in condizione di equilibrio e rela-

tiva manovrabilità appoggiato, come se avesse uno snodo cardanico, sul punto baricentrale del pattino di atterraggio.

In quella condizione riuscivamo a simulare il volo e gli effetti dei comandi... sognando!!!

Era poca cosa... ma anche qualche cosa più del solo guardare i possessori di «Attestato A e B» che, saltuariamente, riuscivano ad effettuare qualche voletto «sull'Allievo Cantù».

Domani mi troverò nel cielo di Asiago e guardando sotto di me quel «campo» ritroverò e riannoderò il filo degli eventi che si spezzò nel 1942 allorchè quel quindicenne dovette fare ritorno alla pianura, senza avere provato il volo.

In pianura lo attendevano gli orrori della guerra, le gioie e le preoccupazioni del vivere quotidiano, il trascorrere degli anni... ma nulla che abbia potuto sopire il ricordo di Asiago e la volontà di riprendere la continuazione di quel filo che, sull'Altopiano dei Sette Comuni, era rimasto ad aspettare presidiato dallo spirito di quella gioventù.

G.P.

VENDIAMO n. 2 LIBELLE ST. (H201)

Hanno 13 anni ed un totale di 2600 ore di volo, entrambi equipaggiati con nuovi ganci per vericello ed uno è stato completamente riverniciato. Entrambi per 145.000 Fr.Fr. o separatamente: l'uno a 70.000 Fr.Fr. e l'altro a 75.000 Fr.Fr.

Scrivere a: A.S.V.V.

Aeroclub de l'Ouest de la France

6 bis Route Nationale

49240 AVRILLE (tel. 34.58.18)

VENDO ASTIR CS - I. HOWA, anno di costruzione 1976 - ore volate 290, completo strumenti e radio 720 canali, paracadute Securyti, ossigeno ecc.

Contattare:

Walter Hofer - 39049 VIPITENO - BZ

VENDO M.100S a zero ore dopo la revisione delle mille. Ottime condizioni.

Scrivere alla Rivista VOLO A VELA.

NOLEGGIO ALIANTE IN AUSTRALIA:

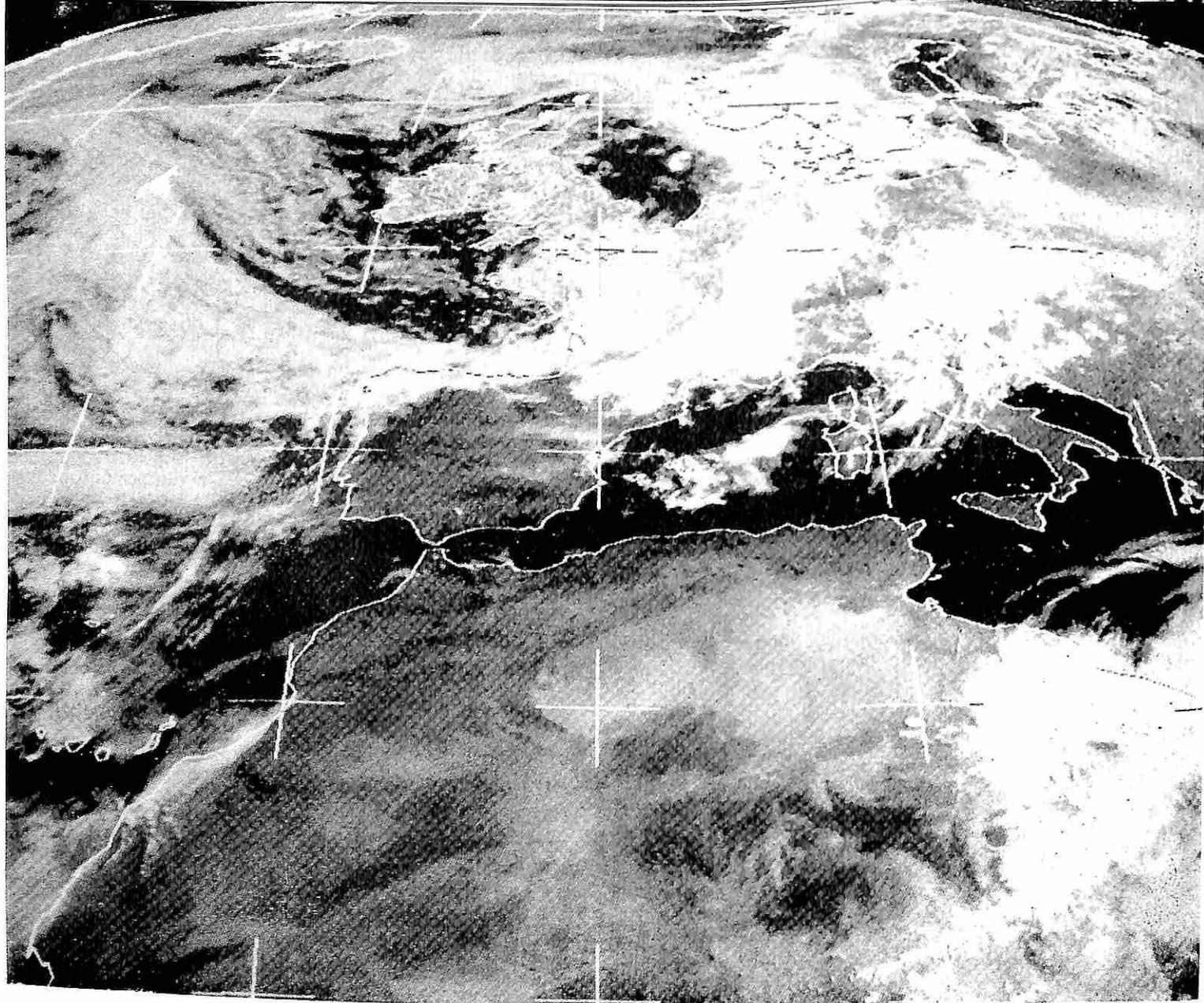
disponibile un DG 202/15 mt. con rimorchio

500 \$ alla settimana, scrivere o contattare:

IAN DE FERRANTI - 1/190 Ocean St.

21021 NARRABIEEN - AUSTRALIA

tel. (61/2) 9139411 - telex: BUFER AA 24934

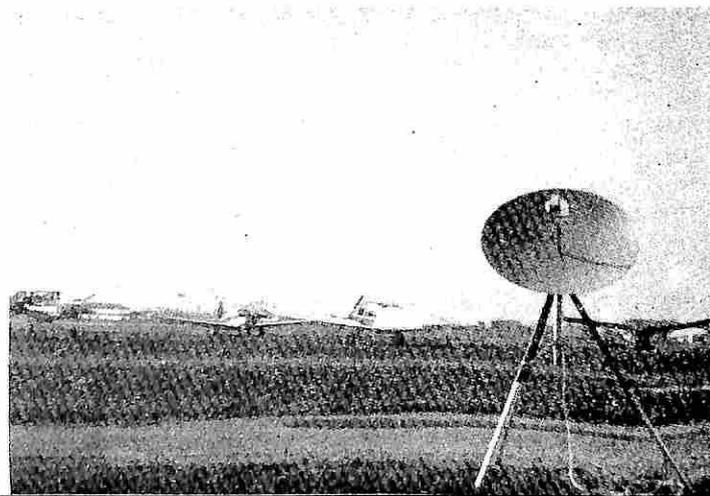
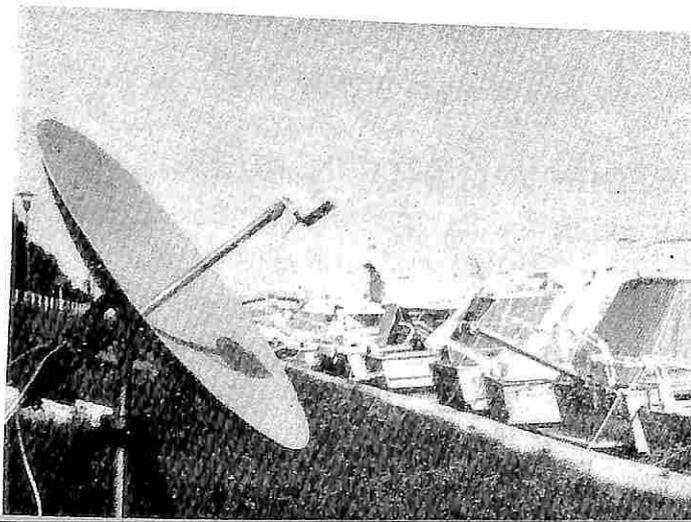


A. P. T.
SCAN VIDEO CONVERTER PER SATELLITI METEOR

I 3 D X Z

GIANNI SANTINI

BATTAGLIA TERME (PD) - Tel. (049) 525158 - 525532



16 Settembre 1984

A Pavullo il 22^{mo} Raduno degli Aliantisti militari

Quando nell'ormai lontano 1927 l'allora Ten. Nannini fondò a Pavullo la 1^a Scuola litaliana di Volo a Vela non avrebbe certo potuto immaginare che 57 anni dopo, su quelle stesse collinette, invece che con gli Zoeglin si sarebbe volato con i deltaplani. Una cosa in comune: il desiderio del volo, oggi come allora, allora come sempre.

Il 22^o Raduno di noi Aliantisti è stato fatto proprio a Pavullo per onorare tutte quelle persone che a centinaia compirono i loro primi balzi verso il cielo e quelli che con la loro opera silenziosa ne permisero la riuscita.

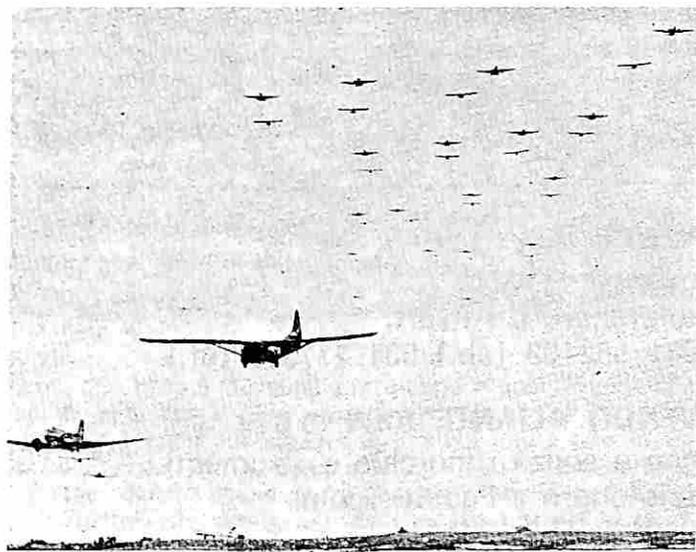
La legge del tempo purtroppo assottiglia sempre più quella schiera di pionieri del volo a Vela. Molti di loro sono già partiti per l'ultimo volo. Siamo qui per ricordarli e per festeggiare i rimasti. Fra questi il nostro Generale Contoli, che in quei lontani anni fu qui come Istruttore, il Mar. Callone Guido di Varese, il Mar. Battista Locatelli di Bergamo, il Generale Pezzali (un ex Comandante della Scuola), il Mar. Angelo Brogini (86 anni) il più anziano istruttore di Volo a Vela italiano. Presente anche l'Ing. Guber in rappresentanza del padre verricellista, gravemente ammalato. Ha voluto registrare parola per parola tutto il Raduno per lui. Nella mattinata è stato anche depresso un mazzo di fiori sulla tomba di Luigi Teichfuss, la cui opera umile e silenziosa nel campo delle riparazioni e delle nuove costruzioni di alianti diede in quegli anni un forte impulso allo sviluppo del Volo a Vela. Meriterebbe un libro, quest'uomo progettista e costruttore dell'Orione, dello Sparviero, del Borea (quest'ultimo un biposto a posti affiancati), e di tanti altri ancora! Qualche anno prima dell'inizio della 2^a Guerra Mondiale lo Sparviero pilotato da Mantelli era diventato il simbolo della migliore acrobazia del mondo.

Per le nuove generazioni dei volovelisti potrebbe essere interessante ricordare che, proprio nei pressi di Pavullo, fu fatto quel primo veleggiamento di 12' in dinamica che diede al Pilota Nannini il Brevetto «C» n. 1 d'Italia.

Bisogna arrivare solo al 1934 per avere il primo vero volo veleggiato sempre con Nannini di un'ora e trenta minuti sul Costone di Vigna di Valle (fu allora il primato nazionale di durata). Da allora sono trascorsi 50 anni. Fra gli ex Aliantisti Militari abbiamo molti che qui transitarono sia come Allievi che come Istruttori, oltre ai già citati uno dei più celebri e conosciuti è certamente Plinio Rovesti, il quale era considerato uno dei migliori istruttori. Giunse a Pavullo circondato da un'aureola di bei voli fra i quali l'ormai famoso lancio dei 9 alianti da Campo dei Fiori, del quale se ne è festeggiato proprio quest'anno il 50^o.

Era anche presente al Raduno la Medaglia d'Oro Luigi Gorini, un pilota che durante la 2^a Guerra Mondiale diede prova di un coraggio al di sopra di ogni immaginazione, di casa fra gli Aliantisti, tra i quali, afferma, ritrova lo spirito che allora univa la gente dell'aria. L'umiltà di questo Asso dell'Aviazione da Caccia fa onore a tutti gli Italiani e noi ci rammarichiamo di non sapergli dire mai abbastanza quello che sentiamo per lui. Anche dalle pagine di Volo a Vela gli giunga un segno della nostra stima ed ammirazione uniti ad un affetto sincero!

In mattinata, dopo la S. Messa celebrata nell'Angar di Pavullo abbiamo assistito ai lanci dei Paracadutisti di Mazzacurati responsabile della Scuola Nazionale, i quali hanno raggiunto una perfezione che impressiona. Auguriamo a tutti loro tantissimi altri lanci, nella gioia della Pace, per la gioia dell'uomo nell'azzurro del cielo.

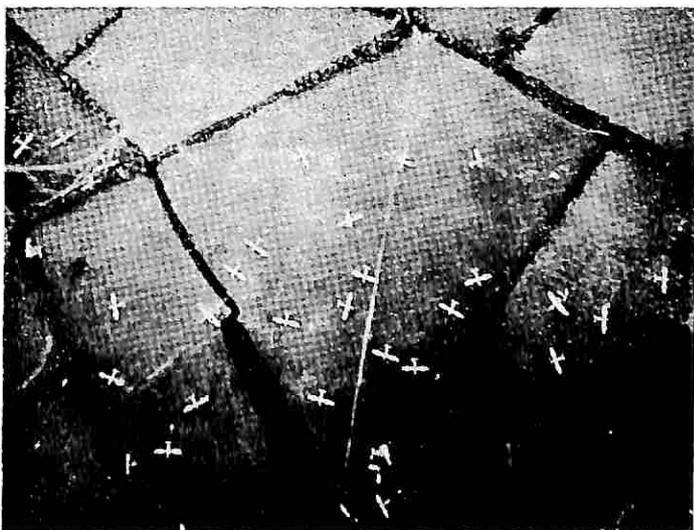


Alcuni dei 1500 velivoli (aerei e alianti) decollati dagli aeroporti inglesi per lo sbarco in Normandia.

Quando nei Raduni Aliantisti si dà inizio al pranzo conviviale si entra in un'altra dimensione. Escono alla luce nuovi episodi ed assaporando il gustosissimo menù emiliano tutti i ricordi prendono il sapore della leggenda. La vita si ferma per un attimo. Una sosta sul fiume che inesorabilmente continua.

Il nostro Comandante (86 anni) ci è parso più brillante che mai e così pure tutti i nostri ex Istruttori. Erano presenti: Francesco Brera, Giovanni Corradi (uno dei pochi che vola ancora), il Comandante Vico Rosaspina, Domenico Marson, Guido Callone, Battista Locatelli, Bruno Besia, Luigi Cazaniga e Nicolò Spirito.

Il Comandante Contoli ha concesso loro una Targa Speciale. Anche a Francesco Favini ne è stata concessa una come «1^o Italiano a volare di notte, da solo, con aliante da sbarco». Fra gli specialisti è stato premiato Nello Biacchi di Fidenza. Una speciale Targa è andata anche al Ge-



Il giorno del D. DAY: Una delle prime ondate di alianti scesi in Normandia.

nerale Mauro Bocassini, ex Tenente Medico del nostro Reparto.

