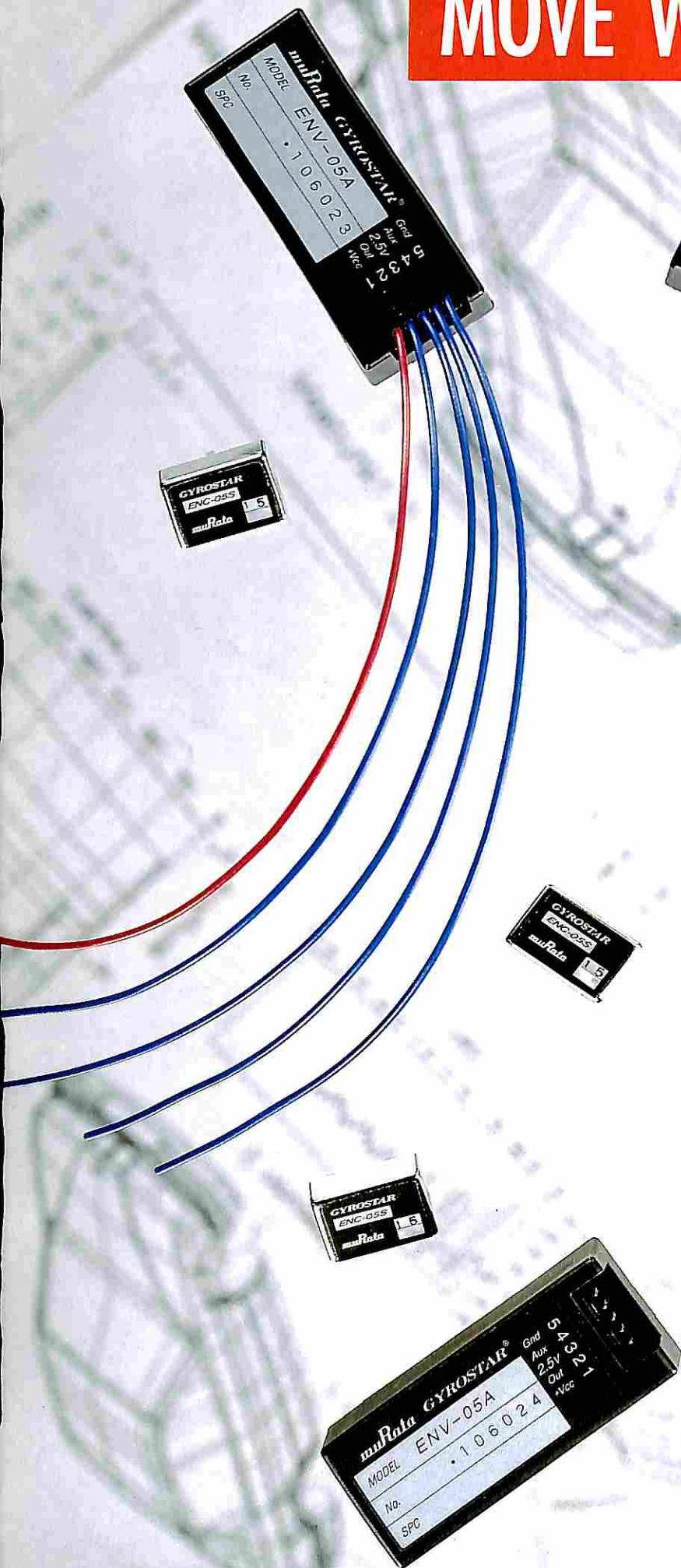




MOVE WITH MURATA



Il "Gyrostar[®]", sensore piezoelettrico di velocità angolare, è stato progettato da Murata per rilevare l'ampiezza e la direzione dei più piccoli movimenti di corpi, producendo segnali analogici facilmente riconoscibili. Utilizzate la più avanzata tecnologia di Murata, particolarmente creata per sistemi GPS di navigazione terrestre e marittima o mappature di riferimento.

muRata
Innovator in Electronics



SOCIETÀ ITALIANA TECNOSPAZZOLE

Lavora con voi.

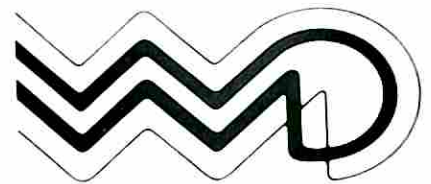
Prima di arrivare fra le tue mani, una spazzola tecnica SIT è stata provata, migliorata, riprovata e perfezionata ancora nei minimi dettagli. Per questo, quando arrivi a scegliere un prodotto SIT, ti accorgi che hai fatto la scelta migliore: quella definitiva.

SIT

TECNOSPAZZOLE LA SCELTA DEFINITIVA

SIT SOCIETÀ ITALIANA TECNOSPAZZOLE Spa
BOLOGNA ITALY





Walter Dittel GmbH



FSG 5

FSG 5 W

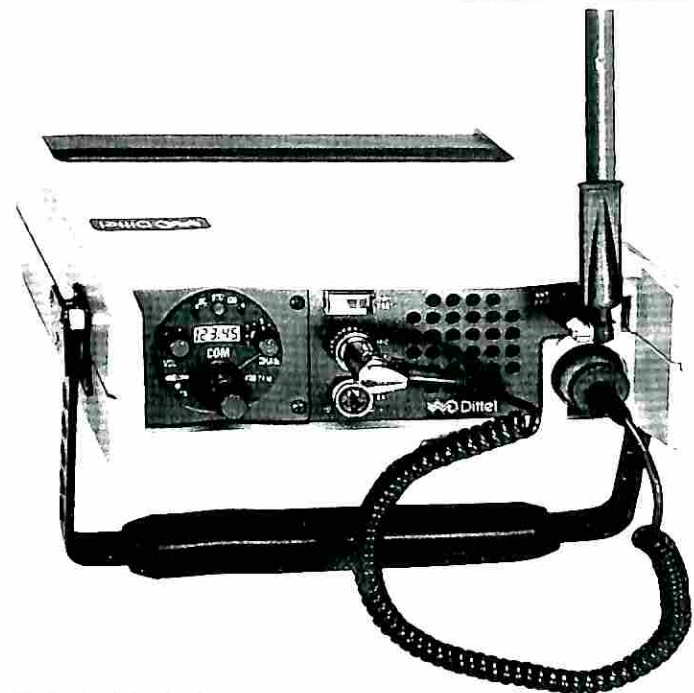
FSG 4



FSG 71 M



FSG 70



AVIATION COMMUNICATION SYSTEMS

GRITTI s.p.a. I-39100 BOLZANO/BOZEN • Via Maso della Pieve 72 Pfarrhofstraße

Tel. 0471/940001 (5 linee) • Telex 400312 GRITTI I • Telefax 0471/940472

MODEL	FSG 70	FSG 71 M	FSG 5	FSG 4	FSG 5 W
FCC (USA)	yes	yes	yes	yes	no
TSO LBA	pending yes	pending yes	N A	N A	N/A
Airborne installation mounting system transceiver panel size	direct fixed panel 57 mm 2 x 2	direct fixed panel 57 mm 2 x 2	UL parachute -	UL parachute -	UL parachute -
Portable Version	yes	yes	Hand-held	Hand-held	Hand-held
Mobile Version	yes	yes	yes	yes	yes
Fixed base Version	yes	yes	yes	yes	yes
Back up	yes	yes	yes	yes	yes
Portable case type Tx duty cycle () Sby Operation time	2 PC and 1 PS 20:10:5 Sby 5 8 12 24hrs	2 PC and 1 PS 20:10:5 Sby 5 8 12 24hrs	N A 20:10:5 Sby 5 8 12 24hrs	N A 20:10:5 Sby 5 8 12 24hrs	N A 20:10:5 Sby 5 8 12 24hrs
Channels Freq range	760 118-136 975	760 118-136 975	760 118-136 975	6 out of	1040/118-143 975
Memory channels	-	10	-	-	-
Transmitter output	min 6 W	min 6 W	1 W	1 W	0.8...1 W
Transmitter duty cycle	100	100	100	100	100%
Audio (Speaker)	8 W 2 Ω	8 W 2 Ω	0.7 W 8 Ω	0.7 W 8 Ω	0.7 W 8 Ω
Audio (Phones)	35 mW 500 Ω	35 mW 500 Ω	0.3 W 8 Ω	0.3 W 8 Ω	0.3 W 8 Ω
Frequency tolerance	± 15 ppm	± 15 ppm	± 20 ppm	< ± 20 ppm	< ± 20 ppm
Sensitivity (m = 30%)	1 μV / 6 dB	1 μV / 6 dB	1 μV / 6 dB	< 1 μV / 6 dB	< 1 μV / 6 dB
Selectivity ± 8 kHz	> 6 dB	> 6 dB	> 6 dB	> 6 dB	< 6 dB
Selectivity ± 25 kHz	> 70 dB	> 70 dB	> 60 dB	> 60 dB	> 60 dB
Spurious response Rx	> 80 dB	> 80 dB	> 60 dB	> 60 dB	> 60 dB
AGC range	5 μV 0.2 V / > 6 dB	5 μV 0.2 V / > 6 dB	5 μV 0.1 V / < 6 dB	5 μV 0.1 V / < 6 dB	5 μV 0.1 V / < 6 dB
Supply voltage range	9.7...15.2 V	9.7...15.2 V	11...15.2 V	11...15.2 V	11...15.2 V
Low voltage warning	11 V (LCD blinking)	11 V (LCD blinking)	5 LED test	5 LED test	5 LED test
Standby (typ.)	25 mA	25 mA	< 15 mA	< 15 mA	< 15 mA
Receive (typ.)	140 mA	140 mA	35 mA	35 mA	35 mA
Transmit (typ.)	1.5 A	1.5 A	400 mA	400 mA	400 mA
Mike dyn. (ext.) 200 (600) Ω	2...10 mV	2...10 mV	2...10 mV < 200 Ohm	2...10 mV < 200 Ohm	2...10 mV < 200 Ohm
Amplified mike	0.1 1 V	0.1 1 V	-	-	-
Modulation compressor	yes	yes	yes	yes	yes
Climax audio filter	yes	yes	yes	yes	yes
Auxiliary audio input	yes	yes	-	-	-
Intercom	yes	yes	no	no	no
Transmit side tone	yes	yes	optional	optional	yes
Frequency display	LCD	LCD	mechanical	label	LCD
Display Illumination	14/28 V ext.	14/28 V ext.	internal LED	no	internal LED
Altitude ft/m MSL	50000 / 15000	50000 / 15000	50000 / 15000	50000 / 15000	50000 / 15000
Temperature range	-20 °C / +55 / +71 °C	-20 °C / +55 / +71 °C	-20 °C / +60 °C	-20 °C / +60 °C	-20 °C / +60 °C
Dimensions W x H x D (mm)	63 x 61 x 237 mm	63 x 61 x 237 mm	83 x 35 x 209 mm	83 x 35 x 209 mm	88 x 54 x 233 mm
Weight (kg / lbs)	0.74 kg / 1.63 lbs	0.80 kg / 1.76 lbs	0.87 kg / 1.91 lbs	0.87 kg / 1.91 lbs	1.05 kg / 2.3 lbs
Depth behind panel incl. plugs and wiring	240 mm	240 mm	-	-	-

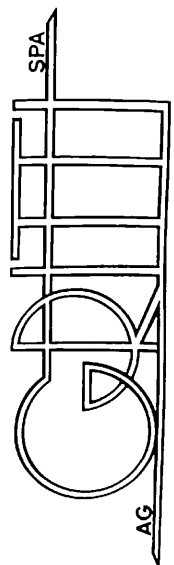
Walter Dittel GmbH



TECHNICAL INFORMATION

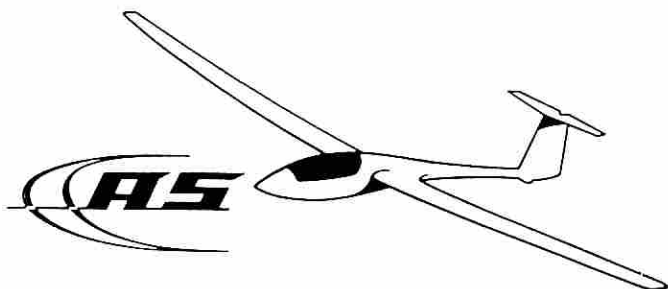
VHF AVIATION RADIO

I-39100 BOLZANO/BOZEN - Via Maso della Pieve 72 Pfarrhofstraße
Tel. 0471/250001 (5 linee) - Telex 400312 GRITTI I - Telefax 0471/250472



‘air classic’

RAPPRESENTANTE ESCLUSIVA PER L'ITALIA DI:



SWIFT S1

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



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



monoposto da addestramento
scuola e performance, apertura 15 mt
efficienza max 34 (DFVLR)



monoposto classe STANDARD
apertura 15 mt, peso max 500 kg
efficienza max 43
versione decollo autonomo
salita 2,8 m/sec
efficienza max 43

E



monoposto classe LIBERA
apertura alare 25 mt
peso max al decollo 750 Kg
efficienza max 60

BE

versione motoaliante
peso max al decollo 750 Kg
efficienza max 60



biposto classe LIBERA
apertura alare 25 mt
peso max al decollo 750 Kg
efficienza max 58

E

versione con motore di sostenimento
salita 0,8 m/sec
efficienza max 58



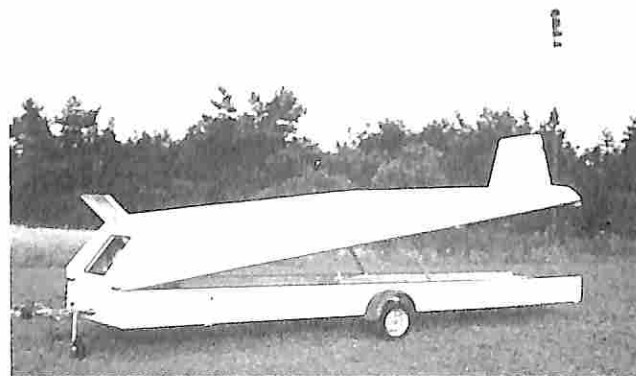
nuovo motoaliante
decollo autonomo
apertura alare 18 mt
efficienza max oltre 50

E



nuovo aliante 15 mt
FAI CLASS
efficienza max 48

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

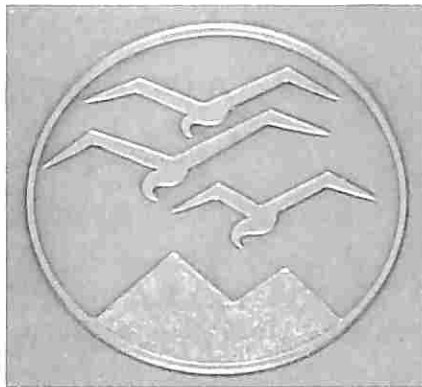


RIMORCHI COBRA

ALEXANDER SCHLEICHER

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

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



.....emozioni.....

Caro Plinio, quando, qualche anno fa, ho "buttato là" l'impegno di ritrovarci in quel di Rieti nel 1996 per festeggiare i tuoi ottantacinque anni, non pensavo affatto al primo cinquantenario di VOLO A VELA.

Solo una svariata serie di anniversari, alcuni pubblici altri privati (almeno emotivamente), mi hanno reso consapevole che la nostra rivista stava per compiere i cinquant'anni e, trattandosi di un'impresa prettamente amatoriale, non era cosa da poco, nè per quelli che l'assemblavano nè per coloro che, con estremo riserbo, ne consentivano la continuità.

Eccomi quindi pronto ad accendere l'entusiasmo per qualche iniziativa da realizzare per lasciare una traccia ...egli sapeva su quali orme camminare ...e riempire di parole tanti fogli bianchi ...sperando che un giorno...

E tu, caro Plinio, trent'anni fa mi passasti la palla, per un gioco che sarebbe diventato un'abitudine ...bellissima abitudine che consente di tornare indietro per ricordare gli accadimenti e gli amici che hanno condiviso con te il tentativo... oppure di correre avanti per tracciare programmi o promuovere iniziative ...senza arrenderti mai...

La luna era così chiara che si potevano leggere cose scritte e il fogliame dell'albero - un annoso e robusto terebinto dai rami

sporgenti, che si levava tutto solo - appariva come avvolto da un velo scintillante, e tuttavia nitidissimo.

In realtà è una spoglia ma emblematica quercia/rovere che attende di essere abbattuta e sostituita.

Così come i nostri programmi straordinari attendono gli... sponsor per poter essere realizzati.

Arriverderci caro Plinio in quel di Rieti (magari tornando da Grumentum!) e per te e per VOLO A VELA il tradizionale in becco all'aquila!

tuo, Renzo Scavino





C. S. V. V. A.

COMITATO REDAZIONALE

Lorenzo Scavino
Ernesto Aliverti
Smilian Cibic
Patrizia Golin
Giorgio Pedrotti
Attilio Pronzati
Plinio Rovesti
Andrea Taverna
Emilio Tessera Chiesa
"Club Novanta"

PREVENZIONE & SICUREZZA

Guido Bergomi
Bartolomeo Del Pio

PROVE DI VOLO

Walter Vergani

CAMPI DI VOLO

Achille Bardelli

VIP CLUB & OSTIV

INTERNATIONAL EDITOR

Roberta Fischer - Fax 39 332 236645
Via Giambellino, 21 - I 21100 VARESE
Internet: roberta.fischer@galattica.it

VINTAGE CLUB

Vincenzo Pedrielli

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

Smilian Cibic

CORRISPONDENTI

USA: Sergio Colacevich
FRANCIA Giancarlo Bresciani

REDAZIONI ESTERNE

VOLO A VELA c/o SCAVINO
Via Partigiani, 30 - 22100 COMO
Tel. 031/266636 - Fax 031/303209
VOLO A VELA c/o PEDROLI
Via Soave, 6
CH 6830 CHIASSO (Svizzera)

STAMPA

Arti Grafiche Camagni - Como

DIRETTORE RESPONSABILE

Lorenzo Scavino



FONDATA DA PLINIO ROVESTI NEL 1946

N. 234 GENNAIO/FEBBRAIO 1996

ISSN-0393-1242

SOMMARIO

5emozioni.....
7	HAPPY BIRTHDAY, "VOLO A VELA"
11 <i>regolamenti</i>	GERMANIA: NUOVI FATTORI CORRETTIVI
13 <i>favole</i>	IL PRIMO CLUB DI VOLO A VELA.....
15 <i>in memoriam</i>	RICORDANDO EDWARD MAKULA
16 <i>competizioni</i>	TROFEO VOLOVELISTICO SUBALPINO SALES
18 <i>AeCCVV</i>	LA SITUAZIONE
23 <i>dai campi di volo</i>	LA VIA DEL BIANCO DA CALCINATE
28 <i>vintage club</i>	APPUNTI SUL RALLY DI OBER SCHLEISSHEIM
<i>inserto centrale</i>	C'ERA UNA VOLTA IL BRIEFING
30 <i>GAVS</i>	TORINO RICEVE IL "BONAVENTURA"
31	FAYENCE, ONDA CON ANNESSI E CONNESSI
35 <i>la commissione</i>	RIUNIONE DEL 25 FEBBRAIO 1996
36 <i>corrispondenza</i>	senza titolo
37 <i>rassegna stampa</i>	
39 <i>l'altra metà...</i>	LA COSTANZA DELLA COSTANZA
40 <i>tra le quinte del passato</i>	RICORDANDO LA FALK UNA SERATA DEDICATA AD A. FERRARIN
43 <i>vip club</i>	UN ANNO DI ANNIVERSARI UNE TRANSE AUSTRALIENNE
49 <i>volovelainformazioni</i>	
51 <i>ultimissime</i>	

IN COPERTINA: Volevamo una copertina insolita. Quella realizzata da Franco Rovesti, oltre vent'anni fa, per il libro del padre ALI SILENZIOSE NEL MONDO ci è sembrata la più "simpatica" per ricordare un'altra iniziativa dello stesso Plinio. Con i complimenti al Signor Montorfano per la riuscita elaborazione.

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

ABBONAMENTI PER I SEI NUMERI DEL 1996: CINQUANTESIMO DALLA FONDAZIONE !!

- | | |
|--------------------|---|
| 1 - SOSTENITORE | L. 500.000 x VOLO A VELA + SORPRESA + AUFRUFF + MEDAGLIA + SOARING 1996 |
| 2 - PARTECIPAZIONE | L. 200.000 x VOLO A VELA + SORPRESA + AUFRUFF + MEDAGLIA |
| 3 - PRESENZA | L. 90.000 x VOLO A VELA + SORPRESA |

REDAZIONE e AMMINISTRAZIONE: Aeroporto "Paolo Contri" - 21100 Varese, Calcinate del Pesce - Cod. Fisc. e Partita IVA 00581360120
Telefoni 0332/310073 e 0332/310023 - Fax 0332/312722 - Autorizzazione del Tribunale di Milano del 20 marzo 1957, n. 4269 di Registro
Bimestrale, spedizione in abbonamento postale, gruppo IV/70. Pubblicità inferiore al 70%. Le opinioni espresse negli articoli
impegnano unicamente la responsabilità dei rispettivi Autori. È consentita la riproduzione, purchè venga citata la fonte.



HAPPY BIRTHDAY, "VOLO A VELA"!

di Plinio Rovesti

Quando nel lontano 1946 ho impegnato ogni mia energia per dare vita a quella che sognavo potesse veramente diventare la Rivista dei volovelisti italiani, ero troppo preso dall'urgenza dei problemi immediati per pensare che forse, un giorno, avrei avuto la gioia e il privilegio di celebrarne un compleanno importante di quelli – per intenderci – con un bel numero tondo tondo. Non potevo prevedere se la neonata sarebbe vissuta a lungo, e d'altra parte la mia ancor giovane età cercava forse di esorcizzare l'idea stessa della vecchiaia: desiderata, sì ma anche un po' temuta.

E invece, a distanza di tanti anni... eccoci ancora qua. Lei, ormai matura, tutta imbellettata e pimpante; io, grazie al cielo, ancora abbastanza arzilla da poterla coccolare e vezzeggiare, mentre, circondato da tanti e tanti amici soffio insieme a loro sulle sue cinquanta candeline!

Proprio così: il 15 gennaio scorso, la nostra amata Rivista ha compiuto mezzo secolo di vita. E come in un matrimonio ben riuscito, "VOLO A VELA" ha celebrato le Nozze d'Oro con i suoi lettori, senza quasi che ci si rendesse conto del lungo tempo passato insieme. Cinquant'anni di un amore forte e fedele. Cinquant'anni disseminati di difficoltà e di problemi ma anche pieni di gioie e di soddisfazioni.

Potrà forse sembrare strano, ma a me non riesce facile parlarne. Come probabilmente accade a tutti i padri, confesso di provare un certo pudore nel magnificare le virtù di questa creatura, fattasi ormai adulta; e nello stesso tempo mi prende una grande tenerezza se ripenso alle sue prime parole e ai suoi primi passi, in un mondo difficile, nel quale la gravità del particolare momento storico si univa alle frustrazioni che spesso mortificano le più innocue aspirazioni dei giovani e i loro slanci di entusiastica passione.

Così, quando l'amico Scavino mi ha proposto di scrivere qualcosa per questa speciale occasione, tutto un tumulto di pensieri e di stati d'animo si è agitato in me, lasciandomi un pò frastornato. Come e perchè era nata la Rivista? Con quali mezzi? Con quale scopo immediato? E perchè dovette sospendere prematuramente la pubblicazione? Sono tutti interrogativi che innescano una catena di ricordi e di sentimenti, difficili da incasellare nel distacco di una fredda ricostruzione storica.

Certamente prevale in me la "corda emotiva". Ma alla fine

credo che anche una rievocazione affettuosamente partecipata non possa pregiudicare più di tanto il valore di una testimonianza autentica e onesta. In fondo si tratta solo di... ricordare. E si sa che, a una certa età, i ricordi della giovinezza si fanno ancor più vividi e ricorrenti. Lascio dunque al lettore il compito di porre ordine in questa mia chiacchierata a ruota libera.

Da dove cominciare? Se mi soffermo sulla prima immagine che si affaccia alla memoria, mi vedo nella mia casa di Sesto Calende, seduto al tavolo della sala da pranzo, tutto preso a scrivere – in stile un tantino pomposo, come usava allora – la prima pagina di quello che, con giovanile immodestia, mi parve bello lanciare come "il periodico dei volovelisti italiani".

In effetti, la prima sede della mia Redazione fu appunto quel caro angolo della casa di Sesto, dove le grida e i giochi dei bambini, ancora piccoli, si mescolavano ai profumi della cucina: un locale accogliente dal quale mia moglie, ottima cuoca, oltre che madre e sposa esemplare, cercava di ispirarmi come poteva con l'olezzo dei suoi manicaretti. In effetti, un pò di ispirazione mi ci voleva proprio, specie quando le esigenze del momento mi costringevano ai più disparati travestimenti professionali... Già, perchè non disponendo di molti redattori, spesso mi capitava di dover vestire i panni del tecnico di costruzioni (a firma di "Technikòs"), o di uno storico dalle sospette origini transalpine (un certo Pierre...), o ancora dell'esperto di officina ("il falegname montatore"): tutti espedienti un po' scherzosi per ingrandire agli occhi del lettore l'organico della Redazione, e per sgretolare – con la divisione dei ruoli – la non bella immagine di un Direttore tuttofare. Cosa del resto non vera, giacchè "VOLO A VELA" ha anche goduto della collaborazione di parecchi amici (alcuni dei quali preziosi disegnatori), e perfino di studiosi insigni, come Filippo Eredia, a cui ricordo di aver regolarmente corrisposto un adeguato compenso per un articolo sulla fisica delle nubi.

Ma la storia non si ferma alla pur ristretta cerchia degli specialisti: nella nascente operazione editoriale ho anche coinvolto le energie e la fantasia di un mio caro parente acquisito: certo Nino Gallusi ("in arte" anagrammato come Gino Sullani), il quale, particolarmente versato nelle lettere e nella musica, vuoi per divertimento, vuoi per curiosità, accettò di curare una rubrica d'evasione, a base di storielle



volovelistiche, sempre impostate su qualche argomento tecnico da me illustratogli in precedenza. Questo poveretto si era talmente calato nella parte, che un giorno, ispirato forse dalla solennità di adeguate libagioni, compose addirittura un inno dei volovelisti italiani: parole e musica!

Cosa non si è escogitato per far sì che "VOLO A VELA" diventasse un solido elemento di aggregazione per gli appassionati dell'ala silenziosa! Si era pensato anche a forme di diffusione differenziata: nonostante i problemi di una modesta tiratura, la distribuzione in abbonamento postale fu affiancata anche dalla vendita presso le edicole, nelle principali città italiane. Un Numero 20 Lire; arretrato L. 25; abb. annuo L. 210; abb. semestrale L. 110. Ma i risultati non furono pari alle aspettative. Si era sempre in perdita; e a poco servirono gli avanzi di quelle diecimila lire che mia madre, mossa a compassione da tanto ardore, mi aveva donato a titolo di eredità anticipata. In effetti, il grosso della somma se ne andò per le spese di tipografia (oltre a quelle di registrazione), e per le tante piccole incombenze che di volta in volta si presentavano. Nel volgere di pochi mesi, dunque, incominciarono i problemi economici; e ciò spiega perchè, in quella prima tornata editoriale, "VOLO A VELA" uscì soltanto per sei numeri; esattamente il 15 di ogni mese. Quei pochi numeri, però, furono semi importanti. Semi di una pianta tenace, destinata a rinascere, un giorno, più bella e rigogliosa di prima. Ma questo è argomento di cui la nostra Rivista si occuperà nei mesi a venire.

Io, qui, voglio tornare ai ricordi dei primi tempi... a qualche "flash" della memoria. Ecco, rivedo la tipografia Ala, di Varese, al numero 10 di quella Via Sempione che ora non so in che stato sia, ma che nella mia mente conserva il fascino di uno scrigno magico nel quale era custodita la macchina che ogni mese rinnovava il miracolo della Rivista! E il tipografo; un giovane gracile e pallido, che sapeva il fatto suo e che aveva sempre una parola di incoraggiamento. Ne ho dimenticato il nome, ma ricordo che il suo interesse per la pubblicazione andava al di là del puro zelo professionale. Fra gli odori di inchiostri, olii e macchinari, amava intrattenersi con me a commentare gli argomenti del numero a cui si stava lavorando, benchè non fosse proprio uno specialista della materia. Per me, dunque questa figura aveva anche un pò il valore di una... proiezione DOXA sull'interesse che i vari articoli avrebbero suscitato presso il pubblico dei lettori più giovani. E in effetti, il modo di porre gli argomenti, e la scelta dei contenuti erano cosa della massima importanza, visto l'esiguo numero di pagine (solo 4) in cui si doveva concentrare l'intera pubblicazione.

Già... i contenuti. Erano quattro numeri, ma tutti in funzione delle finalità per le quali la Rivista era stata pensata e voluta. "VOLO A VELA" nacque in un momento storico ben preciso: il momento dell'armistizio della guerra. Tempi assai difficili in ogni settore, e in particolare nell'attività. Dopo tanti anni di patimenti, dolori, tristezza e tanto odio e tante faziosità, nasceva un periodo di speranza di una vita migliore. Speranza bene espressa in due parole cardine: "Ricostruzione e libertà". E nelle coscienze della gente, almeno in un primo tempo, la libertà sembrava più vicina di quanto non lo fosse la ricostruzione, legata com'era ai mille miliardi imposti da alleati e da restrizioni di ogni tipo.

Così, l'entusiasmo di chi voleva tornare a fare l'attività in cui si era per l'infanzia impegnato, pareva doversi indirizzare soltanto (o soprattutto) verso i problemi della "ripresa", della riorganizzazione, del ripulimento dei fondi, della riaggregazione di tante energie umane, che negli ultimi tempi si erano disperse e chiedevano solo di tornare ad una laboriosa e proficua collaborazione.

