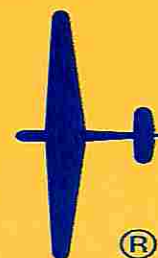


Sped. in abb. postale art. 2 Comma 20/B Legge 662/96, 45% Fil. di Varese. TAXE PERÇUE. Copia omaggio.

LUGLIO/AGOSTO 2001 - n. 267

VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani

**I primi 1000 km in A/R
sulle Alpi**

Un decollo dal pendio

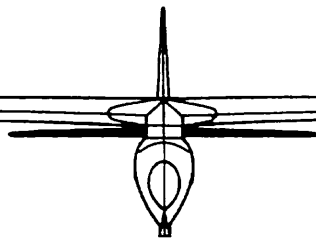
**Marocco: il nuovo regno
degli alianti**



**I Novant'anni
di Plinio Rovesti**

AEROCLUB VOLOVELISTICO ALTA LOMBARDIA - VARESE





Esproprio

LA QUESTIONE DI RIETI CONTINUA A DARCI PREOCCUPAZIONE E MALCONTENTO. CON L'ASSEMBLEA DI BOLOGNA, ORMAI UN ANNO FA, I VOLOVELISTI ITALIANI SI ERANO RIUNITI DOPO INTERMINABILI POLEMICHE, CONFERENDO UN MANDATO QUADRIENNALE AL NUOVO CONSIGLIO E AL PRESIDENTE GIORGIO ORSI. ERA RIENTRATO IL RISCHIO DI UNA SPACCATURA TRA FAZIONI OPPOSTE, CHE AVREBBE CONDANNATO IL CENTRO NAZIONALE LASCIANDOLO ANDARE ALLA DERIVA. IL NUOVO CONSIGLIO È L'ESPRESSIONE DELLA VOLONTÀ DI UN GRAN NUMERO DI PILOTI, INTERVENUTI IN MASSA ALL'ASSEMBLEA. PER POTERLO FARE, AVEVAMO TUTTI PROVVEDUTO A PAGARE CON LARGO ANTICIPO LA QUOTA SOCIALE DI BEN 300.000 LIRE.

IL NUOVO PRESIDENTE SI PRESENTAVA CON UN PROGRAMMA AMBIZIOSO, EVIDENTEMENTE IMPEGNATIVO E NON REALIZZABILE IN POCHI MESI, PER NULLA INTIMIDITO DALLA SITUAZIONE DELL'AECCVV, MOLTO CRITICA PER FLOTTA, TRAINI, INDEBITAMENTO E SCARSA MANUTENZIONE.

LA VOLONTÀ DEI PILOTI, L'IMPEGNO DELLA NUOVA DIRIGENZA, GLI SFORZI PROFUSI IN UN'OTTICA DI RILANCIO PLURIENNALE, PERSINO LE GARANZIE PERSONALI PRESENTATE DAL PRESIDENTE, SONO STATI CANCELLATI CON UN COLPO DI SPUGNA DALL'AERO CLUB D'ITALIA. NEL MEZZO DELLA CIM, LA GARA CHE VEDEVA ALLINEATI 100 ALIANTI, L'AECCVV È STATO COMMISSARIATO, IL CONSIGLIO DESTITUITO, IL DIRETTORE, IN QUANTO NOMINATO DAL CONSIGLIO, LICENZIATO, MENTRE È STATO INSEDIATO QUALE COMMISSARIO STRAORDINARIO UN PILOTA NON VOLOVELISTA.

LE IRREGOLARITÀ FORMALI CHE HANNO PORTATO A QUESTA PRESA DI POSIZIONE DELL'AECE APPAIONO PRETESTUOSE, E MAI ERANO STATE PRESSE IN CONSIDERAZIONE NEL CORSO DELLE GESTIONI PRECEDENTI. TUTTI I VOLOVELISTI PENSANO CHE QUESTO SIA UN ESPROPRIO, LEGATO AL FATTO CHE IL CONSIGLIO ELETTO NON FOSSE GRADITO ALL'AECE, IN VISTA DEL 2003.