Tra gli assenti giustificati Adriano Mantelli e Plinio Rovesti. Al Campo dei Fiori c'era la commemorazione del 50° del Lancio già citato. Anche loro sono stati ricordati. Donato, nel suo discorso, ha saputo poi donarci emozioni profonde. Ha una tale sensibilità che la dignità dell'uomo sulla terra ne esce sempre vittoriosa.

Noi ci auguriamo di poterci rivedere per moltissimi anni ancora. Un giorno nell'anno che non si dimentica.

Emilio Pastorelli

VENDO ASW 15 B

marche I-GLOO
telefonare a Aliverti
031/552108 (ab.) 031/277380 (uf.)

VENDO ALIANTE ASW 19 B

con o senza rimorchio e strumenti
telefonare a Fausto Tonini
0461/37862 - 30144

VENDO NIMBUS 2B

anno di costruzione: 1978
marche I-LIPA
con carrello e strumenti
telefonare a Campanini
0521/30083 (Parma)

Beta

mod. 260

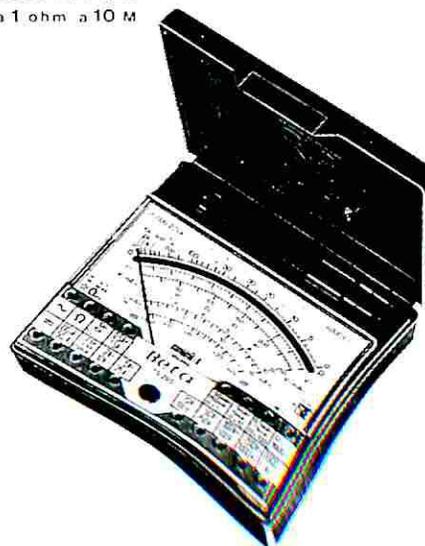
PICCOLE DIMENSIONI

GRANDI PRESTAZIONI

Vcc da 0,1 a 1000 V
Vca da 2,5 a 1000 V
Acc da 50 uA a 5 A
Aca da 250 uA a 10 A
ohm da 1 ohm a 10 M

Classe:
2,5 cc
3 ca

Provatelo!



2 fusibili
di protezione



Castinelli & C

20131 Mafra - Via dell'Industria, 11 - Tel. 02/90.41.41 - 90.41.42

sales

S.p.A.

Via Chivasso 5 - ☎ 959.38.17 - 959.14.85
10096 LEUMANN (Torino)

● **BUSTE:**

Confezionate con ogni tipo di carta telata - per usi speciali - per campioni senza valore - a sacco in carta.

● **BUSTE TEXSO:**

Rinforzate con fili di nylon e con polietilene.

● **ETICHETTE:**

Con carte autoadesive, metallizzate, cartoncini - con stampa a rilievo tipografica, con laminati a caldo, flessografica rotativa.

Pagine dal diario di Rosalia Perotti

Rieti, 10 agosto 1981.

Le gare sono terminate: mio marito è Campione d'Italia per la terza volta consecutiva, ed è anche arrivato primo assoluto, battendo tutti gli stranieri. Sono molto orgogliosa — il mio micione è proprio bravo — e nello stesso tempo molto indaffarata, perchè stiamo smontando la tenda e le cose da sistemare sono tante.

«Il pilota Perotti in direzione». La voce dell'altoparlante arriva imprevista. Il Nino emerge da un groviglio di teli e di tubi, e mi guarda preoccupato: «Vuoi vedere che ho sbagliato qualche foto?». L'eterno incubo dei piloti durante le gare di Volo a Vela.

Mentre lui galoppa a vedere cos'è capitato, seguito le mie faccende piuttosto rattristata, e non sono tranquilla finchè non lo vedo ricomparire tutto contento: «Stella mia, sai cosa volevano? Volevano avvisarmi che ho vinto un viaggio in Madagascar!». Madagascar? Cerco di radunare i ricordi della scuola — in geografia non ero particolarmente brillante — mentre alcuni pensieri attraversano la mia mente, finchè diventa chiaro il più importante: «Ricordati bene che senza di me tu non ci vai». «Il biglietto è per due persone, andata e ritorno, premio offerto dalla Air Madascar, nella persona del Sig. Mario Giabbiani, per il primo classificato nella classe con più concorrenti» mi spiega mio marito tutto d'un fiato.

Così va bene: di slancio lo abbraccio e gli stampo un meritatissimo bacio.

Parigi, 29 maggio 1982.

E' passato tanto tempo, e cominciavo a temere che avremmo rinunciato al nostro viaggio; ed invece, anche se quasi non ci credo ancora, eccomi all'aeroporto di Orly, seduta a bordo di un gigantesco Jumbo.

Scende la sera, quando l'aereo decolla; il volo è lungo e tranquillo. Durante la notte attraversiamo tutta l'Africa, ed alle prime luci dell'alba atterriamo a Nairobi, per una breve sosta. Siamo ripartiti da poco, quando mio marito mi chiama: «Guarda, stiamo sorvolando il Kilimangiaro!». Sono affascinata dallo spettacolo di questa immensa montagna, con il cratere sulla vetta e la calotta di ghiaccio, splendente sotto il sole dell'equatore.

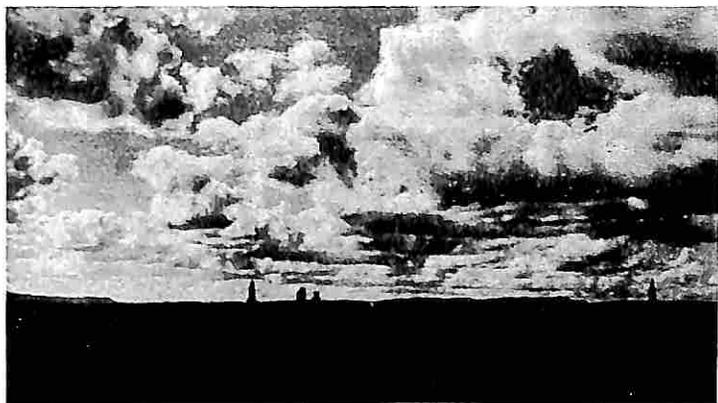
Il cielo è sereno, l'aria limpida. Sotto di noi passano le savane della Tanzania, la costa dell'Africa, il canale di Mozambico con l'arcipelago delle isole Comore, ed infine appare all'orizzonte una lunga striscia di terra rossastra: il Madagascar. Ancora un'ora di volo, risalendo il corso di un fiume dall'incredibile colore rosso — si chiama Betsiboka, ed è popolato di cocodrilli — ed infine atterriamo all'aeroporto di Antananarivo.

Antananarivo, 30 maggio 1982.

Il mattino del giorno successivo al nostro arrivo, mi sveglio piuttosto tardi — ero molto stanca per il viaggio — con il sole già alto nel cielo. Apro gli occhi, e vedo mio marito affacciato alla finestra, immobile e come affascinato.

«Cosa guardi con tanta attenzione, caro?» «Oh, ti sei svegliata! Vieni a vedere, è stupendo!». Corro alla finestra: sotto di noi — siamo al settimo piano dell'hotel Hilton — si stende la città, con le sue casette un poco esotiche, i viali, il laghetto, più lontano le risaie, e più lontano ancora profili azzurri di catene montane. «Oh sì, è proprio un bel panorama».

«Panorama? Ho forse parlato di panorama? Guarda il cielo, guarda che cumuli, avranno la base oltre i 2000 metri, e si stendono all'infinito, oltre quelle montagne laggiù in



fondo, che sono a più di 50 km, e l'aria è così limpida che vedi le nubi anche più lontano». «Nino!» — gli ho detto mettendo i pugni sui fianchi — ricordati che siamo in vacanza, che qui non ci sono alianti, e che tu mi porterai a visitare questo paese senza pensare, almeno per questi pochi giorni, ai cumuli, alle ascendenze ed alle gare di volo a vela!».

Ha finto di arrendersi, e si è allontanato dalla finestra. Però di nascosto ha scattato alcune fotografie di quel cielo così bello, e mi ha poi confessato che è andato ad informarsi, per sentire se nei dintorni esisteva qualche possibilità di volare. Non esisteva, e così siamo andati a spasso tranquilli, a vedere lo Zoma, il pittoresco mercato all'aperto, e poi abbiamo fatto il giro del laghetto invaso dai giacinti d'acqua, e abbiamo scalato i ripidi sentieri che portano alla città alta, dove c'è il Palazzo della Regina, con lunghe passeggiate fra una folla variopinta.

Devo dire che sono rimasta assai colpita dalla evidente povertà di tante persone, anche se mio marito mi ha spiegato che è un fenomeno ricorrente in tutte le città dei paesi in via di sviluppo, perchè troppa gente lascia le campagne e si trasferisce in città, senza un lavoro od una casa dove abitare, con il solo bagaglio delle sue speranze.

Nei giorni successivi, abbiamo noleggiato una Renault R4, e siamo andati a vedere le montagne a sud, il massiccio dell'Ankaratra, ed il giorno dopo abbiamo raggiunto il lago di Itasy, viaggiando felici su strade deserte, anche se piuttosto sconnesse, sotto un sole splendente nel cielo azzurro popolato dai bellissimi cumuli che ho già ricordato prima, fra distese di colline aride e selvagge; soltanto in fondo alle valli, dove c'è un poco di acqua, si stendono piccoli campi coltivati (a riso quasi sempre, tanto che sembra d'essere tornati a casa nostra, a Vercelli) con al centro i villaggi di casette costruite in terra color ocra, e con il tetto spiovente di paglia.

Avremmo voluto andare a visitare anche le foreste pluviali verso est, ma il biglietto che abbiamo vinto comprende il volo fino a Nosy Be, l'isola di sogno, la perla dell'Oceano Indiano.

3 giugno 1982

Un Boeing 737 ci ha portato a Nosy Be, in due balzi di un'ora ciascuno. Scesi dall'aereo, ci accoglie l'aria tiepida e profumata, ed una folla variopinta di isolani curiosi. Un pullmino ci trasporta attraverso foreste e piantagioni di canna da zucchero, fino alla nostra meta, il Residence di Ambatoloaka.

Devo ammettere di aver provato un certo disorientamento nel vedermi scaricare nel bel mezzo di un villaggio di pescatori. Un villaggio come quelli che si vedono nelle

illustrazioni dei libri di avventure, con le capanne di tronchi e di canne, ed il tetto di paglia, con le donne sedute sulla porta, bambini nerissimi che giocano intorno, e sulla spiaggia, orlata da un semicerchio di palme da cocco, uomini muscolosi che tirano in secco le antiche canoe con il bilanciere, scavate in un tronco d'albero come diecimila anni or sono.

Mio marito dice che sono pescatori comoriani, cioè giunti qui dalle isole Comore, e che la civiltà li ha solo sfiorati, perchè la loro vita e la loro economia sono ancora quelle dei secoli passati.

Il ristorante del Residence è una rustica tettoia, e per raggiungere il nostro bungalow dobbiamo camminare lungo la spiaggia oppure attraversare il villaggio. Anche se dapprincipio sono piuttosto perplessa, mi ricrederò presto: la spiaggia è bellissima, il mare di cristallo, il sole ed il cielo splendono, le palme si incurvano sulla spiaggia dorata, ed il mio micione ha un aspetto incredibilmente disteso e felice. Persino il ristorante si rivela una gradita sorpresa. «Nino, pensi che sia buono il granchio farcito?». «Come posso saperlo, stella mia, proviamo ad ordinarlo». «Senti, facciamo così: io ordino il granchio, tu una cotoletta alla milanese, così se non mi piace, facciamo il cambio».

Il granchio farcito è squisito, e siccome lo stesso discorso si ripete ogni volta che andiamo a pranzo, riesco a gustare un buon numero di prelibati piatti esotici, e mio marito un egual numero di cotolette alla milanese.

6 giugno 1982.

Abbiamo conosciuto Matteo, fiorentino giramondo, che ci propone una visita a Nasy Tanikely. E' un'isoletta piccola e perduta in mezzo al mare, che raggiungiamo in due ore di navigazione a bordo di un bellissimo veliero, condotto da Antonio padovano e Lorenza milanese, due italiani giunti sin qui attraverso il Canale di Suez ed il Mar Rosso.

Vedo che mio marito è conquistato dal fascino della nave che solca le onde, un poco inclinata su un fianco, con le grandi vele gonfie di vento, e non si stanca di chiedere informazioni al nocchiero.

«Cara — mi dice — quando non riuscirò più a passare la visita medica, e dovrò smettere di volare, che ne diresti se anche noi ci procurassimo un veliero come questo?». Mi guardo intorno — è tutto così bello — ma la mia risposta è di una praticità tutta femminile: «Nino, osserva bene, non c'è neanche la doccia a bordo, e poi la cucina è così piccola, e poi, come farei a procurarmi le erbe per farti la tisana tutte le sere?». Mi guarda un poco deluso, e non dice più nulla.

L'isola di Tanikely ha una spiaggia di sabbia bianca, ed un mare così limpido che la nave sembra sospesa nell'aria.

Nuotiamo nell'acqua tiepida, ammirando i coralli sul fondo del mare, e gettando ogni tanto uno sguardo verso il largo, per vedere se non compaia fra le onde la pinna triangolare di uno squalo, anche se mi hanno assicurato che non si avvicinano mai così tanto alla riva.

Raccolgo bellissime conchiglie sulla spiaggia, e pranziamo con riso, manioca ed uno splendido pesce arcobaleno, pescato sul momento. Torniamo che è il tramonto, con gli stupendi colori di ogni sera, e con una sottile malinconia, perchè la nostra vacanza sta ormai volgendo alla fine.

10 giugno 1982.

Eccoci all'aeroporto, seduti sul Boeing 737 che ci riporterà ad Antananarivo. «Nino, dici che riuscirà a decollare da questa pista così corta?». «Cara, vedi bene che lo fa tutti i giorni». Una rapida corsa, e poi l'aereo alza il muso e si stacca dal suolo. In quell'istante guardo sotto, e vedo

che siamo già sul mare: credo che quella pista sia proprio la minima indispensabile.

Mentre stimo salendo con un'ampia virata, mio marito mi chiama: «Guarda quell'isoletta, la riconosci?». Uno scoglio circondato dal mare verde supo che diventa azzurro chiaro verso la riva, con un anello di sabbia bianca, un ciuffo di palme ed una collinetta ricoperta da una minuscola foresta. «E' l'isola di Tanikely». «Com'è piccola».

Su quella spiaggia, per un giorno abbiamo sognato di vivere felici su un'isola deserta dei mari del Sud.

Rosalia Perotti

P.S. - Mio marito aveva promesso di scrivere un articolo sul viaggio. A causa dei suoi impegni — il mio micione, poverino, lavora così tanto — non è riuscito a farlo. Quindi l'articolo l'ho scritto io, anche perchè voglio ringraziare dalle pagine della Rivista il signor Mario Giabbani, per la sua gentilezza, e la Compagnia Air Madagascar per il bellissimo premio, che ci ha permesso di visitare uno straordinario, affascinante Paese.

A questo punto mi corre l'obbligo di precisare che non per tutti i vincitori dei biglietti per un viaggio in Madagascar le cose sono andate così lisce e piacevolmente.

In qualche cassetto devo avere ancora quanto mi scrisse il Leonardo in proposito.

E' uno dei pochissimi scritti che — in tanti anni — ho volutamente dimenticato, pensando al fatto che qualcuno si era certamente prodigato per ottenere quei biglietti premio.

Ho sbagliato?

LS

TTI - THERMALLING - TURN - INDICATOR

Il «knowhow reso strumentale» di un pilota da primati per i futuri campioni! Lo sviluppo rivoluzionario per i volovelisti moderni! Dal 2 al 20% più veloci, più lontani, più tempo per aria, e ancora con un volo più indipendente e sicuro con il «TTI»: uno strumento elettronico che indica al pilota da quale parte del suo alante la termica è più forte! incorruttibile ed infaticabile, sempre, «TTI».

Dati tecnici: strumento circolare da 80 mm di diametro, triplice indicazione (indicazione analogica, con lampadine di segnalazione, acustica), quattro parametri regolabili con continuità.

Prezzo: contro assegno 1540 Fr.sv. franco Vaduz/Fl.

Consegna: 2-4 settimane.

Garanzia: 1 anno.