Come non ricordare, qui, le parole con cui si apriva il primo numero della nostra Rivista? "Volovelisti italiani, a raccolta!" Un vero grido di speranza... La guerra, che ha distrutto tante cose, buone e cattive, ha disperso anche voi. Le scuole, che un giorno vi accolsero tanto numerosi, oggi son chiuse; i campi da cui moveste un giorno in volo, sono deserti; le ali silenziose e pacifiche [...] sono infrante. Ma nel vostro cuore la passione per il volo senza motore non è morta. Voi vorreste rivivere [...] ma non sapete come fare. Non sapete come ricostruire le vostre ali spezzate; non sapete dove trovare il maestro che vi insegni [...]. Rimarrà dunque insaziata la vostra sete di volo? No, il volo a vela italiano deve rinascere, e rinascerà [...]. Questo periodico nasce per voi. Esso vuole offrirvi tutto quello che vi occorre per conoscere e praticare il volo a vela [...]. Vuole offrirvi disegni e consigli per costruire da voi stessi le vostre ali. Vuole essere insomma il vostro amico e venire incontro a tutti i vostri bisogni".

Parole forse un pò pretenziose, rispetto alla modestia della pubblicazione in se stessa, e ai limiti della stampa in generale. Ma si sa che l'entusiasmo giovanile non conosce le mezze misure! Del resto, in un momento di così grave crisi, si sentiva quasi il dovere di fare qualcosa; e ogni iniziativa pareva ricca di promesse e apportatrice di inmancabili frutti. Non che in Italia fosse del tutto assente la stampa aeronautica: esisteva, ad esempio, la rivista "Alata", che rappresentava degnamente e autorevolmente l'intero settore dell'aviazione. Ma mancava una pubbli-



cazione che fosse specificamente dedicata al volo a vela.

D'altra parte i tempi sembravano ormai maturi per una effettiva ripresa del nostro sport. Un pò ovunque in Italia, gruppi di volovelisti, stanchi di mordere il freno, non vedevano l'ora di passare all'azione. Senza dire che a quei tempi, costruire un alante di modeste o anche medie caratteristiche era impresa non proprio difficilissima. Occorreva – questo sì – la concomitanza di parecchi fattori favorevoli: innanzi tutto un progetto, e poi un'officina sufficientemente attrezzata, materiali di falegnameria, peraltro non eccessivamente sofisticati, e infine un certo grado di competenza. Ma in ogni modo si trattava di cosa accessibile a molti appassionati del volo, che avessero una certa dimestichezza con le varie tecniche di costruzione aeronautica, oltre che – beninteso – la fortuna di poterla mettere a frutto presso qualche officina a disposizione.

Ecco perchè "VOLO A VELA" poteva veramente offrirsi come punto di riferimento per molti giovani volenterosi, in possesso di un bagaglio tecnico non necessariamente elevato, dotati di capacità di pilotaggio con ampio margine di miglioramento e di mezzi finanziari discreti, ma non tanto cospicui da determinare addirittura una selezione naturale su base economica. Diciamo pure che il "fai da te", seppure ad un alto grado di serietà e di impegno, poteva funzionare abbastanza bene per il rilancio del volo a vela nostrano, specialmente in quella fascia di appassionati caratterizzata da una preparazione di primo e medio livello. E sappiamo che, all'epoca, i potenziali cultori dell'ala silenziosa erano piuttosto numerosi, dato che, negli anni del conflitto mondiale, il regime aveva largamente favorito la pratica elementare del volo librato, come primo grado di addestramento per i futuri piloti militari.

Tutti questi settori, dunque, suggerivano alla Redazione di "VOLO A VELA" di riservare un ampio spazio agli argomenti connessi con la costruzione dei velivoli e con lo sfruttamento di tutti quei mezzi, semplici ma indispensabili, che potevano consentire l'involo di un libratore o di un veleggiatore: dai requisiti minimi di un campo di volo ai segreti del cavo elastico, del verricello, del traino aereo, e così via. Inoltre, una minuziosa informazione su raduni e incontri promossi da gruppi volovelistici grandi e piccoli; e, naturalmente, il giusto rilievo per quei problemi di carattere generale che riguardavano l'intera categoria dei volovelisti: dall'organizzazione dei gruppi locali, fino a quella dei massimi organi nazionali, ai quali era demandato il non facile compito di promuovere lo sviluppo del nostro volo a vela, disciplinandone l'attività e coordinando gli sforzi dei suoi praticanti.

Ricordo che già allora si dibatteva appassionatamente attorno a temi che negli anni successivi sarebbero più volte tornati di attualità, e che proprio in questi ultimi tempi vengono riproposti con forza dai più sensibili e vigili paladini del nostro sport. Mi riferisco all'annoso problema della Federazione Italiana di Volo a Vela, le cui odierne vicende sono seguite con la giusta attenzione dalla nostra Rivista.

Mi sembra di qualche interesse, a questo proposito, vedere come il sottoscritto trattava il problema nel contesto storico di cinquant'anni fa, proponendo alla fine soluzioni pratiche sostanzialmente estranee al merito del tema in questione, ma proprio per questo indicative di una realtà globale, che doveva e poteva essere affrontata con un'azione convergente: dall'alto e dal basso. Soluzioni pratiche oggi prive di qualsiasi fondamento, ma che all'epoca, sollecitando il contributo operativo di tutti i volovelisti, potevano aiutare a costruire dalla base i presupposti di una rinascita altrimenti troppo lontana (e naturalmente, l'appello all'impegno personale - con tutte le esigenze che comportava - non poteva che rafforzare l'importanza della nascente Rivista, punto di riferimento per molti appassionati del volo silenzioso).

Prima di aprire le virgolette, devo ricordare che, nel settembre del 1945, pochi mesi dopo la fine della guerra, si era tenuto a Milano un convegno di piloti, tecnici, costruttori ed amici dell'ala silenziosa, con lo scopo di concretare il programma di ripresa del nostro Volo a Vela. Tale convegno - come si legge nel primo numero della Rivista - si concluse con la costituzione della Federazione Italiana di Volo a Vela (F.I.V.V.), retta provvisoriamente da un Consiglio di cinque membri, eletti dagli stessi congressisti, alla quale furono affidati i seguenti compiti: 1) Tutela degli interessi dei volovelisti [...] 2) Studio e soluzione pratica di tutti i problemi riguardanti l'organizzazione [...] 3) Elaborazione dello statuto [...]. Compito - come si vede - tutt'altro che facile, specialmente se si tien conto del tempo e delle circostanze in cui si doveva svolgere [...]. Alle varie difficoltà sopracennate venne ad aggiungersi la polemica tra chi vorrebbe affidati gli interessi del volo a vela nazionale alla Federazione e chi li vorrebbe affidati invece all'Aero Club d'Italia.

Dicono i sostenitori di quest'ultimo: - A che serve creare la Federazione voloveliera? Non esiste già l'Aero Club [...]? I sostenitori della Federazione [...] rievocano il passato e trovano che gli Aero Club, prima, e la R.U.N.A., poi, diedero in generale prova di assai scarsa comprensione e sollecitudine per gli interessi del volo a vela [...].

C'è poi chi vorrebbe risolvere la questione mettendo d'accordo alla meglio Aero Club e Federazione, dando, come



si vuol dire, un colpo al cerchio e uno alla botte [...]. Noi non prendiamo parte nè per i sostenitori dell'Aero Club nè per i sostenitori della Federazione, parendoci che tanto a favor dell'una quanto a favor dell'altro militino buone ragioni [...]. Ma, in attesa che chi può e deve definisca la questione, che si deve fare? [...]. Il problema è grave, ma la soluzione c'è. Ed è quella di costruire da sé quello che può occorrere all'attività dei rinascenti gruppi di volo a vela. [...] Volovelisti italiani, vecchi e giovani, cercate di ricostruire i vostri gruppi sportivi in seno o, almeno, a lato di aziende aeronautiche, di officine meccaniche o di industrie specializzate nella lavorazione del legno, presso le quali, dopo il lavoro, avrete più larghe possibilità di costruire direttamente e con modica spesa gli alianti necessari allo svolgimento della vostra attività sportiva. Cercate di guadagnarvi l'appoggio degli E.N.A.L. Aziendali Aeronautici unitamente alla simpatia delle vecchie industrie aviatorie, le quali [...] sono pur sempre in grado di offrirvi il migliore aiuto, dato il loro attrezzamento e la specifica competenza dei loro tecnici; ed hanno interesse a farlo, in quanto è questa, ora, l'unica occasione che hanno di occuparsi di quei problemi tecnici e costruttivi che fino a ieri furono i loro problemi di ogni giorno [...].

Volovelisti di tutta Italia, [...] questo periodico sorge per confortarvi e guidarvi nella vostra fatica. Esso pubblicherà i piani costruttivi per la realizzazione dei velivoli e dei vericelli che vi occorrono, vi fornirà l'assistenza tecnica che vi abbisogna, contribuirà insomma a ridarvi la gioia di possedere un'ala e di potervene valere per salire in alto.

Ma non vorrei che quella che doveva essere una semplice chiacchierata si trasformasse in una tediosa telenovela! Non abuserò oltre della pazienza dei miei lettori; prima di congedarmi, però, voglio ricordare ancora che, a quel primo numero di "VOLO A VELA", ne seguirono altri cinque; finchè... Finchè nell'agosto di quello stesso 1946, il direttore della Rivista fu costretto a stampare e ad inviare a tutti gli abbonati un "foglio" dal triste e significativo titolo: "Tempo di Sosta".

Vari fattori erano stati avversi alle sorti della "neonata", ma soprattutto quelli politici e quelli economici avevano determinato quella che vorrei definire come una prematura... ibernazione.

In effetti, nonostante il favore con cui "VOLO A VELA" era stata accolta da tutti i fedeli dell'ala silenziosa, le imponderabili vicende della politica internazionale non furono propizie all'immediata ripresa del nostro volo a vela. Come tutti sanno, ormai, il comando degli eserciti alleati in Italia, che in un primo tempo sembrava disposto a "ignorare" be-

nevolmente la nostra timida ripresa, rimediò ben presto il divieto di volare, affidando i primi gruppi volovelistici che avevano intrapreso i loro mezzi di volo ai salii nell'aria, dal continuare la loro attività per non vedevano vedersi sequestrati gli apparecchi.

Così, l'unica manifestazione volovelistica che in quel triste periodo ebbe modo di vedersi: cioè fu il campeggio di volo a vela, che promossa e organizzato dallo scrivente, si svolse a Locarno nel luglio di quel tranquillo 1946. In quell'occasione i volovelisti italiani, grazie alla solidarietà e allo squisito spirito sportivo degli alleati svizzeri, poterono assaporare ancora una volta, seppure fuori dai cieli della patria, la gioia di trovarsi insieme, per condividere l'esperienza di un sano e corroborante confronto sportivo.

E fu proprio con un accenno a questo evento (condito - come si può immaginare - da cupi e amari commenti), che si apriva il suddetto foglio "Tempo di Sosta" con cui la Direzione di "Volo a Vela" si accomiatava momentaneamente dai suoi lettori. Certo non furono sottaciute le altre cause - anche più pesanti - che determinarono la sospensione della Rivista: in particolare la forte crisi economica che gravava sulle pubblicazioni e sui periodici tecnici, sostenuti da una ristretta cerchia di lettori. Ma, un pò per retorica, un pò per vera fede, quel foglio di commiato si chiudeva con una nota di speranza e di fiducia in una positiva svolta delle condizioni storiche, economiche e culturali del nostro paese, nel contesto della situazione politica internazionale: "L'ora, in cui si potrà volare, dovrà pur venire. Siam certi. [...] e quando quell'ora auspicata scoccherà, riprenderemo con rinnovata lena la nostra fatica [...].

E così è stato... A distanza di qualche anno, "VOLO A VELA" è risorta, più grande e splendente, a brillare come la stella polare nel firmamento dei volovelisti italiani. Altri direttori si sono succeduti nel non facile compito di guidarla (ed è con grande gioia e orgoglio che il sottoscritto può ricordare il proprio ritorno nei primi anni '60). Altre schiere di lettori si sono aggiunte a quella un pò sparuta dei primi sostenitori. Nuove vesti tipografiche l'hanno resa sempre più bella; e collaboratori sempre più numerosi e competenti ne hanno arricchito la Redazione. A tutto ciò si aggiunga che, ormai, "VOLO A VELA" si è legittimamente conquistata un posto di tutto rispetto nel novero delle più prestigiose pubblicazioni volovelistiche internazionali.

Che altro dire? Un "padre" non poteva sperare di più per le sorti della sua creatura.

Auguri, "VOLO A VELA", e un sincero Buon Compleanno!

PLINIO ROVESTI

Germania: nuovi fattori correttivi

I fattori correttivi applicati in Germania per le gare di campionato nazionale sono stati modificati. Un aggiornamento necessario dopo l'ingresso degli alianti dell'ultima generazione, con prestazioni eccezionali e non più rispondenti alla tradizionale suddivisione in classi (libera, 15 metri, standard, club, ecc.). Fino ad oggi infatti, le prestazioni dei singoli modelli di aliante scaturivano dalle misurazioni effettuate con voli comparati dagli studenti dell'Idaflieg, ma non erano estranee valutazioni soggettive o criteri "politici" (appartenenza ad una classe), mentre le indicazioni delle case costruttrici sono sempre affette da tendenziale ottimismo.

Partendo da queste considerazioni, Stefan Ronig ha elaborato una nuova lista di fattori correttivi, riconosciuta dall'Aero Club tedesco e pubblicata sul numero di Marzo della rivista Aerokurier.

Lo studio di Ronig parte da alcune ipotesi, o meglio dall'analisi delle tipiche condizioni meteo, durante le quali si svolgono tutte le principali gare dei campionati nazionali in Germania. Un modello comprendente le caratteristiche meteo geograficamente più diffuse su ampia area, perduranti per un periodo piuttosto lungo e con buone condizioni termiche. Il modello meteo elaborato da Ronig contempla un intreccio di termiche forti, deboli, larghe, strette e di strade di cumuli che permettono l'avanzamento senza perdita di quota, secondo la distribuzione della Tab. 1.

Tab. 1

Tipi di termica:	stretta e debole	stretta e forte	ampia e debole	ampia e forte	strade
Forza (m/s)	3,5	4,2	2,0	4,0	0,75
Percentuale di percorso	12%	50%	6%	26%	6%

Lo schema delle condizioni meteo-standard prende in considerazione anche il gradiente, che tuttavia nell'articolo della rivista tedesca non viene sufficientemente illustrato.

In una fase successiva, Stefan Ronig ha sottoposto il modello a verifica: il confronto con i dati e le caratteristiche di volo registrati con il GPS avrebbe confermato una buona coincidenza tra teoria e prassi.

Lo studioso ha quindi preso in esame le caratteristiche delle polari di 130 modelli di alianti, incrociandole con i dettati della teoria di MacCready, tenendo comunque presente che generalmente si vola solo all'80% della "grinta" suggerita dal Sollfahrt, ed anche termicando si mantengono 3 Km/h sopra la velocità minima.

Alla fine i dati così elaborati e riferiti all'ASW 19 sono stati posti uguale a 100.

Ne derivano fattori correttivi per i singoli modelli di alianti che riportiamo, in sintesi, nella Tab. 2

Nel complesso l'articolo di Aerokurier lascia senza risposta diversi punti interrogativi, ma il ragionamento di Stefan Ronig appare indubbiamente interessante nelle sue ipotesi di partenza.

FATTORI CORRETTIVI APPLICATI DALL'AERO CLUB GERMANIA PER LE COMPETENZE NAZIONALI '96 SULLA BASE DEI CRITERI DI S. RONIG

Classe libera		Janus C carrello fisso; B 12; Calif A2	106
Nimbus 4; ASW 22BL	128	Janus 18,2m; Diamant 16,5m; DG 505 20m	104
Nimbus 3/25,5m; ASW 228; ASH 25L; Nimbus 4D	126	Cobra 17m; Std Libelle 17m	102
Nimbus 3/24,5m; Nimbus 30; ASW 22/24m;			
ASW 22/2; ASH 25	124	Classe 15 m	
Nimbus 3/22,9m; ASW 22/22m; LS 5	122	Ventus 2; ASW 27; DG 800S	114
ASH 26; Ventus 2/18m; DG 600/18m; LS 6/18m	120	Ventus 1; LS 6	112
DG-600/18m; LS 6/17,5m	118	DG-500; ASW 20	110
Ventus 17,6m; DG-600/17m; Jantar 2/2b; ASW 17		LS 3; DG-200; DG-400; Mini Nimbus; Mosquito;	
Nimbus 2b/c	116	D-40	108
Jantar 19m; Kestrel 19m; Ventus 16,6m	114	Speed Astir II; Pik 200E	106
ASW 20/16,6m; Kestrel 17m; Glasflügel 304/17;		LS 2; H 301	102
ASW 12	112		
DG-200/17; LS 3/17; DG-400/17; Duo Discus;		Classe Standard	
DG-500/22; S-10	110	LS 8; Discus; ASW 24; SZD-55; DG-303	108
Janus C carrello retrattile; DG-500/20; Diamant 18m;		LS 4; LS 7; DG-300; LS 3 Std; ASH 24	106
D-36	108	DG-300 carrello fisso	104

Classe Standard/Club

ASW 19; DG-100; Hornet; Std. Jantar; Std. Astir
ASW 15; Cirrus; Std. Libelle; LS 1-0; Cobra 15;
ASW 19 C; DG-100C; D-38

Classe Club (solo per campionato tedesco)

Cirrus B; Phöbus C; Std. Cirrus 16m; DG-500
Trainer carr. retr.
DG-500 Trainer carr. fisso
Astir CS; Astir CS 77; Club Libelle; Salto 15,5
G 103 Twin III; Mistral C; Kiwi; Phöbus b;
LS 1 carr. fisso
Astir CS Jeans; Twin-Astir carr. retr.
Twin Astir carr. fisso; G 103 Twin II; ASK 21; ASK 23;

	G 102 Club Astir	92
100	SZD-51 Junior; SF-27 B	90
	SF 27 A; Foka; H 101 Salto; SF 30; SF 34 carr. retr.	
98	PIK 16; Pilatus 84 carr. retr.; ASK 18	88
	Ka 6 E; Ka 10; SZD 30 Pirat; Pilatus B4 carr. fisso;	
	PW-5; Solo L33	86
100	Ka 6; SF-26; SZD-50 Puchacz; Bergfalke IV	84
98	L 23 Super Blanik	82
	Kranich III; LCF II	80
	Ka 8; ASK 13; Bergfalke III; L-Spatz; Blanik	78
96	Ka 7; Bergfalke II	76
94	Ka 2; Spatz 13m	74
	Ka 1; Ka 3; Grunau Baby; Rhönlerche; Specht	54

Come si può notare, non esiste più una rigida gerarchia tra le classi; vecchi modelli in fibra con apertura oltre i 15m (Phöbus, Cirrus) scendono sul gradino inferiore. Cresce invece la varianza tra macchine di categoria superiore. Vecchi alianti della classe 15 metri e nuovi modelli della classe standard volano con lo stesso Handicap (108). Tra i biposto il Duo Discus (110) riesce a superare lo Janus C (108).

Bolzano, Marzo '96

CELESTINO GIRARDI
(AcC Bolzano)



Le sculture su temi aeronautici sono l'espressione di due grandi appassionati di aviazione la cui creatività è stata stimolata dall'esigenza di scoprire con gli occhi una scena aeronautica tridimensionale su un piano verticale che trascenda i limiti della fotografia contenendo però, proprio come in una fotografia, l'ingombro in uno spazio non eccessivo.

La collaborazione tra Michele Franco titolare dell'omonimo studio di Comunicazione Visiva e Giorgio Chiola titolare della Adhara Design con il bagaglio di esperienza artigianale di entrambi, ha permesso di affrontare le numerose difficoltà incontrate nel realizzare una soluzione con tecniche nuove per l'argomento trattato.

Mesi di lavoro su diversi prototipi sono occorsi per ottimizzare le soluzioni fornite dalla prospettiva deformata.

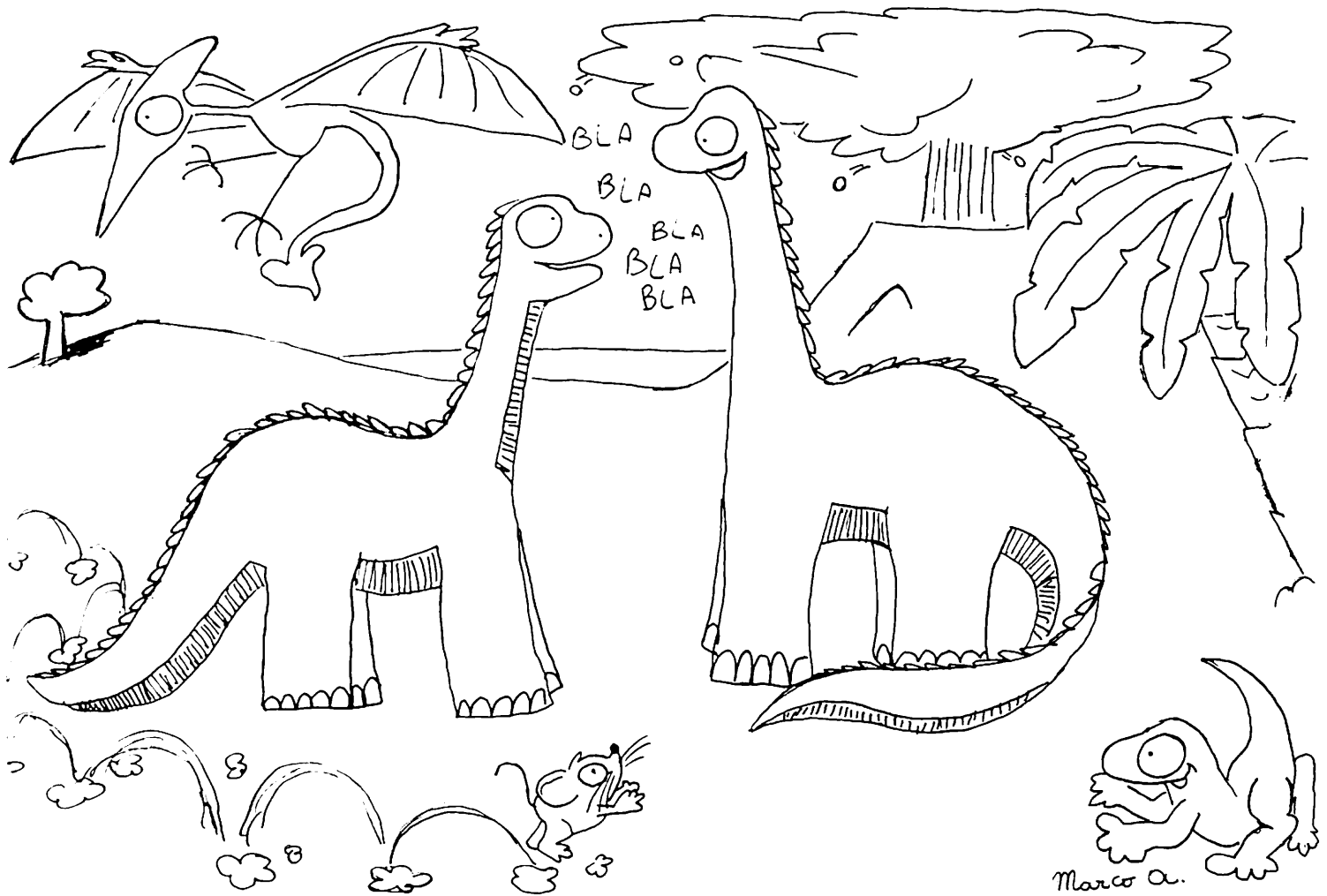
Fin dall'inizio è stato costituito un gruppo di lavoro formato da bozzettisti, modellatori, scultori e artisti decoratori al fine di ottenere un risultato curato nei dettagli, collocato in modo realistico nel contesto storico e attentamente seguito nelle varie fasi di lavorazione artigianale.

Resine ceramiche sono state scelte per le caratteristiche qualitative nella fedeltà di riproduzione di dettagli anche minimi e per il gradevole impatto visivo e tattile che possono offrire.

Le sculture possono essere richieste ai seguenti indirizzi:

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

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



Il primo club di volo a vela....una favola*

* [favola f. storia non fondata sui fatti; falsa dichiarazione; bugia; racconto sovente impersonato da animali, che suggeriscono una morale.]

Oxford English Dictionary

Molto molto tempo fa, prima che Ponzio avesse la sua prima esperienza di volo, la faccia della terra era abitata da grandi animali che dominavano, come potevano, l'Universo Sconosciuto. Questi animali si chiamavano Dinosauri. Essi conoscevano tutto quanto era importante sapere, e ignoravano tutto il resto. Il successo che ebbero con il solo esistere per centinaia di anni **provò** che essi **avevano ragione**.

Un giorno si tenne una riunione di enormi e vecchi Dinosauri nella quale un gruppo rugoso raccontava all'altro lunghe storie incoerenti di cose che potevano essere successe milioni di anni prima. Improvvisamente arrivò sulla scena uno straniero. Questo minuscolo nuovo venuto si presentò come il Primo Mammifero.

I Dinosauri voltarono le spalle all'intruso e continuarono per

molto tempo ancora le loro storie.

Il piccolo mammifero notò che, sebbene tutti i Dinosauri parlassero piacevolmente, nessuno di loro sembrava ascoltare. Il mammifero si domandò se tutti i dinosauri fossero sordi e, imprudentemente, decise di provare la sua teoria mettendosi dietro ad uno di questi enormi rettili e lanciando il più potente dei suoi urli. Il Dinosaurio fece un piccolo movimento (dimostrando la falsità della teoria) ed indietreggiò di un passo, spiacciando il mammifero. Questo fatto ritardò l'evoluzione (e Charles Darwin) per altre parecchie centinaia di milioni di anni.

Quando, dopo alcuni milioni di anni, un nuovo minuscolo mammifero entrò nell'area dei Dinosauri questi si stavano ancora raccontando le stesse vecchie storie di un tempo. Infatti questo avrebbe potuto essere esattamente lo stesso gruppo

di prima.

Appena il piccolo mammifero si avvicinò a quei giganti chiacchierecci, notò un enorme Dinosaurio che VOLAVA sulle loro teste. Il minuscolo mammifero trotterellò sotto lo Pterosauro aviotrasportato finchè la cosa gigantesca si lasciò cadere al suolo in un turbinio di polvere e ciuffi d'erba.

Lo Pterosauro senza fiato venne subito circondato da parecchi altri Dinosauri che lo spinsero sull'orlo di un'alta scogliera gli attaccarono una liana al becco e lo sollevarono fin sopra il bordo.

Dopo una partenza abbastanza barcollante questi si librò in aria per un altro giro ed un altro atterraggio.

Il piccolo mammifero era molto eccitato per questa nuova esperienza e decise che doveva essere un gran divertimento.

Sgambettò verso il più vicino Dinosaurio e disse: "Salve Signor Dinosaurio, Sir, pensa che potrei entrare anch'io in questo affare del volo, per favore?"

Il silenzio totale cadde sul gruppo. I Dinosauri guardarono con cura in ogni direzione eccetto che al piccolo mammifero. Il mammifero parlò ancora... ed ancora fu ignorato. Lo Pterosauro venne così distratto dall'improvviso silenzio della comitiva a terra che dimenticò tutto ciò che sapeva sulla velocità dell'aria e sul Wind Shear e finì in vite – procurando così una cena inaspettata ad un Tyrannosaurus Rex di passaggio. I Dinosauri rimasti si ammassarono rumorosamente sotto alcuni alberi altissimi per tenere **una discussione molto seria**.

Erano tutti molto confusi e turbati dal pensiero che un estraneo, in particolare un semplice mammifero, volesse divertirsi con loro. Dopo appena alcune decadi di discussione decisero di formare un Club esclusivo. Ciò avrebbe tenuto per sempre lontani gli estranei. Dapprima formarono un comitato di Club composto dai Dinosauri più vecchi e rugosi.

Alla prima riunione del comitato si elessero tutti a vicenda come membri onorari a vita del Club. Poi pensarono che nome dare al Club e decisero per: "Club volovelistico dei Dinosauri". Questo avrebbe tenuto alla larga i non-dinosauri!

Lo Pteranodonte sorrise perchè lui era un aliante, ma, dopo una piccola pausa di circa 25 anni, lo Pterodattilo iniziò a rivolgersi al presidente dei Dinosauri.

Chiese che il nome del Club fosse cambiato in "Club volovelistico e volante dei Dinosauri" poichè occasionalmente lui sbatteva le ali. Il Presidente ci pensò sopra per solo una quindicina di giorni, dopodichè disse un secco "Perchè?".

Lo Pterodattilo, la cui memoria a corto termine non era così buona come la sua vista posteriore, replicò: "Perchè cosa?" Il Bracyasauro, il cui udito non era più così buono come un tempo si alzò, aprì un occhio e disse: "In verità, perchè no?".

Il voto conseguente fu unanime e così il nome del Club venne cambiato – sebbene più tardi vennero aggiunte le parentesi da un Carpeterodonte di passaggio.

Il piccolo mammifero tornò alla carica perchè si era veramente appassionato all'idea di volare. Ritrovò tutti i membri del Club nella miglior forma chiacchiereccia, che ricordavano l'un l'altro come il mondo fosse stato molto meglio durante il buon vecchio Paleocene, prima che fossero inventati i Mammiferi.

I Dinosauri erano di buon umore perchè avevano appena preso in consegna il nuovo Pterosauro biposto da sostituire a quello monoposto divorato dal Tyrannosaurus Rex, e così parlarono con il piccolo mammifero.

Il mammifero li pregò di affiliarlo al Club perchè voleva **realmente** volare.