IMPORTANTI SCADENZE ATTENDONO L'AECCVV: POCHI MESI LO SEPARANO DALLA "SABINA GLIDE", IL PREMONDIALE; UN ANNO MEZZO DAL CAMPIONATO DEL MONDO CHE È STATO ASSEGNATO A RIETI NONOSTANTE LA FIERA CONCORRENZA D'ALTRE LOCALITÀ ESTERE ALTRETTANTO, SE NON PIÙ, TITOLATE. NEL MONDO 130.000 PILOTI E UN NUMERO ENORME D'APPASSIONATI LEGGERANNO I RESOCONTI DEI LORO GIORNALISTI. IL COMMISSARIO SI SENTE IN GRADO DI TROVARE E GESTIRE LE ENORMI RISORSE UMANE CHE SONO NECESSARIE?

IL MOVIMENTO VOLOVELISTICO ITALIANO SI ASPETTA ORA CHE IL COMMISSARIO, IN QUANTO INSEDIATO D'UFFICIO E NON DEMOCRATICAMENTE ELETTO DAI SOCI E UTENTI DELL'AECCVV, CONVOCHI IMMEDIATAMENTE UN'ASSEMBLEA AL FINE DI ELEGGERE UN NUOVO CONSIGLIO.

Aldo Cernezzì



GREAT ITALIAN TASTE.
The eternal style.

DISARONNO ORIGINALE
Since 1525

**VOLO
A
VELA** 

Fondata da Plinio Rovesti nel 1946

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.



Direttore responsabile:

Lorenzo Scavino

Caporedattore:

Aldo Cernezzì

Comitato redazionale:

Carlo Faggioni, Giorgio Pedrotti, Attilio Pronzati, Plinio Rovesti, "Club Novanta"

Prevenzione e sicurezza:

Guido E. Bergomi

Bartolomeo Del Pio

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

Smilian Cibic

Vintage Club:

Vincenzo Pedrielli

Bruno Biasci

Corrispondenti:

Celestino Girardi

Paolo Mitocochio

Aimar Mattanò

Sergio Colacevich

Giancarlo Bresciani

In copertina:

Qualche volta si torna a casa grazie agli amici (Silverio, Andrea, foto di A.C.)

Progetto grafico:

Impronte - Milano

Impianti: www.giroidea.it

Stampa: Serostampa - Milano

Redazione e amministrazione:

Aeroporto "Paolo Contri", Calcinate del Pesce, 21100 Varese. Cod. fisc. e P. IVA 00581360120 Tel. 0332/310073 - 310023 fax 0332/312722.

POSTA ELETTRONICA

redazione@voloavela.it

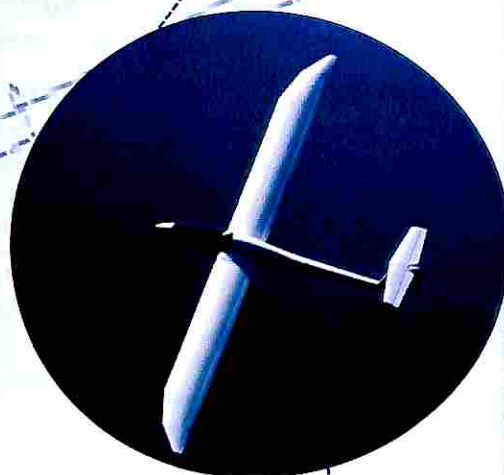
Autorizzazione del Tribunale di Milano del 20 marzo 1957, n. 4269 di Registro. Omaggio bimestrale ai soci del CSVVA e della FIVV, spedizione in abbonamento postale art. 2 Comma 20/B Legge 662/96, Filiale di Varese. Pubblicità inferiore al 45%. Le opinioni espresse nei testi impegnano unicamente la responsabilità dei rispettivi autori, e non sono necessariamente condivise dal CSVVA né dalla FIVV, né dal Direttore. La riproduzione è consentita purché venga citata la fonte.