Distribuzione in Europa (informazioni, ordini):

FLUGIM-ESTABLISHMENT

Altenbachstr. 17, FL-9490 VADUZ

INDICATORE DI VIRATA IN TERMICA - TTI

Storia di orsi marsicani, di alianti e di P.M.

- Pronto, sono Eugenio.
- Ciao caro, come stai?
- Non bene, mi ha chiamato uno della Digos.
- Forse è meglio che non ne parliamo al telefono. Vieni qui.
- Non c'è niente da nascondere. Sai quel corso di volo a vela? Mi sono iscritto.
- Bene. Cosa ha detto tua moglie?
- Di questo è meglio non parlare al telefono.
- Cosa voleva quello della Digos?
- Dice che non mi possono dare il certificato penale. Per via degli orsi.
- Gli orsi?
- Gli orsi marsicani. Qualche anno fa la rivista di cui sono direttore uscì con un articolo dove si diceva che gli orsi prendevano il largo; che non stavano bene dove dovevano stare. Che nel Parco Nazionale d'Abruzzo erano disturbati.
Il direttore del parco se n'ebbe a male e denunciò l'articolista e me per diffamazione a mezzo stampa. Sai come sono gli ecologisti: più sensibili dei panda.
- Non me ne avevi mai parlato.
- Per forza! E' da prima che ci conoscessimo. Per un po' ho atteso fiducioso qualcosa: una comunicazione, un confronto, il processo. Poi me ne sono dimenticato.
- Cosa dice il tuo penalista?
- Non so. Quello si fa pagare a tempo; centocinquanta-mila all'ora. Com'è che bisogna avere la fedina penale pulita per fare il volo a vela?
- E' che il Codice della Navigazione risale agli anni venti. Poco dopo che D'Annunzio andò a bombardare Montecitorio armato di pitoli. Da allora rilasciano brevetti solo agli incensurati e agli integerrimi.
- Cosa devo fare?
- Vai dal P.M. e digli di archiviare il procedimento. Come si chiama?
- Dott. ...
- Gesù! Bella gioia, sei fritto! Quando ti scade il passaporto?
- Cosa c'entra il passaporto?
- Se devi rinnovarlo hai bisogno dell'autorizzazione del P.M.
- Mi devo preoccupare?
- Vedi tu. Un anno e mezzo fa un mitomane ha denunciato un mio cliente per delitti tanto turpi quanto immaginari. La pratica è finita allo stesso magistrato.
- Il quale?
- Niente. Assolutamente Niente. Il nulla categorico. Ho bussato, telefonato, scritto; gli ho teso agguati al bar. Non sono neppure riuscito a fargli interrogare il cliente; dice sempre che provvederà. Intanto rimane il carico pendente. E non è un caso isolato. Sembra che quando arrivano su quel tavolo i fascicoli assumano un peso specifico incommensurabile. Impossibile muoverli, financo aprirli.
- Ma non hanno un termine entro cui procedere o archiviare?
- Sì, ma non c'è nessuno che glielo faccia rispettare.
- Che si fa?
- Non ho suggerimenti. Finchè non hai il brevetto non possiamo neanche imitare D'Annunzio e bombardare il Tribunale.

Vito Failla

I lavori della Commissione di Specialità

In sostituzione dei verbali della Commissione di specialità, non più pervenutici (per castigo?), ai nostri lettori dedichiamo:

LA TERMICA

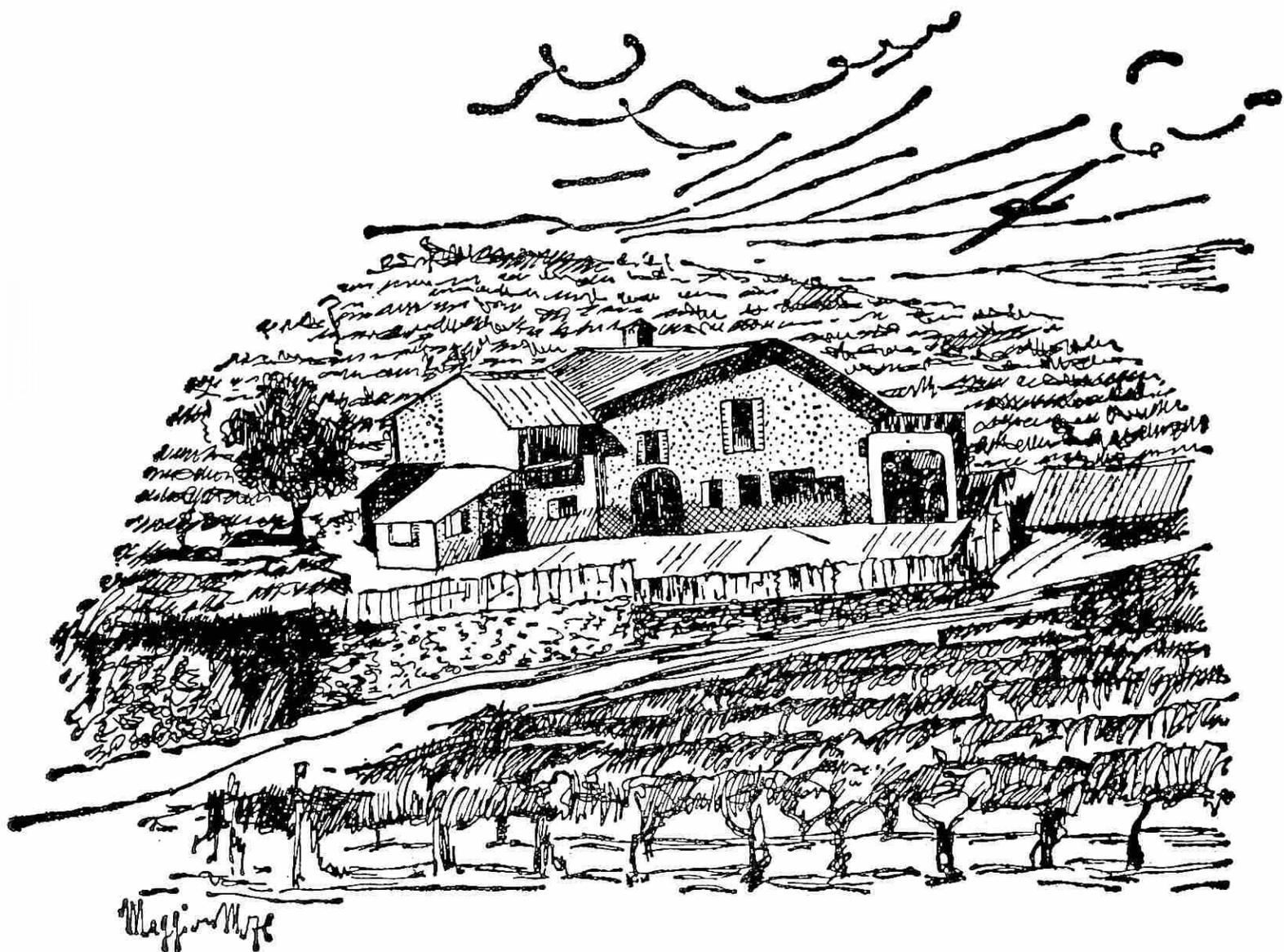
Ho sete di azzurro.
M'innalzo tirato dal fido aeroplano
fino allo sgancio.
Poi resto solo.
Cerco l'amica termica, senza la quale
il cielo mi respinge.
Eccola. La sento.
Avvolge l'aliante in un caldo abbraccio.
La stringo. Salgo.
Sempre più in alto.
Ora posso sorseggiare il cielo.

Emilio Pastorelli

AZIENDA VITIVINICOLA

« Sit del Toni »

di Mussio Antonio



via Borgo Sparse, 28 - ERBUSCO (BS) - Italia

Tel. 030/726596-722422

BIPOSTO SCUOLA:

Il Polacco SZD-50-3 PUCHACZ nuovo aliante da addestramento

CARATTERISTICHE DI PROGETTO

Aliante con ala alta e coda a T - Ala in due sezioni, rastremata, con dietro negativo, struttura a sandwich, di semplice assemblaggio, con un solo spinotto centrale, accoppiamento automatico dei comandi, capottina in un pezzo unico con apertura laterale, sganciabile. Ampie possibilità di regolazione della pedaliera anteriore (allievo), ventilazione regolabile. Sedile posteriore (istruttore) regolabile, buona visibilità del cruscotto anteriore. Pesi di zavorra per piloti al di sotto del peso richiesto per i voli da solista. Soddisfa i requisiti dell'OSTIV 76 ed è certificato in Polonia, RFG, Svezia ed Austria.

EQUIPAGGIAMENTO STANDARD

Il cruscotto (anteriore) dotato di anemometro, altimetro, vario-metro ad energia totale, bussola, vibrosbandometro. Tutti gli strumenti sono di produzione PZL. 2 ganci tipo SZD o TOST. Cuscini, cassetta di pronto soccorso, copertura capottina in stoffa, utensili.

EQUIPAGGIAMENTO OPZIONALE

Secondo cruscotto. Ricetrasmittente RS 101-1. Impianto ossigeno TA-03-A da 8 dm³ di capacità (150 bar). Capottina volo cieco. Anelli di aggancio automatico in entrambi i posti di pilotaggio. Barra facilmente rimuovibile nell'abitacolo posteriore.

E' possibile installare altri tipi di equipaggiamento su richiesta del cliente.

APPLICAZIONI

Addestramento primario (lancio con verricello o traino aereo), compresi i voli da solista ed i voli di transizione per il passaggio ai moderni monoposto. Addestramento avanzato ed introduzione al volo di prestazione. Addestramento al volo acrobatico ed al volo in nube. Voli di piacere.

VOLARE CON IL PUCHACZ

Il piacere per il pilota comincia già con la manovra a terra: finalmente un aliante la cui coda non deve neppure essere toccata; basta infatti sollevare un poco il musetto per sistemarlo nella direzione desiderata.

Un equipaggio di 2 persone può spostarlo a mano su pista in cemento senza sforzo; dopo l'atterraggio quindi è agevole riportarlo al punto di decollo anche senza trattore. Se però, per motivi diversi si ritenga utile fare uso del trattore, è possibile fissare il cavo in modo da permettere il recupero «coda in avanti», cosicché l'aliante è di nuovo immediatamente pronto per il decollo, e non deve essere girato a terra.

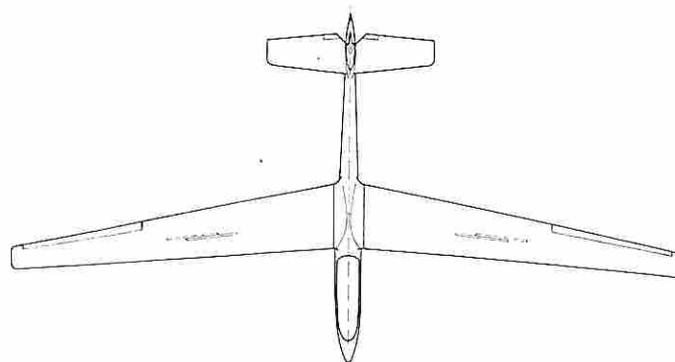
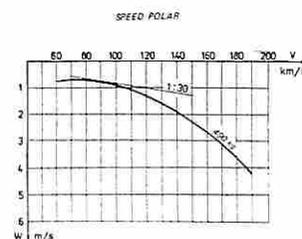
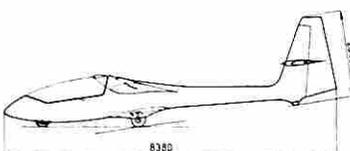
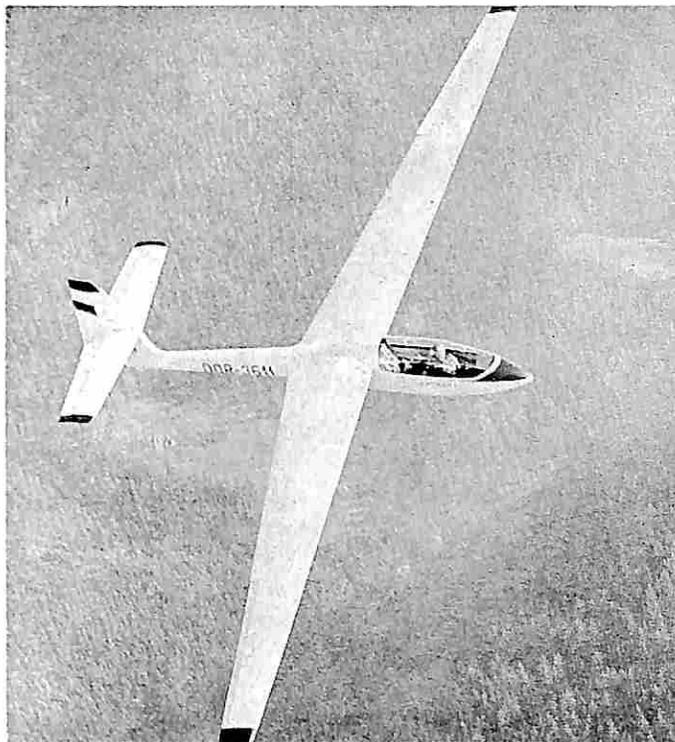
Gli istruttori ne apprezzano la comoda accessibilità dell'abitacolo, la capottina in un pezzo unico che permette loro di controllarne il bloccaggio, ed il sedile regolabile, che con poche operazioni può essere posizionato in modo da offrire la migliore visibilità del cruscotto dell'allievo. Il comfort dell'istruttore è garantito.

Dopo aver agganciato il cavo, cominciamo a muoverci. Dopo una breve corsa il ruotino si solleva e notiamo il leggero molleggiamento degli ammortizzatori del carrello. Nel lancio col verricello osserviamo la notevole stabilità durante l'ascesa. La quota misurata di sgancio è pari a circa 250 m, con cavo da 550 m e vento calmo. Dopo una rapida ascesa l'aliante vola con velocità di discesa assai contenuta e l'addestramento può essere compiuto senza fretta anche da campi molto piccoli.

Nel volo libero le prestazioni del PUCHACZ sono simili a quelle dei moderni monoposto. Vale la pena di sottolineare che il PUCHACZ presenta caratteristiche di stallo e vite estremamente sicure, un'eccezionale manovrabilità e qualità di volo assai piacevoli in acrobazia.

Al termine di ogni volo il pilota apprezzerà l'elevata efficienza dei diruttori.

I vantaggi sopra descritti, sia a terra che in volo, rendono possibile ridurre in modo notevole il numero dei voli necessari all'allievo pilota prima del decollo rispetto ai biposto utilizzati sino ad ora.



DATI TECNICI

- Apertura alare: 16,67 m
- Lunghezza: 8,32 m
- Altezza: 2,04 m
- Superficie alare: 18,16 m
- Allungamento: 15,3
- Peso a vuoto: 370 kg
- Peso massimo di volo: 570 kg
- Velocità minima di discesa: 0,7 m/s a 78 km/h
- Velocità minima di controllo: 60 km/h
- Vne: 215 km/h
- Efficienza max: 30 a 96 km/h



Abbonatevi: è un consiglio

**VOLO
A
VELA**

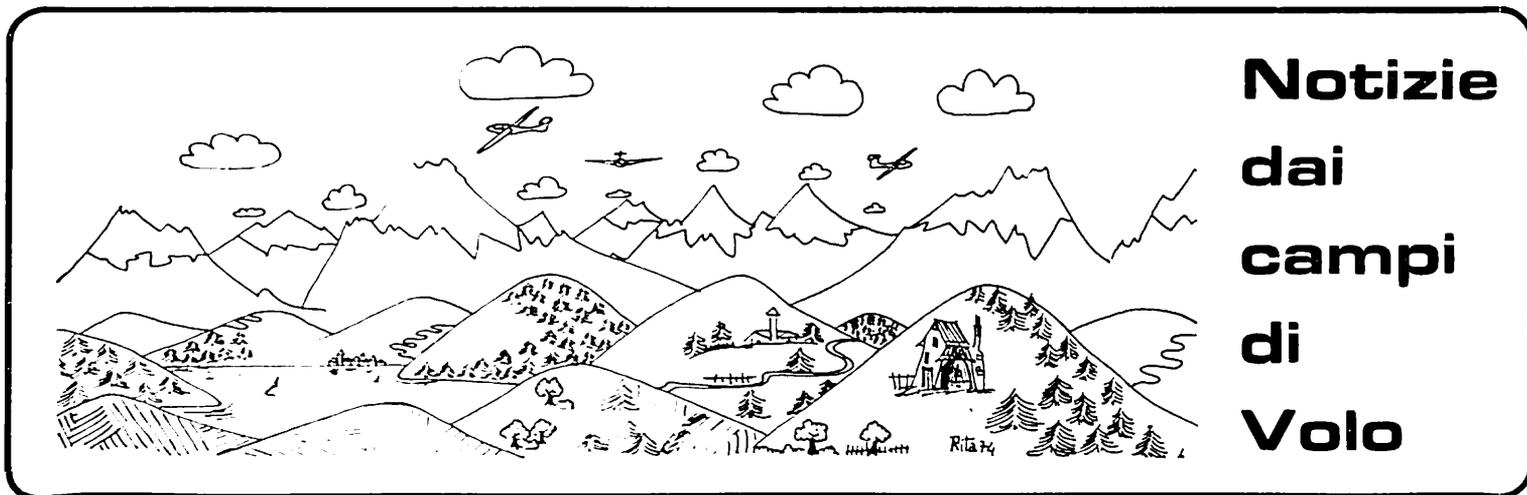
VOLOVELISTI!