I Dinosauri rimasero nel loro abituale gruppo rugoso e dissero al mammifero (e l'un l'altro) tantissime favole dei tempi che furono. Alla fine il mammifero li richiamò all'ordine e disse: "Sì, tutto questo è veramente interessante, ma che ne è del Domani?".

Un altro improvviso silenzio, e un piede posato senza cura (circa 4.875 metri quadrati) pose fine alla vita di un altro mammifero e, ancora una volta, ritardò l'evoluzione. I Dinosauri si guardarono mentre uno dei membri raschiò malamente la pianta di questo piede.

Un membro sviluppò un'ulteriore ruga sulla sua fronte sfuggente e chiese: "Domani? Domani? Cos'è questa storia del Domani?".

Il comitato del Club lo circondò per consolarlo. «Non preoccuparti, vecchio mio. I Dinosauri dureranno per sempre. Non siamo cambiati per milioni di anni e resteremo così per sempre. Ricordati del nostro orgoglioso motto dello "Status Quo". Non preoccuparti del "Domani". Qualunque esso sia, non verrà mai».

Essi avevano, naturalmente, assolutamente ragione.

Esopo il terzo.

(n.d.t. ogni riferimento a situazioni in atto è puramente casuale) PAT.

Rino Rinaldi

ALI MISTERIOSE

Teichfuss e Pavullo: oggi si vola a vela

RICORDANDO EDWARD MAKULA

Ho conosciuto Edek dopo la fine della seconda guerra mondiale in occasione del primo campionato di volo a vela. Ha preso parte alla competizione quando le gare erano già iniziate, era in ritardo perchè proprio quel giorno aveva sostenuto l'esame di maturità. All'inizio non badammo a quel ragazzo magro che non dava nell'occhio. Subito dopo però dovemmo riederoci stupiti da come lui velocemente e con regolarità migliorava la sua posizione in classifica generale. Edek chiudeva il campionato al quarto posto ma per tutti noi ne era il vero vincitore. Con il passare del tempo il suo comportamento (in qualsiasi settore della sua carriera aerea, sportiva e professionale) tranquillo e silenzioso lo portava sempre ad arrivare velocemente ai primi posti con indiscutibile successo. Senz'altro dovuto, oltre che alla sua determinazione, anche all'istruzione (ingegnere, dottore, meccanico) ed alla buona conoscenza di tre lingue straniere.

Edek ha iniziato a volare nel 1946 sugli alianti dell'Aeroclub di Katowice e già nel 1956 aveva completato l'insegna d'oro della FAI con tre diamanti (n. 23 in Polonia e n. 52 della classifica mondiale). Dal 1957 al 1980, come pilota della nazionale polacca, a vinto quattro volte il titolo di campione ed in campo internazionale ha ottenuto brillanti risultati :

- nel 1960 a Colonia vice campione del mondo nella classe Open
- nel 1963 a Junin (Argentina) campione del mondo classe Open
- nel 1965 a South Cerney (GB) quarto in classe Standard con il Foka.

Ha stabilito sei record mondiali (tre dei quali con il Calif della Caproni) a ben 16 record nazionali. Per gli innumerevoli successi l'Aero Club Polacco nel 1957 lo ha insignito della medaglia Tanski e nel 1965 la FAI gli ha attribuito la prestigiosa medaglia Lilienthal.

Edward Makula - membro onorario a vita della Commissione V.V. dell'Ae.C. Polacco - per molti anni ha rappresentato il suo paese nella Commissione Internazionale della FAI nella veste di VicePresidente.

Edek ha iniziato la sua carriera professionale nella stazione di pronto soccorso aeronautico di Katowice, portando ha termine con successo spettacolari azioni di salvataggio sui monti di Beskid, una parte della catena dei Carpazi, utilizzando aerei ed elicotteri.

Nel 1965 entrava nella Compagnia Aerea Polacca "LOT" arrivando al grado di Comandante e di Istruttore per il mod. IL-62. Verso la metà degli anni ottanta, per il rinnovo della flotta della "LOT" veniva incaricato di preparare il primo gruppo di piloti per il Boeing 767, controllando anche il loro



1963 - Edward Makula conquista il titolo mondiale a Junin, nella classe Libera.

addestramento a Seattle.

Makula era uno dei fautori della partecipazione dei piloti polacchi alla Federazione Internazionale "IFALPA" occupando, nella sezione polacca, da prima il posto di vice e successivamente di Presidente.

Edek era una persona ben voluta e stimata da tutti, non solo dagli amici, ma anche da coloro che avevano punti di vista e pareri diversi dai suoi.

Se ne è andato così come ha vissuto, in silenzio come era abituato, lasciando un grande vuoto, il giorno 15 gennaio 1996. Aveva 65 anni.

Nella nostra memoria rimarrà per sempre.

STANISLAW WIELGUS

VOLO A VELA, con tutti i volovelisti italiani, partecipa al cordoglio degli amici polacchi e di tutto il mondo volovelistico.



1ª Edizione Dic. 1995



PREMESSA

Il trofeo volevelistico Sales è riservato ai piloti torinesi e premia il raggiungimento di sempre maggiori distanze da Torino Aeritalia.

Il trofeo si prefigge di stimolare ed aiutare la ripresa dei grandi voli che hanno avuto a Torino un lungo periodo di stasi negli ultimi anni a differenza di quanto avvenuto in tutti gli altri centri volevelistici alpini.

La speranza è che anche i piloti torinesi possano raggiungere grandi mete volevelistiche, quali l'aeroporto di Wiener Neustadt verso Est oppure lunghe distanze verso la Francia ad Ovest, col sole a favore, oppure verso il Sud-Italia (Taranto). Giancarlo Grinza, giovane speranza del volo a vela torinese, si aggiudica il trofeo 1995 con un bellissimo volo nel quale ha raggiunto 362 km. di distanza (Caselletto-Bressanone).

NOTE STORICHE

Un ristretto nucleo di volevelisti torinesi, nel ventennio compreso tra il 1955 ed il 1975, diede un fondamentale contributo alla nascita ed alla scoperta dei grandi voli di distanza che

sono sicuramente la più bella avventura volevelistica ed umana che possa vivere un pilota.

I principali protagonisti di questo periodo furono: Franco Castagno, Gaetano Di Modica, Renzo Peccolo, Piero Dall'Amico, Fiorenzo Lamera, Nino Perotti, Carmelo Motta, chi vi scrive e più tardi Jean Marie Clement e Giorgio Marchisio.

Il fervore pionieristico di quegli anni, precursore rispetto agli altri clubs italiani, permise esplorazioni e tentativi in zone alpine e di pianura sino allora totalmente sconosciute al volo a vela. L'entusiasmo di nuove mete raggiunte e di nuove vie alpine scoperte, generò un forte spirito di emulazione ed un vero agonismo esplorativo, in un clima esaltante ed irripetibile.

La generosa presidenza Agnelli acquisì per la sezione volo a vela i migliori alianti del tempo in un momento economico in cui era impensabile la proprietà privata.

La guida illuminata di Piero Morelli creò un'atmosfera di grande partecipazione e confronto.

Alianti in legno e tela quali l'Asiago, il Passero, l'M100, il KA6CR furono i mezzi con i quali si colsero i primi bellissimi successi.

Il primo tentativo di volo di distanza fu fatto da Franco Castagno il 27 Agosto 1955: decollato da Torino-Aeritalia a bordo di un aliante Asiago, atterrò a Torino-Caselle.

Castagno aveva ottenuto il 10 settembre 1942 il primo attestato C di volo a vela rilasciato a Torino (Mirafiori); dopo un decennio divenne istruttore della sezione volo a vela dell'Aeroclub Torino, che era stata aperta nel 1953 dal Barone Piero Casana. Casana, Deslex, Rolandi, Cus e Mariotti furono i primi piloti ad avere esperienze volevelistiche nella nostra città, pur avendo conseguito l'attestato altrove.

Ancora Castagno il 6 aprile 1960 compì il primo vero volo di distanza da Torino a Venegono su KA6, sorvolando la Città di Milano.

Alcuni tentativi erano già stati fatti verso la valle di Susa ed il 26 aprile di quell'anno sempre Castagno annotò un volo molto significativo: Torino-Rocciamezone-Oulx-Sestriere-Fenestrelle-Pinerolo-Torino.

Un mese dopo Fiorenzo Lamera compì la prima trasverata delle alpi: decollato a bordo del KA6 I-EDEC il 25 maggio 1960, dopo aver raggiunto Susa, passato il colle e lago del Moncenisio, atterrò a Challe-Les-Eaux in Francia.

Il 26 maggio Perotti aprì la prima strada verso Sud atterrando a Borgo S. Dalmazzo (CN) col Passero, e Peccolo raggiunse lo stesso mese S. Maria della Versa (PV) a Sud-Est.

Lamera il 25 aprile 1961 aumentò la distanza verso Est atterrando col Passero a Brescia.

Forte delle esperienze dei precedenti piloti verso Est, Perotti ottenne un successo incredibile per l'epoca, raggiungendo,

col Passero I-FOLM, Montebello Vicentino (VI) il 1 Maggio 1962, distanza libera di km. 309, aprendo una rotta seguita poi da Lamera ad Aprile del 1965 (Tezze-VI) e da allora mai più seguita da nessuno.

Il 24 aprile 1965 Dall'Amico superò per primo il colle del Monginevro fiancheggiando lo Chaberton verso il forte di Gondrand e rientrato in Val di Susa atterrò a San Didero.

L'apertura di questo passaggio alpino sarà di fondamentale importanza per gli anni a venire non solo per i piloti torinesi ma anche per quelli provenienti da altri aeroporti del Nord Italia.

L'apertura di questa rotta verso la Francia permetterà di entrare nell'eccezionale comprensorio volovelistico della Durance. In tutti quegli anni il concetto di volo di distanza ed i relativi regolamenti erano legati alla distanza libera o prefissata e mai a percorsi di andata-ritorno che iniziarono ad essere sperimentati a Torino a partire dal 1966.

Su Passero I-Folm l'8 Maggio 1966 riuscii a portare a termine il primo volo di andata e ritorno verso sud: Torino-Borgo S. Dalmazzo-Torino.

Sempre nel 1966 collegai Torino-Aeritalia al nuovo recente aeroporto di Campo dei Fiori (Varese) col Passero.

Moltissimi furono i voli alpini di quegli anni e gli studi ed esperimenti di nuovi percorsi specie verso Nord Est; tutto l'arco alpino verso i grandi laghi venne sistematicamente esplorato. Fu ancora Dall'Amico che nel 1966 aprì una nuova via di ingresso in Val d'Aosta risalendo la Val Locana ed entrando attraverso al colle del Nivolet.

Perotti inaugurò il 15 maggio 1966 la ormai classica andata e ritorno prefissata, Musiné-Ascona-Aeritalia.

Il grande salto per entrare in Valtellina, attraverso i laghi di Orta, Maggiore, Como, fu un sogno che per molti anni accarezzò i piloti torinesi, perché avrebbe aperto la strada più logica verso

i fatidici 500. Si studiarono teorie e si fecero tentativi per trovare la giusta soluzione.

Il percorso fino al Mottarone (Orta) era ormai stato molte volte sperimentato. Oltre al Mottarone si aprivano due strade seguire il lato Nord del lago Maggiore, attraversare il lago prima di Locarno, proseguire sul Tamara, Garzirola, Pizzo di Gino, attraversare il lago di Como verso il Legnone ed entrare in Valtellina; oppure stare più a Sud saltando dal Mottarone a Campo dei Fiori attraverso al Lago Maggiore e poi proseguire verso il Generoso, Menaggio, Legnone, Valtellina.

Il 13 giugno 1971 Lamera, su aliante SHK I-ERLU, entrò in Valtellina seguendo la rotta Sud e imboccata la Valle di Edolo, fotografò il pilone di Ponte di Legno sotto al Passo del Tonale e rientrando a Torino-Aeritalia portò a compimento il primo diamante torinese di 500 km.

Per alcuni anni questa rotta fu seguita per il conseguimento del diamante di 500 km. (Perotti-Clement).

Molti studi furono fatti sulle situazioni meteorologiche che avevano permesso questi voli (Clement-Tessera) e si scoprì una situazione tipo che permise in seguito di anticipare con sicurezza la preparazione dei grandi voli alpini.

Nel 1978 decisi di studiare un nuovo percorso per i 500 che superasse la barriera del Tonale ed aprisse la strada a Bolzano ed all'Austria.

Il 14 maggio decollai su ASWI 5 I-JOLI dando come tema il triangolo: Milanere-Domodossola-Brez (BZ)-Milanere; atterrai ad Alzate sul terzo lato, completando il Diamante dei 500. Brez fu il punto più lontano raggiunto dai piloti Torinesi decollando dall'Aeritalia; seguendo una nuova rotta verso Nord, il Tonale era finalmente superato.

EMILIO TESSERA CHIESA

Gilberto Cervesato

AGENTE GENERALE D'ASSICURAZIONE

CONSULENZE ASSICURATIVE
RAMO AERONAUTICO
per piloti e aeromobili

- polizze assicurative infortuni per pilota e passeggeri
- polizze responsabilità civile per aeromobili di ogni tipo
- polizze danni/corpo aeromobili

tel. e fax 0362/558958
 tel. abitazione 0362/558724

Aero Club Centrale di Volo a Vela - La situazione

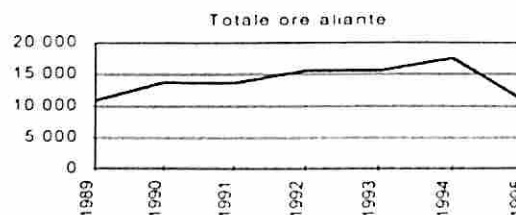
Sulla Situazione dell'AeCCVV si parla tanto, a torto o a ragione, che da tempo sento la necessità di fare chiarezza. Avrei voluto fornire questi dati nell'ultima assemblea che si è svolta durante il briefing di Bologna, ma la scarsa abitudine a parlare di fronte ad una platea non me lo ha consentito. Di questo chiedo scusa e cerco di rimediare mettendo insieme in questo articolo critico e drastico nelle conclusioni, i dati che sono riuscito a procurarmi.

L'attività di volo

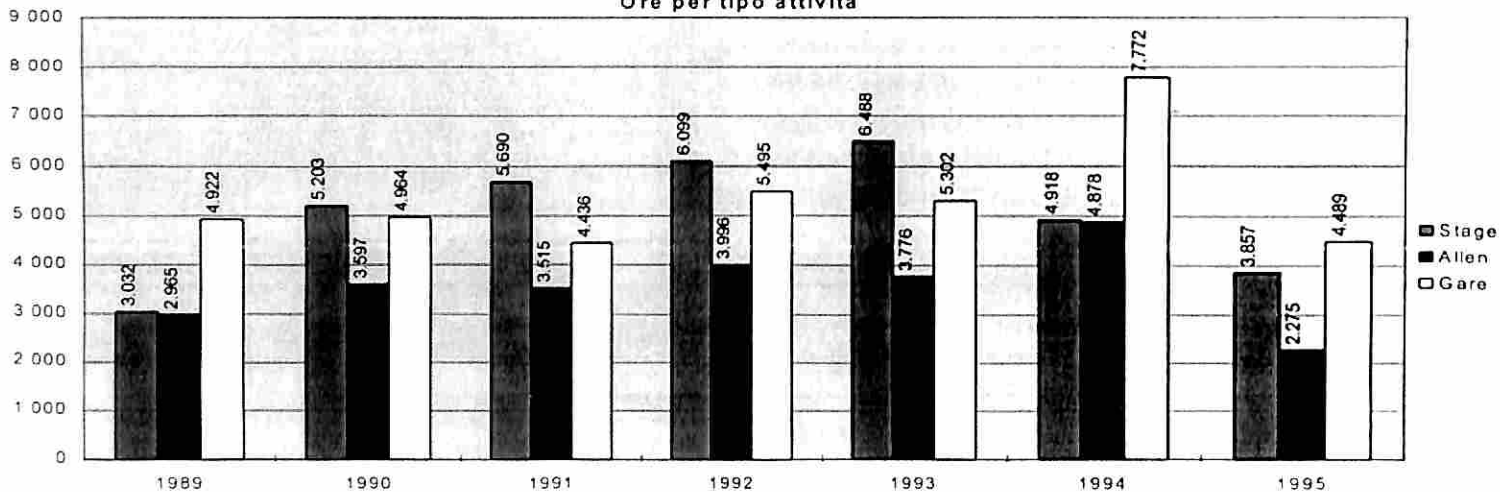
Di seguito vengono riportati i dati riguardanti l'attività di volo effettuata negli ultimi anni. Per quanto riguarda gli stage è da tener presente che il numero dei partecipanti è stato di circa 360 negli anni migliori ('92 e '93), poco meno di 300 nel '94 (in quell'anno ci sono stati gli europei ed il conseguente decentramento degli stage a Grumento), circa 220 nel '95 (non è corretto addebitare il calo alla sola meteorologia in quanto il calo stesso si era manifestato in modo molto evidente anche in fase di prenotazioni). Sempre a proposito di stage, negli anni con maggior affluenza si è potuto contare su una flotta molto più consistente ed in migliori condizioni rispetto all'attuale. Per l'attività di allenamento (così definita l'attività svolta in modo saltuario al di fuori degli stage e delle giornate di gara), il '94 ha chiaramente risentito dei campionati europei, ma è in forte calo anch'essa e per il '96 si prevede un ulteriore calo. Sull'attività di gara vi è poco da dire essendo la stessa direttamente legata quasi esclusivamente alle giornate di gara per numero di partecipanti.

Totale ore volo alianti

	Stage	Allen.	Gare	Totale
1989	3.032	2.965	4.922	10.919
1990	5.203	3.597	4.964	13.764
1991	5.690	3.515	4.436	13.641
1992	6.099	3.996	5.495	15.590
1993	6.488	3.776	5.302	15.566
1994	4.918	4.878	7.772	17.568
1995	3.857	2.275	4.489	10.621



Ore per tipo attività



La flotta

La flotta AeCCVV, di proprietà dell'AeCI, era composta nel 1988 da 20 alianti e 5 traini (2 Libelle, 3 LS4, 3 ASW20, 5 mono Astir, 1 Janus, 1 Calif, 5 TwinAstir, 2 Stinson L5 e 3 Robin DR400). Nel 1989-90 sono arrivati i 9 DG300 frutto del contributo straordinario del CONI voluto ed ottenuto da Attilio Pronzati per il potenziamento della flotta del Centro del quale è stato presidente per il quadriennio 1985-88, mentre l'AeroClub d'Italia ha da parte sua fornito negli ultimi anni 2 Twin Acro e 2 Cessna L19. Nello stesso periodo, molti alianti sono stati ceduti agli AeroClub periferici, altri sono andati distrutti e non sono stati rimpiazzati; la flotta con la quale il Centro si accinge ad affrontare la stagione 1996 è in questo momento di 14 alianti e 3 traini (3 LS4, 7 DG300, 1 Janus, 3 TwinAstir, 1 Stinson L5 e 2 Cessna L19).

La situazione economico/finanziaria

I dati sotto riportati, sono in Lire/Milioni. Un eventuale dettaglio preciso dei costi e ricavi sostenuti nei vari anni, è disponibile solo per gli anni '93, '94 e '95 e non viene riportato nelle tabelle.

	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	Previs. 1995
Attivo								
Cassa e Banche	149	104	51	4	5	1	7	2
Debitori diversi	142	156	175	66	276	179	225	155
Rimanenze finali	23	9	89	119	131	131	128	120
Titoli di stato	0	0	0	89	90	90	90	90
Immobilizzi	478	569	615	818	814	899	900	829
(Perdita dell'esercizio)	33	40	26	22	32	45	55	0
Totale Attivo	825	878	956	1.118	1.348	1.345	1.405	1.196
Passivo								
Debiti bancari e finanziari	0	0	0	98	97	117	132	101
Creditori diversi	43	108	148	179	402	427	632	447
Fondi d'accantonamento	174	165	238	254	268	215	143	145
Fondi d'ammortamento	134	164	169	212	228	265	268	328
Patrimonio netto	474	441	401	375	353	321	230	175
Totale Passivo	825	878	956	1.118	1.348	1.345	1.405	1.196
Totale costi	614	878	1.074	1.136	1.186	1.411	1.815	1.100
Totale ricavi	581	838	1.048	1.114	1.154	1.367	1.760	1.100
(Perdita dell'esercizio)	33	40	26	22	32	44	55	0

Comparando il 1988 con il 1995 si nota che a fronte di un patrimonio netto più che dimezzato, la liquidità è passata da +150 milioni a -100, i debitori sono aumentati da 142 a 245 milioni (compresi i 90 milioni di titoli a garanzia del credito sportivo), ma nel contempo i creditori sono passati da 43 a 447 (di cui 63 milioni del credito sportivo).

Negli anni in esame, l'AeroClub ha goduto di situazioni positive: oltre al già citato rinnovo flotta straordinario di 9 DG 300, nel periodo 1990-1994 la regione Lazio ha erogato contributi per circa 500 milioni e sono stati organizzati due campionati europei; nulla di analogo è prevedibile a breve o medio termine; mentre l'AeroClub d'Italia ha sostenuto negli anni migliori la convenzione annuale con contributi circa doppi rispetto a quanto previsto per il 1996.

Per quanto riguarda gli investimenti nel periodo 1988-1994, bisogna dire che molti di essi sono stati effettuati in miglione di beni non di nostra proprietà (prevalentemente beni del Demanio e dell'AeroClub d'Italia) con quote di competenza dei vari esercizi molto modeste e nel mese di dicembre è stato ceduto l'unico aliante di proprietà del centro con un incasso di circa 70 milioni.

Buona parte del Consiglio, ad europei conclusi nel Settembre '94, riscontrate le spese eccessive effettuate in quell'occasione, ha tentato di porre rimedio alla situazione che si era venuta a creare. Questo ha portato ad una sensibile riduzione delle spese nel '95 (quasi dimezzate; risultato straordinario se confrontato agli anni precedenti), ma che è servito unicamente a non peggiorare una situazione di fatto pesantissima.

Ritenendo di non poter ottenere di più con sacrifici da parte di quanti si sono adoperati nel corso del 1995 per migliorare la situazione, si è dovuti ricorrere a proposte riguardanti la riduzione dei costi della struttura (prevalentemente il personale considerato in esubero e con livelli retributivi in alcuni casi eccessivi) riportate nel preventivo approvato dall'assemblea a Bologna.

Purtroppo per questo argomento come per altri in passato (officina, scuola, attività extra stage,...) si è evidenziata una notevole diversità di vedute tra il Presidente ed i consiglieri che si è tradotta, operativamente, in una ritardata o omessa esecuzione di quanto deliberato nelle riunioni di Consiglio 1995. Questa mancanza d'incisività e tempestività nell'eseguire le azioni

correttive deliberate si ripercuoterà nei conti, già pesanti, del 1996 dell'AeCCVV.

Probabilmente tutto ciò dipende in gran parte o è in relazione diretta con i pressanti e pesanti impegni del Presidente presso l'AeCI però, in questo caso, le conseguenze ricadono direttamente o indirettamente sull'AeCCVV.

A fine di Gennaio la situazione finanziaria è, pur considerando la stagionalità dei flussi di cassa dell'AeCCVV, molto pesante e non è stato possibile erogare al 100% gli stipendi.

Conclusioni

La stagione alle porte, non si presenta per niente facile. Il contenimento delle spese (personale escluso) che si è ottenuto nel 1995 è probabilmente giunto al suo massimo e le attività di stage e allenamento si preannunciano in ulteriore calo. L'opportunità che il volo a vela offre all'AeCCVV di organizzare anche per il 1996 i Campionati Italiani rischia di perdersi per via di una gestione del Centro che rimane troppo onerosa.

In questa situazione, che appare estremamente critica, ci deve essere coesione, sintonia ed un dinamismo che soltanto la totale identità di vedute può dare e che, a mio avviso, l'attuale Consiglio non è in grado di esprimere. Nel tentativo di lasciare aperta questa, che mi sembra l'ultima possibilità, ritengo doveroso e utile, nell'interesse dell'AeCCVV, rassegnare le dimissioni che formalizzerò nel corso del prossimo Consiglio convocato per il giorno 17/02/1996. In quella sede, chiederò al Presidente ed agli altri componenti il Consiglio di fare altrettanto in modo da poter giungere al più presto alla elezione di un nuovo Consiglio Direttivo che possa dedicarsi con maggior efficacia e capacità alla soluzione dei problemi ai quali noi non siamo stati in grado di porre rimedio.

Massimo AMETTA

Nota:

Penso sia bene informare i lettori di questo articolo di ciò che è successivamente avvenuto a Rieti e all'AeCCVV e che, in buona parte, è da ascrivere all'articolo stesso e ai suoi contenuti.

Il 17/02/1996 si è riunito il Consiglio Direttivo dell'AeCCVV: con motivazioni diverse, ma chiaramente nell'intento di provocare una ampia discussione a livello nazionale attorno ai problemi dell'AeCCVV stesso, tutti i Consiglieri e i Revisori presenti (9 su 12) hanno rassegnato le dimissioni che successivamente il Presidente ha respinto.

Il giorno 24/02/1996 è avvenuta l'Assemblea dei Soci AeCCVV nel corso della quale i presenti hanno preso visione del bilancio consuntivo 1995 e sono stati informati delle ragioni della situazione di tensione tra i dimissionari e il Presidente. L'Assemblea ha approvato i documenti presentati dal Presidente richiedendo nel contempo una convocazione urgente del Consiglio Direttivo in presenza di esponenti della Commissione e della Federazione e una successiva nuova convocazione dell'Assemblea stessa con:

- una relazione concordata dal Presidente, del Consiglio e dei Revisori dei Conti sull'attività 1995
- una verifica dello stato di esecuzione del bilancio di previsione 1996.

Il giorno 10/03/1996 è stata promossa e coordinata dalla Commissione di Specialità per il Volo a Vela una riunione informale il cui verbale è pubblicato in questo numero di VOLO A VELA.

Ritengo importante segnalare che nella riunione si è cercato, soprattutto, di ritrovare una sintonia: tutti, e anch'io tra i presenti, abbiamo tenuto a chiarire che la situazione dell'AeCCVV, pur se obiettivamente difficile e da avviare a soluzione, non presenta caratteristiche tali da compromettere l'attività 1996 e il futuro immediato dell'AeCCVV stesso.

La Commissione e la Federazione, rilevati i buoni risultati delle azioni di risanamento riscontrabili dall'andamento del bilancio 1995, hanno invitato il Consiglio direttivo AeCCVV a proseguire nella propria attività fino alla regolare scadenza del mandato (novembre 1996).

Il Presidente, i Consiglieri e i Revisori dei Conti dell'AeCCVV presenti si sono impegnati fin dal prossimo Consiglio a ratificare e a rendere operative le decisioni, i programmi e le strategie emerse dalla riunione (vedi verbale) permettendone la discussione e il dibattito nel corso della prossima Assemblea dei Soci.

Massimo AMETTA

Caro Renzo,

ho ricevuto l'articolo di Massimo Ametta per la rivista "VOLO A VELA" che segnala problemi all'AeCCVV di Rieti e non ti nascondo il mio disappunto perchè nella riunione della CPS Volo a Vela del 22/10/95 avevamo esplicitamente richiesto "una articolata esposizione dei programmi e dei dati economici sia all'ultima assemblea dell'AeCCVV di sabato 2 dicembre, che nel corso del Briefing di Bologna del 3 dicembre".

In quella sede, ideale per la presenza di molti, poco è emerso e Massimo ci relaziona solo oggi dimenticando che i volovelisti si aspettano dai Consiglieri e dal Presidente le soluzioni e non le relazioni: di norma l'assemblea dei soci, informata della situazione approvata i preventivi, ma è il consiglio l'unico responsabile delle decisioni per lo svolgimento delle attività ed è il consiglio collegialmente che deve risolvere i problemi che via via emergono.

Come avrai letto dal verbale, nel corso dell'ultima riunione della CPS Volo a Vela è stato deciso di promuovere e coordinare una riunione informale e ristretta per impostare i programmi futuri e risolvere i problemi odierni dell'AeCCVV: questa riunione si è tenuta domenica 10 marzo a Rieti e ritengo abbia smorzato le polemiche, rilanciando la coesione del gruppo dirigente su obiettivi condivisi.

Ti unisco un verbale della riunione e ti saluto cordialmente.

Roberto MANZONI

Verbale della riunione tenutasi a Rieti il 10/3/96

Su invito della Commissione per la specialità (CPS) Volo a Vela dell'Aero Club d'Italia si sono riuniti a Rieti alle ore 11.30 di domenica 10 marzo 1996 i Signori:

Aldini (VicePresidente, AeCCVV), Ametta (Consigliere, AeCCVV), Avanzini (Consigliere, AeCCVV), Cibic (Consigliere, AeCCVV), Cosimi (Revisore, AeCCVV), Manzoni (Presidente CPS Volo a Vela), Marchetti (Consigliere AeCI), Piludu (VicePresidente FIVV), Prosperini (Revisore, AeCCVV), Pugnetti (Presidente, AeCCVV), Taverna (Consigliere, AeCCVV), Vergani (Presidente FIVV);

per suggerire obiettivi e programmi dell'AeClub Centrale di Volo a Vela (AeCCVV) per il 1996 e soprattutto dopo l'elezione del nuovo Consiglio e del nuovo Presidente prevista nel prossimo Ottobre.