issn-0393-1242

In questo numero:

n. 267 luglio/agosto 2001

Editoriale	1
Il 2002 della FIVV	5
Lettere	9
Verso un Volo a Vela ultraleggero? Decollo dal pendio	11 12
Pociunai 2001: 1° campionato del mondo femminile	14
Il nostro Plinio ha felicemente compiuto novant'anni!	20
1.000 km in A/R sulle Alpi	23
Acrobazia ai WAG!	32
Waco-CG4A: lo sbarco in Normandia	38
Introduzione al volo a vela acrobatico	36
Il nuovo regno degli alianti	42
Te lo do io lo Stage!	49
Il CSVVA a Trento	55
Recensioni	58
In breve	59
Piccoli annunci	60
In memoriam	62



Glasfaser Italiana s.p.a.

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

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

da oltre 30 anni al servizio del volo a vela

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

e-mail: glasfase@mediacom.it

Il 2002 della FIVV

A Verona, all'interno del raduno volovelistico nato per volontà del Comprensorio delle Alpi Orientali, si è svolta una riunione dei rappresentanti FIVV di molti Club periferici. Sono stati affrontati molti argomenti e presentata la videocassetta "Volo Vela - lo sport per il nuovo millennio".

Subito vogliamo complimentarci con L'AVS di Verona e con il CVAO perché l'iniziativa del raduno ha avuto tanti pregi: è stata organizzata con attenzione, tutti si sono divertiti, finalmente abbiamo un appuntamento che prolunga la stagione volovelistica dopo la fine delle gare reatine e, soprattutto, sentivamo il bisogno di un evento che non fosse necessariamente una competizione.

Crediamo anche che le famiglie dei piloti abbiano molto apprezzato l'atmosfera distesa e di festa che si respirava in questo raduno.

LA RIUNIONE: I RISULTATI FIVV

La FIVV ha presentato i risultati ottenuti nel 2001; Igino Coggi ha potuto relazionarci sul rapporto FIVV-ENAC, che è ormai consolidato al punto che l'Ente Nazionale ha esplicitamente riconosciuto la Federazione come il proprio referente per le normative che riguardano gli



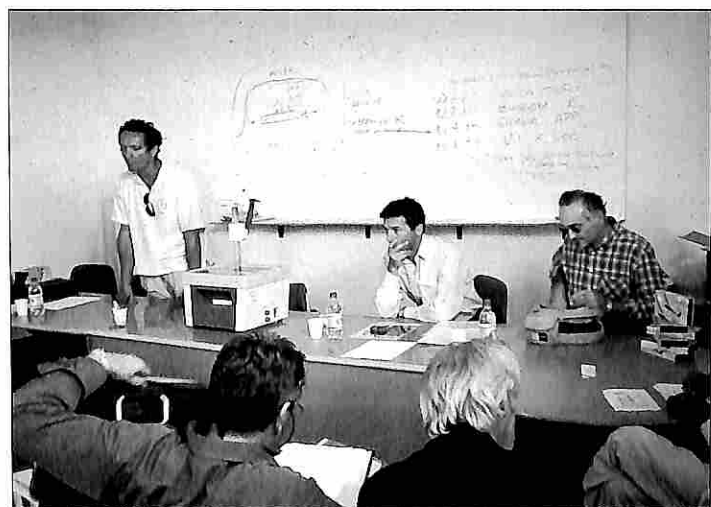
alianti (scuole, istruttori, officine ecc.). È questo un grandissimo successo: finalmente sono dei veri volovelisti che vanno ad esporre i nostri problemi e che comprendono l'impatto applicativo di norme imposte, di solito, da ottimi burocrati ignari di cosa sia veramente un aliante. La commissione FIVV impegnata con l'ENAC ha ottenuto una revisione delle norme inerenti i nuovi istruttori, per i quali non sarà più richiesto il possesso della

licenza di volo a motore, né la visita medica di prima classe; in cambio abbiamo dovuto accettare dei requisiti minimi in termini di dimostrate capacità volovelistiche (qualche volo di 300 km). Restano ovviamente in carica gli istruttori già abilitati, ma diventa molto più facile reclutare di nuovi all'interno dei singoli club.