Argomenti, problemi od iniziative di carattere volovelistico possono essere segnalate direttamente alle redazioni di Calcinato o di Como (c/o SCAVINO - Via Partigiani 30 - 22100 COMO) oppure alle redazioni periferiche che fanno capo ai seguenti nominativi:

- PLINIO ROVESTI - Viale Matteucci 22 - 02100 RIETI
- SMILIAN CIBIC - Via Btg Framarin 38 - 36100 VICENZA
- MARIO FERRARI - Via Laurentina 563 - 00143 ROMA
- EMILIO TESSERA CHIESA - Via Puccini 25
10045 PIOSSASCO - TO

oppure ai nostri corrispondenti, dei quali riportiamo gli indirizzi:

- ALZATE - Maestri Giancarlo
Via Adua 2 - 22046 MONGUZZO - CO
- AOSTA - Dondero Giovanni
fraz Rovie - 11100 ST. CHRISTOPHE - AO
- BOLZANO - Weber Giorgio
Via Tre Santi 27 - 39100 Bolzano
- CREMONA - Arcari Santino
Piazza IV Novembre 7 - 26100 CREMONA
- CUNEO-LEVALDIGI - Barosi Giuseppe
C.so 4 Novembre 12 - 12042 BRA - CN
- FERRARA - Fergnani Michele
Via Mascheraio 19 - 44100 Ferrara
- FOGGIA - Pecorella Gaetano
Via G. Calvanese 45 - 71100 FOGGIA
- FOLIGNO - Filippucci Alberto
Via Fonte del Campo 13 - 06034 FOLIGNO - PG
A.V.I.C. - Battaglini Pierluca
Via Tessino, 1 - 06034 FOLIGNO - PG
- GORIZIA - De Simone Laura
Via Pascoli 22 - 34170 GORIZIA
- PADOVA - Dal Bianco Mario
Via P.P. Vergerio 15 - 35100 PADOVA
- PALERMO - Ribolla Willy
Via Leonardo da Vinci 637 - 90135 PALERMO
- PRETURO - Marinucci Mario
Via XX Settembre 19 - 67100 L'AQUILA
- RIETI - Rovesti Plinio
Viale Matteucci 22 - 02100 RIETI
- SARDEGNA - Sanna Dino
c/o RAI-TV, V.le Bonaria 124 - 09100 CAGLIARI
- TRENTO - Marchi Umberto
Via Asiago 4 - 38050 VILLAZZANO - TN
- VALBREMBO - Capoferri Sergio
Via Pradello 2 - 24100 BERGAMO
Brugali Pino
Via Bernareggi 5 - 24100 BERGAMO
- VICENZA - Ellero Piergiorgio
Via Elmas 2 - 36100 VICENZA RETTORGOLE
- ASIAGO - Ass. Volovelistica Carlo Deslex
Franco Bissaro
Via Monte Mosciag 32 - 36012 ASIAGO - VI
- RIETI - Aeroclub Centrale di Volo a Vela
Plinio Rovesti
V.le Matteucci 22 - 02100 RIETI
Aeroclub della Sabina
Colombo Aldo
Via A.M. Ricci 123 - 02100 RIETI



Notizie dai campi di Volo

lettera aperta ai volovelisti italiani utenti dell'Ae.C.C.V.V. di Rieti

Innanzitutto grazie ai presenti al Briefing di Bologna divenuto quest'anno, per la prima volta, anche sede per l'Assemblea Generale. Se questa soluzione sarà ritenuta corretta e valida verrà ripetuta. Cercheremo solo di avere più tempo per illustrare i problemi di questo patrimonio dei volovelisti italiani.

In tempi rapidi ci avete permesso di approvare il bilancio di previsione per il 1985. Era indispensabile per procedere in armonia coi tempi tecnici voluti dallo Statuto dell'AeCI.

Con l'approvazione del bilancio avete dato fiducia al nuovo consiglio direttivo accettandone le soluzioni prospettate. Avete soprattutto riconosciuto la inderogabile necessità di colmare realisticamente lo scarto fra costi reali e tariffe, pur rimanendo quest'ultime nell'area di prezzi sovvenzionati.

Chi è stato presente a Bologna sa pure che al recupero delle possibilità future di un corretto equilibrio economico fra costi e ricavi ha contribuito efficacemente l'AeCI il quale, per bocca del suo Presidente Avv. Baracca, ha confermato, per i bilanci futuri, la copertura di costo di una voce importante a bilancio, quello dell'assicurazione corpo. Pure dal Presidente della Commissione di specialità è stato riconosciuto corretto l'impostazione data per il recupero di tutte le spese ed oneri che l'AeCCVV sosterrà in conseguenza dello svolgimento dei mondiali. Senza questi due interventi ed in presenza della sopravvenienza passiva per gli anni 83 ed 84 a carico del bilancio 1984 per «conguaglio assicurativo» e secondo la valutazione unanime del nuovo consiglio, la gestione sarebbe risultato impossibile condurla avanti.

I Mondiali di Volo a Vela, per la prima volta in Italia, contribuiranno a propagandare il nostro sport nel nostro Paese. Ma anche molti stranieri saranno documentati circa i contenuti volovelistici del centro Italia, oltre a quelli turistici e gastronomici. Tutti fattori di estremo interesse per la reputazione ed il futuro della Rieti volovelistica degli anni prossimi. Ma l'organizzazione dei mondiali ha richiesto importanti investimenti in strutture e materiale di volo. Il riscontro lo abbiamo già avuto nel bilancio 1984 con un marcato aumento dei costi di gestione. Ora il compito consiste nel riuscire a trovare — a questa nuova struttura — un equilibrio stabile fra costi e ricavi al fine di mantenere questo cospicuo patrimonio volovelistico vivo ed efficiente anche in carenza di contribuzioni sufficienti.

Solo a questa condizione sarà possibile conservare al Volo a Vela italiano questo vero e proprio «gioiello» di famiglia. Nei programmi, per la verità appena intravvisti, in prima posizione abbiamo individuato quello di incrementare la «qualità» del servizio offerto. Per ottenere questo occorre un utilizzo del materiale e delle strutture ampliato nel tempo e nello spazio, in altre parole allungandone il periodo di impiego ed allargando la fascia degli utenti. Si pensa ai volovelisti a nord delle Alpi e ad una Rieti più internazionale, più europea.

L'obiettivo può essere considerato possibile se saremo in grado di rispettarne le condizioni di attuazione. Per raggiungere questo obiettivo occorre il concreto contributo di tutti noi che ne siamo e ne saremo comunque sempre gli utenti privilegiati. Con queste idee il neo consiglio eletto sta procedendo concentrando la propria attenzione ed il suo lavoro verso gli obiettivi illustrati. A voi tutti gli auguri di una buona stagione volovelistica 1985, dovrebbe essere una stagione d'annata, poichè già di per sè è ricca di interessanti novità e di avvenimenti.

Attilio Pronzati

AOSTA

Consuntivo attività di volo a vela 1984

L'anno appena trascorso è stato particolarmente importante per il nostro club; ricorreva il 25° anniversario della inaugurazione dell'aeroporto regionale «C. GEX» che ha sempre ospitato il nostro sodalizio, il quale ne aveva promosso la creazione e ne ha poi sempre curato la gestione.

La ricorrenza è stata celebrata con la pubblicazione di un libro e con una bella manifestazione, a cui hanno preso parte, insieme a molti aerei a motore ed alle sempre entusiasmanti frecce tricolori, anche tre piloti acrobatici di aliante; uno come solista su Blanik e gli altri due in coppia su due alianti speciali con i quali si sono esibiti in numerose acrobazie in volo speculare sia al traino che in planata.

Fatta questa doverosa premessa, passo a parlare dell'attività di volo a vela: innanzitutto la scuola che, diretta dal com.te Pavani ha brevettato 12 nuovi piloti di aliante: Giorgio Carcereri, Maurizio Conta, Franco Dettoma, Cristina e Silvia Flesia, Mario Galletto, Giuseppe Griffini, Claudio Personnetaz, Aldo Garzotto, Massimo Tono e l'istruttore di volo a motore Marco Tidu.

Le ore volate a vela nel 1984 sono state oltre 4300 di cui 1700 fatte dai soci del nostro club e 2600 dai piloti italiani e soprattutto stranieri ospiti del nostro campo per gli stages primaverili; occorre notare che il numero di ore ha subito una flessione rispetto agli anni precedenti, benché le presenze siano rimaste invariate; ciò è da imputarsi unicamente alle condizioni non certo ottime della scorsa primavera.

Il consiglio di specialità ha stabilito di mantenere per l'anno 1985 le tariffe del 1984, che già erano molto vantaggiose.

Quota associativa L. 150.000 - Abbonamento a 50 ore di volo su tutte le macchine del club (obbligatorio) L. 450.000 - Abbonamento a 10 ore di volo (dopo le prime 50) L. 90.000 - Traino aereo L. 2.000 ogni 100 metri di quota.

Il costo forfettario per il conseguimento del brevetto di pilota d'aliante è di L. 1.900.000 (1.600.000) per i residenti in valle).

Queste tariffe si commentano, penso, da sole e testimoniano l'impegno del nostro club a mantenere i costi alla portata di tutti; occorre a questo proposito sottolineare che da noi, nonostante il notevole numero di ore volate, i volovelisti che pos-

siedono l'aliante sono soltanto due; tutti gli altri volano con le macchine del club, con le inevitabili limitazioni che ciò comporta.

Le macchine a disposizione dei soci sono: 2 Blanik, Astir, Twin Astir, Janus, KA6E, Libelle, Hornet e Mosquito, oltre ad uno splendido motaliante Grob 109 appena acquistato che ha acceso gli entusiasmi per la nuova inedita forma di volo mai prima praticata da nessuno di noi; gli istruttori avranno il loro da fare per tutte le abilitazioni da far conseguire ai molti che ne hanno fatto richiesta; il costo dell'ora-volo è stato fissato in L. 51.000.

Chiudo queste brevi note ricordando che 10 soci hanno partecipato allo stage di Rieti dal 17 al 23 giugno scorso; le soddisfazioni (volovelistiche e... gastronomiche) sono state come sempre amplissime e per quest'anno sono già iscritti 13 soci.

G. Dondero

CALCINATE

Quell'incredibile 6 Gennaio 1985

Sogno o realtà?

Il dubbio perdura, ma a dissiparlo c'è il Bob e suo figlio Luca che con lo Janus si sono esauriti i gradi Celsius contenuti nei loro corpi, sondando il bacino del Lucomagno.

Mai visto termiche di 2 m/s che al Campo dei Fiori, nella prima settimana di gennaio, spingevano gli alianti fino a 1500 QFE, poi al Piambello fino ai 1700. Il Lema e tutto il crinale fino al Ceneri a una quota di poco superiore e poi, il pizzo di Claro a 5 m/s fino a 2600!

Da non credere ai propri occhi... visibilità perfetta, termiche tonde, regolari, forti e ben organizzate. Facile seguire il crinale fra la valle del San Bernardino e quella della Mesolcina... con leggero vento da Ovest che di tanto in tanto faceva partire «fumate» di neve dai crinali al traverso del passo San Bernardino, 3000 QNE.

Per curiosità chiedo a Peschges la temperatura: — 26 °C!

E per non far ghiacciare la capottina debbo accettare un poco di ventilazione, rotta su Biasca, incrocio la Janus dei Monti, e via per il crinale del Gottardo: portante ed anche qui con punte a 5 m/s, ad Airolo il costone S/E è interessante, il leggero vento che sopra i 2500 soffia da Ovest crea sicuramente degli interessanti fenomeni, ma fatti rapidamente i 3000 via verso casa perchè il freddo dai talloni giunge ai polpacci.

Lo spettacolo è superbo ma la ragione prende il sopravvento, chiudo l'aerazione, quasi non respiro più per non ghiacciare la capottina, del resto respirare non serve molto perchè ho l'impressione di essere ibernato.

Dopo tre ore di volo gli amici mi svegliano. Sono a terra. Ho sognato?

API

VIPITENO

Vipiteno 1984

Dopo una lunga e piovosa primavera che rendeva inagibile il campo, l'attività di volo è ripresa gli ultimi giorni di aprile. I soliti voli locali di allenamento e poi, all'inizio di giugno, sono stati tentati i primi voli per il conseguimento di insegne.

Il giorno 16, in una favolosa giornata, venivano compiuti due triangoli prefissati di 337 km sul percorso Vipiteno-Lienz-Passo Resia-Vipiteno: due «C» oro con diamante per Kraus Martin su SF 27 (lo Speedy Gonzales della situazione) e per Baldessari Mirko su Phoebus C. Lo stesso mese i piloti Platter Helmuth su Ka6 Cr e Gander Josef su SF 27 completavano con il percorso Vipiteno-Dobbiaco-Vipiteno di 130 km, il conseguimento del «C» argento.

Tali risultati, anche se modesti se confrontati con le superprestazioni di cui si sente, sono per noi abbastanza importanti avendoci indicata la possibilità di uscire dalla zona anche con decolli ritardati richiesti dalle condizioni di aggancio. Ci ha inoltre familiarizzato con il magnifico percorso della Val Pusteria che consente di essere percorsa con la massima tranquillità.

Nel corso della stagione che si chiudeva in ottobre con alcuni voli di scarso interesse, sono stati effettuati complessivamente 525 voli per un totale di 540 ore circa.

Tale attività rispecchia un andamento annuale medio che riteniamo comunque di poter sensibilmente elevare se le condizioni primaverili del campo lo permetteranno.

Attualmente sono iscritti presso la scuola di Bolzano 3 allievi del nostro gruppo: Heidegger Thomas, Leitner Martin e Stofner Willi; al momento il corso è sospeso ma verrà ripreso quanto prima e noi tutti ci auguriamo che con la loro presenza ed il loro entusiasmo portino una ventata di nuovo. A proposito della sicurezza: in finale, anche se leggermente alti, NON rischiare MAI un 360 gradi. I residui di un Ka 7, bruciati dal pilota che ci ha provato, ne sono purtroppo triste testimonianza.

M.B.

RIASSUNTO DELL'ATTIVITA' DI VOLO DELL'AeCCVV DURANTE L'ANNO 1984

- GARE:** Maggio-Giugno: VIII Gara di Pentecoste
Luglio: VII Coppa del Velino
Luglio-Agosto: XXIV Campionati Italiani Standard, Libera, Biposti, Promozione.
- STAGES:** Sono stati effettuati n. 17 corsi di Performances con la partecipazione di n. 158 piloti.
- INSEGNE F.A.I.:** Sono state effettuate n. 57 prove insegne F.A.I. così suddivise:
- ARGENTO: n. 11 di Quota;
n. 10 di Durata;
n. 11 di Distanza di cui n. 13 insegne d'Argento complete.
 - ORO: n. 5 di Quota;
n. 5 di Distanza km 300 di cui n. 5 complete.
 - DIAMANTE: n. 3 di Quota;
n. 6 di Distanza prefissata km 300;
n. 6 di Distanza libera km 500 di cui n. 3 Diamanti completi.
- CORSO ISTRUTTORI:** Si è svolto il corso Istruttori di Volo a Vela dal 20 maggio al 2 giugno con la partecipazione di n. 10 allievi piloti con esito positivo.
- PILOTI NAZIONALI:** Budini, Ziche, Maestri, Paolillo, Fianco, Meriziola, Sarti, (che hanno collaborato con l'AeCCVV) Pramstraller, Piludu, Wielgus, Motta, Pasin, Marzotto, Lanzi.