Un giro di tavola fra gli intervenuti evidenzia la situazione oggi:

Contributi dell'AeCI per il 1996 da aumentare

Situazione finanziaria delicata

Flotta diminuita e carente

Struttura operativa: Collaborazioni retribuite da adeguare, ma volontarie adeguate

Situazione di mercato: Meno richieste di stages e attività di allenamento, ma assegnazione del campionato it decentrato

Obiettivi dell'AeCCVV: Da aggiornare

Servizi logistici: Adeguati

Officina: Da adeguare

Gruppo Dirigente: Non c'è sintonia, ma diversità di vedute e gestione del Presidente ritenuta personalistica

Dopo ampia e approfondita discussione si è concordato che, per ritrovare la sintonia, la squadra dirigente si sforzerà di essere più formale nelle riunioni di Consiglio, le informazioni aumenteranno e saranno a due vie, ogni decisione, non presa nelle riunioni di consiglio, sarà faxata a tutti i Consiglieri dal Presidente e viceversa e sarà attuata solo se non ci sarà dissenso espresso dalla maggioranza per fax.

Nella prossima riunione di Consiglio si elencheranno i problemi da affrontare, si daranno deleghe e priorità precise e si definiranno gli indicatori da fornire mensilmente a tutti i consiglieri per il controllo della gestione.

Si è parlato anche delle elezioni di ottobre ed i convenuti

ritengono che buona parte della squadra attuale potrà ben operare per realizzare gli obiettivi, qui di seguito elencati in stretto collegamento con la CPS Volo a Vela e/o la Federazione Italiana di Volo a Vela.

Si passa quindi alla definizione degli **obiettivi che deve porsi l'AeCCVV** anche attraverso il miglioramento della sua immagine ed il riconoscimento del suo ruolo. Dopo ampio dibattito unanimemente vengono individuati i quattro prioritari:

1° Obiettivo

Realizzazione di un'attività di **performance/agonismo** (stages) che migliori la qualità di tutti i piloti nella sicurezza e promuova il mantenimento in attività di tutti i brevettati.

Dovrà aumentare la qualità attuale:

– della flotta.

– della direzione (va ricercato un "campioncino" in grado di gestire stagionalmente gli stages e coordinare il Club).

– dei servizi (ad esempio: meteo, ecc.).

Dovrà essere monitorato il mercato per consentire un continuo adeguamento alle esigenze periferiche ed incrementata la promozione degli stages (anche all'estero).

2° Obiettivo

Consentire l'applicazione di **tariffe interessanti** (stimolare l'attività dei giovani anche con il verricello e la word class), ottenendo contributi per la gestione e per l'acquisto di alianti dal Coni via AeCI o FIVV e liberando risorse economiche con l'utilizzo redditizio delle strutture per gare ed attività regionali da definire (scuola, allenamento, ecc.).

3° Obiettivo

Appoggiare lo **sviluppo periferico** dei club nei mesi di inattività anche con attività didattica itinerante (prossimamente sulle aviosuperfici). Questa attività sarà realizzata al costo per aiutare la scoperta e lo sviluppo del Volo a Vela in Italia.

4° Obiettivo

Organizzare competizioni e corsi per istruttori (per creare dei nuovi e per l'aggiornamento degli altri).

Quanto sopra verrà discusso ed affinato nella prossima riunione del Consiglio AeCCVV e verrà inviato alla Rivista VOLO A VELA.

La riunione si è chiusa alle ore 19.

1966 IL CIELO DI RIETI E L'AeCCVV VI ASPETTANO

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

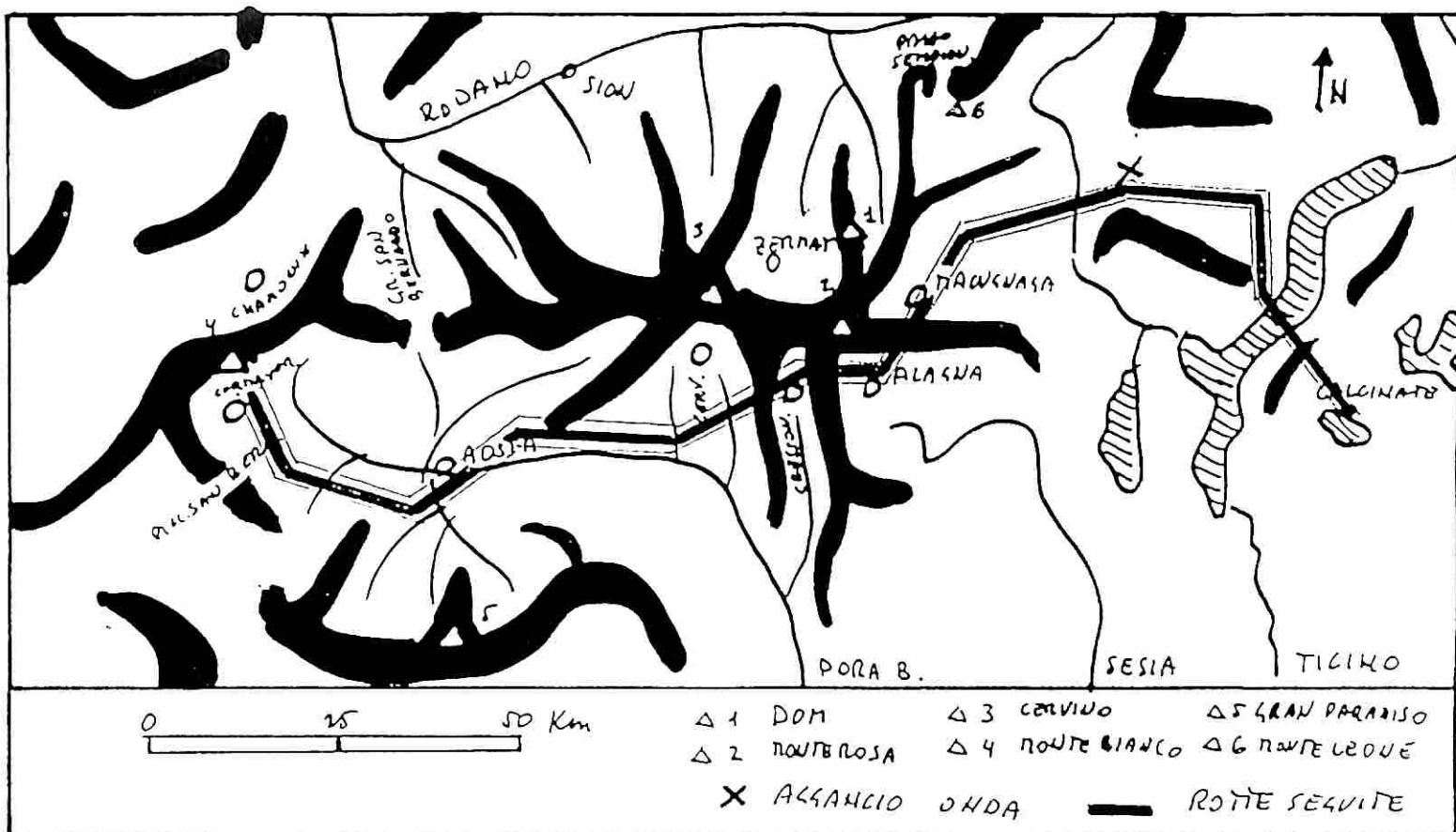
- I **piloti neo brevettati** e i **piloti di primo livello** potranno perfezionare la propria tecnica di pilotaggio e conseguire l'insegna d'argento
- I **piloti con insegna d'argento** verranno avviati all'attività cross-country, alle tecniche del volo veloce, al conseguimento dell'insegna d'oro
-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

A RIETI SI VOLA DI PIU' E MEGLIO !

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

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

Per informazioni e prenotazioni chiamate 0746/202138



LA VIA DEL BIANCO DA CALCINATE

Breve cronaca di un volo d'onda con vento da NW

18 novembre 1995.

Vento tempestoso fino in pianura. Alcuni danni ad aianti parcheggiati a terra e il fallito avvicinamento di un trainatore costringono il nostro Direttore, suo malgrado, a interrompere l'attività fino al primo pomeriggio.

19 novembre 1995.

Calma di vento in pianura. Incontro Jean Marie Clement di fronte all'hangar. Con fredde determinazione, nonostante le previsioni (romane) di copertura e di brutto tempo per il rapido avvicinamento di un fronte all'arco alpino (rivelatesi poi regolarmente infondate), Jean Marie prepara il suo ASH25E per un probabile volo alpino.

Conosciamo bene l'abilità di Jean Marie e la sua affinità con le Alpi e il vento. Mi aggrego.

Dopo qualche chiarimento sull'avvicinamento e sull'uso del motore, prepariamo il mezzo e partiamo.

Decollo alle 11.30.

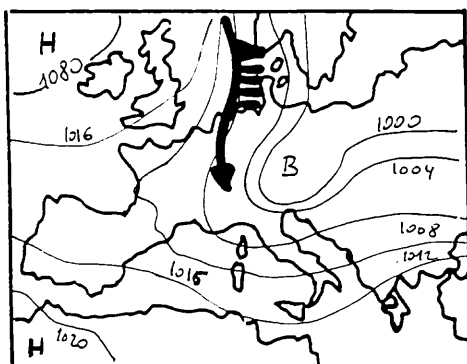
Sono trascorse poche ore dalla sventata del giorno prima, non c'è segno visibile di inversione termica, il cielo è ancora blu intenso, ma in aria c'è calma di vento. Lo sgancio a 750 metri al Sacro Monte ci impegna da subito con motore, gas, interruttori e cicalini vari. Tentiamo subito una finta dinamica spiralandolo con tutto motore, ... andiamo via. Un secondo tentativo di aggancio di un'altra improbabile dinamica a 800 metri sopravvento al Campo dei Fiori ci lascia dubbiosi con prua NW verso il lago Maggiore. Al 'Nudo' calma piatta. Attraversiamo il lago in cerca di convergenze...nulla.

"Secondo me non c'è vento", penso al biliardo del bar ma non dico nulla, siamo in volo da circa 20 minuti.

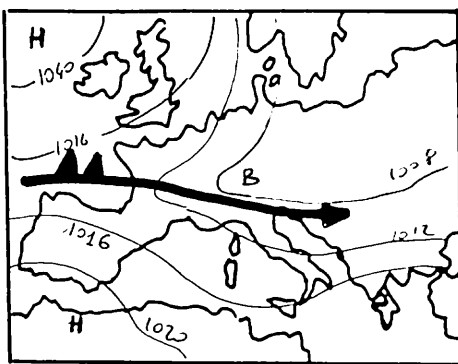
Jean Marie mi indica deciso verso l'imbocco della Val Canobina, tastiamo le creste all'imbocco con traiettorie pulite e senza tentennamenti. Prende i

comandi. Osservo la sua attenzione e determinazione, cerca la conferma di una situazione che ha ben chiara in testa. Continuiamo a percorrere la Val Canobina a circa 1700 QNH verso la testata NW, mantenendoci sul versante S, sopravvento. Ogni 30 secondi troviamo qualcosa (media 0,4 m/s allo strumento) che finisce quasi subito e che io interpreto come la partenza di termiche deboli e immature ad inizio giornata (la dimostrazione che sono un pollo la trovate nelle righe seguenti). Solo dopo ore, ripensandoci, capirò che si trattava dello strato limite di scorrimento tra gli strati superiori (vento da NW) e la subsidenza sottostante (aria quasi ferma). Ho osservato spesso questo fenomeno nella nostra zona (secondo me almeno una quindicina di volte ogni inverno): in alcune giornate invernali fredde post frontali la massa d'aria di ricambio in quota non riesce a penetrare nei bassi strati a causa della maggiore densità dell'aria

PINESTRA "METEO" SUL 18/19 NOVEMBRE 1995



12.00 GMT del 18/11/95



12.00 GMT del 19/11/95

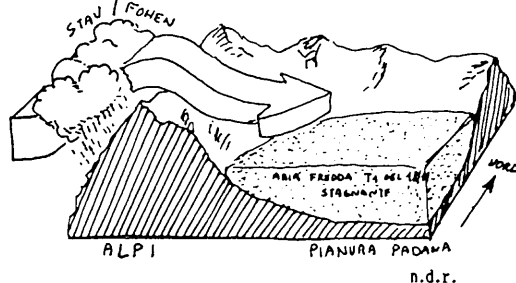
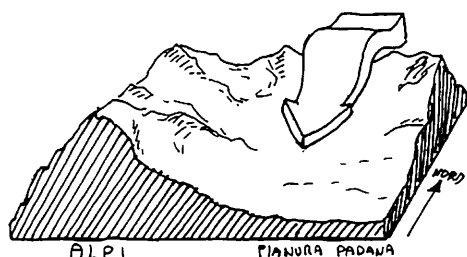
Il rilevante gradiente barico creatosi il 18 Novembre '95, fra l'Anticiclone ad Ovest della Gran Bretagna e la Regione scandinava è stata la causa di una jet stream che ha sospinto ad altissima velocità una massa d'aria fredda dal Nord verso il Sud dell'Europa, interessando la Pianura padana. La Radio Svizzera aveva preannunciato questo fenomeno con il termine "tempesta di vento". In realtà la qirmata del 18 è stata caratterizzata in Pianura padana da un vento teso con velocità al suolo di 35/40 nodi. Con il sopraqqiungere della notte scemava, in quanto il gradiente barico diminuiva ed in quota stava prevalendo una nuova jet stream che veniva pompata congiuntamente da due aree cicloniche presenti ad occidente del continente europeo; quella già coinvolta del fenomeno del 18 e quella presente sul Marocco che andava allargandosi.

La nuova massa d'aria fredda esistente sulla Pianura padana annullava al suolo l'effetto della nuova jet stream che sospingendo da Ovest aria atlantica temperata e quindi più calda generava forti venti in quota e creava a ridosso della barriera delle Alpi il fenomeno del Fohen.

Nella giornata del 19 sono stati possibili voli d'onda dopo aver forato la massa d'aria fredda ed aver raggiunto la quota di circa 2000 m; quota a cui spiravano i venti da Ovest.

18/11 - ARIA FREDDA DA NORD (T1)

19/11 - ARIA TEMPERATA ATLANTICA (T2)



fedda a terra (in particolar modo se la notte precedente il cielo sereno ha raffreddato energicamente per irradiazione il terreno). La massa d'aria fredda, più densa, staziona stabilmente a contatto col suolo e si estende per centinaia di metri di altezza.

In queste giornate il quadro sinottico mostra discreti venti in quota (cfr. carta del tempo del 19/11/1995 in figura), che i piloti prealpini esperti cercano (e spesso neppure trovano) solo sopra una certa quota (oltre 2000 metri).

Pronzati paragona questa situazione al tentativo di spostare della ghiaia pesante con un piumino.

Torniamo al nostro volo. Ad un certo punto Jean Marie fa una cosa strana: si sposta sul lato assolato per cercare altro; probabilmente lo fa solo per verificare che

non si tratta di attività di origine termica. Infatti sul lato esposto al sole troviamo solo leggere discendenze. E' la conferma di quello che sta cercando. Siamo a 1900 e non c'è altro da fare che perseverare!

Qualche minuto e, precisa come un orologio svizzero, come dal nulla, a circa 2000 QNH, sulla verticale di Cursolo, troviamo una salita di 6,5 m/s, forte ma poco estesa, in una zona di cielo blu con vento di circa 80 km/h da NNW. Qualche minuto prima e 200 metri più in basso di vento non ce n'era proprio!

Ci rilassiamo e saliamo fino a 5200 QNH: il volo è cominciato: partenza verso la Val d'Ossola

La rotta, a occhio, è per Domodossola, Antrona, Vanzone, Macugnaga, Alagna. In questo momento cominciano a for-

marsi, rotori vistosi e limpide lenticolari, i primi alla nostra quota e le seconde un po' più sopra di noi.

Durante questa parte del volo con Jean Marie comincio ad accorgermi di come sia diverso il volo ad alta quota in queste condizioni.

Lui mi aiuta a concentrarmi continuamente per rimanere sempre costantemente più alto e sopravvento rispetto ai rotori. Avanziamo spesso lentamente sul terreno e con forte deriva. Gli strumenti segnano la temperatura: -18°.

Tra Alagna e Gressoney, a 4200 QNH sul Corno Bianco, guardo in silenzio il Monte Rosa su cui spesso vado a sciare: la punta Dufour è chiusa in nube, e vedo a Sud una lenticolare gigantesca più alta di noi sopra Pont St Martin.

Senza perdere la concentrazione proseguo diretti verso W: sulla nostra destra il colle della Betta Forca e poi, proseguendo, Brusson (Val D'Ayas) e Chatillon.

Seguo non senza fatica i suggerimenti di Jean Marie, mi invita a osservare senza sosta l'evoluzione delle nubi intorno a me, e così riesco a proseguire mantenendo circa 4000 QNH.

Siamo a 4200 QNH all'imbocco della Val Tournanche la copertura proveniente dalle creste a N si estende fino quasi a centro valle. Le lenticolari si estendono per 4/8, il Cervino è invisibile alla nostra destra, temperatura dell'aria sempre -18°, i miei piedi lo confermano.

Saliamo a centro Val d'Aosta su Nus fino a 4600 QNH. Jean Marie guarda gli strumenti, fa due virate e stima il vento a 110 km/h W/NW. Cerco il Grand Combin alla mia destra ma vedo solamente nubi, l'onda però la sentiamo, forte e continua.

Avanziamo quasi controvento fino ad Aosta scendendo fino a 3600.

Sopra l'aeroporto, JM chiama per radio, chiedendo di alcuni suoi amici di Aosta. Gli rispondono due piloti in volo a 1800/2000 dicendogli che i suoi amici non ci sono, gli chiedono chi è. Sono quasi le 15.00: quando risponde con accento francese che veniamo da Varese,



che stiamo salendo sopra i 5000 e che puntiamo alla cima del Bianco non gli crede nessuno e non gli rispondono neanche. Poco dopo lasciamo sulla verticale di Pila una salita di 7 m/s a 5300 QNH, quota massima della giornata.

Si va al Bianco.

In avvicinamento a Courmayeur, verso Pre St Didier, lo stau invade la valle in tutta la sua larghezza. Osserviamo, sotto a ovest, La Thuile e il Piccolo San Bernardo, a occhio la copertura va per i 6/8. Ci troviamo a 4700 QNH sotto alla copertura dello stau, che passa la cresta S del Bianco, sulla verticale di Morgex leggermente più alti di un'inimmaginabile infinita moltitudine di nubi rotore, di fronte a noi è tutto inesorabilmente bianco, prua al vento NW.

Il tempo di un respiro e i rotori sono già alla nostra quota, siamo a 4200 QNH, sottovento al massiccio più alto del Vecchio Continente, con vento forte, senza più il contrasto del cielo blu.

Se vogliamo arrivare alla cima dobbiamo distinguere i "buchi" liberi tra gli infiniti rotori turbinanti in mezzo a cui passare, subendo le discendenze più apocalittiche. E in un attimo, nonostante il vento in prua, siamo a Courmayeur. Siamo arrivati, nevica.

Dalla nostra posizione la cima del Monte Bianco visibile è quella cosiddetta "di Courmayeur", che non è la più alta la quale è invece situata in territorio francese (Mont Blanc - 4810 QNH).

Noi ci guardiamo bene ed alla svelta (senza neppure il tempo di un'istantanea) tutto il versante sud dal Col Ferret (spartiacque tra le Alpi Cozie e le Graie) alle G.de Jorasses, di fronte a noi è tutto chiuso oltre i 4000 QNH, e alla nostra sinistra ci gustiamo l'Aiguille De Trelatete (3920 m) a NW della Val Veny.

Evitando ulteriori indugi, Jean Marie vira stretto a destra tra neve e rotori impegnativi.

Tutta discendenza fino alla cima G. De Rochere-(3326 m) con punte incredibili di -9m/s. Ritorno veloce fino ad Aosta. Cadiamo come un ferro da stiro e raggiungiamo la verticale dell'aeroporto, pur con il forte vento in coda, dopo essere precipitati a circa 2800 QNH.

Per far benzina torniamo su Pila, troviamo un 4 m/s per qualche minuto, che io perdo tristemente e che non ritroverò mai più. Sono un po' stanco e il mio pilotaggio è un po' sbracato.

Ci avviamo verso Nus, sulla strada del ritorno senza trovare niente, sia centro valle che sui costoni sopravvento. Niente di niente ancora per un bel po', continuiamo a scendere fino a 2400 metri, ormai è tardi.

Se vogliamo rientrare in sicurezza non possiamo indugiare. Raggiungiamo Chatillon a 2200 QNH, troppo bassi anche solo per immaginare di tornare a casa. Jean Marie, leggero sui comandi, comincia a fare alcune ipotesi terminali: Montalto Dora o Biella? Alla nostra quota non

c'è vento, solo aria calma, calmissima. Arriviamo su St. Vincent e, JM fiutando l'aria come un segugio, tocca solo appena i comandi, mette la prua NW e guarda in giro. A ore 3 il Rosa ci beffeggia mentre scendiamo in aria calma, 2100 QNH

JM torna verso NW, sui primi contrafforti a est della Valtournanche. Eccola, la salita, energica e quasi laminare, un bel valore 5/6 m/s

JM tace per un po' e poi: OH OH OH, SIAMO A CASA!!

3800 QNH, puntiamo decisi verso il passo dell'Ospitaletto (mai visto o sentito prima e mai trovato sulle carte); facciamo un giro sul rifugio del passo, ben visibile (sembra costruito in muratura) sul lato NW del colle. JM mi spiega che questo passo è una delle tappe istituzionali per il ritorno verso la nostra zona in situazioni primaverili (e talvolta estive) di termica provenendo dalla Val D'Aosta, plafond permettendo.

Sempre avanti verso NE, seguendo le creste più alte.

Verso Macugnaga pieghiamo verso SE, seguendo la Vall'Anzasca, trovandoci alla quota di alcuni rotori piuttosto energici.

A questo punto, causa i piedi gelati, preferisco non pilotare, subendo passivamente il volo per circa 10 minuti, sbalotato nel freddo (-17 °C) dalla turbolenza.

Dopo alcuni minuti di panico nei roto-



ri (non per me ma per il mio stomaco), riesco a riprendere la voglia di pilotare e prendo i comandi, oramai sopra i pochi rotori rimasti: Cima Capezzone, Monte Massone, Gravellona Toce.

Quest'ultima parte del volo è stata effettuata a bassa velocità di discesa per evitare la formazione di ghiaccio sulle ali nella zona dei logheroni, e ha richiesto, causa l'elevata quota iniziale di discesa e la polare fantascientifica dell'ASH 25, alcune deviazioni di traiettoria per arrivare nella nostra zona con una quota rispettosa del traffico aereo (1400 QNH), pur nei limiti delle effemeridi.

Dopo alcune spirali picchiate (decisamente picchiate) dimostrative delle qualità dell'aliante Jean Marie (il quale, nonostante il tour-de-force sembra fresco come un tulipano), atterra alle 16,50 in perfetto orario effemeridi.

Questo volo ripaga delle fatiche che il volo a vela spesso mi richiede; rimarrà per sempre nei miei ricordi insieme a pochi miei voli e ad altri tre, epici, compiuti in tre anni diversi insieme a tre altri Maestri: Stefano Ghiorzo, Attilio Pronzati e Marco Gavazzi.

ALCUNE COSE CHE HO IMPARATO

- Il motore in queste situazioni meteo alpine non serve tanto per tornare quanto per partire.
Lo sgancio (da noi eseguito a motore) va effettuato sopra la quota di subsi-

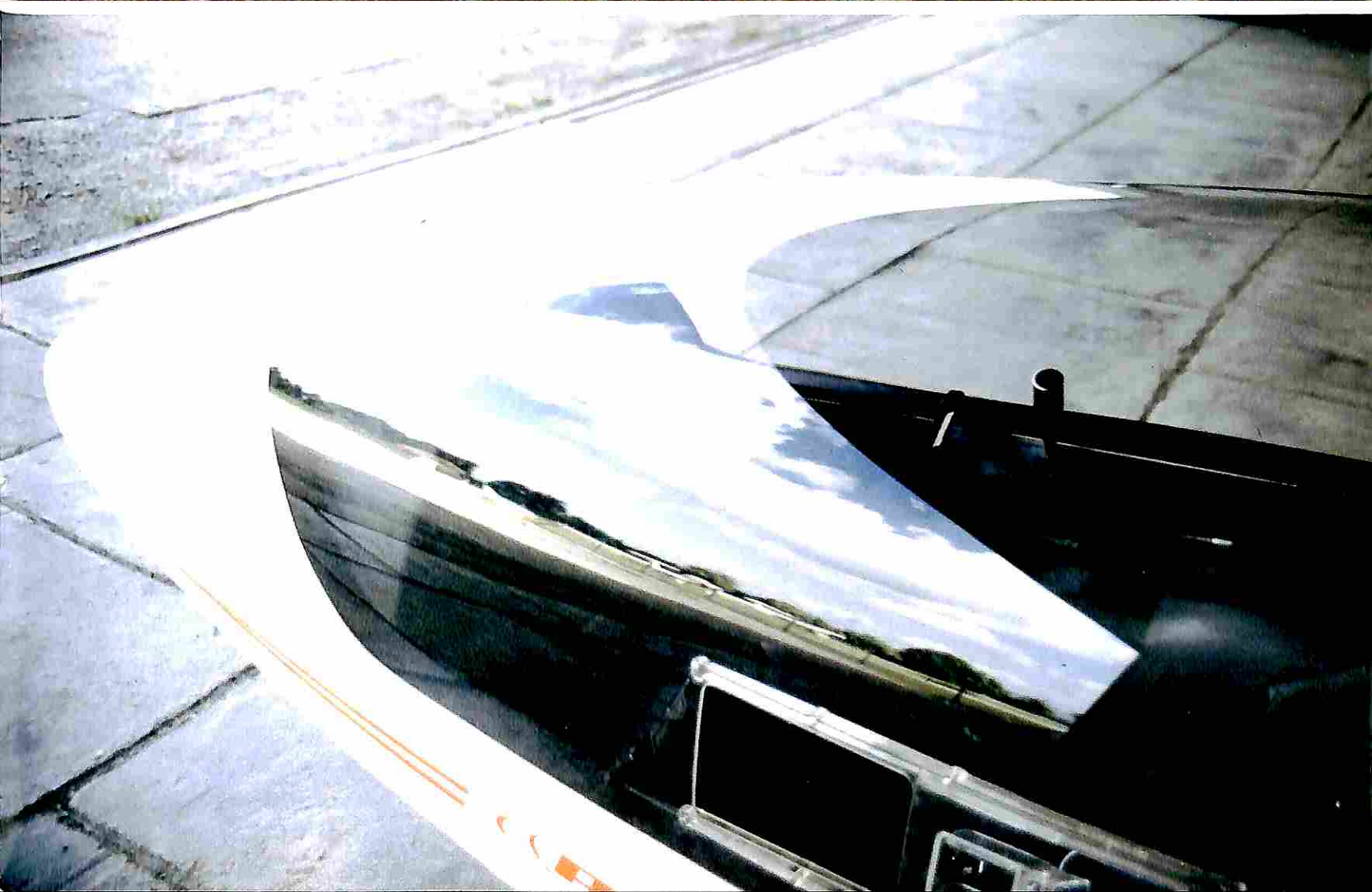
denza in zona sicura, conosciuta e organizzata orograficamente (il motore a freddo ed in quota poi di solito non riparte più).

- Con vento sufficiente da NW in presenza di condensazione il volo sembra abbastanza ben gestibile a patto di mantenersi *sempre alti, sopra e sopravvento ai rotori*. Apparentemente ciò sembra facile ma a 4200 QNH con vento discreto la gamma delle velocità e la prua vera devono essere controllate costantemente, senza distrarsi e aggiornando la propria posizione ogni 5 minuti. Io non sono affatto allenato a questo tipo di volo e mi è capitato di compiere errori di orientamento talvolta anche di 60 gradi, a causa dell'elevata quota media di volo rispetto alle cime più alte, del continuo formarsi/disfarsi dei rotori e delle lenticolari intorno a me (vedi foto) e della vicinanza dello stau che, oltrepassando lo spartiacque principale, invadeva repentinamente e temporaneamente il crinale sottovento, nascondendo parzialmente alcune cime usate per l'orientamento a vista.
- Per l'efficienza sui campi, attenzione: in alcune fasi del volo può scendere a livelli incredibilmente bassi, indipendentemente dal tipo di aliante utilizzato.
- Non siamo mai scesi al di sotto delle creste secondarie.
- Per chi non ha esperienza, l'altocu-

mulus lenticularis non è facile da riconoscere, se viene osservato dalla stessa quota o, peggio, da sopra. Passandoci sopra in verticale ha bordi poco delimitati ed è talvolta quasi trasparente (ma solamente da sopra), esattamente tutto il contrario di quello che ci si aspetterebbe osservandolo da terra. Se da vicino non la si riconosce (a me è capitato) e non la si "cura" continuamente a vista, il volo sul "bordo d'attacco" della lenticolare di grandi dimensioni può essere parecchio pericoloso, poichè la nube sta praticamente ferma ma l'aria davanti ad essa entra in nube molto velocemente, col pericolo di trascinarci dentro.

- Pianificare l'abbigliamento seriamente senza sottovalutare i piedi; i piedi ghiacciati hanno compromesso il mio pilotaggio in alcuni momenti del volo. I maestri del volo d'onda consigliano vari rimedi: solette riscaldate (con batteria da 6 Ah utilizzate ad intermittenza garantiscono circa 5 ore di comfort), calze di lana vergine grassa da non lavare mai, sopracalzature in piumino da bivacco, calzari in neoprene e, in mancanza d'altro, in casi di emergenza, perfino le borse di plastica da supermarket indossate a contatto coi piedi, le quali, evitando la traspirazione nei tessuti soprastanti, evitano la dispersione di calore verso l'esterno.

STEFANO GALLEN





Appunti sul Rally di Oberschleissheim

MQ19 "Steinadler" di Jochen Kruse e Reginald Kasubeck.

Steinadler, o Aquila di Pietra, una bellissima realizzazione ad ala a gabbiano bassa. Al raduno di Oberschleissheim ben 6 Steinadler si sono presentati tutti tenuti in perfetto ordine di volo.