Ferro Piludu ha presentato la storia dei suoi interventi alle riunioni dell'AeCI, in particolare riguardo alla critica situazione di Rieti e sul progetto di ospitare l'edizione 2005 dei World Air Games nel territorio dell'Italia centrale. I problemi sono enormi: il commissariamento dell'AeCCVV, la dispersione di energie in vista del prossimo mondiale 2003 per il quale ancora molto è da fare, il futuro della Squadra Nazionale.

Leonardo Briadori ha introdotto il volo a vela con ULM, per ovviare alle difficoltà burocratiche che affliggono, anche con un aumento dei costi, il modo più tradizionale di fare scuola di volo a vela.

Il Presidente ha spiegato all'assemblea quali sono le risorse a disposizione della FIVV, allo stato attuale, e i motivi che ci hanno spinto a ritenere che la maniera più efficace di spendere queste povere disponibilità finanziarie sia la realizzazione della versione italiana della magnifica videocassetta introduttiva e promozionale. Non riteniamo di avere denaro da investire in azioni di sostegno diretto ai club tramite la fornitura di materiali tecnici, aiuti economici, né acquisto di alianti; si tratterebbe di "tassare tutti per dare a pochi". Invece la visibilità, la divulgazio-



ne del volo a vela possono avere ricadute ampie e sparse su tutto il territorio nazionale, a beneficio dei club esistenti, della nascita di nuovi, della cultura aeronautica di molte persone che influiscono sul nostro sport.



dimissionario, per consentire nuove elezioni con un rinnovo totale del direttivo. Presentatevi con delle candidature, avremo sempre bisogno di gente volenterosa e disponibile ad occuparsi del volo a vela italiano.

I CLUB PERIFERICI

La riunione è poi passata al punto fondamentale, cioè l'ascolto delle proposte e osservazioni dai club periferici. Per operare come rappresentanti del volo a vela italiano abbiamo sempre bisogno di conoscere le vostre opinioni, priorità, suggerimenti e problemi.

Un primo problema emerso è quello delle quote sociali FIVV; da un lato il presidente ha chiesto, per il 2002, che tutti i piloti d'aliante italiani si iscrivano alla FIVV per dare il massimo valore di rappresentatività alla federazione. Dall'altro, alcuni club periferici lamentano di non riuscire a convincere i propri soci a versare le 100.000 lire che attualmente includono l'invio della rivista *Volo a Vela*. Perciò, pure a malincuore, rivedremo i termini dell'accordo con la rivista per permettere di associarsi alla FIVV con un quota modesta rinunciando alla rivista.

Alcuni dei presenti hanno esposto proteste contro l'operato dell'AeCI, invitando la FIVV a prendere iniziative autonome di contrapposizione all'Aero Club d'Italia. Questo punto ha sollevato gli animi di molti, insoddisfatti dell'attuale situazione. Va però ricordato che l'AeCI esiste per legge dello Stato, che detiene il potere sportivo per delega della FAI (cioè, tra l'altro, nomina la rappresentativa italiana alle gare internazionali) e con il proprio nuovo statuto richiede l'esistenza di una federazione per ciascuno sport aeronautico. Se non sarà la FIVV ad avere i numeri per farsi riconoscere, l'AeCI darà avvio ad una federazione di proprio gradimento, e i volovelisti non devono essere divisi in fazioni opposte.

Il presidente, in chiusura, ha affermato che nel corso del Briefing Due Torri il consiglio della FIVV si presenterà

LE ASSOCIAZIONI LOCALI

La FIVV non può accettare soci singoli. È indispensabile che vengano costituite delle associazioni locali, o che gli aero club si federino direttamente. Costituire un'associazione non significa contrapporsi all'aero club che vi ospita, anzi in ogni club potrebbe nascere (formalmente, ma senza scismi) un "gruppo volovelistico dell'aero club x", con un minimo di 15 soci e un presidente che potrebbe



Giuliano Laurenti: il meteoman



fungere da rappresentante di specialità presso la FIVV. Solo la formalizzazione del gruppo volovelistico può garantire la rappresentatività di tutti i piloti d'aliante italiani. Non è affatto necessario recarsi da un notaio, basta registrare l'associazione presso un tribunale (siamo in grado di offrirvi i dettagli dell'operazione che ha un costo di circa 200 euro).