ATTIVITA' DI VOLO SVOLTA DALL'AeCCVV dal 1° gennaio al 31 dicembre 1984

| Mese | Alianti del Centro | Traini del Centro | Alianti di altri Club | Campionati Italiani '84 | Traini di altri Club |
|-----------|--------------------|-------------------|-----------------------|-------------------------|----------------------|
| GENNAIO | 4.10' | 0.37' | 3.00' | | |
| FEBBRAIO | 13.41' | 1.59' | 6.57' | | |
| MARZO | 25.30' | 3.17' | 26.33' | | |
| APRILE | 250.23' | 17.43' | 78.06' | | |
| MAGGIO | 581.18' | 60.01' | 65.18' | | |
| GIUGNO | 944.43' | 64.18' | 318.20' | | |
| LUGLIO | 1003.09' | 90.18' | 933.37' | 1601.37' | 50.25' |
| AGOSTO | 671.31' | 71.43' | 10.02' | 3364.65' | 92.49' |
| SETTEMBRE | 354.42' | 21.32' | 63.06' | | |
| OTTOBRE | 27.59' | 5.27' | 2.49' | | |
| NOVEMBRE | | ferie | | | |
| DICEMBRE | 32.21' | 5.40' | 6.06' | | |
| | 3909.27' | 343.35' | 1513.54' | 4966.46' | 143.14' |

- Ore di volo con mezzi del Centro: 4253.02'
- Ore di volo con alianti di altri Club: 1513.54'
- Ore di volo con traini di altri Club: 143.14'
- Ore di volo svolte per i campionati Italiani: 4966.46'

Totale: 10876.56'

Finalmente!!

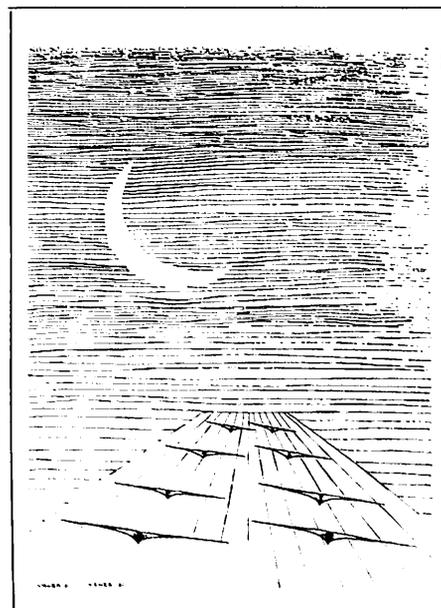
Salutiamo con soddisfazione la pubblicazione del «Manuale del volovelista» un nuovo, importante contributo allo sviluppo della nostra attività.

Ha colmato una grossa lacuna ed il volo a vela italiano non può non essere riconoscente all'Autotore ed all'Aero Club d'Italia che ne ha curato l'edizione e la distribuzione ad un prezzo veramente contenuto.

Il taglio del «manuale» è eminentemente didattico. Esso sviluppa in modo preciso gli attuali programmi ministeriali per il conseguimento del brevetto di pilota di aliante veleggiatore.

Pur essendo, esso, soprattutto uno strumento a disposizione della Scuola di pilotaggio, ci permettiamo di consigliarne la lettura a tutti i volovelisti: il consultarlo può costituire un'ottima occasione per rinfrescarsi la memoria su alcuni concetti, magari un poco arrugginiti, o per aggiornarci su qualche nozione che, la costante e rapida evoluzione della nostra attività, può aver reso superata.

Queste righe vogliono essere solo di presentazione. Per una recensione ci rivolgiamo a chi, certamente, attendeva con impazienza una pubblicazione come questa: ai Direttori delle Scuole di Volo ai quali chiediamo di scriverci i loro giudizi che ci piacerebbe poter pubblicare già a partire dal prossimo numero.



VENDIAMO:

- **aliante Twin Astir**
come nuovo, anno 1978, ore 216
- **aliante M.100S**
fusoliera leggermente incidentata,
anno 1962, ore 430 d.u.r.
- **velivolo P.18**, incidentato:
cellula: anno 1974, ore 158 d.u.r.
motore: Lycoming 0-320-A28, ore 502
da nuovo

Contattare: Aero Club «Provincia Grande»
Cuneo-Levaldigi, tel. 0172/374132

VENDESI ALIANTE L.S. 3A

Anno 1981, ore volate 350, ottimo stato, nessun incidente.

Completo di ossigeno, carrello 2 assi e coperture.

Strumentazione completa Winter e Zender, Radio Dittel 720 c.

Consegna immediata: 36 milioni.

Eventualmente anche un terzo quota: 12 milioni.

Se richiesto: Paracadute Safety chute model 350, L. 1.600.000.

Contattare: Barberi Leone 06-5206025

VENDESI ALIANTE L.S. 3A - D.4297

completo di strumenti ossigeno e carrello

1. un anemometro Winter n.

2. una bussola Shanz + antenna Dusf
3. un variometro Winter n.
+ variometro Zander n.
4. un microfono per radio Dittel FSS 40
con PTT sulla barra
5. una radio tipo Dittel FSG 50 n.
6. una scatola contenitrice FSG 50
7. altoparlante
8. un altimetro Winter n.
9. un impianto ossigeno + maschera tipo
10. un cronometro marca
11. due batterie + contenitore

Accessori:

1. tubo e imbuto per caricamento acqua
2. ruotino pivottante per manovre a terra
3. foderine varie ali e coda
4. copricapottina

L. 36 milioni

(eventualmente anche un terzo quota)

rivolgersi a: BARBERI LEONE

Via Serlio, 25 - 00128 ROMA

Tel. 06/5206025

ATTENZIONE: tutti gli avvisi economici non saranno più ripetuti a partire dal prossimo numero del 1985. Chi desidera usufruire del servizio, che continua ad essere gratuito, dovrà rinnovare l'invio degli avvisi alla Redazione di Como.

ABBONAMENTI 1985!

- Invariate le tariffe (**45.000 ordinario, 35.000 associati**) per chi paga entro il 31 gennaio 1985!

Preferibilmente versando l'importo sul
C.C. Postale 16971210 intestato:
CENTRO STUDI VOLO A VELA ALPINO -
VARESE.

- A tutti coloro che avranno versato l'abbonamento entro il 31 gennaio verrà inviata

l'agenda tascabile di



- Dal 1° febbraio 1985 le tariffe saranno le seguenti (sempre per anno solare):

| | | |
|---------|---------------|------------|
| ITALIA: | — sostenitore | L. 100.000 |
| | — ordinario | L. 50.000 |
| | — associati | L. 40.000 |

| | | |
|---------|-------------|-------|
| ESTERO: | — ordinario | \$ 40 |
| | — via aerea | \$ 60 |

- A tutti coloro che si saranno preoccupati di raccogliere abbonamenti — rinnovi o nuovi — ed effettuare il versamento entro il 31 gennaio verrà inviata una bella ed interessante ...
- Amici, aiutateci a crescere di numero ed a migliorare la diffusione di VOLO A VELA!
- Infine, per coloro che non hanno ancora provveduto al rinnovo dell'abbonamento 1984, l'invito a voler provvedere con cortese premura. Grazie.



VOLO A VELA
 AL SERVIZIO
 DEI VOLOVELISTI
 CHE SEMPRE
 PIU' NUMEROSI
 SVOLGONO
 ATTIVITA'
 PRESSO
 L'AERO CLUB
 CENTRALE DI RIETI

Pubblichiamo e ripubblicheremo un elenco di indirizzi che possono tornare utili agli amici volovelisti che sempre più numerosi scendono a Rieti.

Questo elenco non ha la pretesa di essere completo, è stato unicamente fatto in base ad almeno un'esperienza diretta nella quale non sono stati chiesti sconti ma siamo stati accolti con simpatia.

I volovelisti sono invitati a segnalarci altri nominativi che a loro giudizio — e nostro — possono essere compresi in questo elenco.

A scanso di equivoci, precisiamo che nulla è dovuto per queste segnalazioni.

HOTEL VILLA TIZZI - RISTORANTE

Tel. 0746/688956

Poggio Bustone - RIETI

GRANDE ALBERGO QUATTRO STAGIONI

Direz.: A. Colangeli

Tel. 0746/43306-47705 - RIETI

HOTEL MIRAMONTI (da Checco)

Piazza Oberdan 7

Tel. 0746/41333-43350 - RIETI

HOTEL BLU - 2^a cat.

Via Salaria per l'Aquila, 18

Tel. 0746/43064 - RIETI

HOTEL SERENA

Viale della Gioventù 17

Tel. 0746/45343 - RIETI

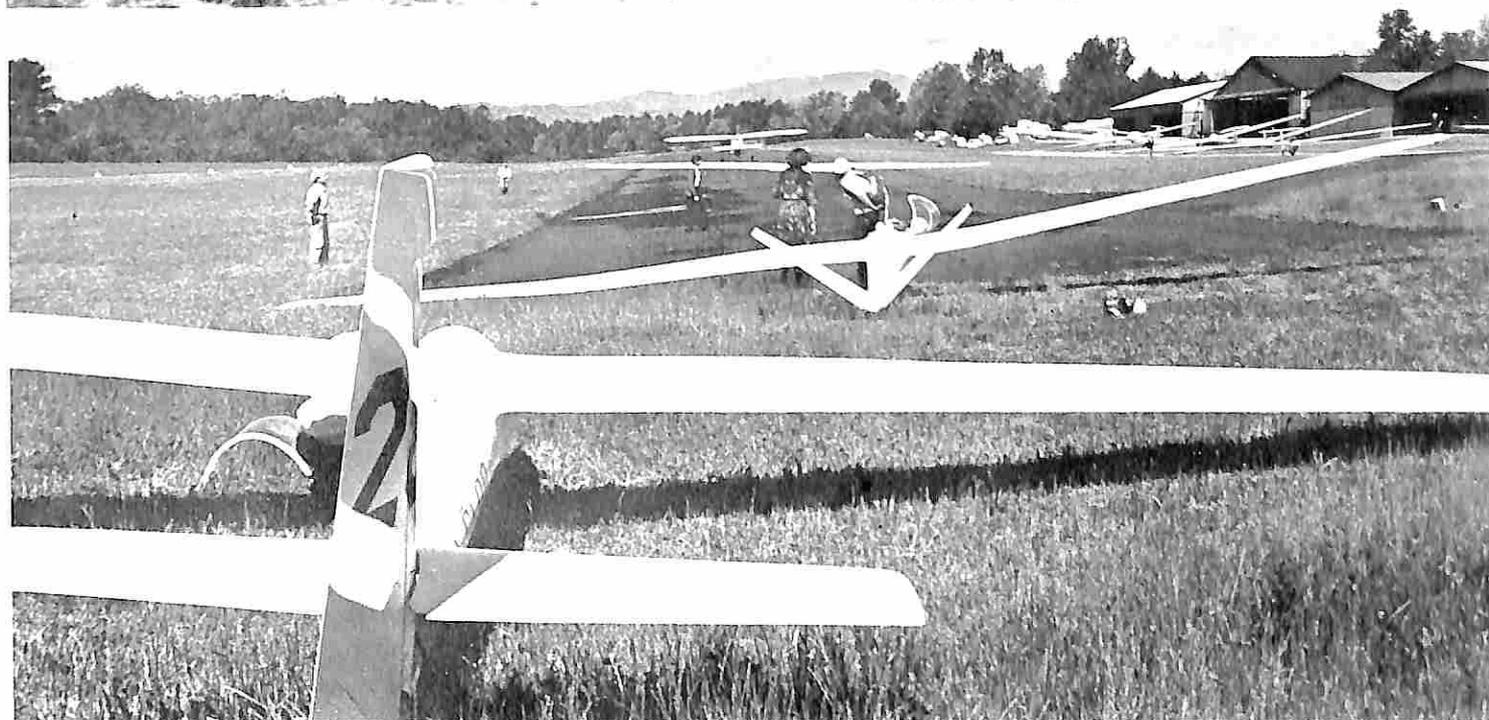
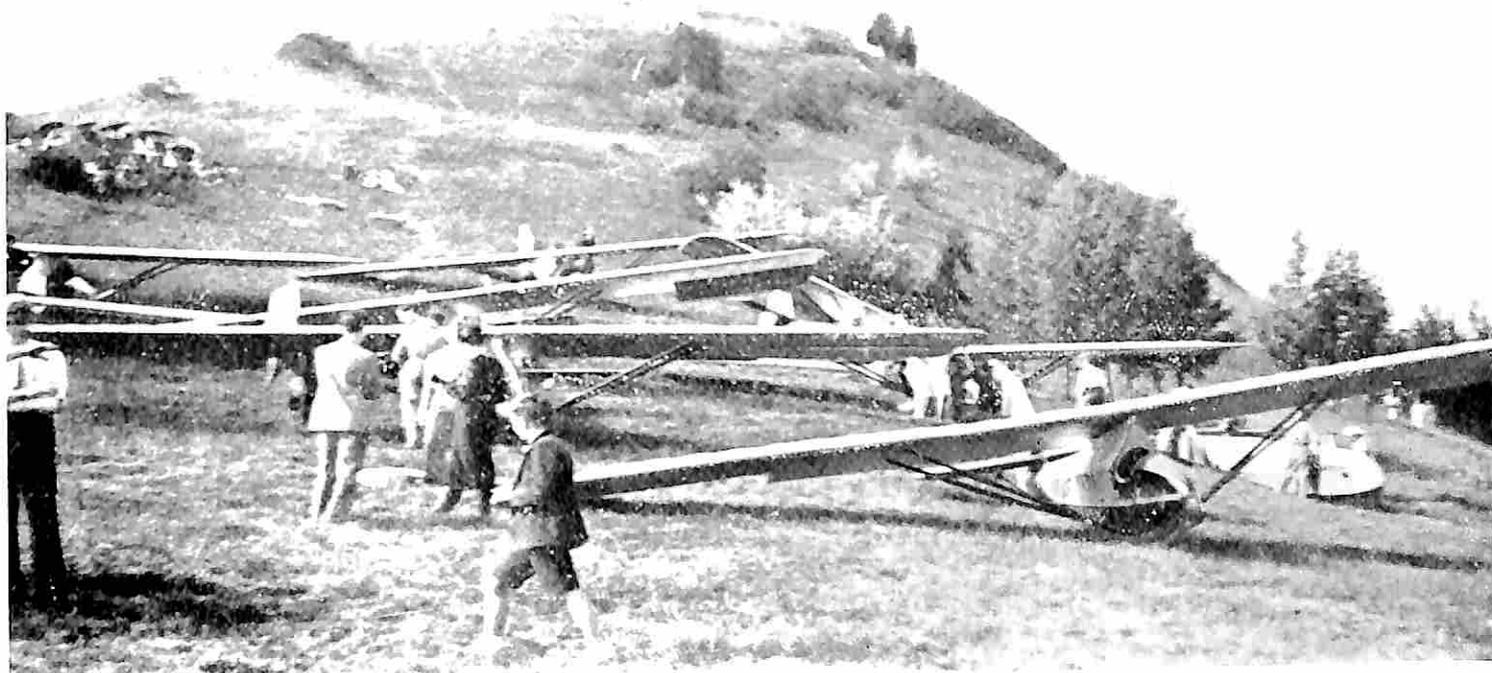
RISTORANTE TEATRO FLAVIO (da Adelmo)

Via Garibaldi 247

Tel. 0746/44392 - RIETI

| | |
|---|--|
| <p>RISTORANTE CHECCO AL CALICE D'ORO Via Marchetti 10 Tel. 0746/44271 - RIETI</p> | <p>PASTICCERIA E GELATERIA «S. HONORE'» Via Cintia 154 Tel. 0746/47723 - RIETI</p> |
| <p>RISTORANTE VOLO A VELA Al vostro servizio sul campo di volo</p> | <p>RISTORANTE «DA MARIA» Morro Reatino - RIETI Tel. 0746/648074</p> |
| <p>TAPIS VOLANT Tappeti orientali, cineserie, oggettistica P.za M. Vittori, 2 - Tel. 480168 - RIETI</p> | <p>BOUTIQUE DEL REGALO GIOIELLERIA Cesare Amici - Via Cintia 97 Tel. 0746/47713 - RIETI</p> |
| <p>GRASSI SPORT Piazza Vittorio Emanuele 13 - RIETI</p> | <p>PORCELLANE CRISTALLERIA ARGENTERIA De Angelis Elio Via Velinia - RIETI</p> |
| <p>ACCONCIATORE PER UOMO Bizzarri Domenico Via Pennina 37-a - RIETI</p> | <p>«IDILLIO» - Barber Shop Piazza Vittorio Emanuele 12 - RIETI</p> |
| <p>MUSICA - SPORT Luciani Aimone Via Cintia 83 - Tel. 45103 - RIETI</p> | <p>CARTOLIBRERIA SAPERE Viale Maraini - RIETI</p> |
| <p>TORREFAZIONE OLIMPICA Oswaldo Faraglia Viale Matteucci 86-92 - RIETI</p> | <p>FARMACIA COLANGELI Via Pescheria 5 - Tel. 41368 RIETI</p> |
| <p>STAZIONE RIFORNIMENTO ESSO Angelucci Nazzareno Piazza XXIII Settembre Tel. 0746/43712 - RIETI</p> | <p>ELETTRAUTO RINALDI ANTONIO Via Paolessi 50-52 - RIETI</p> |

Oltre cinquant'anni di volo a vela



A.V.A.L.