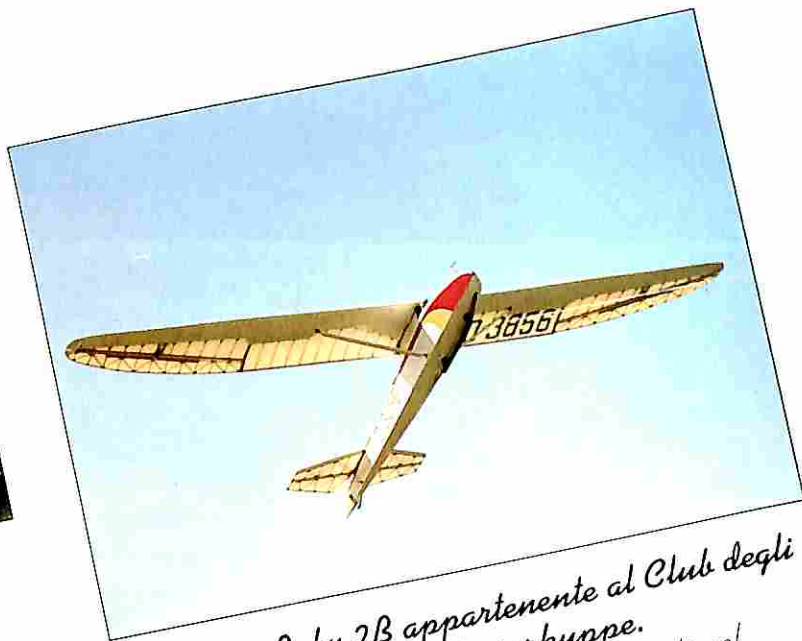


23° Rally Internazionale di Alianti d'Epoca
Oberschleissheim 6 / 16 Agosto 1995

Sponsorizzato dall'associazione Vintage Glider Club, il rally si è svolto in mezzo ad una serie di problemi, alcuni di natura organizzativa, altri di natura metereologica, altri infine di tipo casuale e tanto non poteva essere vero il detto che "piove sempre sul bagnato" poichè infatti la pioggia si è fatta vedere quasi ogni giorno ad eccezione di venerdì 11 agosto dove il problema è stato il sovrappopolamento del campo di volo causato dal forzato periodo di astinenza al volo causato dalle cattive condizioni atmosferiche.

Comunque per chi, come me, voleva trovare a Oberschleissheim stupendi alianti d'epoca da poter ammirare e fotografare da vicino, l'aspettativa non è stata disattesa in quanto gli alianti che si erano presentati puntualmente al raduno erano oltre un'ottantina, anche se alcuni, i più pessimisti, se ne sono tornati a casa dopo i primi giorni di pioggia.

Fortunatamente, l'11 agosto ho potuto apprezzarli anche in volo, sia al traino che soprattutto al verricello.



Il Grunau Baby 2B appartenente al Club degli Alianti d'Epoca della Wasserkuppe.

Di Grunau Baby 2 e 2B ne furono costruiti nel mondo oltre 5000 esemplari, di cui alcune centinaia sono ancora in ordine di volo in varie parti del mondo compreso l'Australia ed il Giappone. Ogni anno in Germania viene organizzato un raduno di soli Grunau Baby. Un raduno di grande successo ed alta partecipazione.

Condor 4, costruito in Argentina da un kit prodotto da Schmetz, rientrato poi successivamente in Germania e di proprietà di Harald Kaemper. Bellissimo aliante biposto in tandem di cui esistono altri 2 esemplari nei musei di Wasserkuppe e Oberschleissheim. Ispirandosi a questo aliante Cattaneo progettò e realizzò il Cat.28 B.P.



*Fauvel AV22, il tutt'ala biposto dell'Inglese Ian Dunkley.
Di questi alianti ne sono stati costruiti 6 in Inghilterra dal 1956.*

*Slingby Petrel di Graham Saw vincitore del premio per il miglior restauro del 1995.
Un vero capolavoro, senza dubbio l'aliante più ammirato durante le manifestazioni sia a terra che in volo. L'ala a gabbiano negli alianti d'epoca ha senza dubbio un fascino particolare.*

*Il Cumulus del Tedesco Christian Kroll.
Bellissimo durante il traino ed in volo quando permette di apprezzare la struttura delle ali e del timone di profondità in legno e tela. Ala controventata con visibile svergolatura negativa che ricorda molto l'ala del supercollaudato Grunau Baby.*



*Il Grunau Baby 3 del Tedesco Dietrich Kauderer.
Il Baby 3, costruito dopo la guerra, si differenzia dal fratello minore, il Grunau Baby 2, per alcune modifiche strutturali della fusoliera.*



Il Weihe del tedesco Peter Ockel progettato e realizzato nel 1938 da Hans Jacob, un aliante che viene custodito presso il Museo di Oberscheissheim e che partecipa occasionalmente ai raduni più importanti organizzati dal UGC. Il Weihe ha al suo attivo risultati di grande prestigio come un volo di durata di 55 ore e 51 minuti nel 1943. Di questi alianti furono costruiti diversi esemplari anche in Spagna, Francia, Svezia e Jugoslavia.

Il GAVS Torino riceve il prototipo dell'aliante "Bonaventura"



È giunto oggi al Cantiere Aeronautico N. 1 di Leinì, presso la Revelli Metallik, il prototipo dell'aliante CVV 8 "Bonaventura", progettato dall'Ing. Preti, all'inizio degli anni '50, per il Centro Studi ed Esperienze del Politecnico di Milano.

Il raro cimelio è stato affidato al GAVS Torino dall'Aero Club Viterbo, un Sodalizio particolarmente sensibile ai temi della conservazione del patrimonio storico-aeronautico, affinché esso venga restaurato e conservato in esposizione statica.

La Züst Ambrosetti ha generosamente messo a disposizione la sua organizzazione per effettuare il trasferimento del prezioso



manufatto che rappresenta una tappa memorabile dell' "epoca d'oro" dell'aliantismo italiano.

Il prototipo del "Bonaventura" (marche I-MCPV), effettuò il suo primo volo nel 1957, affidato al noto pilota collaudatore Adriano Mantelli. Biposto in tandem costruito in legno e tela, possedeva caratteristiche di volo di assoluta eccellenza, tanto da aggiudicarsi ben tre primati nazionali. Agli inizi degli anni '60 venne costruito in piccola serie dalla Avionautica Rio.

Il GAVS Torino dispone già di un libratore "Zögling" e di un raro Cat. 20, entrambi degli anni '30; con il "Bonaventura" ed altri due alianti storici in arrivo nei prossimi mesi, l'associazione cerca attivamente di evitare, come purtroppo è già avvenuto, la scomparsa di molti tipi di alianti prodotti in Italia.

Con la prossima apertura al pubblico della Sezione Aeronautica del Politecnico di Torino, che comprende cinque alianti progettati dagli Ingegneri Alberto e Piero Morelli, prende corpo, nel capoluogo piemontese, l'ipotesi di poter allestire un vero e proprio "museo degli alianti storici italiani", un doveroso omaggio al contributo dato dai progettisti italiani all'evoluzione del volo a vela.

* * * * *

E Lucco Guido ci invia il seguente richiamo:

ATTENZIONE! ATTENZIONE!

IL GRUPPO AMICI VELIVOLI STORICI (GAVS) di Leinì (Torino) deve terminare di restaurare il BONAVENTURA I-MCPV ma mancano alcuni pezzi.

Chiunque avesse notizie di dove trovare i **cruscotti** e gli **strumenti** o sapesse dell'esistenza di altro materiale o di un altro Bonaventura dal quale prelevare le **capottine** è pregato di contattare il sig. BERTOLO di Torino tel. 011/610577, oppure il sig. MASINO tel. 011/8190412. Inoltre, chi avesse disegni, manuali, foto o altro può telefonare perchè servirebbero per la biblioteca pubblica.

Passate parola per favore e telefonate, grazie!

Gruppo Amici Velivoli Storici
Sezione Torino

Via Gioberti, 25 - 10128 TORINO (Italy)
Tel. (011) 7794815



Dalla verticale di Fayence l'alba sul mare (costa azzurra)

FAYENCE Onda con annessi e connessi...

Orgasmo! Una sensazione che tutti o quasi conosciamo, ma per descrivere un volo da dove si deve partire? Si è così sicuri di interessare? O è solo una questione di vanità: l'impulso di urlare agli altri una esperienza in qualche modo eclatante? Quando si atterra da un qualcosa di diverso dal solito, si ha il desiderio quasi irrefrenabile di raccontare come è andata. Gli amici ti ascoltano qualche volta solo per compiacenza, ma se poi ti stimolano cercando di sapere, di scoprire i particolari allora... allora... forse si è fatto davvero qualche cosa di diverso: fortuna o calcolo? La giornata è venuta fuori per caso oppure perché si seguivano costantemente le meteo per quel giorno? - Devo scrivere su questo volo - ci si dice a caldo, ma poi, per non ricadere nel luogo comune espresso in apertura, si tituba, si incomincia a pensare che in fin dei conti è stata una cosa normalissima anzi banale... Sì, certo, sicuramente banale!

Ma veniamo alla nostra storia: è una componente determinante, per ovvie questioni logistiche che Gilles Navas, nazionale di Francia ed amico di Stefano Ghiorzo, stia cercando i mille chilometri con partenza ed arrivo a Fayence. Se fare i settecento, da là, in estate, è una cosa di ordinaria amministrazione,

(infatti per chi li sa cercare vengono fuori abbastanza spesso), è chiaro, tuttavia, che i mille sono un'altra cosa: occorre molto più tempo, non si può aspettare che la giornata parta, si deve poter decollare prima che il sole sorga e per farlo ci vuole il Mistral. Prima parte del volo in onda, diciamo tre o quattrocento chilometri, poi quando e se arrivano i cumuli, e se le due cose combinano, può anche succedere... la chiusura in volo veleggiato. Ma non è ancora successo! Sulla carta tutto è semplice ma, in realtà, il Mistral non finisce mai alle 11 del mattino, quando ci farebbe comodo, quindi si deve lottare con la scorta di ossigeno, con il freddo, con i sottovento, con i cumuli che non arrivano, con le attese per un attraversamento difficile e con la chiusura del volo prima che venga notte. Gilles, come si diceva, si sta dedicando a questo tipo di volo e, dopo gli europei di quest'anno, ci ha provato anche con Stefano... Comunque vada, sono voli fantastici, completi ed esaltanti anche se capita che alle nove del mattino, come è successo più di una volta, si sia già fuori campo o se è andata un po' meglio, si sia a fare colazione nella Cantine dell'aeroporto. Con questo bagaglio di esperienze e con questo entusiasmo da sveglia ancora in

piena notte, non ho saputo resistere al fascino di provare la prima parte del volo, quella in onda, muovendomi su schemi e percorsi collaudati.

Ma questo Mistral dove è?...

Diciassette agosto ore 9, incrocio Gilles in aeroporto, mentre stava andando al lavoro all'Aérospatiale di Cannes:

-Allora Gilles, domani è prevista onda: cosa facciamo? - Avevo sentito le previsioni, la sera prima su France 2. Dall'espressione di Gilles si poteva arguire che non sapesse di questa possibilità, ma dopo un attimo di riflessione mi ha risposto:

- Nel pomeriggio telefono a Saint Auban e se mi vedi qui prestino vuol dire che si può fare. Al trainatore ci penso io.

Quanti discorsi di questo tipo si fanno, ho pensato in quel momento, quante false partenze... però bisogna credere, il difficile non è fare onda, ma sapere come, quando, dove e forse anche perché...

Durante quel giorno nessun segno di Mistral: una normale giornata d'estate, caldo ed una leggerissima velatura, ma alle sei della sera Gilles stava già montando il suo LS6.

- Monta anche il tuo aliante.- mi ha detto quando mi sono avvicinato a lui - Saint Auban ha confermato la previsione.

- Non preoccuparti - gli ho risposto sicuro - lo faccio domani mattina, ed in un quarto d'ora sarò pronto; l'ASW24 si monta anche al buio...

Gilles non sembrava convinto, quasi pensando che volessi defilarmi e per assicurarlo gli ho ribadito:

- La mia sveglia è già puntata alle cinque e mezzo e viene con noi anche l'amico Gaetano Gambini, mio compagno di stanza.

Quella stessa sera, io e Gaetano eravamo ospiti da Gerard Wisniewski.

- Ecco vedi - mi diceva Gerard, mentre si guardava la carta prima di cena - prima salita sulla verticale dell'aeroporto, diciamo seimilacinquecento-settemila metri. Non ci saranno valori altissimi, poi seguendo la cuspide dell'onda, spostandoti verso nord nord ovest passi su Logis du Pin e prosegui sino a Castellane. Qui pieghi leggermente più ad ovest sino ad arrivare nei pressi di Barreme - anche Gaetano ascoltava con interesse - il GPS ti darà delle velocità relative estremamente basse, sicuramente avrai un vento contro, a quelle quote, di oltre cento chilometri all'ora. - Gerard a quel punto mi ha guardato come per constatare con quale grado di coinvolgimento lo stavo ascoltando. Poi proseguendo - Ora devi puntare dritto su Saint Auban. Devi essere deciso: qui sei in discendenza, meno quattro meno cinque, forse anche di più e ti sembrerà di non arrivare mai. Il vento contrario è sempre forte, le velocità al suolo saranno solo di trenta quaranta chilometri all'ora... devi essere alle Pénitents con non meno di millecinquecento metri. Là troverai da salire...

- Cosa sono le Pénitents? - gli ho chiesto interrompendolo

- Les Pénitents de Méés sono una serie di torri altissime di roccia di colore grigio, frutto di fenomeni erosivi, ed essendo una accanto all'altra, sembrano proprio donne in processione... non ti puoi sbagliare sono uniche al mondo, inconfondibili.

Strano nome, ho pensato; non è che arrivandoci più bassi di millecinquecento metri la penitenza è in realtà del pilota...

- Se non agganci o arrivi troppo basso devi atterrare a Saint Auban - ha poi aggiunto Gerard che sembrava avermi letto nel pensiero.

- Fatta quota alle Pénitents ti devi spostare poco distante a Mallefougasse ai piedi della Montagne de Lure. Qui devi cercare dove la strada forma una "W"; esattamente su questa verticale ritroverai l'onda, un'onda veramente fantastica che ti può far risalire anche a quattro metri di media sino ad oltre i settemila. A questo punto, - ha continuato Gerard, con il tono di chi è sicuro di quello che dice, - vai ad ovest lungo tutta la linea di cresta della Montagne de Lure, raggiungendo poi il Mont Ventoux e qui - puntando il dito sulla carta - ai piedi sul lato sud ovest, c'è Bédoin che puoi scegliere come pilone.

- Ma lungo la linea Lure Ventoux si sale? - mi è venuto spontaneo di chiedergli

- Non si sale più di tanto - subito ha risposto - però hai la quota per tornare alla "W" di Mallefougasse, dove risalito un'altra volta puoi andare a nord per poi proseguire cavalcando almeno tre onde...

- Poi? - l'ho interrotto

- Poi... poi - ha ripreso Gerard, con un tono diverso, non trasmettendo più la stessa sensazione di sicurezza - si vedrà... forse ci saranno dei cumuli, forse ci saranno zone di copertura. Se vuoi continuare per provare un settecento devi fare un pilone molto più a nord, per esempio Place Moulin dopo Aosta, ma ancora non basta, devi fare una farfalla... - Dopo una breve pausa, Gerard, lasciando intendere che quello che andava dicendomi aveva i toni di un invito, aggiunse: - Tieni presente che sin quando sei in onda, se decidi di tornare, avendo il vento in coda, avrai velocità al suolo indicate sul GPS di trecento, trecentocinquanta chilometri all'ora, e ti ritroverai a Fayence in un tempo veramente, veramente breve. Sembra incredibile ma vedrai è proprio così...

Ci sarà poi onda domani? pensavo, ascoltando Gerard mentre prendevo un paio di appunti; comunque sia, questo racconto vale da solo quasi come un volo... ma ho tenuto per me queste considerazioni...

Più tardi a cena, sulla terrazza, l'occhio di tanto in tanto correva al cielo, c'era un alone intorno alla luna, non si muoveva una foglia e niente mi faceva sperare che all'indomani ci fosse questa onda... Intanto si parlava d'altro, il panorama dalla casa di Gerard è fantastico, naturalmente con

vista sull'aeroporto che si intravedeva giù nel buio sotto Fayence.

- Ma Gerard, guarda - gli ho detto, uscendo dalla conversazione di quel momento, rivelando così il mio chiodo fisso - c'è sempre quell'alone intorno alla luna...

- Sì è vero - mi ha risposto calmo - però là in fondo dietro alla Pente c'è quel riflesso di colore rosa che può essere un segno dell'arrivo del Mistral.

Gerard aveva ragione; me ne sono convinto, mezz'ora più tardi quando è scomparso anche l'alone intorno alla luna ed il cielo aveva assunto, come per magia, lo splendore tipico delle notti particolarmente limpide.

All'indomani quando alle cinque e mezzo è suonata la sveglia, con uno scaramantico scetticismo, sono uscito all'aperto dalla mia stanza dell'aeroporto, allontanandomi dal fabbricato, in un'aria perfettamente immobile, quel tanto che bastava per vedere tutto l'arco di quel cielo che cominciava già a perdere il buio della notte, e così ben definita mi è apparsa una altissima lenticolare di un colore rosato e brillante perché già illuminata dal sole, che a quella quota, sopra di noi, era già sorto.

- Su Gaetano alzati, ci siamo! C'è onda! Gaetano sembrava seguirmi più assonnato che convinto e, in un baleno pronti, eravamo fuori dove abbiamo incontrato Gilles che stava togliendo la copertina alla cappottina del suo aliante, parcheggiato sempre, in quelle occasioni, su questo lato nord in linea di volo proprio di fronte alle nostre camere. Sul campo c'era un buio pesto, e ci si muoveva solo al riflesso di quel cielo cristallino che man mano andava illuminandosi. Avevamo appena avvertito Gilles che si andava a montare, quando ci è giunto dalla zona dei distributori il rombo del Pawnee "GX" che il trainatore stava già scaldando.

- Gilles, quando sei pronto, avvertici via radio che veniamo a tenerti l'ala. - e così io e Gaetano ci siamo trasferiti, nella zona est dell'aeroporto, dove erano parcheggiati i nostri alianti, per fare tutte quelle operazioni preliminari e di rito che in quei giorni, ma con ben altri orari, erano ormai una prassi consolidata. Io ho montato l'ASW24, tastando al buio con le dita per trovare la posizione dei fori per i perni ma, a parte questo particolare,



Alle prime luci del mattino il sole radente sulle Alpi

nient'altro di inconsueto. Siccome Fayence, per la sua struttura consente decolli ed atterraggi da qualunque direzione, partendo a quelle ore a traffico zero, è stato sufficiente girare l'aliante di 180 gradi lì dove era di fronte al carrello, per trovarmi in posizione per un decollo verso ovest. Poco distante anche Gaetano, aveva spicchettato e scoperto il suo DG300 ed era anche lui pronto. Ci si era adattati a vedere discretamente nella penombra favoriti da quel po' di luce che, comunque, piano piano andava aumentando... Un breve controllo: tutto OK! Poi Gaetano è andato a tenere l'ala a Gilles. Ritrovandomi solo, ho provato un senso di rilassamento che mi ha fatto apprezzare il fresco di quella mattina, il profumo di quell'aria pulita ed il silenzio incredibile di quelle ore... Ma non c'era tempo da perdere e mentre, quasi dall'altra parte dell'aeroporto e perpendicolare a me, decollava Gilles verso sud, io entravo nel mio aliante e nel tempo che ci è voluto a sistemarmi, già vedevo lontani i fari della mia Punto, che con Gaetano a bordo, stava rapidamente ritornando per tenere l'ala anche a me. Il primo traino era stato brevissimo e già il Pawnee atterrava, rullando poi nella mia direzione. Io intanto seguivo l'LS6 di Gilles che, nei primi minu-

ti dopo lo sgancio, stava sulla nostra verticale salendo, tra spirali ed esse, quasi invisibile e dello stesso colore rosato della lenticolare che sempre ci sovrastava.

- Un metro e mezzo costante sull'aeroporto - e poi... - due metri - ci ha comunicato intanto Gilles per radio.

Io comunque non avevo dubbi: ecco questo Mistral in cui, in questa alba del 18 agosto 1994, stavo finalmente per immergermi.

Bando alle chiacchiere, sono le 06.51, adesso tocca a me! Ho pensato a quel punto guardando l'orologio.

- YY prêt au décollage - ho annunciato con tono di routine via radio. Era una strana sensazione volare in una aria così calma e quasi al buio, con gli strumenti che prendevano luce gradatamente con la quota. Il laminare cominciava molto presto, così senza che nessuna turbolenza, salendo, ne annunciasse la presenza. Mi sarei potuto sganciare a quattro o cinquecento metri, ma prudentemente lo ho fatto in più alto. Allo sgancio ero subito in una salita senza problemi ed ho atteso con un minimo di apprensione il decollo di Gaetano che, come ultimo, è stato costretto a partire con l'ala per terra.

- Tutto bene? - gli ho chiesto per radio,

dopo averlo visto partire.

- Sì tutto bene! - mi ha poi risposto prontamente.

Intanto da casa sua, per radio, Gerard aveva seguito tutte le operazioni e quando è stato certo delle condizioni, intervenendo mi ha detto: - Allora Giancarlo ora puoi andare... -

Ecco qui finisce la fase preparatoria, ma cosa vale la pena di raccontare ancora di questo volo?

Che io pilota di collina o poco più, ho trovato finalmente, dopo quasi duemila ore di volo, l'occasione per fare quell'ultimo diamante che sembrava non arrivare mai? E che Gaetano, con poco più di duecento ore o giù di lì, è stato trascinato quasi suo malgrado, ma con sua estrema gioia e meraviglia, a fare il suo diamante dei cinquemila, a cui non credeva finché non ha visto sul suo barografo, ancora ticchettante, quella specie di "V" rovescia che ne copriva tutto l'arco e che lui già al briefing delle nove di quello stesso mattino mostrava agli altri piloti anch'essi increduli? Sì, perché Gaetano è voluto atterrare subito: invece io sono andato...

Posso parlare del freddo ai piedi... Del panorama incredibile dell'alba volando... Posso dire che la Corsica, con il vento nel sedere era lì a due passi... e le



Lenticolare su Fayence

Alpi? Il colore delle Alpi! E il mare... il colore del mare e questo deserto che sembrava l'aria a quelle quote... Ed il tempo interminabile e la tensione di quelle discendenze nel trasferimento tra una cuspide dell'onda e l'altra! E la sensazione che si prova nel fare voli di distanza in onda volando a quelle quote... In realtà il volo è già stato tutto raccontato nella sua preparazione: si è svolto secondo manuale, con l'unica differenza che sulla "W" non si saliva così forte. Era meglio la zona ad est di Saint Auban,

perché, ho poi saputo, il vento si discostava di qualche grado verso ovest rispetto alla consuetudine.

Quel giorno i cumuli non sono arrivarono... ed alle 14,14, dopo oltre sette ore di volo, stavo atterrando mentre giù in aeroporto a Fayence erano ancora a terra perché era la classica giornata in cui l'attività termica e quella ondulatoria stavano litigando fra di loro... O si partiva prima che il sole scaldasse la pentola o non c'era verso di trovare dove agganciare se non con traini altissimi!...

Gilles, come suo solito, è poi atterrato al tramonto facendo poco più o poco meno di ottocento chilometri...

E così forse ho raccontato un mio volo, praticamente senza raccontarlo... Ho cercato di dare risalto a quello che questo sport rappresenta come esperienza collettiva, al di là di ogni altra considerazione agonistica o pseudo tale. Ma sono riuscito nel mio intento?

GIANCARLO BRESCIANI

MILLE LIRE PER UN MATTONO

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

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

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

Vi ringrazierà il sorriso di un bimbo molto malato.

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

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

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



Commissione per il Volo a Vela

Verbale riunione del 25 febbraio 1996

La CPS Volo a Vela si è riunita a seguito di formale convocazione a Milano, presso la Corium il giorno 25 febbraio 1996 ore 10, con il seguente ODG:

- 1) Piano rinnovo flotta; passaggi di proprietà mezzi alla fine dei pagamenti pattuiti e richiesto assegnazioni alianti, verricelli ed L. 19
- 2) Calendario gare 1996
- 3) Federazione di Volo a Vela
- 4) AeClub Centrale Volo a Vela
- 5) Attività sportiva 1996 Squadra Nazionale (definizione squadre, iscrizioni e preventivi)
- 6) Word class. Velino, Silent
- 7) Varie eventuali

Sono presenti i Signori:

Roberto Manzoni	Presidente
Smilian Cibic	Membro
Michele Fergnani	Membro
Luciano Mayer	Membro
Pierangelo Pietra	Membro
Piero Pugnetti	Consigliere Federale - invitato
Walter Vergani	Presidente FIVV - invitato

e per quanto di competenza Roberto Monti, Direttore Tecnico Nazionale.

1) Piano rinnovo flotta

Si raccomanda una tempestiva rimozione degli ostacoli che impediscono il passaggio di proprietà dei mezzi assegnati agli AeClub al termine dei pagamenti pattuiti.

Si propone l'acquisto di n. 7 verricelli Tost a due tamburi da assegnare ai Club.

Si ribadiscono le pressanti necessità di acquisizioni di alianti monoposto e biposto sollecitate ripetutamente dai Club federali e l'urgenza di procedere in tempi brevi ad un primo acquisto di almeno 5 alianti biposto (da raddoppiare non appena possibile) e di 10 alianti monoposto.

Si raccomanda che nella prossima riunione della Commissione Piano Rinnovo flotta venga inserita all'odg, la scelta dei tipi di aliante da acquistare.

Si richiede inoltre la tempestiva disponibilità dei pezzi di ricambio già acquistati per gli L. 19 già consegnati (taluni non sono più in grado di volare!).

2) Calendario gare 1996

Vengono esaminati i dati emersi dal referendum svolto tra i primi 40 piloti della graduatoria nazionale e sulla base dei risultati si decide di non modificare il calendario sportivo che risulta pertanto confermato come segue:

Campionato Italiano Standard e Coppa del Velino (29)
30/6 - 7/7 organizzatore AeroClub Centrale Volo a Vela - Rieti

Campionato Italiano 15 metri e Promozione. Coppa Città di Rieti (15) 16/8 - 24/8 org. AeroClub Centrale Volo a Vela - Rieti.

3) Federazione di Volo a Vela

Walter Vergani riferisce sull'attività di sensibilizzazione svolta in questi ultimi mesi.

4) AeClub Centrale Volo a Vela

Si richiede all'AeCI la sostituzione tempestiva dei 3 alianti andati distrutti, per consentire il normale svolgimento dell'attività ed il rinnovo della Convenzione.

Si decide che il Presidente Manzoni promuova e coordini una riunione ristretta a Rieti il 10 marzo per impostare i programmi futuri dell'AeCCVV.

5) Attività Sportiva 1996 Squadra Nazionale

Si approvano i preventivi allegati (25.2 M per la Slovenia e 50.9 M per la Francia) e si propone di iscrivere tempestivamente le nostre squadre nei campionati internazionali come segue:

Pre-Word Gliding Championship "Lavender Glide" (Francia):

4 piloti in Classe Standard: L. Avanzini, S. Colombo, R. Brigliadori, C. Costa, 3 piloti in Classe 15M: G. Galetto, T. Gostner, S. Ghiorzo.

Si propone inoltre come Responsabile della Squadra Lucia-

no Avanzini.

Campionati Europei Classe Club: Slovenj Gradec (Slovenia):

3 piloti in Classe Club: Michele Fergnani, Roberto Guazoni, Ugo Paolillo.

Si propone inoltre come Responsabile della Squadra Pierangelo Pietra.

6) Word class, Velino, Silent

Roberto Monti riferisce sull'esito delle prove comparative effettuate tra PWb e Silent (il Velino non aveva l'autorizzazione a volare) oggi sull'aeroporto di Alzate con la collaborazione di Leonardo Briigliadori.

Gli alianti si sono dimostrati molto vicini nelle prestazioni (che confermano le polari dei costruttori) e hanno rivelato eccezionali caratteristiche (manovrabilità, atterraggio).

7) Varie eventuali

OSTIV: Meteorological Training Seminar.

Si terrà dal 13 al 23 Aprile 96 in Austria, ed è considerato un momento di formazione indispensabile per poter organizzare le gare di Volo a Vela.

Si raccomanda la divulgazione della notizia a chi possa essere interessato (vedi allegati da distribuire), e si propone di inviare al seminario Piero Pugnetti accompagnato dal Dott. Giuseppe Fattorusso dell'ANAV di Napoli.

Scuole di Volo Librato

Facendo riferimento alla circolare del 12/1/96 dell'AeCI si raccomanda di predisporre la normativa tenendo presente la possibilità immediata di consentire l'attività didattica a verricello anche sulle aviosuperfici.

La riunione si chiude alle ore 18 circa.

Il Presidente della Commissione
Roberto Manzoni

Riceviamo e pubblichiamo
"senza titolo":

Ho letto con grande interesse "Rieti il mio ultimo stage" visto che sono, da più di cinque anni, un assiduo partecipante a questi corsi. Non è la prima volta che ho sentito e visto dei piloti incazzati e anch'io qualche volta pure lo sono stato, per cui non voglio entrare nel merito di quello che Alessandro racconta, ma mi sembra incredibile che lui dimentichi il contesto in cui si svolgeva quel preciso corso. Vuol dire, dopo appena tre settimane da uno dei momenti più tragici che ha dovuto vivere l'AeCCVV. Io ero presente quando nell'ultimo traino dell'ultimo giorno del nostro stage moriva Brocoletti. Nella sera stessa, in compagnia di Costantino e degli altri stagisti e piloti di Rieti si sentiva già il peso che incombeva su tutti noi per l'accaduto. Eppure il peggio doveva ancora accadere.