LA VIDEOCASSETTA

Abbiamo acquistato un primo ordine di 1500 copie del filmato promosso dalla FAI-IGC e ne abbiamo curato la versione italiana. Siamo stati i primi al mondo, dopo i paesi di lingua inglese, ad interessarci a questa iniziativa realizzata in Nuova Zelanda. Se ne sono occupati Diego Volpi e Aldo Cernezzi.

Il mandato della FAI richiedeva una cassetta di altissima qualità professionale, in grado di informare efficacemente tutte le persone che si recano in un club per un volo di prova; si tratta di un "target" già sensibile e motivato, al quale si mancava di spiegare che il volo a vela non è sempre una planata in aria calma, né il giro del campo. Tutti

vengono ora messi in condizione di capire che imparare a volare è impegnativo ma di grande soddisfazione, che tutti lo possono fare, e che con il brevetto si aprono tante strade e una nuova vita di avventure aeronautiche.

L'obiettivo è stato raggiunto, e in più le immagini sono splendide: in realtà abbiamo un video che potete mostrare ai vostri amici per spiegare loro, in 14 minuti, l'essenza del nostro sport.

Sarà anche il complemento ideale per azioni di pubbliche relazioni, informando burocrati, amministratori locali e "persone che fanno opinione" sulla magnifica realtà del volo a vela. Nessun club può sopravvivere a lungo senza la simpatia del vicinato e delle amministrazioni.

La FIVV la vende ai soci per 8 euro (+ spese postali se scegliete di riceverla in contrassegno), e in occasioni di contatto col pubblico esterno per 10 euro. Potete ordinarla via e-mail o telefono al segretario.

Tutti i club federati ne riceveranno un primo quantitativo in omaggio, gli ordini successivi sono a pagamento. Per la FIVV è importante l'aspetto divulgativo e promozionale, quindi abbiamo bisogno il vostro aiuto: non sprecate questa occasione di portare più allievi alla vostra scuola, non sprecate il lavoro della FIVV!

Abbiamo riservato una quota di circa 500 cassette per la distribuzione a carico della FIVV con una speciale lettera accompagnatoria, a giornalisti, televisioni locali e nazionali, grandi studi di pubblicità, assessori regionali allo sport ecc. Da voi vorremmo ricevere suggerimenti e indirizzi della vostra realtà locale.

Arrivederci a Bologna

Aldo Cernezzi

e-mail: aldo@voloavela.it

tel: 02.48003325 - 347.5554040

RISTORANTE



AL VOLO A VELA

SPECIALITA' TOSCANE
Chiuso **LUNEDI e MARTEDI**

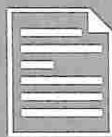
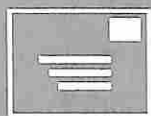
Sconto del 10%
ai soci VOLOVELISTI
sui prezzi del menù

VARESE - via Lungolago, 45
☎ 0332 - 310170 - Fax 320487



GLASFASER ITALIANA spa

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



Semplicità

Sono un appassionato da sempre (classe 1932) di alianti e volo a vela in generale, e in particolare dell'evoluzione aerodinamica e strutturale dei mezzi. Ora, leggendo e rileggendo le varie pubblicazioni inerenti, riscontro una crisi di crescita causata da moltissimi fattori... non ne parliamo della burocrazia ecc.

Pochi i brevettati, costi in continuo aumento e tanti molano dopo il brevetto. Per non parlare dei costruttori amatori... Si vuole o non si vuole questo volo a vela? I pochi privilegiano gare e macchine altamente performanti con i relativi grossi costi, e la maggioranza, quella che vola per il piacere di volare, quasi niente. Mi spiego: anni fa si fece, per sviluppare e propagandare il volo a vela, la Classe Standard e si è visto com'è andata a finire; doveva essere un veleggiatore semplice, economico, con buone caratteristiche di volo "da club". Dopo questo travaglio, è ora nata, o tenta di nascere, la World Class che nell'intento dovrebbe essere semplice, economica ecc.