**Aeroclub Volovelistico Alta Lombardia
VARESE - Calcinate del Pesce**

Glasfaser Italiana s.r.l.

24030 VALBREMBO - BG - Via delle Ghiaie, 3 - telefono 035 612617

VENDITA ALIANTI E MOTOALIANTI:

GROB - SCHEMPP/HIRTH - CENTRAIR - SCHNEIDER - GLASER & DIRKS

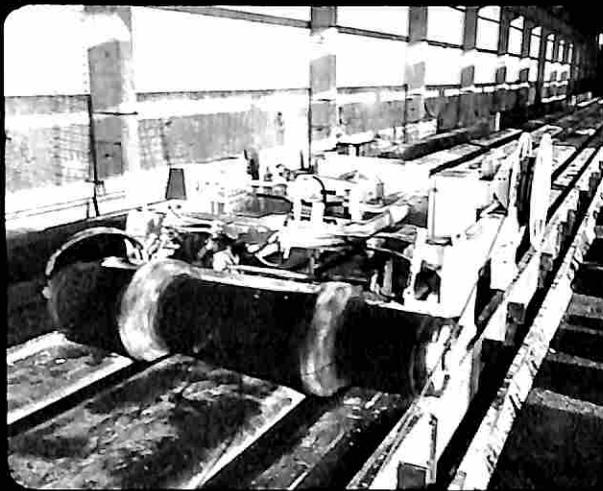
| | | |
|----------------------------|---|---|
| STRUMENTI A CAPSULA | : | Winter e Bohli |
| BUSSOLE | : | Schanz, Bohli, Airpath |
| VARIOMETRI ELETTRICI | : | Westerboer, Cambridge, Zander, Peschges, Ilec, Blumenauer, TTI Thermalling Turn Indicator |
| RADIO DI BORDO E PORTATILI | : | Becker AR 3201 B, Dittel G.m.b.H., Avionic Dittel, Genave |
| BAROGRAFI | : | meccanici Winter, elettrici Aerograf |
| FOTOTIME | : | macchine fotografiche con dispositivo orario ed impulso per barografo Aerograf |
| DRÄGER | : | esclusiva impianti ossigeno per alianti ed aviazione generale (nuovi impianti Oxiport) |
| STAZIONE DI SERVIZIO | : | per grandi riparazioni e revisioni di tutti i modelli di alianti ed inoltre velivoli Stinson, Robin, Socata, Piper, Zlin ed altri |
| SERVIZIO STRUMENTI | : | controlli periodici e messe a punto. Calibratura barografi per insegne FAI |
| SERVIZIO RADIO | : | installazioni e controlli al banco, riparazioni Becker, Dittel, Genave |
| ESCLUSIVISTA PIRAZZOLI | : | rimorchi a due assi omologati a norme europee. Nostra cassonatura in vetroresina integrale anche in kit di montaggio |
| FORNITO MAGAZZINO RICAMBI: | : | strumenti e radio |

TUTTO PER L'ALIANTE

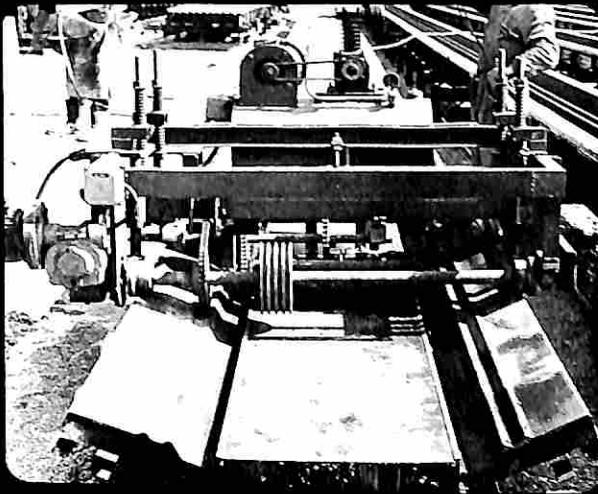
Sull'aeroporto di Valbrembo, 5 Km. a Ovest Nord-Ovest di Bergamo, pista 020 - 200, frequenza in uso 122,6 MHz.

la spazzola

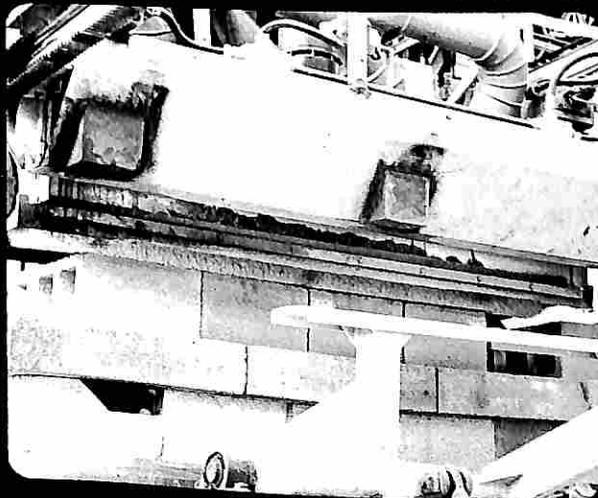
impianto e macchina
costruiti dalla Ditta
BIANCHI CASSEFORME
Parma



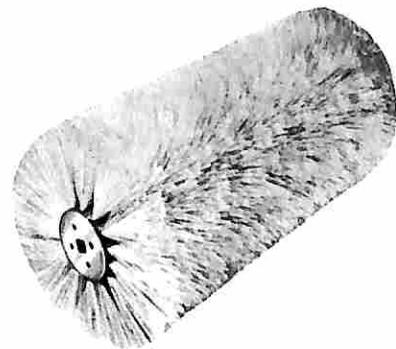
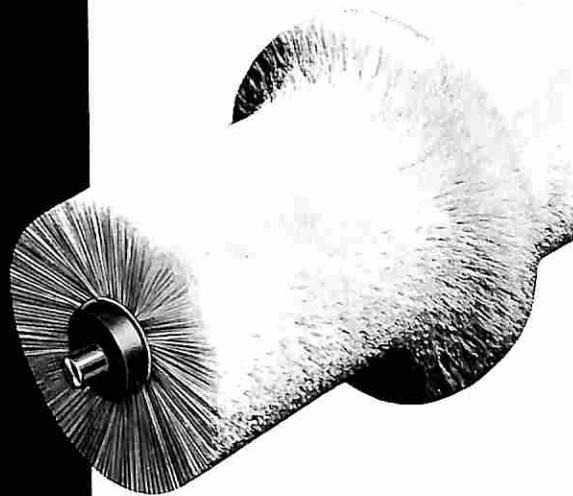
*per la pulizia
dei casseri per travi
in C.A. precompresso*



*per la pulizia delle
piste di getto solai in
cemento + polistirolo*



*per la pulizia dei
piani in refrattario dei
carrelli porta mattoni
dopo la dispilatura*



**una soluzione
moderna
per i problemi
dell'edilizia moderna**

fit società
italiana
tecnospazzole

40033 CASALECCHIO di RENO (BO)
tel. 051-571201-13
telex: 212841 SITECN-I



COVERLINE srl

Via Tagliamento, 17 - 22053 LECCO - Tel. 0341/499191

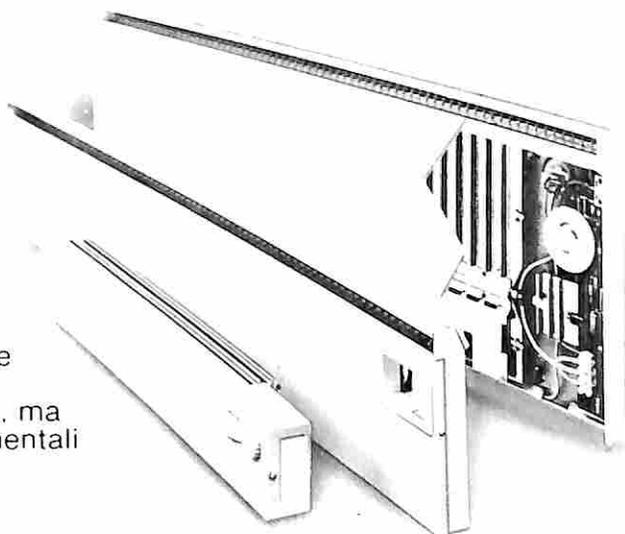
**PRODUZIONE RIVESTIMENTI PLASTICI
PER EDILIZIA, IDROPITTURE,
TEMPERE, ASSORTIMENTO
ANTIRUGGINI, SMALTI, VERNICI
SPECIALI, ACCESSORI DELLE
MIGLIORI MARCHE**

CONTRO LA CRISI ENERGETICA

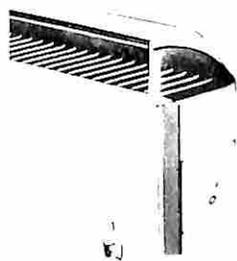
glamox

**il pannello elettrico
con l'anima in alluminio e il cervello elettronico**

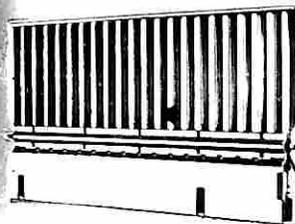
Tutti i pannelli Glamox sono garantiti 5 anni, e alcuni possono essere montati su ruote. Consumo medio L. 15 l'ora. I motivi che inducono un buon tecnico a scegliere Glamox sono molti, ma tre sono gli elementi fondamentali ed ineguagliabili:



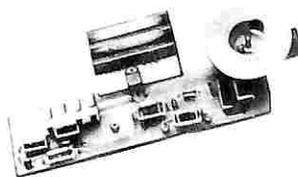
Riflettore in alluminio Glamox Favorisce la fuoriuscita dell'aria calda convogliandola verso il basso. Riflette i raggi infrarossi. Procura una intercapedine con il rivestimento esterno evitando scottature alle persone.



Diffusore in alluminio (brevettato Glamox) aumenta la superficie di contatto con l'aria. Abbassa la temperatura della resistenza per non bruciare ossigeno. La forma del diffusore in alluminio aumenta la convezione naturale dell'aria lungo anche da volano termico. Resistenza corazzata nel manganeseo.

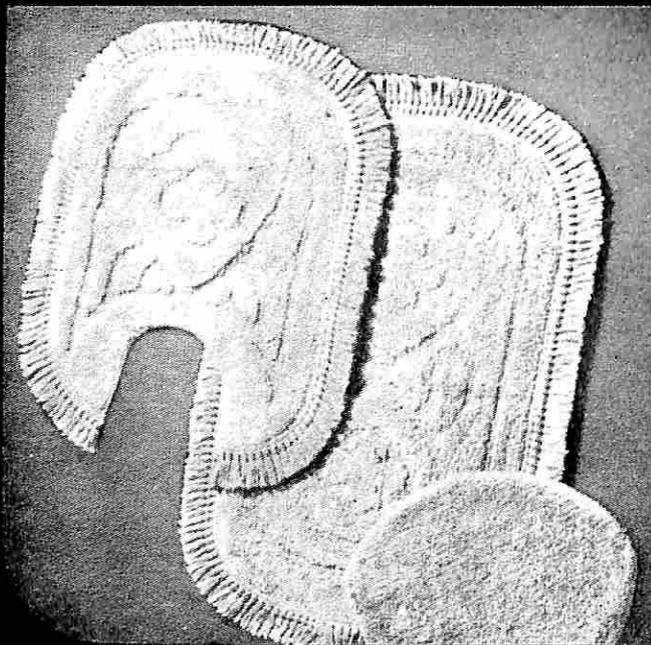
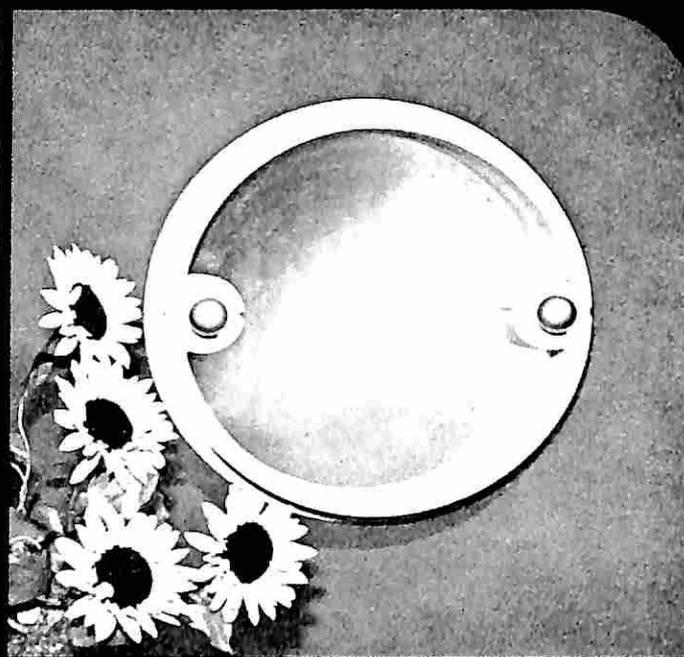
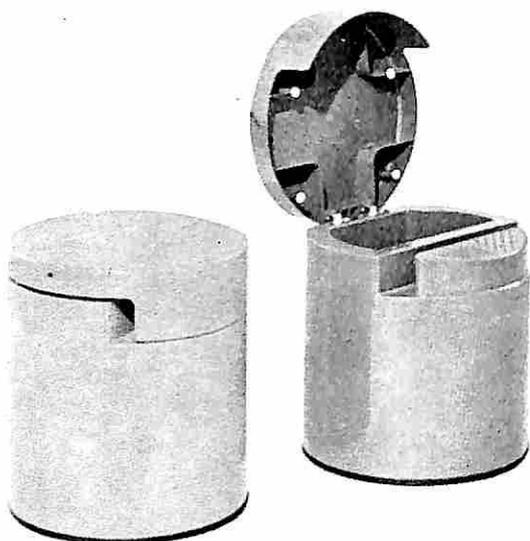


Termostato elettronico con economizzatore Glamox Permette un più preciso controllo della temperatura mantenendo l'ambiente a temperatura costante. L'economizzatore è programmato con un circuito integrato a cicli di trenta secondi, permettendo un risparmio di energia elettrica variabile dal 10% all'80%.