Io ero già a Milano e sentendo telefonicamente Rieti ho vissuto la tremenda disperazione che incombeva su tutti gli amici dell'Aero Club. Non so dove hanno trovato la forza di continuare l'attività, ma devo riconoscere che c'è da ammirarli. Io, essendo direttore e istruttore di una scuola di V.D.S., dopo che abbiamo avuto un incidente mortale, non sono stato in grado di riprendere l'attività normale per più di sei mesi dopo l'accaduto. Per cui mi metto nei panni di Lanzi e di tutti gli altri che appena qualche giorno dopo dovevano mandare in volo un gruppo eterogeneo di piloti facendo finta che nulla fosse successo.

C'è un vecchio proverbio cinese che dice: "Di notte non devi piangere per il sole perchè le lacrime non ti lascerebbero vedere le stelle". Cerchiamo di non affermare soltanto delle verità, ma proviamo a dirle anche nel momento giusto. Cordialmente

GUSTAVO SAURIN

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

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

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

Abbiamo letto per voi: Occhio per occhio...

Una importante compagnia aerea tedesca ha incaricato un gruppo di studio, di elaborare misure contro i nemici dell'aviazione. Non si tratta di colpire indiscriminatamente, ma di farla pagare cara ad esempio al sindaco di Heidelberg, Beate Weber, che ha proibito una manifestazione aerea e pochi giorni dopo è partita in aereo per il Sudafrica. Oppure a quell'insegnante di Berlino che, dopo aver comperato a prezzi stracciati una villetta ad 800 metri dalla testata pista, ha organizzato un "comitato" di protesta. Oppure a quei politici, onorevoli, assessori che pubblicamente rilasciano dichiarazioni palesemente false, praticano speculazioni edilizie sui terreni aeroportuali, inviano lettere ai giornali invocando la chiusura indiscriminata dell'aeroporto della loro città, ma poi ricorrono a quello della città vicina per andare in vacanza.

La tecnica rivendicataria è semplice: una attenta lettura della rassegna stampa permette di identificare i "nemici" che hanno rilasciato dichiarazioni pubbliche o preso analoghe posizioni "antiaeree". Il loro nome viene quindi inserito nel computer della compagnia aerea (collegato con quello di altre compagnie di volo) ed alla prossima richiesta di prenotazione, il ticket viene gentilmente rifiutato!

Abbattere i costi del traino

Non passa mese senza che su una delle riviste aeronautiche non si parli dei vari metodi per abbattere i costi del traino. Sull'aeroporto di Unterwössen (Germania meridionale, importante centro con una scuola di volo a vela alpino) proseguono le prove di traino con motoalianti. La sperimentazione vede impegnati un Rotax-Falke ed alianti leggeri (Ka-8, D-38). Altre prove in Germania ed Austria (dove il traino con motoalianti è autorizzato) hanno messo alla prova un Super-Dimona e l'austriaco HB 23 con motore Porsche, agganciati a monoposto, leggeri, senza carico d'acqua. I risultati, stando a quanto riferito, sono buoni, per taluni aspetti entu-

siasmanti. La corsa al suolo risulta più breve rispetto a quella dietro un classico rimorchiatore aereo; la salita è più equilibrata e semplice, grazie alla omogeneità delle caratteristiche aerodinamiche; i costi si riducono drasticamente; più contenuto il livello di inquinamento acustico; il rateo di salita risulta invece inferiore, ma grazie alla discesa più ripida del motoalante dopo lo sgancio, la durata complessiva del traino è sempre minore. A Unterwössen la sperimentazione è autorizzata dall'LBA (il RAI tedesco). E sempre a Unterwössen, è entrato in funzione il primo impianto fisso di verricello elettrico: quattro tamburi con altrettanti cavi. Un lancio con il verricello a motore diesel consuma circa mezzo litro di gasolio; quello elettrico assorbe un chilowattora. L'impianto è alimentato dalla normale rete elettrica di distribuzione, passando attraverso particolari dispositivi che permettono un assorbimento di energia forte e di breve durata. Ma il bilancio energetico si avvicina al "consumo zero": quanto assorbito durante una giornata di attività di lancio viene poi gradualmente restituito durante la settimana alla stessa rete elettrica, grazie alla corrente generata dai pannelli elettrosolari.

La guerra al rumore

Fate come noi, dicono i tedeschi bavaresi, fieri d'essere all'avanguardia nella lotta contro gli aerei fracassoni. Due sono le armi usate dalle autorità di Monaco contro l'inquinamento da rumore: contributi per l'installazione di eliche silenziose e tasse crescenti in proporzione al livello di rumorosità del velivolo. Per atterrare su uno dei loro 17 aeroporti, un monomotore sotto le due tonnellate, con tutti i dispositivi antiinquinamento acustico, pagherà la tariffa normale, piena (100%). Quelli meno efficacemente silenziati dovranno sborsare gabelle sempre più pesanti, per poter toccare suolo con i ruotini. Per gli aerei senza silenziatore, senza elica tripala o quadripala, senza specifici dispositivi (come... gli "italiani") si applicheranno tariffe maggiorate fino al 350%. Per i bavaresi, dunque, chi rompe (i timpani) paga!

CELESTINO

NOTIZIE F.A.I.

La FAI su Internet

I seguenti indirizzi E-mail sono stati collegati:

sec@fai.org per corrispondenza e richieste agli uffici della FAI

maxb@fai.org per messaggi a Max Bishop, segretario generale

thierrym@fai.org per messaggi a T. Montigneaux, direttore esecutivo

record@fai.org per notificazioni di tentativi di record mondiali e tutta la corrispondenza relativa.

Distanza libera in A/R

La FAI ha ricevuto una piccola valanga di rivendicazioni per il nuovo volo "Distanza libera in andata e ritorno su una lista di piloni predichiarata"

- Categoria Alianti Monoposto:

data 15 Ottobre 1995; luogo Julian, Pennsylvania USA; distanza 519 km

John Good, USA DG 300

Tom Knauff, USA, Ventus 2

John Seymour, USA, ASW 20

Karl Striedieck, USA, ASW 24

Walter Weir, Canada, ASW 20

data 16 Ottobre 1995; luogo Julian, PA, USA; distanza 546,5 km

Buddy Denham, USA, ASW 20

Michael Smith, USA, ASW 20

Tom Knauff, USA, Ventus 2

Kai Gertsen, USA, ASW 24

John Seymour, USA, ASW 20

Dan Sommers, USA, ASW 22

Jorge Steiber, Canada, LS 4

Walter Weir, Canada, ASW 20

data 30 Ottobre 1995; luogo South Island, Nuova Zelanda; distanza 738 km

Terry Delore, NZ, LS 6C

Mike Oakley, NZ, Nimbus 2

- Categoria Motoalianti Biposto:

data 20 Ottobre 1995; luogo South Island, NZ; distanza 840,7 km

Theo Newfield e Mike Oakley, NZ, Nimbus 3 DM.

Nota: il tratto di ritorno è stato coperto in soli 90 minuti per una Ground speed di 315 km/h!

ALDO

Dopo il grande clamore destato dal primo volo di 1000 km in Inghilterra, ancora molto interesse per una performance di prestigio: su **Vol à Voile** Denis Flament ci racconta i suoi "mille" con un ASW 24 (classe Standard). C'è riuscito in Spagna il 29 Luglio, partendo dal campo di Santo Tomè del Puerto. Nove ore e mezza di volo termico in una giornata meteorologicamente buona, non rara nell'altipiano Castigliano, nel corso della quale si sono realizzati in totale ben 15 voli di 1000 km in Spagna. L'autore stima che un aliante di classe libera avrebbe potuto fare i 1500 km.

E da **Sailplane and Gliding** ci giunge il rapporto di un pilota Inglese che ha trascorso una vacanza volovelistica sul famoso aeroporto di Fuentemilanos ad un costo che è solo una frazione rispetto agli anni passati, quando gli stages erano gestiti dalla scuola di Oerlinghausen. I cieli spagnoli diventeranno sempre più popolati!

Ancora una ammonizione a volare coordinati nelle pericolosissime virate a bassa

quota, magari quando si è sotto stress per l'imminente fuoricampo: Mike Cuming, dopo aver analizzato la situazione con la fisica e la geometria, dimostra che un pilota può sbagliare se si concentra sulla tip alare nel corso della virata, perchè questa apparentemente si muove in avanti rispetto al terreno, mentre al di sopra di una quota critica la prospettiva si modifica e siamo tutti abituati a vedere la punta dell'ala che "fa retromarcia". L'automatismo mentale può portarci a dare piede interno con gravi conseguenze. Morale: guardare davanti e occhio all'assetto e al filo di lana.

Ancora su **Vol à Voile** è importante la prova in volo dell' LS 8. Parola di Hugues Beslier: per chi vuole vincere in classe Standard oggi non c'è di meglio, ma il vantaggio prestazionale nei confronti del Discus è proprio piccolo. La facilità di pilotaggio, comunque eccellente, è un po' inferiore al suo concorrente che ormai è sul mercato da tanto tempo. Questo nuovo aliante standard avrebbe bisogno di un timone un po' più efficace. In spi-

rale è stabile sui tre assi e piacerà agli estimatori delle ali molto rigide.

Del nuovo ASW 27 (15 m puro, flap-pato, nessuna possibilità di montare tips da 18m) si parla ampiamente su **Austrian Gliding**. Il progettista ha dedicato molti sforzi all'accoppiamento tra ala e fusoliera, una regione critica che in passato ha penalizzato alianti che sulla carta sembravano molto promettenti. Basso peso a vuoto, ridottissima superficie alare per un rapporto di allungamento di ben 25, profili evoluti da quelli dell'ASH 25, carico alare che può variare da 33 a 55,6 kg/mq producono la prodigiosa efficienza di oltre 48 a 1.

La rivista francese **Aviations** pubblica nel numero di Dicembre 1995 un interessante dossier GPS: com'è nato, come funziona, quanto sbaglia, come si usa e (per ricordarci quanto siamo ignoranti) 5 domande tra quelle che vengono fatte sull'argomento agli aspiranti piloti di linea.

ALDO

da giornale La Prealpina:

Un corso per diventare pilota di aliante

A lezione di volo a vela con l'Arma Aeronautica

Diventare piloti di aerei da caccia è un sogno per molti ma accessibile a pochi. Basta accontentarsi: volare si può anche su mezzi più piccoli come gli alianti. E l'esperienza è altrettanto affascinante. Adesso la offre l'Associazione Arma Aeronautica, che propone un nuovo corso per divulgare i segreti del volo puntando stavolta su uno sport molto diffuso come il volo a vela. Le lezioni, introduttive per conseguire la licenza di pilota di aliante, si terranno da marzo fino

a maggio: due ore di lezioni gratuite alla settimana, tutti i martedì dalle 20.15 alle 22.30, con maestri di provata esperienza come gli istruttori dell'Aeroclub Volovelistico Alta Lombardia (Aval) di Calcinate del Pesce. Il tutto si svolgerà nella sala "Pubblici uffici" di viale Milano, sotto la pretura, per l'utilizzo della quale gli organizzatori hanno già fatto richiesta all'amministrazione comunale. Con questa iniziativa l'Arma Aeronautica intende non solo avvicinare giovani e meno giovani a un mondo affascinante ma anche riaffermare l'identità del Gallaratese quale "culla del volo", zona che un tempo pullulava di pionieri pronti a sfidare gli imprevisti del cielo.

Il corso fornirà un'ampia panoramica sulla meteorologia (otto ore di lezione con gli insegnanti Achille Bardelli e Emilio Gonalba) e sulla aerotecnica e tecnica di pilotaggio (dieci ore di lezione con

Nando Brogginì), ma non mancheranno visite guidate all'aeroporto "Paolo Contri" di Calcinate del Pesce oltre a un battesimo del volo su un aliante biposto. Già nella prima lezione teorica comunque gli aspiranti piloti potranno tuffarsi nel magico mondo di questa disciplina che continua a raccogliere sempre più proseliti non solo per l'emozione di librarsi nell'aria ma anche perchè consente di avere un incontro ravvicinato con la natura. Toccherà infatti all'ingegner Roberto Manzoni, presidente dell'Aeroclub Volovelistico Alta Lombardia, introdurre il corso con una conferenza dal titolo "Il volo a vela: uno sport, una passione". Per ulteriori informazioni e per l'iscrizione la sede dell'Arma Aeronautica (viale Milano 21, telefono 794348) è aperta il martedì e venerdì dalle 10 alle 12 e la domenica dalle 11 alle 12.

In realtà siete molto di più della metà, purtroppo però nel nostro piccolo mondo siete una sparuta minoranza alla quale – diciamo una volta tanto – sono demandati i compiti più duri e complessi dell'assistere l'altra "scarsa metà" alla quale vengono attribuiti tutti gli allori. Eccovi quindi l'occasione di esternare – ricorrendo al cinquantenario di queste pagine ed in ossequio all'impar condicio – le vostre opinioni ed i vostri giudizi nonchè i... desiderata. Fatelo quest'anno se non volete attendere il prossimo cinquantenario!

Ed un sincero grazie a Voi che ci consentite di sentirvi "interi". Vi aspetto.

Vostro, Renzo Scavino

...la costanza della Costanza!

Caro Renzo, leggendo l'ultimo numero della Rivista, nella quale inviti ad attizzare il fuoco per "l'altra metà del cielo", mi sono sentita un po' "attizzata", e pur essendo una parte non solo attizzata ma quasi "incenerita" dopo quasi 45 anni di volo a vela, mi sono detta: forza Costanza, nel 50esimo della Rivista, racconta!

Fondata nel 1946 da Plinio Rovesti, la Rivista compiva i suoi primi cinque anni di vita, quando nel '51 conobbi a Somma Lombardo un volovelista (guarda caso, Guglielmo Giusti) e da allora è cominciata la mia partecipazione al volo a vela.

Rovesti con la famiglia era in Argentina, ed io con Giusti, ed Eugenia con Attilio Pronzati, nel '55, ci sposammo.

Eugenia nel frattempo a Vergiate era stata la madrina dell'aliante Fauvel I-DAWN che aveva il nome della cagnetta di Franco Pavesi.

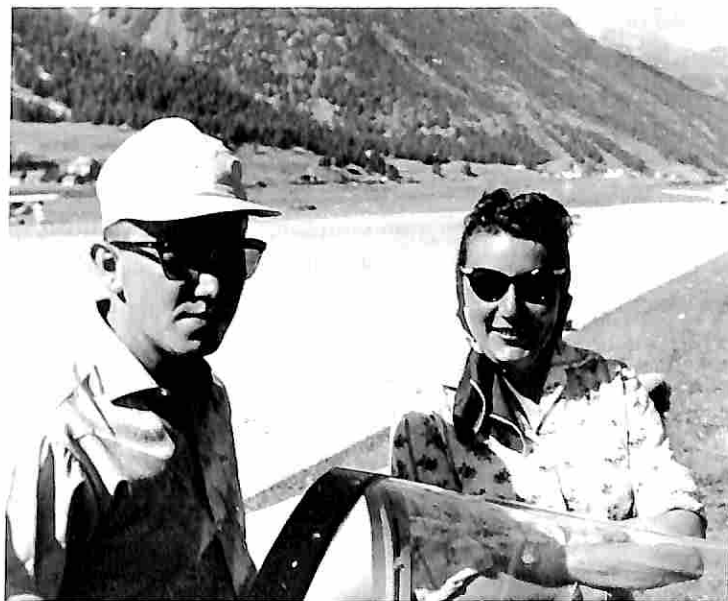
Per me cominciarono le domeniche alla tabella a registrare voli, in compagnia di Baldisserrri, Trecchi, Riccardo Beia e Santino Bassetti, che con la sua bandiera imperava in campo, e con un giovane, Umberto Bertoli, che veniva in bicicletta da Varese a Vergiate con la speranza di fare qualche voletto.

Anch'io ho avuto il mio primo volo in aliante, sul Canguro, con Sergio.

Finalmente nel '56, Rovesti tornò dall'Argentina e i Vergiatesi l'accosero a Genova con grande gioia. La Rivista riprese il cammino ad opera della AVM e man mano si fece sempre più bella.

Arriviamo così al 1959, anno del fortunato arrivo a Vergiate dei coniugi Adele e Giorgio Orsi accolti con gioia, specialmente da me che essendo quasi l'unica donna in campo finalmente avevo una compagna (che poi diventerà nientemeno che Campionessa Mondiale) e da tutti i Vergiatesi che vedevano allargarsi il loro futuro volovelistico.

E da qui è cominciato il nostro evolversi, la prospettiva di un nuovo Campo sul lago, il ritorno di Rovesti a Varese, l'incon-



1961 - primo incontro con Edward Makula in quel di Samaden, qui ritratto con Costanza Giusti.

tro alla Fertè Alais con l'amico Roger Biagi che tanto ha fatto per lo sviluppo del nostro volo, la conoscenza e venuta dell'italo-francese Bertoncelli, del polacco Makula (che purtroppo ci ha lasciati il mese scorso) e di Stanislaw Wielgus.

Sotto la direzione di Rovesti la Rivista cresceva, il mio impegno alla tabella continuava (quasi vent'anni), molte cose miglioravano e dulcis in fundo il passaggio della direzione della Rivista e Te, caro Renzo, che da decenni con fatica ed intelligenza la sostieni, con l'aiuto dei volovelisti, del tuo tipografo e la pazienza della tua Marisa. Tutti noi ti ringraziamo con la speranza che "VOLO A VELA" diventi sempre più bella, come Calcinare che dopo 35 anni è diventato il più grande Club volovelistico d'Italia.

Guardando ai giovani, ai nipoti e pronipoti, con affetto ed entusiasmo festeggio con gioia il 50esimo ed auguro tanta prosperità alla Rivista ed alla mia seconda famiglia.

COSTANZA GIUSTI

Ricordando la Falck

Le acciaierie Falck hanno spento gli altiforni e lo stabilimento chiude.

Alcuni nostri maldestri politicanti hanno sacrificato un'altra perla della nostra industria sull'altare della propria imbecillità, o meglio del proprio tornaconto.

Il rimpianto non è solo dovuto al fatto di vedere svenduti i gioielli del Patrimonio Nazionale, ma anche al ricordo delle ore passate veleggiando nei fumi degli altiforni della Falck, i quali talvolta erano l'unica fonte di termiche nelle giornate brumose del milanese.

Ora la zona è diventata tabù per il Volo a Vela, ma forse i giovani non sanno che negli anni cinquanta l'aeroporto di Bresso era la sede dell'Aeroclub Volovelistico Milanese. La Falck era un punto di riferimento per allievi e piloti; in quanto a prescindere dalle condizioni meteo sulla Falck si veleggiava sempre. Anche nelle giornate di pioggia!

Quanti piloti hanno tentato e fatto le 5 ore per la prova di durata del "C" d'argento nei fumi della Falck! Si contavano sette od otto spirali all'interno dell'ascendenza cercando di respirare il meno possibile, quasi in apnea, e poi fuori a prendere una boccata d'aria buona per qualche minuto. Volare alla velocità di minima discesa, poi un bel respiro e di nuovo a spiralarlo stretti nel fumo per centrare bene la termica e guadagnare qualche centinaio di metri e poi planare nuovamente a respirare.

Sono diversi i piloti che si sono guadagnata in questo modo la prova delle cinque ore.

Per non dire della beffa capitata parecchie volte. Beffa dovuta al fatto che dopo tre o quattro ore di veleggiamento, verso la bergamasca si gonfiava un grosso congesto, che talvolta diventava rapidamente nembo. Ciò determinava un richiamo di aria e quindi il vento soffiava in direzione della nube. La colonna ascendente si inclinava sempre più verso Nord-Est. Il campo purtroppo è situato a Sud-Ovest dello stabilimento della Falck.

Con la sommità dell'ascendenza a ottocento metri (quando era verticale) diventava ad un certo punto problematico il rientro in campo.

Calcoli frenetici circa l'efficienza, la stima del vento, la punizione che avrebbe inflitto l'Egidio se si finiva fuori campo e... Si teneva duro sino al limite della prudenza. Poi si puntava l'aeroporto, passando appena sopra e talvolta sotto, i fili del tram per entrare in campo.

Ed il maledetto beffardo barografo che indicava 4 ore e 45 primi di volo! Prova nulla, tutto da rifare...

La ripresa del Volo a Vela italiano nel dopo-guerra, in cui l'A.V.M. ha rappresentato per numero di Soci, potenzialità di flotta, e numero di ore volate uno dei cardini del Volo a Vela nazionale, deve senza ombra di dubbio questi risultati al fatto di poter disporre di una termica costante e continua a pochi chilometri dal campo di volo.

Indiscutibile l'utilità goduta dalla scuola in questa situazione. È stato agevole insegnare agli allievi come comportarsi nelle ascendenze e come spiralarlo assieme ad altri allianti.

Penso che coloro che hanno provato a termicare sulla Falck, e che della termica da essa generata hanno fatto la palestra di questo nostro meraviglioso sport, ricordino con nostalgia la puzza del fumo e le emicranie dovute alla cocciutaggine di veleggiare a qualunque costo.

EMILIO G.

* * * * *

A chi.....?

Un angolino di pagina mi offre l'occasione di ringraziare quelli che scrivono e per scusarmi con coloro ai quali non ho risposto:

- Luigi Demurtas, per le linee elettriche che interferiscono con l'aviosuperficie;
- Georg Tschager per assicurargli che anch'io sono rimasto di "stucco";
- Simone Fenili per uno studio dell'Ing. E. Pistolesi "Sulla possibilità del volo a vela dinamico" datato Università di Pisa 1922;
- Claudio Albano per le foto rovinare dall'inchiostro delle scritte sul retro;
- ultimo ma non ultimo il Com.te Enzo Flammini per la preziosa pubblicazione del Politecnico di Milano.

Il lavoro di riordino della biblioteca riaccende la mente con episodi ancora entusiasmati che meritano di essere ricordati in VOLO A VELA affinché ne resti traccia per tutti. Sono sempre in attesa di notizia da... Belluno.

Non rovinare le fotografie, usate etichette adesive indicando la data, l'autore ed il soggetto.

Se avete giornali, riviste, libri e fotografie di vecchia data che parlino di aeronautica scrivete a VOLO A VELA oppure fate un fax al n. 031.303209. Ciao a tutti,

R.S.

Una serata dedicata ad Arturo Ferrarin ed al volo

Una "spiralata" di novanta minuti sulla storia aviatoria della provincia di Varese, tanto è durata la serata patrocinata dal comune di Induno Olona per ricordare il suo concittadino acquisito: Arturo Ferrarin (soprannominato il "Moro" per via della sua carnagione olivastra).

L'occasione è stata la presentazione del libro scritto da Alberto Bertoni edito dalla Macchione Editore dal titolo: "La vita e le imprese di Arturo Ferrarin - storia arte e cultura aeronautica", libro ora disponibile nelle librerie.

Tutto questo è avvenuto davanti ad un folto ed attento pubblico sabato 27 gennaio nella splendida cornice settecentesca di Villa Pirelli di Induno Olona, la stessa sede che alcuni anni prima aveva ospitato una mostra rievocativa dedicata al "Moro" ed alle sue gesta.

Ricca e qualificata è stata la partecipazione dei relatori che si sono alternati nell'esposizione a partire dal sindaco Attilio Fontana, al presidente dell'Associazione Arma Aeronautica Sezione di Varese Gianalberto Ferrari, al giornalista indunese Bruno Monestier, al critico d'arte Paolo Rusconi, al noto progettista aeronautico ing. Ermanno Bazzocchi (che ha sostituito Flavio Vanetti Presidente dell'Aero Club Varese), all'autore dello scritto Alberto Bertoni e, per chiudere la serata, all'architetto Roberto Ferrarin, uno dei figli di Arturo Ferrarin.

Tutti hanno voluto dare il proprio contributo nel cercare di "portare in volo" il pubblico in quei magnifici anni '20 e '30, ricchi di successi e primati per l'Arma Azzurra, anni durante i quali il "Moro" si è distinto con le sue imprese.

L'uomo, i raids, il Ferrarin collaudatore di apparecchi, il rapporto con la provincia di Varese, con il comune di Induno Olona che gli ha intitolato una via ed una scuola, l'arte ed il volo, l'aeropittura futurista, sono stati gli ingredienti di questa "spiralata".

L'ing. Bazzocchi ha poi raccontato le emozioni provocate durante gli incontri con il "Moro", l'ultimo dei quali, avvenuto qualche settimana prima che questi precipitasse a Guidonia durante un volo prova.

"Era un uomo d'azione, un mito per tutti noi" così Bazzocchi ha ricordato Arturo Ferrarin.

Parlando invece del suo libro, l'autore Bertoni ha affermato che non deve essere definita una monografia, bensì la storia di questo mito che ha influenzato la sua epoca anche nel campo artistico.

Sicuramente un libro che merita di essere letto e conservato soprattutto per chi è appassionato del volo e che permette di conoscere il pensiero di Ferrarin sul volo; così infatti egli si esprimeva: "Noi aviatori, che siamo tutti un po' pazzi, siamo gli operatori cinematografici dell'Universo....."

Rapidità di visione. L'intelligenza diventa comprensione sensuale del mondo. Idee improvvise e subito sentite in simboli precisi di linee e di colori. Annullamento assoluto della volontà, ma sensi, nervi, luci e risate.

L'animo accetta il gioco stupendo..... L'ambiente che ci circonda, ci prende, e l'anima è sicura, è cosa di natura; è luce, è vento, è nebbia, è sole: È forza. E continua l'illusione.....".

Davanti a queste affermazioni, noi non possiamo che essere d'accordo con lui!

ALBERTO GRAMPA





La Rivista dei Volovelisti Italiani fondata da Plinio Rovesti nel 1946

**VOLO
1946 - 1996 cinquant'anni con A
VELA**

DAI una mano alla tua rivista !!

FAI un'inserzione pubblicitaria

SAI quanta simpatia acquisti !!!

IN BIANCO E NERO	PER SEI NUMERI	PER UN NUMERO
1 pagina	2.700.000	540.000
1/2 pagina	1.600.000	320.000
1/3 di pagina	1.200.000	240.000
1/4 di pagina	1.000.000	200.000
A COLORI		
1 pagina al vivo	5.000.000	1.000.000
doppia pagina centrale	9.000.000	1.800.000

CONTATTATECI VIA FAX AL NR. 031 303209

V. I. P. - International Gliding Club



Un Anno di anniversari

"Volo a Vela", la rivista dei volovelisti italiani fondata da Plinio Rovesti compie cinquant'anni quest'anno, il nuovo VIP Club ha completato il suo primo decennio, mentre l'idea del VIP Club compie trent'anni.

Non è poco, vero?

Nel suo editoriale, il nostro Direttore Renzo Scavino, parla della rivista, lasciatemi dire qualcosa del VIP Club.

La sezione del VIP della rivista venne ideata dallo scomparso e indimenticabile Gioacchino von Kalkreuth, un grande volovelista tedesco che volava assai spesso a Calcinate, la "sede" di "Volo a Vela". Nel lontano 1966 egli "inventò" il Vip Club, come mezzo per offrire ai volovelisti di tutti i paesi alcune pagine bianche da riempire con le loro idee, suggerimenti sullo sport del volo a vela, raccontare le proprie avventure e dibattere i problemi, in varie lingue. L'iniziativa non ebbe il successo che meritava e le pubblicazioni della sezione VIP vennero sospese dopo un paio di anni.

Il 1966 era probabilmente troppo presto per un'iniziativa del genere. Gioacchino era forse troppo in anticipo sui tempi.

Il VIP Club venne rilanciato da Scavino nel 1985, in occasione dei XIX Campionati Mondiali di Volo a Vela di Rieti. Continua ad esistere. Allora i tempi erano più maturi ed in seguito i fax, i dischetti e persino al posta elettronica hanno reso assai più facile e rapido qualsiasi scambio di idee.

Desidero ringraziare tutti coloro che hanno dato il proprio contributo al VIP Club in questi dieci lunghi e piacevoli anni. Invito tutti coloro che lo leggono a continuare a farci avere le loro opinioni ed a permetterci di far sì che la grande idea di Gioacchino continui a vivere.

RF

A Year of Anniversaries

"Volo a Vela", the magazine of the Italian soaring pilots founded by Plinio Rovesti turns fifty this year, the new VIP Club has completed its first decade, and the idea of the VIP club is going to be thirty years old in 1966.

That's a lot, isn't it?

In his editorial, the Editor in Chief of "Volo a Vela", Lorenzo Scavino, writes about the magazine - a translation is provided for you hereafter - let me deal briefly with the VIP Club.

The VIP Club section of the magazine was a creation of the late, forgotten Jochen von Kalkreuth, a great German glider pilot who often flew off the airfield of Calcinate del Pesce (Varese) which is the "home" of "Volo a Vela". Back in 1966 he "designed" the VIP Club as a means to make a few pages available to the glider pilots of all different countries willing to discuss their ideas, give suggestions about the sport of soaring, tell gliding stories, debate problems, in different languages. This attempt was unluckily not smiled upon with the deserved success, and publication of the VIP Club section was discontinued after a couple of years.

1966 was possibly too early for such an initiative, Jochen was perhaps too far ahead of his time.

The VIP Club was revived by Scavino in 1985, on occasion of the 19th WGC of Rieti. It is still here. Then the time was riper, and later on fax machines, diskettes, and even E-mail made communicating ideas much easier and faster.

I wish to thank all who contributed to the VIP Club over these long, pleasant ten years. Please, continue to do so, let us have your opinions. Thank you for keeping Jochen's great idea alive.

ROBERTA FISCHER

...Emotions...

Dear Plinio,

when we promised each other that we would meet in Rieti in 1996 to celebrate your 85th birthday. I did not consider that VOLO A VELA was having an important anniversary in the same year, its 50th anniversary.

Then a series of public and private (at least emotionally) ceremonies reminded me of the jubilee of our magazine.

I think this is quite an achievement, both for those that put each number of the magazine together and for those who quietly helped to fill its pages, also because all the work is made on a strictly amateurial bases.

And here i am still ready to lanch new initiatives with the desire to spark new enthusiasm... willing to leave a deeper mark... he knew the footprints he had to follow... and fill blank pages with many words... hoping that... one day...

And it was you, dear Plinio who handed the baton over to me more than thirty years ago. I thought it was a game, it has become a habit, a very pleasant habit that enables me to go backward in time and remember the things that happened and the many friends who partecipated in the endeavor, or to think ahead and devise new plans and foster new initiatives... without giving up, ever.

The moon was shining so brightly that one could read from a book and the leaves of the tree - an old, solitary and robust sycamore with long, outstretched branches - seemed to be enveloped by a brilliant veil, yet was sharply visible against the sky.

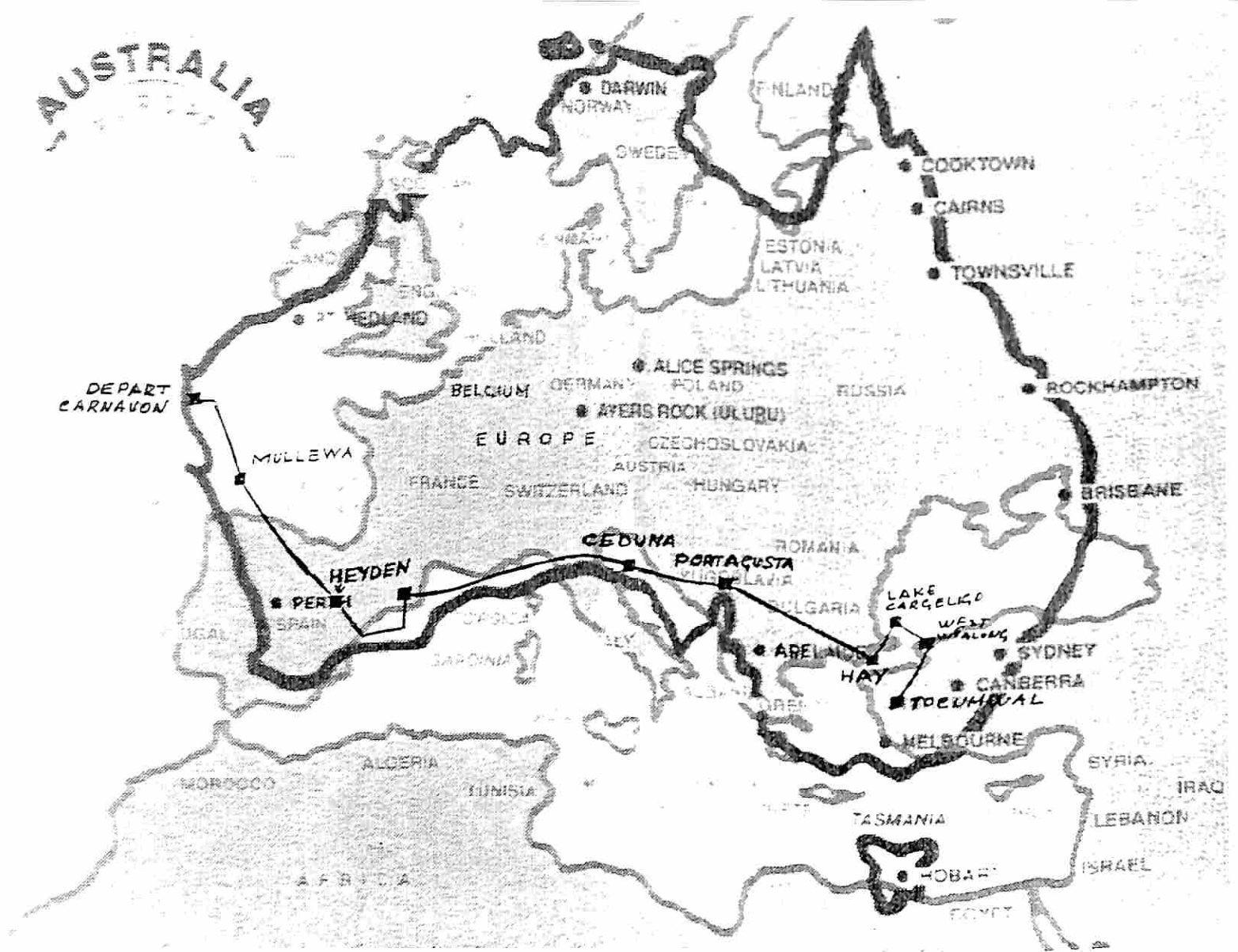
In reality, it was an aging oak waiting to be felled and replaced.

Our extraordinary programs are also waiting for some sponsors that may ensure they are implemented.

I look forward to meeting you in Rieti Plinio, maybe on the way back from Grumentum.

Happy landings to you and VOLO A VELA.

RENZO SCAVINO



Chers Amis

Depuis des nombreuses années je reçois avec beaucoup de plaisir votre revue "Volo a Vela" et vous en remercie.

J'ignore si le recit de notre aventure australienne peut interesser votre revue, mais à coup sûr vous y trouverez vous même une approche plus aventureuse de notre sport.

PAUL BOURGARD

Oui et merci, M. Bourgard, à la prochaine!

RF

UNE TRANSE AUSTRALIENNE

Février 1994, une lettre arrive d'Australie.

Dear Paul, nous organisons un raid depuis la côte Ouest jusqu'à la côte Est, soit sans détour 4.500 km de vol.

Question: Ce raid ou les championnats du monde en Nouvelle Zélande?

Réponse: vu le coût prohibitif de la participation au Mondial (estimation plus ou moins 750.000 Frs pour un pilot) désintéret de la fédération et problème similaire pour mon copain Gerrit (Hollandais), nous décidons le raid.

Conteneur à Venloo, une remorque et cinq planeurs,

chargement le 8 octobre, deux équipiers en attente sur place: Greane (Australien avide de participer et qui me téléphone deux fois par semaine) et Peter surnommé Brutus (Hollandais séjournant cinq mois en Australie après avoir revendu son restaurant). Le conteneur est acheminé de Melbourne à Tocumval 300 km plus au Nord et tout se prépare là sans ma présence.

Mois, je quitte Bruxelles le 25/12/94 à 18 h et arrive à Perth le 27/12/94 à 19h30 heure locale (il est 10h30 à Verviers, cela fait 50 heures que je voyage sans voir outre chose que des avions

et des aérodrômes: Francfort, Bangkok, Singapour, Melbourne).

28/12/94 Brutus (Ah, oui! J'oublie, il est très précieux comme équipier: colosse de 1m90 et de 110 kg) et Greane arrivent après avoir déjà parcouru avec la remorque et le planeur 3.350 km.

29/12/94 Départ à 9 h. Théoriquement, il reste 900 km à parcourir, mais premier détour de 110 km pour voir le "Pinnacles", formation calcaire émergeant du sable comme les alignements de Carnac et couvrant une superficie de 140 hectares.

30/12/94: Nuit passée à Geralton (rêve des surfeurs) et après 300 km nous abandonnons la remorque dans un Roadhouse (service station) afin d'effectuer un petit détour de 40 km pour voir Monkey Mia Bay, là où les dauphins viennent de la pleine mer pour jouer près de la plage et près de nageurs jusqu'à se laisser caresser. Nous aurons la chance d'en voir deux (car ils ne viennent pas sur commande). Ayant passé la nuit sur place nous revenons à la remorque avec un bref arrêt à "Shell Beach", plage composée uniquement sur 5 à 7 mètres d'épaisseur de tout petits coquillages qui au fil de temps se sont soudés. On les extrait taillés en bloc et on érige certaines constructions.

31/12/94: Le soir, après avoir récupéré la remorque, nous arrivons à "Carnavon". Le départ est prévu pour le 04/01/95, cela nous laisse le temps pour tout préparer et avec cette chaleur, du temps il en faut!

Ah oui! J'oublie de parler de Gerrit, il est bloqué à Port Augusta parce que le moteur du planeur est défectueux (c'est un Nimbus 3D biplace Turbo). Il attend le remorqueur qui le prendra au passage et cela pour, tenez-vous bien, une distance de 2.300 km de remorquage en trois jours (premier jour 500 km, et les deux derniers 900 km chacun). Dès son arrivée on contrôle le planeur et on trouve la panne (trop d'huile pour le deux temps) et vu la forte chaleur, il y a eu une grande perte de rendement.

Pour moi, il y a deux problèmes:

- le réservoir de mon planeur est dessoudé par la dilatation.
- la batterie de la balise de détresse est vide.

On fait ce qu'on peut et avec les moyens de fortune du coin, tout est en ordre après deux jours.

05/01/95: En retard d'un jour à cause des vents trop forts d'hier, le départ est donné.

A propos de préparation, et ne souriez pas, voilà ce qu'il faut emporter pour la "sécurité":

- un peu de nourriture concentrée;
- beaucoup d'eau;
- 2,5 litres connectés à un tube pour boire en vol;
- 2,5 litres accessible derrière le pilote;
- 40 litres dans les ailes du planeur et des pastilles de purification pour pouvoir boire cette eau;
- une balise ELT de détresse;

- une radio portable;
- un matériel de survie (canif suisse, boussole portable, lampe de poche,...);
- un lance fusée (pas recommandé en cette saison à cause des risques d'incendies);
- chaussures de marche, vêtements de rechange, veste chaude pour la nuit, rasoir électrique sur piles, chargeur de batterie (qui sait quand la voiture arrivera!);
- adaptateur pour les prises de courant;
- couverture de survie, trousse de secours;
- toutes cartes, câbles et piquets pour arrimer le planeur.

Après tout cela il faut aussi trouver de la place pour le pilote, et cela marche avec peu d'organisation.

Pour Gerrit et moi, nous faisons un double remorqué (dual tow). Imaginez le petit Cessna 182 avec derrière lui deux Nimbus faisant chacun 25,50 m d'envergure, avec un poids de 710 kg pour le Nimbus 3D et de 610 kg pour le Nimbus 3. On est convoyé vers un aéroport, propriété d'une ferme d'élevage, pour éviter la forte brise de mer. Après largage, nous dirigeons vers le Sud pour nous poser à Mullewa après un vol de 489 km.

Thermique pur pas très haut, 1400 à 1600 mètres maxi, pendant plus de 250 km et région très inhospitalière, seule possibilité d'atterrissage quelques terrains privés et les lacs salés asséchés ou presque en cette saison.

06/01/95: Décollage pour Hyden 148°, 544 km, belle journée, plafond 2.300 m, tout est OK. Enfin, nous le pensons, car ce n'est que le soir que nous apprenons l'histoire de la remorque "Self Lurching", en effet après plus ou moins 10 km de route et forcément beaucoup de témoins, car les 10 remorques en ce moment se suivent, notre équipe prend un angle droit à gauche et "hue dada" la remorque se fait la malle dans un grand nuage de poussière et part tout droit dans un talus de chemin de fer. Plus de peur que de mal et nos deux compères nous rejoignent à Hyden.

07/01/95

Seulement trois pilotes on rejoint Hyden et c'est pourquoi nous y bénéficierons d'un jour de repos, les autres viennent en vol (il sont à 140 km) ou par la route.

Le premier blanc est venu à Hyden en 1920, et c'est seulement après la guerre que toute la région a été convertie à l'agriculture après que le gouvernement ait installé la barrière à lapins à la limite du "Scrub" ("Bush" mais avec végétations plus hautes) et la région cultivée.

Cette clôture enfouie à plus de 30 cm dans le sol et longue de plusieurs centaines de kilomètres (et je n'exagère pas) protège les cultures de cette calamité qu'est le lapin en Australie. Importé d'Europe et n'ayant pas de prédateurs (dingos et crocodiles sont dans le Nord), ils prolifèrent à leur aise.

D'où l'invention d'un français "la mixomatose", mais vu les résultats en Europe (plusieurs cobayes inoculés par la maladie

se sont échappés), les Australiens n'ont pas voulu, craignant pour le reste de la faune extraordinaire et unique de ce pays ou plutôt de ce continent.

Hyden commence tout doucement à être visité par les touristes, car une photo primée en 1963 au concours International World Fair à New York, fut reprise et publiée par le sponsor officiel de notre raid "Australian Geographic", ce qui a fait découvrir un phénomène unique de la nature appelé "Wave Rock". C'est une immense vague de granit haute de 15 m avec un sommet en surplomb et longue de 150 m qui fut créée par l'érosion due à l'écoulement des eaux de ruissellements, c'est très impressionnant.

08/01/95: La piste orientée Nord-Sud (c'est le nom que l'on donne à cette bande étroite dans un immense champ) est balayée par un vent de 90°. Aussi comme un chemin de 1,5 m de large traverse le champ dans un axe EW, c'est là-dessus que l'on décolle.

Ah si nos services techniques voyaient cela quelle horreur et pourtant tout se passe bien et toute le monde s'envole dans d'immenses nuages de poussières. Après c'est une autre histoire, après 60 km entre 400 et 650 m nous nous montons à 1500 m et devant, il y a 180 km impossibles, aussi vu le peu d'altitude (ils nous faudrait 2500 m de base avec cumulus pour franchir cela), il faut se décider à contourner et continuer au-dessus des régions cultivées et cela donne Hyden, Ravenstop, Salmon Gun, Norseman, soit plus de 500 km et cela ne monte pas. Nous sommes près de la mer, vario 1 m, parfois 900 m mais plus souvent 750 m et à 17 h, il me reste 86 km à parcourir. 450 m, j'évite Salmon Gun, mets le moteur en marche, passe un front, monte à 1600 m, mais avec 120 km/heures indiqués, j'avance seulement à 75 km Ground Speed. Fort vent de face. Le Ventus, VV, à décollage autonome, fait de même et à 18h51 après 8h11 de vol, je me pose à Norseman suivi 30 minutes après par VV. Les autres sont dispersés dans la nature, les deux plus proches dont Gerrit étant à Salmon Gun dans le même champ.

09/01/95: Debout à 6 h, puis petit déjeuner, l'équipe Néozélandaise m'ayant gentiment pris en charge, car tout mon bagage et la voiture sont à Salmon Gun avec la voiture qui a rejoint Gerrit (d'où l'utilité d'un rasoir sur piles et de vêtements de rechange, voir rubrique "Equipements" plus haut).

À 7h30, nous sommes à l'aérodrome avec plusieurs équipages ayant dépannés par route, plus les deux météo, qui nous accompagnent avec un Grob 109 full équipé pour la météo, y compris radar météorologique. Surprise à 8h30, le remorqueur se pose - et tenez vous bien - après avoir fait un décollage depuis un champ avec deux planeurs derrière (le Nimbus 3D et le Nimbus 3 d'un Australien) rebelotte pour la vision par notre administration.

Ah oui! J'oubliais, la piste ici fait pratiquement 2 km de long, un véritable billard car s'est simplement un lac salé asséché. Je

comprend pourquoi les Américains ont utilisé cela pour les premiers atterrissages des navettes spatiales dans le White Sand Desert, tellement cela est doux au roulement et seulement limité par les dimensions du lac.

Le briefing de 10h est reporté à 11 h, pour le premier décollage à 11h30. Gerrit et moi restons au sol car devant il y a à nouveau 190 km imposable et sans 2500 m nous ne partons pas, logique puisque 2500 m avec nos planeurs pas très performants parce que pas très propres (pas d'eau et beaucoup de sable) nous tablons sur une finesse de plus ou moins 40 à 45 soit 2500 m, 100 km de réserve plus le vent dans le dos pour tirer une finale dans un sens ou dans l'autre en cas de coup dur, et cela me donne tout le temps pour commencer ce papier.

Il est 17h30, le bar vient d'ouvrir et je vous abandonne aujourd'hui après cette petite information sur Norseman:

- habitants: très peu;
- culture: néant;
- élevage: néant
- industrie: néant
- plus proche ville vers l'Ouest après 200 km de piste plus 380 km de route: Perth et vers l'Est, à 1800 km: Port Augusta. Quand au Nord: rien.

De quoi vivent-ils? Et bien, de l'exploitation à ciel ouvert de mines pour extraire de ... l'OR (ce n'est pas si mal).

10/01/95: Petit déjeuner à 7h30 direction notre lac salé et nous attendons, mais vu la prévision météo tout le monde démonte. Mais j'attends car j'espère toujours mais le remorqueur voudrait partir alors je démonte aussi.

À 11h45 le Cessna décolle en remorquant le Nimbus 3D (toujours sans remorque c'est son sol moyen de convoyage). À 12h15, après ravitaillement au milieu de ces immenses et merveilleux camions que sont les trains routiers (semi-remorques avec 2 immenses remorques soit 40 m de long et plus ou moins 100 tonnes and 42 roues) nous prenons la route pour Eucha, 780 km à l'Est.

Bien entendu une demi heure plus tard le ciel se pave de cumulus sur 400 km. Notre seule consolation est que nous n'aurions quand même pas fait le reste car un front se déplace lentement.

On profite pour photographier un panneau qui marque le début de la plus grande route en ligne parfaitement droite d'Australie et peut être du monde, soit 146,4 km et le GPS que nous avons à bord confirme la chose. De plus, d'autres tronçons sont parfaitement aménagés en aérodrome. Il suffit d'enlever les panneaux de signalisation et le catadioptrés (tout est prévu pour), arrêter la circulation et cela donne 1800 m de piste balisée avec zone de dégagement aux extrémités pour bimoteur (Flying Doctors).

Arrêt à Eureka et demain nous continuons sur Ceduna, 600

km plus à l'Est.

Cette région que nous traversons se nomme le "Nullarbor Plain". En fait l'Australie est coupée en deux depuis le Nord jusqu'au Sud par le désert et ce plateau, ce qui a été un obstacle de communications entre les côtes ouest et est. Ce n'est qu'en 1970 qu'une route a été tracée entre Norseman à l'Ouest et Ceduna à l'Est, soit 1.380 km. 150 km plus à Nord il existe une ligne de chemin de fer où l'on trouve également la plus grande ligne droite du monde: 500 km. Pour assurer l'entretien de cette voie tout les 80 km quelques habitations, une piste d'atterrissage et pas d'autre moyens de communications. Il y a bien une piste qui longe la voie mais est accessible uniquement au 4x4 et moyenne horaire maximum 30 km/h. Ces habitations sont uniquement desservies par un train spécial (à ces endroits la voie est dédoublée), assurant le ravitaillement y compris les besoins médicaux et autres.

Revenons à notre route. Elle longe le Rif car en effet ce plateau de Nullarbor est à 300 m d'altitude ce qui donne de falaises qui s'étirent sur plus de 400 km. Et c'est dans ces mers où n'existent plus rien jusqu'au Pôle Sud, que le long de ce Rif les baleines viennent mettre bas leurs petits. Aussi où nous logeons à Eucla toute une organisation touristique est en place pour voir de près ces baleines (juste avant mon départ une séquence d'Hushuaï a été consacrée à cette région). Malheureusement pour nous elles ne sont là que entre avril et octobre. L'étape suivante nous mène à Ceduna et là nous retrouvons la civilisation. Auparavant nous avons ravitaillés le véhicule et les occupants à Yalata, réserve aborigène qui taille toujours les boomerang à l'ancienne mode.

12/01/95: Ceduna: il est 8h30 et nous sommes à l'aérodrome, le ciel est bien triste et nous commençons à désespérer. Nous sommes à 3 km de la mer et le vent vient du large. Déjà nous nous voyons bloqué ou continuant par la route. Mais, vers 11h cela commence à se dégager et bien vite on monte les machines. Décollage 13h35, destination Port Augusta 402 km plus à l'Est. Et tout de suite c'est génial: 3,5 m au vario et 2500 m de base et comme il y a 300 km de ce fameux Scrub devant nous tous les pilotes décident de contourner. Gerrit et moi-même passons tout droit. Génial! Meilleur vario 6,8 mètres et plafond à 3500m. Ce qui nous conduit à notre but en moins de 3 heures, aussi nous décidons de pousser 80 km vers le Sud, voir Port Pirie, remonter la crête qui longe la baie et nous nous posons à 18h57 en ouvrant les aéro freins à partir de 3500 m.

13/01/95: Décollage, on nous laisse la priorité car nous avons décidés de risquer quelque chose. Moi, j'inscris Haye, c'est un but fixé de 683 km. Au passage je photographie mon but et poursuit pour essayer de me poser à Letton qui est un club de vol à voile 145 km plus loin, mais l'activité thermique diminue et après 70 km, je fais demi-tour et retourne me poser à Haye. En effet ce jour-la mon moteur est scellé pour la tentative de record et je préfère me poser sur un aérodrome. De toute

façon, je ne suis pas mécontent de ma journée car 680 km + 140 km = 820 km dont 750 avec un vent de face de 20 à 25 km/h. A 18h26 je me pose ayant battu ce record de Belgique détenu depuis de nombreuses années par Michel Bluckens (toutes mes excuses Michel, mais c'était tentant).

Haye, petite ville du New South Wales où se déroule un championnat internationale de Delta en pays plats. Greane, jeune pilote australien qui me conduit en ville, a tourné aujourd'hui un triangle FAI de 160 km (avec un Delta, ce n'est pas mal).

Gerrit est à Lake Cargeligo, 200 km dans le Nord. Les autres sont à Mildura, 255 km derrière moi.

14/01/95: L'organisation accorde un jour de repos, donc pas de chance de voir passer le remorqueur: aussi la voiture étant arrivée vers 10 h nous tentons le décollage derrière voiture. La technique est simple: mise en marche du moteur Turbo (il permet de voler, mais pas de décoller), un câble de 170 m et en 400 m (la piste fait 1400m), je suis à 100 m et 120 km/h, virage à gauche et de suite une ascendance. A 300 m, arrêt du moteur, retour dans sa boîte et à 16h20 je me pose près du planeur de Gerrit ce qui facilitera la vie de Stow et Bill, pilotes remorqueurs qui n'auront pas qu'un point de chute pour nous récupérer à moins si le temps est bon et si le turbo de Gerrit accepte de tourner nous ne décidions de partir en vol à Narromine où tout le monde devrait se regrouper.

15/01/95: Lake Cargeligo. Le ciel est couvert, un front d'orage se précise aussi, nous arrimons les planeurs et attendons demain. Le motel est confortable, près de un grand lac et 38°. Au Sud, de beaux cumulus et pas mal de Willie Willies - devinez ce que c'est... Hé bien, c'est le surnom australien des Dust Devils, autrement dit les tourbillons de poussières matérialisant au sol le départ des ascendances et s'élevant à plus de 1000 m.

A ce jour la voiture gentiment prêtée par Georges et Rit Schuit a déjà parcouru 12.000 km, seul problème un pneu éclaté et 2 crevaisons. Pour la remorque quelques dégâts, vraiment nos remorques européennes ne sont pas faites pour circuler sur des routes de terre. Dans l'ensemble, à ce jour, l'attelage a fait plus de 500 km sur ce type de route et cela fait souffrir le matériel.

Nous nous étions souvent demandé pourquoi les remorques d'ici sont si lourdes. Il suffisait de voir l'état d'une remorque Komet en alu, disloquée littéralement après 250 km de piste entre Hyden et Norseman, pour comprendre. D'où l'intérêt de remorques métalliques, car partout on trouve un chalumeau pour des réparations de fortune.

16/01/95: Temps de vacance pas de vol à voile, repos, et les autres sont toujours 455 km derrière.

Comme hier, aujourd'hui encore nous essayons de faire tourner le moteur du Nimbus de Gerrit, mais il n'y a rien à faire. La pompe à essence est défectueuse et de plus il y a un manque

certain de dépression pour faire fonctionner celle-ci.

17/01/95: Cumulus mais seulement à 900m, vario 1 à 1,5m et après décollage (toujours derrière la voiture), j'apprit par la suite qu'il y avait eu un gros moment d'émotion. En effet, à Haye, j'avais largué après 400 m de roulement et vu la longueur du câble (170 m) il me fut suggéré de monter plus haut. Ce que je fis, mais en fait, j'ai dépassé la voiture invisible sous moi, le câble c'est largué tout seul comme au treuil mais ... j'avais soulevé l'arrière de la voiture. Par bonheur la piste était en terre et gravier ce qui a permis le dérapage plus que spectaculaire sans que celle-ci n'amorce les tonneaux qui auraient été inévitables sur une piste en dur. Beaucoup de peur et aussi de poussière mais heureusement pas de mal. Après deux heures d'effort entre 450 et 600 m à la fin je me pose à West Wialong où le reste du groupe arrive soit par air soit par route.

Pendant ce temps un violent orage s'est abattu d'où je suis parti et ce ne sera que demain que l'on pourra sortir Gerrit de là.

Pour Karine, amie de Gerrit, gros moment de panique. En effet, le soir, sortant du restaurant du Bowling Club elle marche sur la route et subitement s'immobilise une jambe en l'air... à l'endroit où son pied allait se poser, il y a un serpent de plus ou moins 1m50. Il semblerait que ce soit un Little Brown Snake, bien entendu venimeux comme tous les serpents en Australie, mais pas agressif si on ne le perturbe pas. Moralité: il valait mieux ne pas poser le pied dessus.

18/01/95: A 11h du matin, le remorqueur se pose suivi du Nimbus 3D, mas le plafond est à 300 m. En effet, un cyclone tropical est descendu beaucoup plus au Sud que de coutume et tout le centre et l'Est de l'Australie sont gratifiés des pluies torrentielles qui provoquent des inondations partout: par exemple la route de Cobar est coupée par 1m10 d'eau et cela va duré 2 à 3 jours.

19/01/95: Aussi, l'organisation décide de clôturer et le soir nous sommes tous réunis pour le souper de clôture (improvisé) et chacun y va de sa petite anecdote et les plus amusantes sont en rapport avec l'utilisation du GPS dans les voitures ou notion de "TO" ou "FROM" amène certains dépanneurs ou dépanneuses à réaliser leur erreurs après plus de 120 km dans la mauvaise direction. D'ailleurs un pilote fit de même, et se posa en campagne en arrière du point de départ du jour. Croyez-moi, le remorqueur a eu beaucoup de mérite de le retrouver.

20/01/95: Sous un déluge nous démontons le Nimbus 3D et arrivons tant bien que mal à l'installer dans la remorque après avoir démonté la porte arrière (la rampe de chargement s'est démontée toute seule sur une "sand route").

Le fuselage est trop long et dépasse de 80 cm derrière, les ailes à gauche sont OK, mais le fuselage étant plus large que sur le monoplace nous devons transformer les fixations du côté droit et après pas mal d'effort et en roulant posément cela

devrait marcher, enfin rouler, et cela roule sans dommage jusqu'à Tocumval, 300 km au Sud. Et il continue à pleuvoir.

21/01/95 : Toute la nuit un vent violent a soufflé et ce matin le ciel est nettoyé, le soleil brille et je n'ai plus qu'à attendre la voiture pour décoller et rentrer en vol à Tocumval avec un vent de 50 km/h de face. Ce fut amusant et il me faudra 4h30 pour 253 km. Il nous aura manqué 862 km et 4 jours pour terminer notre trip. Pourquoi 4 jours pour 862 km? Parce que après, il nous fallait redescendre en vol soit 1.160 km.

Nous avons vécu une extraordinaire aventure, visité des régions fabuleuses et démontré que de très long raids en planeur sont possibles, mais certaines conclusions s'imposent lorsqu'il s'agit de régions aussi diverses et difficiles.

Aussi, pour ceux qui seraient tentés, je donnerai les conseils suivants:

1. Utiliser un planeur de 15 m, en effet beaucoup de Bush Runway, sont prévu pour avion et non pas pour Open Class avec 25,50 m d'envergure.
2. Si possible un planeur avec décollage autonome ou à défaut, un turbo (en ordre) car il y a peu de chances de trouver un remorqueur.
3. Le moins de bagages possible, en tout cas pas plus que ce que vous emporteriez dans un (petit) sac à dos et l'expérience a montré qu'il est très facile de faire une petite lessive tous les jours (ou de survivre dans ses odeurs).
4. Pas de remorque ou une seule pour trois ou quatre planeurs.
5. Si possible un véhicule 4x4 puissant car beaucoup de "Outlanding Possibilities" sont inaccessibles avec une voiture normale, plus un deuxième véhicule qui précède pour déterminer les possibilités d'atterrissage en campagne dans les régions difficiles (ne pas oublier d'y installer un GPS).
6. Et surtout si la date de départ est fixée, ne pas fixer la date d'arrivée ou de délai, car avec 4 ou 5 jours de plus, nous pouvions terminer.
7. Un nombre limité de pilots, à mon point de vue 3 ou 4 mais surtout de même niveau.
8. Un équipier sympa (ce fut notre cas) et éventuellement un accompagnateur pour rompre la solitude pendant les longs déplacements de la voiture.
9. Penser qu'une voiture roule et souvent très long temps (dans notre cas en tout 15.600 km) donc prévoir des journées de repos pour les équipiers.
10. Ne pas oublier ses cartes de crédit (of course).
11. Emporter avec soi un sérieux optimisme et surtout un vraie soif d'aventure et de découverte.

La carte ci-jointe vous donne une idée des proportions et permet de penser que le tour complet est à envisager. Si c'était le cas, je suis partant.