RIVENDITORI DI FIDUCIA ABRUZZO - MOLISE - Sambuceto - AT. E. CO. Via Turbina 39 - Tel. (085) 20 66 68 - **BASILICATA - CALABRIA - S. Maria di Cotanzaro** - IVO PISCICCIERI - Viale Emilia - Loc. Aguglia - Tel. (0961) 61 952 - 61 297 - **Ciociara Jonica** - Via V. Campania 2 - Tel. (0994) 41 432 - **CAMPANIA - Casoria CENTRO** JOSSA & JOSSA FASANO - Via Nazionale delle Puglie - Contrada Cimigliarco - Tel. (081) 759 91 33-759 90 94 - **EMILIA - ROMAGNA - Bologna** - COMIT - Via Ranzani 7 - Tel. (051) 34 941 334 942 - **Modena** - FABBRI ROLANDO di Villa & C. - Via Cesari 40 - Tel. (059) 332 475-332 257 - **Parma** - LA BOIARDO dei F.lli MELLEI - Via Petrarca 11 - Tel. (0521) 33 999 - **Reggio Emilia** - EMILIANA ELETTRODOMESTICI - Via Dell'Industria 33 - Tel. (0522) 54 126 54 486 - **Reggio Emilia** - SIMONAZZI Geom. LUIGI & C. - Via G. Davoli 5 - Tel. (0522) 26 641 - **Reggio Emilia** - F.lli CACCIAVILLANI - Via Majakowsky 2 - Tel. (0522) 74 741 - **Rimini** - ELETTROCOMET - Nuova Circonvallazione 82 - Tel. (0541) 77 54 50 77 12 36 - **Vignola** - FRANCHINI LAMBERTO & C. - Via Del Commercio 72 - Tel. (059) 771 304 - **LAZIO - Roma** BORGHINI ELETTROTECNICA - Via Beisiana 87 89 - Tel. (06) 6790629-6784941 - **ELETTROFORNITURE BORGHINI** - Via Assise 28/28 A - Tel. (06) 794 13 48-785 38 41 - **Roma** - ELETTRICA POZZI - Via Vitoria 5 - Tel. (06) 752 741 - **Latina** - IONORATI S.A.S. - Via Nascosa 1 - Tel. (0773) 411 056 57 - **Tivoli** - CURTI PIERINA - Viale Trieste 101 - Tel. (0774) 20 184 - **Velletri** - MASTROGIROLAMO IUGO - Via Oberdan 118 - Tel. (06) 963 55 61 - **Viterbo** - VITERBI AMP - Via Monte Nevoso 10 - Tel. (0761) 35 622 36 063 - **LIGURIA - Genova** - ACERBI di NADILE & C. - Via C. Targa 4/6 - Tel. (010) 208 931 - **Genova** - BETA ELETTRICA - Via degli Albanesi 41 - Tel. (010) 393 773 - **Albenga** - SAEI - Via Diano 37 - Tel. (0182) 90 474 - **Sanremo** - EME di RABAGLIATI ALFREDO - Via P. Agosti 102 - Tel. (0184) 84 277 - **S. Salvatore di Caporre** - IMEL di SILVANA BACIGLIUPO - Corso IV Novembre 121 - Tel. (0189) 880 325 - **Savona** - SMAES - Via Garone 11 B - Tel. (019) 386 738 - **LOMBARDIA - Milano** - NORD ELETTRICA - Via Agordani 13 - Tel. (02) 28 40 455 - 28 40 666 - **Milano** - D. M. E. - V.le Cassala 53 - Tel. (02) 83 51 582 83 77 806 - **Milano** - I.A. COMMERCIALE ELETTRICA - Via P. Sottocorno 13 - Tel. (02) 701 451 - **Bergamo** - RINALDI - Via C. Correnti 33 - Tel. (035) 341 555 - **Busto Arsizio** - BERNASCONI MARIO - Via Marconi 15/ter - Tel. (0331) 636 990 - **Cantù** - I.A.S.A.T. BRUNO & C. - Via Kennedy 4 - Tel. (031) 706 058 - **Castione Andevenno** - RIFA - Via Nazionale - Tel. (0342) 358 160 - **Collebeato** - ZANI & RANZENIGO - Via Roma, 53 - Tel. (0376) 274 12 02 274 15 52 - **Cremona** - V.EMME DUE - Via Massarotti 60 A - Tel. (0372) 34 877 - **Lecco** - GALLI EZIO - Via Caduti Lecchesi a Fossoli 21 - Tel. (0341) 373 411 - **Mantova** - ZENI Laura - via Cavour 90 - Tel. (0376) 322 309 - **Pavia** - SALLAR di SALVO CARLO - Via Canton Ticino 14 - Tel. (0382) 463 218 463 246 - **Varese** - AGO GAS - V.le Borri 162 - Tel. (0332) 261 157 - **BERNASCONI MARIO** - Via A. Saffi 88 - Tel. (0332) 229 186 - **Vimercate** - I.A. COMMERCIALE ELETTRICA - Via Marzabotto - Tel. (039) 661 691 2 3 4 - **MARCHE - Ancona** - SVENSK ELVARME - Via Cardeto 60/A - Tel. (071) 55 093 - **PIEMONTE - Torino** - PERUCCA Sergio - Corso Verona 26 - Tel. (011) 858 542 - **Torino** - MARNA - Corso Sebastopoli 45 A - Tel. (011) 635 052 636 896 - **Asti** - MINOLA geom. SILVANO - C.so Alla Vittoria 75 - Tel. (0141) 50 647 - **Cuneo** - LA ELETTRICA - Via A. Bassigiano 11 - Tel. (0171) 61 577 - **Novara** - RIFA Reg. Industrie S. Stefano - Tel. (0321) 399 676 - **Vercelli** - WILSON ELETTRICA - Via Petrarca 3 - Tel. (0161) 61 991 - **Vigevano** - BALLESE - ELETTRO R. D. M. - Via Marconi 2/G - Tel. (015) 512 086 - **PUGLIA - Bari** - RO GIUSEPPE - Via Garibaldi 25 - Tel. (080) 276 806 - **Brendoli** - LA RILONDA MERCHIORE - Via S. G. Bosco 15 - Tel. (0831) 86 998 - **Campi Salentina** - TAURINO MARIO - Via U. Pascolo 10 - Tel. (0832) 761 094 - **Nardò** - SAFFRA - Via Tasso - Tel. (0834) 842 638 - **Taranto** - V.M.E.T. - Via Lago Ampulino 19 - Tel. (099) 311 681 - **SARDEGNA - Cagliari** - RENO RICCI - Via Dei Carroz - Circonvall. Quadrifoglio 6 - Tel. (070) 502 601 Sassari - RENO RICCI - Tribunale Della Reno Ricci - a Cossia Pattino - Via Napoli 131 - Tel. (029) 271 178 - **SICILIA - Palermo** - MIGLIORE - Via D. Costantino 37 - Tel. (091) 291 540 - Via U. Giordano 172 - Tel. (091) 577 211 - **Palermo** - SPEDALE GIUSEPPE - Piazza S. Francesco da Paola 12 - Tel. (091) 583 218 - **Aicamo** - TUTT'UFFICIO di MILAZZO-FRANCESCO - Via Delle Falde 15 - Tel. (0924) 22 151 - **Canicattì** - FMV - Viale della Vittoria 142 - Tel. (0922) 851 847-855 666 - **Catania** - E.L.C.O. - Via G. Leopardi 52 - Tel. (095) 383 794 - **Favara** - AVENIA ROSA - Via Francesco Crispi 138 - Tel. (0922) 31 379 - **Marsala** - ARTIGIANA ELETTROPIANTINI - Via del Fante 10 - Tel. (0932) 954 736-953 612 - **Messina** - PASQUANOLO GIUSEPPE - Via L. Manara 62 - Tel. (090) 710 816 - **Modica** - BELLAERA CARMELA di PITINO - Via Gerratana 180 - Tel. (0932) 941 224-944 024 - **TOSCANA - Firenze** - COMED di GHERARDINI RENZO - Via Montesi 32 - Tel. (055) 410 281 - **Arezzo** - I.F.E.I. - Via Genova 17 - Tel. (0575) 357 849 - **Cecina** - F.C.R. - Via Napoli 24 - Tel. (0586) 684 288 - **Marginalone** - MARCHETTI ANGIOLIO - Loc. Ponte alla Ciaglia - Tel. (0559) 26 171 - **26 172** - **Monteriggioni** - IRENE & SALETTI E. - Loc. Badessa - Tel. (0577) 59 103 - **TRENTINO - ALTO ADIGE - Bolzano** - ELECTRONIA - Via Pacinotti 11 - Tel. (0471) 47 465 - **Merano** - PLANI ANTON - Portici 30/32 - Tel. (0473) 22 076-28 340 - **Trento** - IRENE - Via S. Giustino 38 - Tel. (0461) 48 399 36 354 - **UMBRIA - Terni** - BARBAROSSA ELIO - Maratta Bassa 133 - Tel. (0744) 59 141 - **VENETO - Oderzo** - ADRIATICA COMMERCIALE - Via Fontana 2 - Tel. (0422) 11 676 - **Padova** - ELETTROGRUSSI - Via C. G. - Tel. (049) 760 627 760 577 - **Portofranco** - PORDELETTICA di ROSSO & C. - Via Fontane 10 - Tel. (0434) 22 024-28 952 - **Udine** - FIAME - Viale Ledra 56 - Tel. (0432) 33 421 63 11 - **Verona** - I.M.M.E.L. ELETTRON - Via Basso Aquaro 28 - Tel. (045) 32 740 1 2 - **Vicenza** - CIME di SERGIO PULLIN - Viale Verona 114 - Tel. (0444) 563 822

Concessionario per l'Italia: IM ES. S.p.A. Località America - 11020 QUART (AO) - Telex IMES 215035 - 0165-62.44.89/90



coordinati per bagno

Accessori per bagno della collezione ILMA
Ecco quattro idee novità pratiche e funzionali.
Rinnovate il vostro bagno, fatelo 'diverso, da come
lo avete sempre avuto.
Se anche nelle piccole cose cercate estetica e
qualità, allora lasciatevi tentare dai coordinati
per bagno della ILMA Plastica e della ILMA Tappeti

nelle foto:

sgabello Rolle / specchiera Selva / sedile Onde e tappeti mod. 570

PLASTICA
ilma

21026 OLTRONA DI GAVIRATE/VARESE

Scatole e volovelisti

Egregio Direttore,

forse non c'era bisogno di scomodare il francese «J'en ai assez», il milanese è più immediato e rende meglio l'idea di quanto siano piene le scatole di molti volovelisti.

Sono stato a Rieti e non ho potuto partecipare a quello che doveva essere il campionato Italiano di classe Standard e Libera e che in pratica è risultata una stage Premondiale, per mancanza del numero minimo di concorrenti italiani.

Premesso che il sottoscritto dispone con l'amico Pozzi di un Cirrus Standard e che al Briefing di Bologna 1983 avevo con il medesimo prenotato, versando regolare caparra, un LS4 regolarmente assegnato. Abbiamo pertanto inoltrato regolare domanda di iscrizione al Campionato Italiano classe Standard indicando, come richiesto sul modulo di iscrizione, tipo di Aliante LS4, pregando il ricevente la domanda stessa di inserire le relative marche civili; abbiamo in seguito inviato lettera raccomandata e un telegramma ma l'A.C.C.V.V. ci ha verbalmente risposto che tutto dipendeva dalla Commissione. Ora viene spontaneo chiederci: perchè la Commissione non si è degnata di avvisarci per tempo, spiegando i motivi del diniego, restituendoci la caparra e la quota di iscrizione? (La domanda di iscrizione era ovviamente subordinata all'assegnazione dell'aliante). Ora a chi ci dobbiamo rivolgere? Alla magistratura o al presidente Pertini? A quanto ci risulta l'unico che sia riuscito a far valere le proprie ragioni è stato l'amico Paolillo al quale è stato regolarmente assegnato un LS4. I miei complimenti sono naturalmente per l'amico Ugo.

Se questo è il modo migliore per mettere in pratica la «Magna Carta» e quanto è stato detto e scritto in favore del Volo a Vela, ritengo opportuno che sia da cambiare o la «Magna Carta» o il modo di rispettarla a meno che non esista un Don Rodrigo anche fra di noi.

Ti ringrazio caro Scavino e tieni duro, almeno tu.

Adalberto Riva

Esclusi i bisestili?

Gentile Direttore,

chi ti scrive è uno dei pochi giovani volovelisti presenti al briefing di Bologna.

Ho 22 anni, mi sono brevettato quest'anno a Rieti e sto da poco cominciando a conoscere le inebrianti sensazioni di questa attività.

Del briefing ho apprezzato l'atmosfera di entusiasmo nell'imminenza — se così si può dire — di Rieti '85, questo anche se i nodi giunti al pettine sono tanti, come del resto annunciato dalla tua rivista.

Ora, quanto ti dico può sembrare un po' frivolo, se commisurato alle vaste problematiche del nostro sport, ma sono rimasto a dir poco deluso dalla posizione non molto definita dell'Avv. Baracca — persona peraltro da me stimata — in merito ai contributi destinati o da destinarsi ai giovani brevettati.

Egli infatti, sollecitato sull'argomento, ha annunciato alla Assemblea (non senza un sospiro) che «saranno pagati i contributi fino all'83 e poi verranno studiate nuove forme di contribuzione per i brevettati a partire dal 1985», chiudendo così l'argomento.

Non avendo affrontato il discorso relativo all'anno in corso, e poichè nessuno dei veterani — presi da altri problemi — aveva chiesto altrimenti, mi sono fatto coraggio, e sono riuscito ad incrociare l'Avv. Baracca mentre lasciava l'Assemblea; così gli ho domandato se i contributi dell'85 sarebbero stati retroattivi all'84, o se almeno i contributi dell'83 sarebbero stati estesi all'anno in corso; egli mi ha risposto con un molto dubbioso «non lo so», e notando la mia silenziosa contrarietà, si è accomiato con questa confortante frase: «...comunque non si preoccupi, lei è fortunato, poichè pratica uno degli sport più belli del mondo».

Ora io ringrazio il Presidente Baracca per avermi sciolto il dubbio che da tempo mi tormentava (se sia bello o meno lo sport del volo a vela), ma — scherzi a parte — trovo profondamente ingiusto che per i giovani sotto i 26 anni brevettati nelle sessioni del 1984 (quanti saranno? Una trentina?) non si riesca a trovare una soluzione per incoraggiarli a proseguire l'attività volovelistica, anche se ormai è più una questione di principio che di reale supporto economico.

Non mi vergogno a dire che ho fatto grossi sacrifici per brevettarmi e tuttora ne faccio per continuare l'attività di volo (non sono un «figlio d'arte»), ma a questo punto sorge un interrogativo: ci si lamenta del fatto che a Rieti quest'anno in due classi non si è raggiunto il numero minimo di concorrenti per l'assegnazione dei titoli, ma se — come qualcuno giustamente ha osservato — non si allarga la base, che sarà del volo a vela italiano? A Bologna non ho avuto modo di notare un'età media (e lo dico con sommo rispetto per i Maestri di questo sport) da studente universitario.

Questo certamente indica che la maturità volovelistica si raggiunge dopo molti anni di pratica, ma non significherebbe anche che il numero di giovani in grado di avvicinarsi alla più affascinante delle attività sia tristemente in calo?

Gradirei il conforto della tua opinione, ma prima di chiudere ancora un «BRAVO» a Riccardo Briigliadori per il suo appassionato intervento, rivolto anche in favore di noi giovani, pieni di entusiasmo, ma in attesa di una mano da parte di chi può tendercela.

Riccardo Filippi

Il tempo delle mele

Caro Scavino,

mi preme, a livello personale, manifestarti le mie impressioni ed il mio stato d'animo dopo il Briefing di Bologna. Premetto che questa è stata la mia prima (e forse ultima) partecipazione: ho voluto finalmente rendermi conto di persona del perchè e percome sia un'assemblea tanto poco seguita e così criticata dai volovelisti (che incongruenza!).

Ne ho tratto delle osservazioni che, venendo da un «vergine» forse t'interesserebbero; comunque questo è il mio pensiero: forse sarò un idealista; ma la vedo così.

Il Briefing Nazionale del volo a vela secondo me dovrebbe essere il «Summit» o la «Convention» annuale di tutte le forze ed idee volovelistiche nazionali: il luogo dove, guardando al passato, si fa il punto al presente e si programma il futuro; il luogo dove il volo a vela nazionale, mediante l'apporto di idee della base, trae nuova linfa e nuovo spunto per progredire e migliorare; il luogo ove vengono discussi problemi a carattere comune; dove si stabilisce e si fissa le varie responsabilità d'intervento per pro-

blemi specifici; il luogo dove si discute, apprezzando o criticando, l'operato dei dirigenti; infine il luogo dove si «decide» il volo a vela nazionale!