PAUL BOURGARD

Aeroclub Volovelistico Lariano
Trofeo dell'Esordiente - Coppa Nino dell'Orto
Alzate Brianza (CO) - 2,3,4,9,10,11 Marzo 1996

Classifica Generale Ufficiale dopo la prova n. 5 del 10 Marzo 1996

Pos.n.gara	Concorrente	Club/nazione	Aliante	punti	pr.n 1 km: 158	pr.n 2 km: 215	pr.n 3 km: 279	pr.n 4 km: 142	pr.n 5 km: 194
1	6G Gneccchi Luigi	ITA-A.V.Lariano	ASW 24	3079	1 505	1 826	2 996	2 433	3 319
2	BC Bricoli Erminio	ITA-Ae.C. Parma	ASW 20	3005	3 480	2 806	1 1000	4 405	4 314
3	GG Dalla Rosa Vittorio	ITA-Ae.C. Parma	DG 300	2507	7 434	4 799	8 522	5 404	1 348
4	IO Cocchi Maurizio	ITA-Ae.C.V.V. Mugello	LS 6	2370	4 465	10 613	3 900	7 322	11 70
5	HY Moltrasio Roberto	ITA-A.V.Lariano	Cirrus std.	2233	8 408	2 806	4 766	10 173	8 80
6	1P Torriani Alberto	ITA-A.V.Lariano	SZD 55	2033	5 457	7 738	6 607	8 231	13 0
7	28 Ballarati Giorgio	ITA-A.V.A.L. Varese	ASW 15	1790	9 269	5 766	14 0	1 459	5 296
8	EX Tura Filippo	ITA-Ae.C.V.V. Mugello	Discus	1686	2 500	8 719	11 254	9 213	13 0
9	GJ Zuegg Felix	ITA-Ae.C. Bolzano	Mini Nimbus	1476	6 442	15 30	10 350	6 385	6 269
10	LB Odetti Alberto	ITA-A.V.Lariano	Ventus CM	1469	13 0	6 752	12 237	3 412	12 68
11	YZ Vitale Marco	ITA-A.V.A.L. Varese	LS 6	1425	11 171	9 669	7 585	13 0	13 0
12	BG Moggio Giovanni	ITA-A.V.Lariano	LS 7	1174	10 249	14 166	5 618	12 67	9 74
13	TS Visonà Roberto	ITA-A.V.Lariano	LS 4	700	12 118	11 582	14 0	13 0	13 0
14	300 Crivelli Carlo	ITA-A.V.Lariano	DG 300	586	13 0	12 229	9 357	13 0	13 0
15	TS1 Flores Pablo	ITA-A.V.Lariano	LS 4	505	13 0	16 0	14 0	11 157	1 348
16	BA Manzoni Zaccheo	ITA-A.V.A.L. Varese	Discus	464	13 0	13 224	13 167	13 0	10 73
17	AZ Longaretti Pietro	ITA-A.V.Lariano	ASW 20 16.6M	170	13 0	16 0	14 0	13 0	7 170
18	LA1 Dell'Acqua Fernando	ITA-A.V.Lariano	DG 400	0	13 0	16 0	14 0	13 0	13 0

Non ci resta che attendere scritti ed opinioni su questo nuovo tipo di competizione!

NUOVA AVIOSUPERFICIE PRIVATA IN FRANCIA

Il presidente dell' Aero-Club du Lys sta ristrutturando una palazzina con vista sul lago di Sainte-Croix du Verdon. I lavori si svolgono su base cooperativa senza scopo di lucro e gli appartamenti sembrano essere in vendita a un prezzo attraente. L'aviosuperficie è particolarmente interessante per i piloti di motoalianti. Contattate il sig. André Martin (fax 0033/44.21.20.94) per informazioni o per volare col vostro aliante. Le coordinate del campo sono: N43°46',59 - E006°09',75

STAGE METEO IN AUSTRIA

Abbiamo ricevuto notizia di un interessante seminario di meteorologia che si terrà in Austria sull'aeroporto di Noetsch. Gli obiettivi sono di ampio respiro: non mancherà la possibilità di volare per verificare i metodi di previsione. Scambio

di esperienze, gruppi di studio sul rapporto tra meteo e GPS, preparazione al prossimo congresso OSTIV di St. Auban, occuperanno gli iscritti per otto giorni.

Questo stage - al massimo livello e promosso dall'OSTIV - sarà diretto da Hermann Trimmel.

Nessun costo di iscrizione, ma non tardate a mandare un fax al numero 0043-1-70104-406. Data di apertura 13 aprile 1996 ore 9.00; cena di chiusura Sabato 20 aprile ore 19.00. Nella richiesta di iscrizione indicate "Registration for the Meteorological Training Seminar Noetsch" specificando il vostro nome, se porterete un aliante e il tipo, eventuali strumenti meteo, gli argomenti cui siete interessati. A vostro carico solo le spese di soggiorno e traino. Affrettatevi.

GUARNIERI PWC '96

Dal 27 aprile al 3 maggio si terrà sul Monte Avena, nel bellunese, il GUARNIERI PWC '96 (coppa del mondo di para-

2° International Vintage Glider Meeting - Pavullo nel Frignano 28 giugno 7 luglio 1996

pendio). dal 3 al 5 maggio si svolgerà inoltre il 13°Guarnieri International Trophy di deltaplano. Durante i giorni della manifestazione, dedicata al pioniere del volo libero Adriano Guarnieri, ci saranno numerose iniziative di contorno nei saloni della Birreria Pedavena. Tra le tante spicca la seconda edizione del Film Festival del Volo Libero.

CONCORSO FOTOGRAFICO F.A.I. '95

Una brillante affermazione è stata ottenuta dal nostro corrispondente Giancarlo Bresciani piazzandosi al secondo posto nel Concorso Fotografico indetto dalla F.A.I. vinto dall'inglese Martin Dilly.

Una ventina di partecipanti hanno ottenuto il "premio di consolazione" e tra questi figurano ben quattro italiani: Stagnitti Regina, Antonia Biasoli, David Peraldo e il "veterano" a noi ben noto Vittorio Valesio.

SI RIACCENDE L'ANNOSA GUERRA CON IL CONSORZIO ASSICURAZIONI AERONAUTICHE

Igino Coggi ci ha trasmesso un lungo articolo, apparso l'altro ieri su AIR PRESS N.12, dal quale stralciamo il "nocciolo" riservandoci l'eventuale intera pubblicazione sul prossimo numero.

– Il Consorzio italiano di assicurazioni aeronautiche (Ciaa) ha violato la legge 287/90 e in particolare quanto stabilito in due punti dell'articolo 2 per comportamenti limitativi della concorrenza nel settore dell'assicurazione contro i rischi aeronautici. Questa la sentenza dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato (Autorità Antitrust), presa nella sua adunanza dello scorso 21 febbraio, a seguito dell'istruttoria avviata con delibera del 27 aprile del 1995 dopo segnalazioni presentate nel 1994, rispettivamente l'8 luglio e il 26 settembre, dall'Aero Club di Roma e dall'Aopa Italia.....

..... l'Antitrust ha deliberato che "i comportamenti tenuti dal Consorzio italiano di assicurazioni aeronautiche nel mercato dei piccoli rischi aeronautici, consistenti nella fissazione dei premi commerciali e delle altre condizioni contrattuali, costituiscono violazione dell'art.2, comma 2, lettera a), della legge n.270/90" mentre quelli "consistenti nell'adozione di un meccanismo di assegnazione delle quote di riparto fondato su quote fisse, costituiscono violazione dell'art. 2, comma 2, lettera c), della legge n.270/90".

Infine l'Autorità garante della concorrenza e del mercato ha

deliberato che il Ciaa "presenti, nel termine di centoventi giorni dalla data di notificazione del presente provvedimento, una relazione illustrativa, in ordine alle concrete misure adottate per rimuovere le infrazioni accertate".

PAUL MC READY AL POLITECNICO DI MILANO

Il 19 marzo scorso presso il Politecnico di Milano abbiamo incontrato il prestigioso scienziato (nonchè celebre studioso del mondo volovelistico) Paul Mc Ready a Milano per tenere una conferenza intitolata "Engineer Creativity", un resoconto della quale pubblicheremo nel prossimo numero.

UN COMUNICATO DELL'AERO CLUB D'ITALIA

Sono stati nominati Giudici di Acrobazia in Aliante per il 1996: Carlo Marchetti - Valentino Poli - Luca Andraghetti - Tomaso Marzetti - Sergio Dallan - Irene Pasini - Daniela Carazzi - Lina Corrias - Francesca Resi - Simone P. Nascimben - Vittorio Russo - Margherita Pirri Aguglia - Paolo Zelli - Livio Cerrera e Mauro Urbano.

L'AKAFLIEG DI MONACO A TRENTO

Il CUS di Trento ha dato inizio ad una attiva collaborazione con il Gruppo dell'Akaflieg di Monaco, afferente alla Facoltà di Ingegneria Aeronautica. A seguito di tale "gemellaggio" 30 studenti universitari tedeschi stanno conducendo, sul campo di Trento, uno stage di perfezionamento di volo a vela in montagna. Prossimamente ne parleremo in modo più dettagliato.

VOLO A VELA È PRESENTE SU INTERNET

La trovate al sito <http://www.baskerville.cineca.it/FLYnet/CSVVA/home.html>

Per chi fosse a digiuno di informatica ricordiamo che per collegarsi ad Internet è necessario avere computer, modem e stipulare un contratto, che può essere mensile o annuale, con un Internet provider (per un elenco di quelli italiani si veda la rivista Internet News). Il costo del modem, del provider e la fatica dell'installazione saranno ricompensati dall'infinità di risorse presenti in rete.

ATTENZIONE!!

La ditta incaricata della spedizione della rivista ha erroneamente inserito un bollettino postale che non ci riguarda intestato al Collegio Gallio di Como ed ovviamente non valido per il rinnovo dell'abbonamento.

Quello giusto lo trovate in questo stesso numero.

Nel caso aveste inavvertitamente usato il bollettino sbagliato inviateci fotocopia della ricevuta, anche via fax al 031 - 303209.

LA REDAZIONE

Strumenti di volo Cambridge

una linea completa di prodotti

CAV II



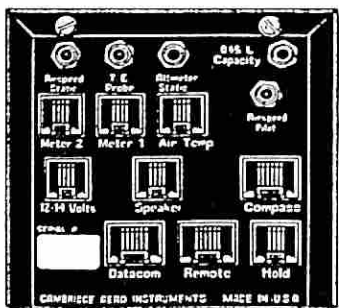
CAV II Il variometro elettrico con audio integrato. Ideale per gli allianti del club e per i voli «turistici». L'audio ed un secondo visualizzatore rendono questo strumento ideale per i biposti.

LNAV, SNAV



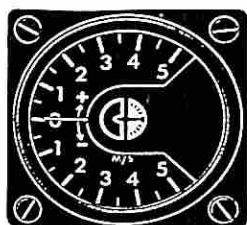
LNAV L'ultima evoluzione per colmare la distanza dai sistemi economici, derivato dalla collaudata tecnologia SNAV e MNAV, semplice da manovrare, con funzioni accessorie per la regolazione. Disponibili la versione biposti e il collegamento al GPS.

SNAV Un sistema della nuova generazione, una linea estrema di computers per il volo in aliante. Ideale anche per i biposti da competizione. Collegamento al GPS basato sulla tecnologia Garmin.



SNAV

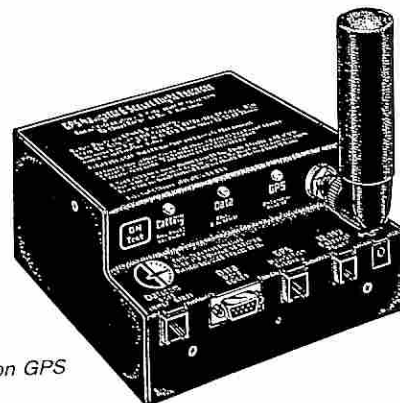
GPS Registratore di volo La nuova generazione della navigazione globale. CAMBRIDGE ha sviluppato la terza generazione di GPS sulla base della tecnologia Garmin e ha aggiunto la registrazione dei dati. Sarà la documentazione di volo del futuro per le gare e i voli di distanza. Lo standard NMEA 0183, utilizzando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



Variometro in 57 et 80 mm



Display GPS :



Registratore di volo con GPS

Il segreto del successo del Cambridge:

Una tecnologia per variometri che soddisfa anche i piloti più esigenti. Semplice, razionale da usare in volo, con una vasta gamma di accessori come il comando a distanza. Un sistema di costruzione indistruttibile, un costante sviluppo nelle prestazioni, con estrema facilità di sostituzione dei nuovi moduli nei modelli posseduti dai clienti, fanno sì che lo strumento sia sempre il più aggiornato.

Preciso e affidabile, il Cambridge è già stato prodotto in 8500 esemplari. I risultati: piloti entusiasti, vincitori di moltissime gare nazionali ed internazionali.

I campioni volano con strumenti CAMBRIDGE!

per Austria, Germania e Italia



TEKK Vendita e Assistenza

Technische Konsultation Keim

Eyachstrasse 33

71065 Sindelfingen

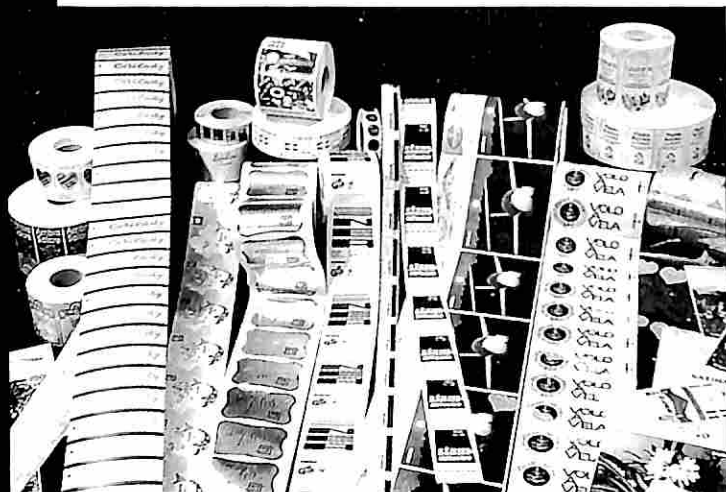
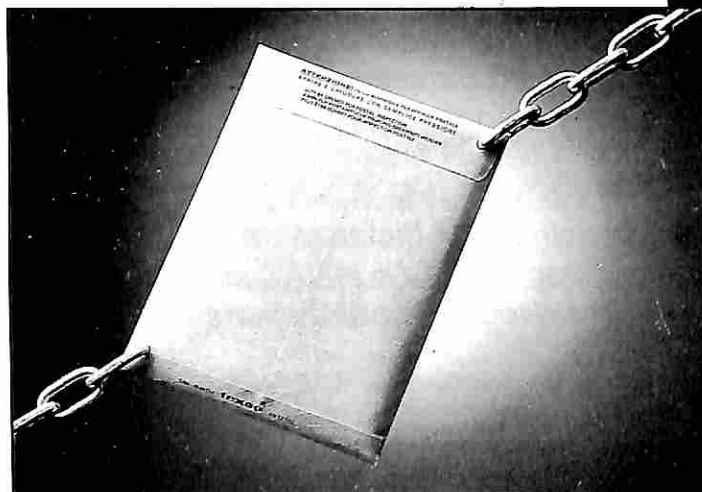
Tel. (0049-0)7031-871 521

Fax (0049-0)7031-877 128

BUSTE RINFORZATE A TRAMA
SINUSOIDALE **texso**®



ETICHETTE AUTOADESIVE:
LA TRADIZIONE NEL FUTURO



LEGGERE
RESISTENTI
ECONOMICHE
IMPERMEABILIZZATE

sales

STAMPA A CALDO
STAMPA IN QUADRICROMIA
MATERIALI E ADESIVI SPECIALI
NUMERAZIONE E CODICI A BARRE

10096 Fraz. LEUMANN - RIVOLI (TO) - Via Chivasso, 5 - Tel. (011) 957.10.00 (ø 3 linee)
Telefax N. (011) 9592138 - Telex N. 215409 SALES I

G. GIUSTI

21013 GALLARATE (Va)
Via Torino, 8 - Telefono (0331) 781.368

CONCESSIONARIO:

CAVI - CONNETTORI
ACCESSORI V.H.F.

Batterie

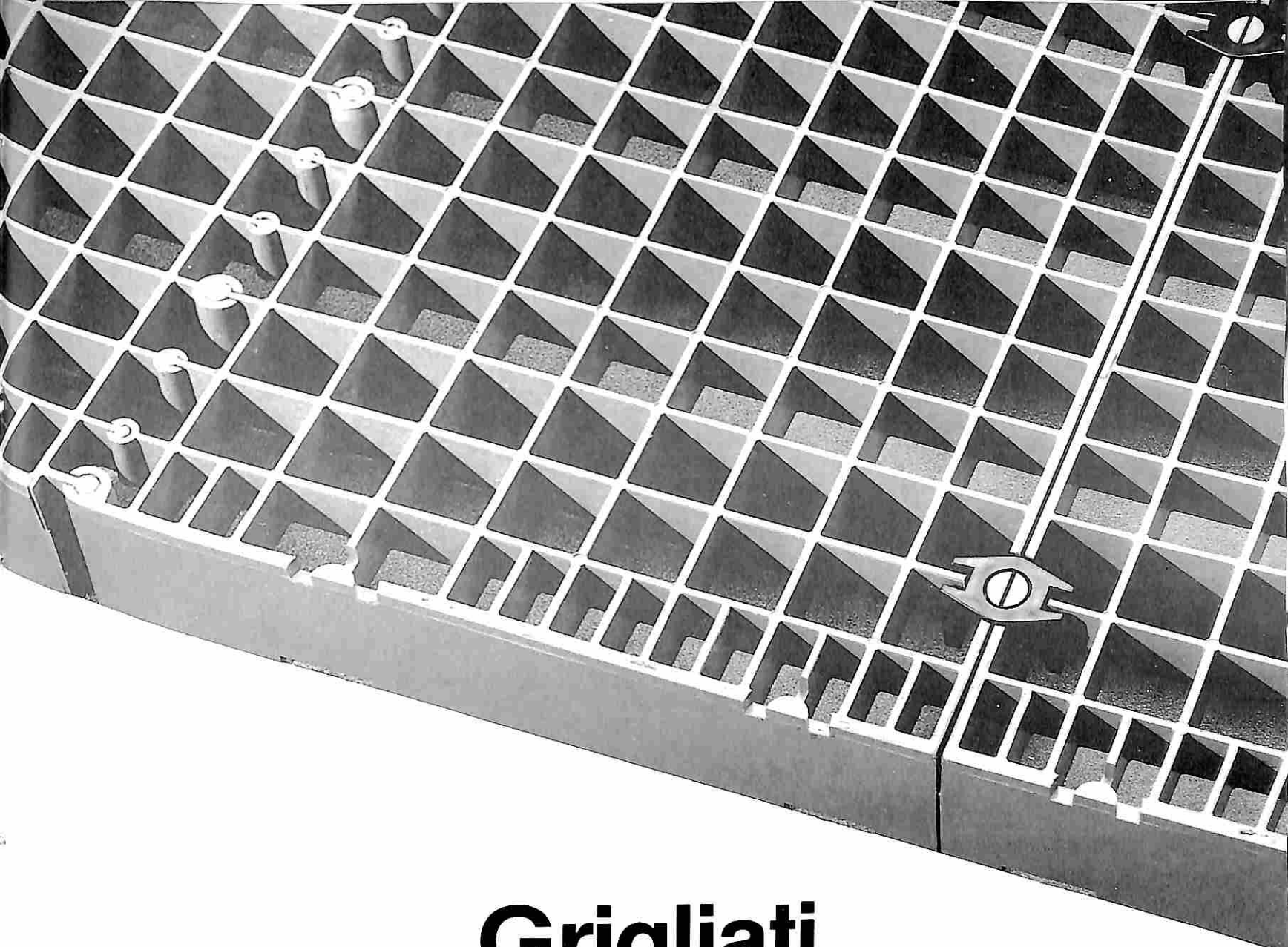


COMPONENTI ELETTRONICI



ICOM INCORPORATED

First in Communication



Grigliati per pavimentazioni

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

Pavimentazione per centrali termiche, impianti galvanici, tintorie, concerie, verniciature, docce, salumifici, macelli, sale macchine, impianti di lavaggio, pontili galleggianti, impianti di depurazione, celle frigorifere, stand per fiere, coperture vasche, zone areazione e luce, intercapedini e controsoffittature anticondensa, piste carrellabili su spiagge, impianti elettrici (collaudati ENPI per tensioni fino a 6000 V).

Per informazioni telefonare al numero 0331-826.553.

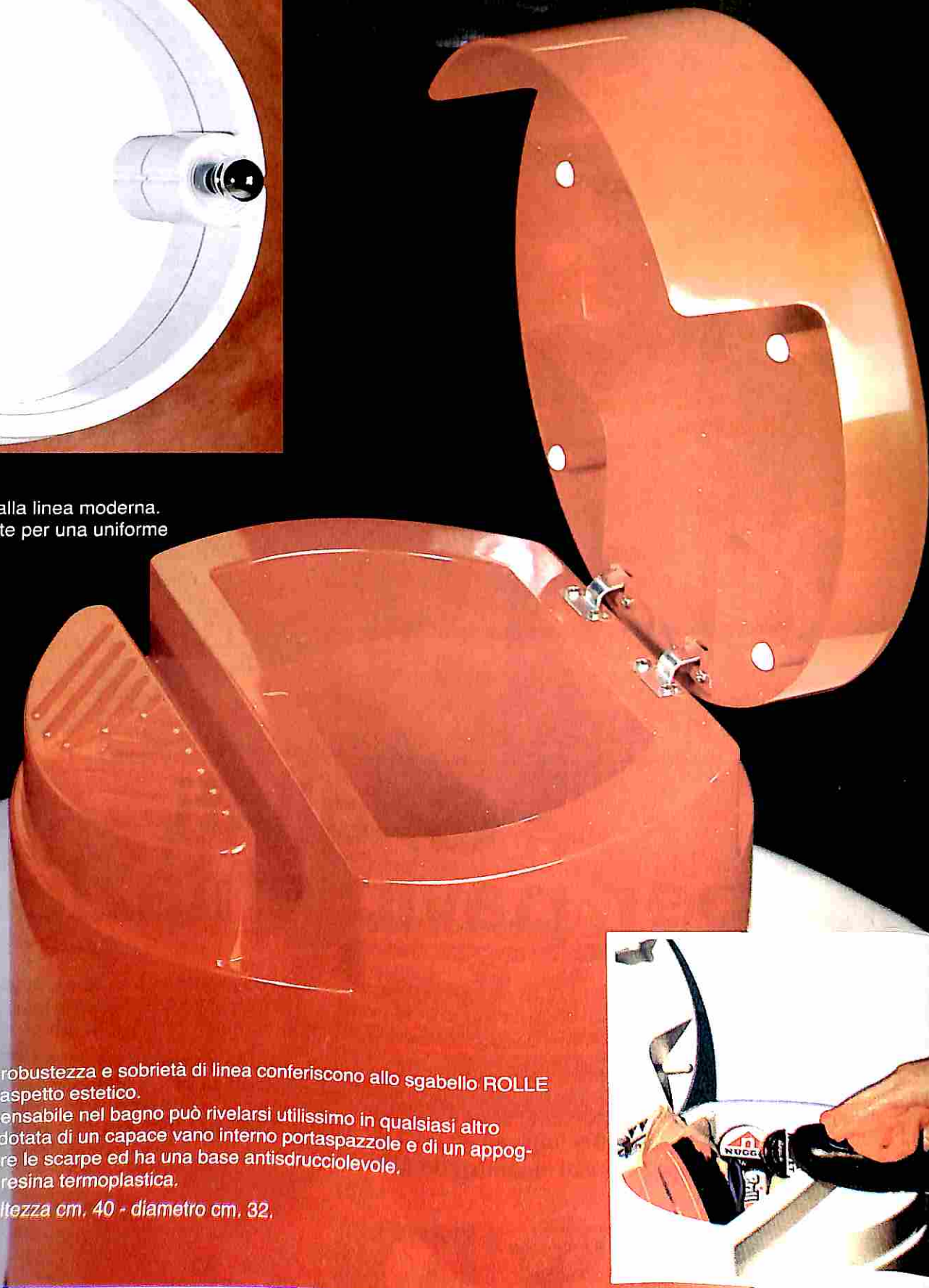
1849 **Mazzucchelli**

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



SELVA

Elegante specchiera rotonda dalla linea moderna. Dotata di due lampade argentate per una uniforme diffusione della luce. E' prodotta in resina ABS. Dimensioni: diametro cm. 68.



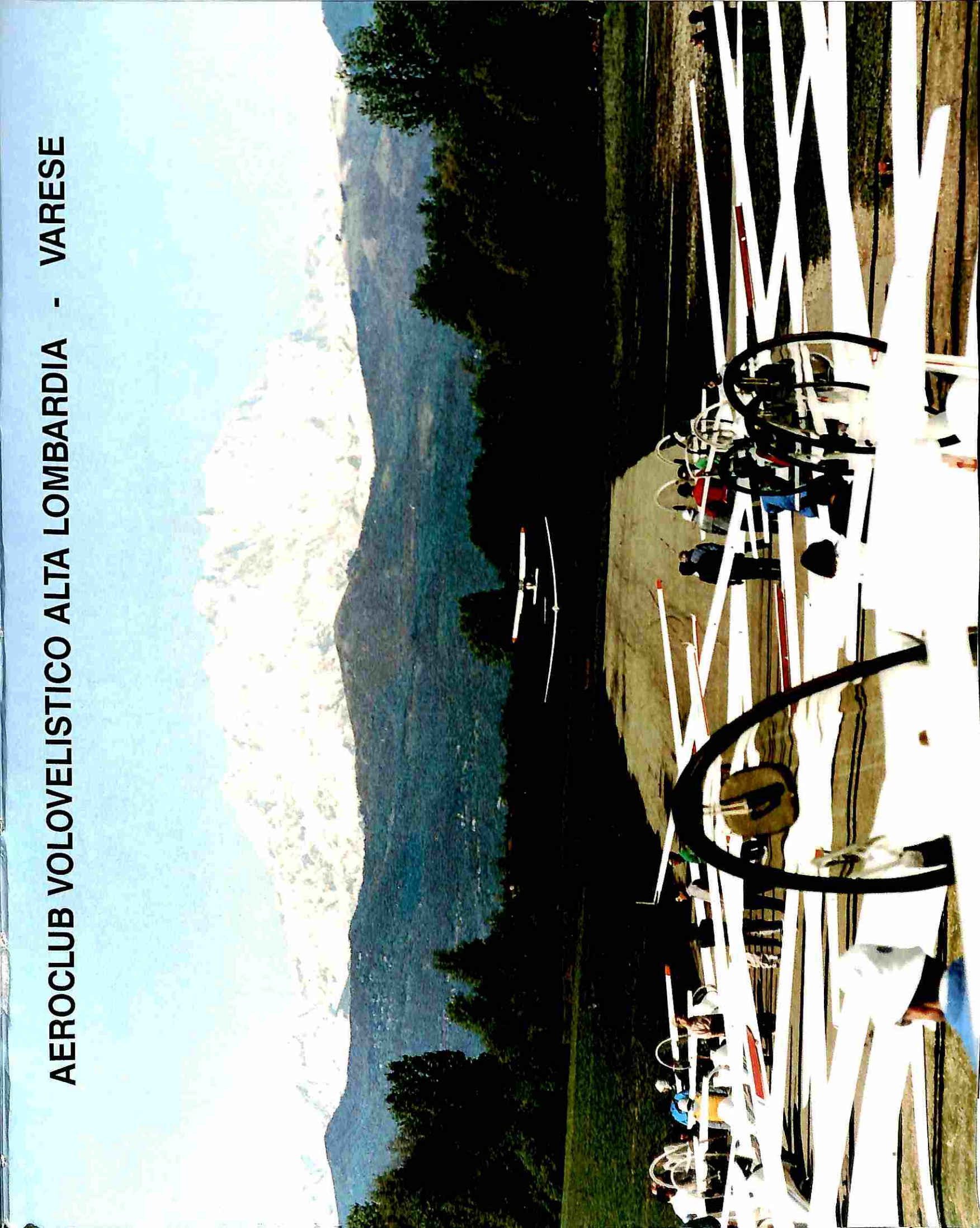
ROLLE

Funzionalità, robustezza e sobrietà di linea conferiscono allo sgabello ROLLE un piacevole aspetto estetico. Il Rolle indispensabile nel bagno può rivelarsi utilissimo in qualsiasi altro ambiente. E' dotata di un capace vano interno portaspazzole e di un appoggio per lucidare le scarpe ed ha una base antisdrucchiolevole. Realizzato in resina termoplastica. Dimensioni: altezza cm. 40 - diametro cm. 32.



PLASTICA
ilma

AERoclub VOLOVELISTICO ALTA LOMBARDIA - VARESE



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

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

Aerei ed alianti a disposizione di tutti i soci:

2 STINSON L 5, 2 ROBIN DR 400,

4 TWIN ASTIR, 2 JANUS B, 4 ASTIR STANDARD, 4 HORNET, 5 DG 300,

1 ASH 25, 3 DISCUS B, 1 MOTOALIANTE GROB G 109B

- SCUOLA PER CONSEGUIMENTO BREVETTO DI VOLO A VELA. RINNOVI E REINTEGRI.
- ADDESTRAMENTO DOPO BREVETTO PER CONSEGUIMENTO INSEGNE F.A.I.
- CORSI DI PERFORMANCE CON ISTRUTTORI QUALIFICATI CON BIPOSTI E MONOPOSTI.
- STAGES PER PILOTI STRANIERI DAL 15 MARZO AL 15 MAGGIO DI OGNI ANNO.

*Il Club è dotato di un vasto camping per roulotte e tende, con relativi servizi; piscina, campo da tennis e parco giochi bambini, nonché di ristorante-bar con ampio parcheggio auto (nuova gestione).
L'aeroporto ed i servizi annessi sono aperti tutti i giorni escluso il martedì.
NON È RICHIESTA NESSUNA TASSA, NE DI ATTERRAGGIO NE DI DECOLLO.*