Non è così, purtroppo, che delusione! M'aspettavo, sinceramente un qualcosa di tutto diverso: un ordine del giorno dei lavori; una commissione più preparata; uno svi-
sceramento dei problemi principali fino alla radice; un **risolvere e decidere qualcosa di concreto**; invece cos'è stato? Due ore a ringraziare Aero Club d'Italia, Civilavia, Aeronautica, Enti Locali ecc. ecc. per contributi (sempre esigui), ad autodefinirsi OK ed autocompiacersi per aver mosso una rete e due porte di calcio, ottenuto dei prefabbricati, fatto costruire una nuova pista, tutto ciò per una gara (seppur importante, anche politicamente!) e per un solo aeroporto (a servizio ed uso di pochi). Il resto del tempo in beghe interne e personali tipo «perchè Tizio in squadra al posto di Caio, e beghe «politiche» con voto o minacce di voto di mozioni pseudospontanee prontamente interrotte dal pranzo «obliatore». Il tutto in 3 ore: tre ore di tristezza, di delusioni, di nulla, di vuoto! A chi giova ciò?

E i grandi problemi che stanno portando il volo a vela alla morte? Costi ora-volo, costi brevetto, costi alianti, costi gare, burocratizzazione insulsa, incentivazione; basti scorrere la Magna Charta per sapere cos'è che non funziona o cosa manca al volo a vela italiano.

Ha tutta l'aria di quella nave che affonda con i marinai che gridano «alle scialuppe», ma comandante e passeggeri di prima classe sono troppi impegnati in balli e ricevimenti! Secondo me si pecca di dilettantismo e disorganizzazione: l'attuale organizzazione a livello di potere decisionale si articola soprattutto sui lavori della Commissione di specialità: se questa parla e discute e decide solo di gare, di criteri selettivi, di mondiali, Pre-Mondiali, Europei, Nazionali qui e là, ecc., perchè non esiste la volontà di imporre le discussioni e le decisioni osservando che risulta ben più interessante e vitale la problematica della scuola in aviosuperficie, del verricello, delle scuole ed abilitazioni al verricello, dell'abilitazione all'istruzione senza il grado, della più volte minacciata futura disposizione delle radio obbligatoriamente con 720 canali, delle radio imbarcate e non omologate, dei contributi-incentivo pro-brevetto, di traino e biposto a basso costo e di tutte le altre **problematiche di base**, che interessano e toccano giornalmente la linfa vitale del volo a vela nazionale, cioè **la base**, il popolino?

Probabilmente ai Signori che manovrano e dirigono il volo a vela nazionale non interessa ciò più di tanto, ma ben di più la preparazione ai Mondiali in Australia (!) che attenzione! (E' stato detto) «Saranno solo 15 mesi dopo i Mondiali di Rieti, perciò: prepariamoci in tempo, per non trovarci presi alla sprovvista!».

Se c'era una cosa che, partendo da casa quella domenica mattina, m'ero riproposto di non sentire, ciò era la parola «Australia»: mi dicevo: «non oseranno certo, presi e concentrati come saranno dai problemi organizzativi di Rieti!» ed invece: sorpresa! Già si parla di Australia! Mi chiedo: E' proprio necessario parteciparvi? Chi l'ha deciso? Non è stata mai presa in considerazione l'opportunità di rinunciare visto il già dissanguato bilancio e le certo notevoli spese di partecipazione? Mi sembra di ricordare che tempo fa anche la squadra nazionale di Basket (!) abbia rinunciato al relativo campionato mondiale. Ce l'ha ordinato il medico?

E' mai stato precisato l'importo delle spese (con denari di tutto il VaV italiano) della partecipazione a Hobbs? E per i Mondiali in Rieti? Come si sarebbero potuti spendere quei denari (che erano di tutti) e quali i benefici per il VaV italiano? Che ritorno ha il VaV italiano dai mondiali a Rieti? Certo, un ritorno «politico», d'immagine, pubblicitario, ma anche una megafloata al Centro Nazio-

nale (a perenne uso dei romani) ed un potenziamento (?) delle infrastrutture ad uso dei futuri stagisti. A proposito: quanti sono stati nell'84? Hanno manifestato proposte? Modifiche? Quali le reali cause e provvedimenti alla scarsa partecipazione ai Nazionali? Quanti sono i neobrevettati? Quanti di loro abbandonano? Perchè? Dove sono i dati ed i consuntivi progressivi di crescita o regresso del movimento volovelistico nazionale? Dove si celano e chi conosce i reali conti e bilanci del VaV nazionale? Sono coperti da segreto? Quanti contributi pro-brevetto si sarebbero erogati con la cifra corrispondente alla realizzazione della «megascalea pro minipiscina»? Perchè i denari di tutti per l'interesse di pochi? (sempre quelli). Potrei continuare ma, a che serve? Mi chiedo: sono solo io «vergine» o «non integrato» che vedo e parlo di questi problemi, disfunzioni ed aberrazioni? Perchè nessuno, anche se sa, ne parla? Tutti zitti ad osservare la nave che affonda, ed a vedere lo sport del cuore, uno sport prezioso, che dovrebbe interessare masse (v. Germania) andare alla deriva.

Problematica di base: perchè in Italia il VaV sta diventando sempre più uno sport d'élite? Ecco un tema vivo per una conferenza, o assemblea, o discussione. Quali i mali? Quali i rimedi? Quale la sede adatta per ciò?

Ma certo, c'è il Briefing! La sede più opportuna dove anche i Club periferici possono manifestare i loro problemi e necessità! Ed invece...

Il VaV non è solo agonismo. Chi difende i diritti e le aspirazioni dei piloti di VaV che non hanno velleità di gare? (e sono i più).

Forse penso che in ciò vi sia qualche ragione «politica» sulla quale a nulla vale indagare. Probabilmente a qualcuno farà comodo che le cose rimangano e «funzionino» così.

Io sono giunto a queste conclusioni e probabilmente, prima di me molti altri hanno capito tutto ciò e, un po' schifati, hanno lasciato il volo a vela, che so, per il golf! Certo è un po' un castello che crolla; è come avere un intenso desiderio di mele ma, quelle a disposizione sono, un po', bacate!

Mi sono permesso questo sfogo e di ciò ti prego di perdonarmi; se l'ho fatto con te è perchè so che condividi.

Già l'aver detto certe cose mi fa più leggero, comunque, non poco nauseato, non so ancora quanto resisterò.

P.D.M.

Acqua Padre che il convento brucia!

Anche se le vostre lettere sono significative di una situazione di disagio e forse — malgrado le molte parole dette e scritte — di una certa «incomunicabilità», non dovete lasciarvi andare al pessimismo. Guai se ci dovessimo arrendere ai primi ostacoli: più si va avanti e più se ne incontra e più se ne supera, sia a terra che in volo.

Forse è anche per questo che è il più bello del mondo!

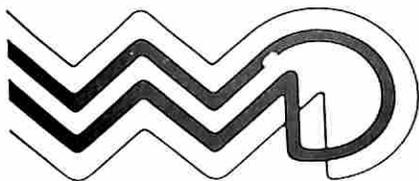
Così come è bello ricevere lettere dal vecchio Adalberto, dal giovane Riccardo e dal meticoloso Pietro, perchè — indipendentemente dall'eccessivo pessimismo — vuol dire che qualcuno della «base» si sta muovendo e che gli incitamenti e gli inviti ad una maggior consapevolezza non cadono tutti nel vuoto.

Forza dunque, scrivete, scrivete, scrivete!

Neanche le vostre critiche cadranno tutte nel vuoto.

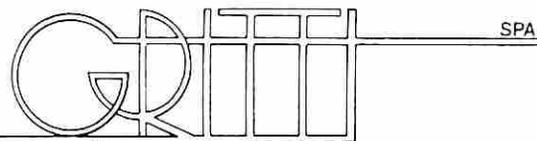
Ciao a tutti.

LS



Walter Dittel GmbH
Luftfahrtgerätebau

Erpftinger Straße 36, Postfach 260
D-8910 Landsberg/Lech 1



AG

SPA

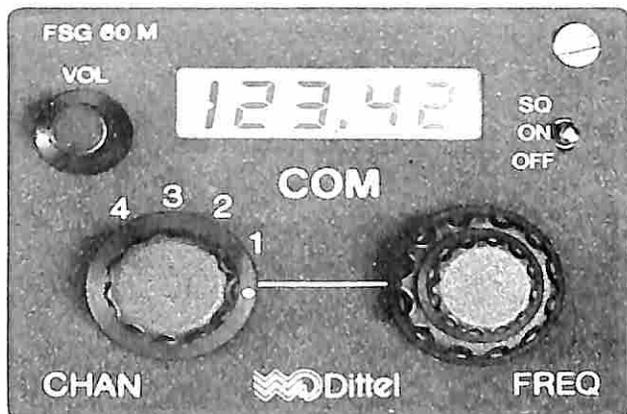
I-39100 BOLZANO/BOZEN

Via Maso della Pieve 72 Pfarrhofstrasse

P.O. Box 89 - 90

Tel. 0471/940001 (5 linee)

Telex 400312 GRITTI I



FSG 60M

Il ricetrasmittitore ideale

- 4 frequenze preselezionabili memorizzate in aggiunta ai 720 canali disponibili.
- Grande potenza d'uscita 6...8 Watt in antenna.
- Grande indicatore LCD funzionante da - 40 a + 71 gradi C.
- L'indicatore di frequenza LCD lampeggia automaticamente quando la tensione di alimentazione scende sotto gli 11 Volt.
- Limitato consumo di corrente: ricezione 55 mA minimo 140 mA massimo, trasmissione massimo 1,6 A.
- Usa gli stessi accessori della FSG 18 e FSG 40S; con modifica, FSG 15 FSG 16.



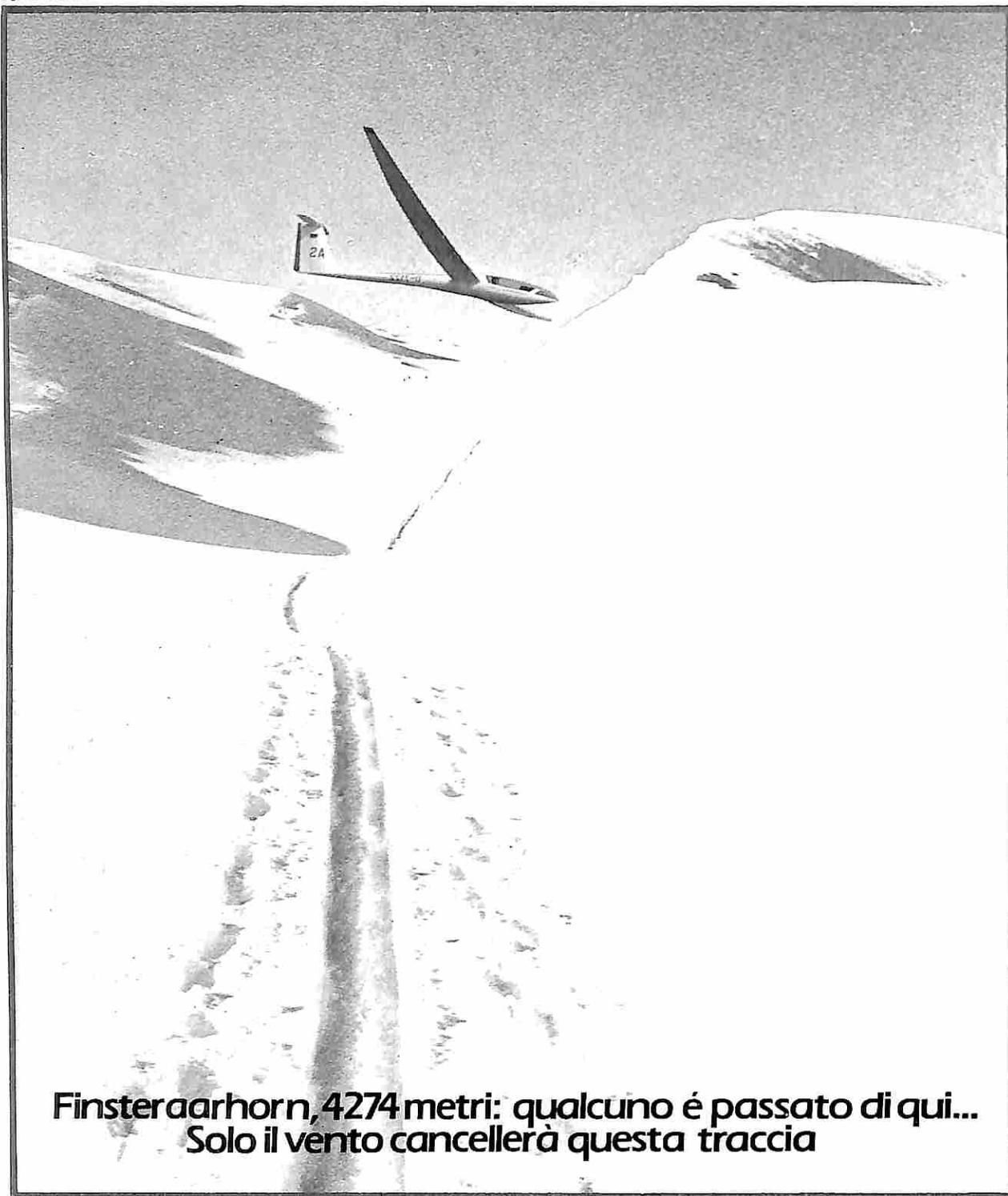
FSG 50

- 720 canali disponibili.
- Grande potenza: oltre 5 Watt in antenna.
- L'indicatore di frequenza LCD lampeggia automaticamente quando la tensione di alimentazione scende sotto gli 11 Volt.
- Limitato consumo di corrente.
- Usa gli stessi accessori della FSG-18 e FSG 40 S; con modifica, FSG 15 FSG 16.

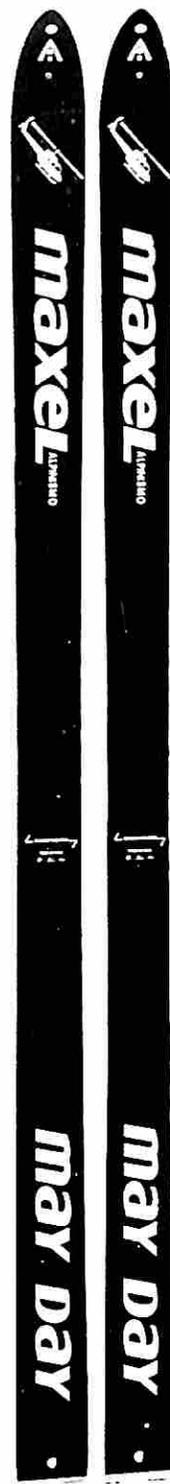


FSG 4 / FSG 5

- FSG 4 : Ricetrasmittitore palmare 6 canali dei 720 preprogrammati, antenna flessibile.
- FSG 4/01 : Come FSG 4, ma con opposizione sidetone per uso con cuffia microfono o casco.
- FSG 5 : 720 canali liberamente selezionabili, indicatore di frequenza illuminato, antenna flessibile.
- FSG 5/01 : Come FSG 5, ma con opzione sidetone per uso con cuffia microfono o casco.



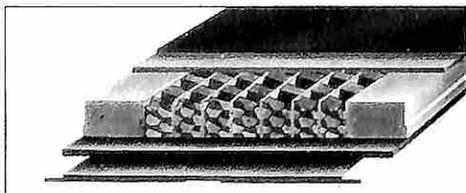
**Finsteraarhorn, 4274 metri: qualcuno è passato di qui...
Solo il vento cancellerà questa traccia**



May Day. Lo sci per chi sta sempre molto in alto.

Solo i veri appassionati di sci-alpinismo possono apprezzare questi nuovi sci Maxel.

I May Day sono infatti il risultato di un approfondito studio tecnologico: una nuovissima struttura a "sandwich" con anima portante a canali alveolari che assicura massima sicurezza con minor peso.



Ne deriva una grande versatilità su tutte le

nevi e prestazioni sorprendenti come la capacità di galleggiamento, la stabilità su ghiaccio e la facilità di manovra.

Nuovi May Day Maxel, per chi pratica lo sci-alpinismo e vuole il meglio in fatto di prestazioni e affidabilità.

**maxel**SKI

conosce tutte le nevi