Con i precedenti io dubito. Ma si vuole volare o no? Per quello che capisco, siamo punto e a capo. Non che io abbia nostalgia dello Zoegling, ma con questa complessità permanente si ritorna sempre alla solita storia: si parte dal semplice per tornare al difficile.

Ho letto l'ultimo volume dell'ing. Pajno sulla storia delle costruzioni volovelistiche italiane. Ci voleva. (Pur con qualche errore di stampa e alcune imprecisioni sui dati). Ho scorso pure l'altro volume dello stesso autore sul progetto dell'aliante moderno. Ottimo testo, un po' il prosieguo del non dimenticato volume edito nel 1946 dall'ing. Frati sull'aliante veleggiatore. Si sa che l'aerodinamica e le strutture di quel tempo sono completamente cambiate, ma, come dice l'ing. Ciani nella prefazione, certi principi sono sempre validi. Il volume di Pajno, che pure si rivolge ai costruttori amatori, mi sembra un po' difficile. Bene ha detto nella presentazione l'ing. Morelli, che per certificare e volare un aliante si possono omettere certi "elaborati" indispensabili per costruzioni di serie ma certo disarmanti per chi si cimenta in una costruzione casalinga. (Esempio positivo certe costruzioni cecoslovacche).

Si vuole aumentare l'interesse di molti per questa bellissima attività? Se si continua per questa strada, a mio parere, è un'utopia. Gli appassionati al volo sono pochi e bene fanno a praticare il deltaplano, parapendio ecc. Cerchiamo di mettere i piedi per terra e pure con la nostra cercata semplicità non cadiamo ancora una volta in tante contraddizioni. Mi rendo conto che è molto più facile dire che fare, ma se si vuole andare avanti bisogna uscire da questa contraddittoria "storia".

Silvano Vedova

Nuova associazione

Si è costituita a Roma il 6 settembre 2001 l'Associazione Volovelistica Roma che si prefigge lo scopo di promuovere lo sport del volo a vela in ogni sua forma e con qualsiasi mezzo inclusa l'organizzazione e la gestione di mezzi aerei e campi di volo. L'Associazione, rigorosamente "no profit", intende sviluppare dinamici e costruttivi rapporti con le Istituzioni esistenti mediante, ad esempio, collaborazioni e convenzioni.

Sabato 8 settembre durante l'assemblea FIVV tenutasi in



Nello studio notarile Pinardi e Magliulo la sera in cui abbiamo costituito la nostra Associazione. Da destra a sinistra: Pietro Pompili, Alessandro Stecchi, Andrea Berardi, Alessandro Santoliquido, Paolo Martella, Patrizia Raimondo, Pino Finizio, Carlo Marchetti, Daniele Romano.

concomitanza con l'importante raduno volovelistico del Comprensorio Volovelistico Alpi Orientali, il presidente della FIVV ha dato comunicazione della nascita dell'Associazione Volovelistica Roma agli sportivi presenti fra i quali brillavano l'attuale Campione del mondo classe 15m Giorgio Galetto, Leonardo Briigliadori vice campione del modo ai recenti World Air Games .

Punto di riferimento nazionale della "Volovelistica Roma" è la Federazione Italiana Volo a Vela che la rappresenterà nel futuro assetto dell'Aero Club d'Italia.

Per ulteriori informazioni: AVR, via Francesco de Sanctis, 9 - 00195 Roma oppure al suo Presidente Andrea Berardi all'indirizzo berard@tiscalinet.it

Andrea Berardi



La radiotelefonia per aeromobili in lingua italiana spiegata in un manuale completo di audiocassetta con gli esempi pratici.

Adottato dalla scuola di volo dell'A.C.A.O.

Richiedetelo alla redazione

fax 031 3032 09
redazione@voloavela.it

Lire 25.000

La più completa ed aggiornata rassegna degli argomenti teorici come guida al conseguimento della

LICENZA DI PILOTA DI ALIANTE

Richiedetelo alla

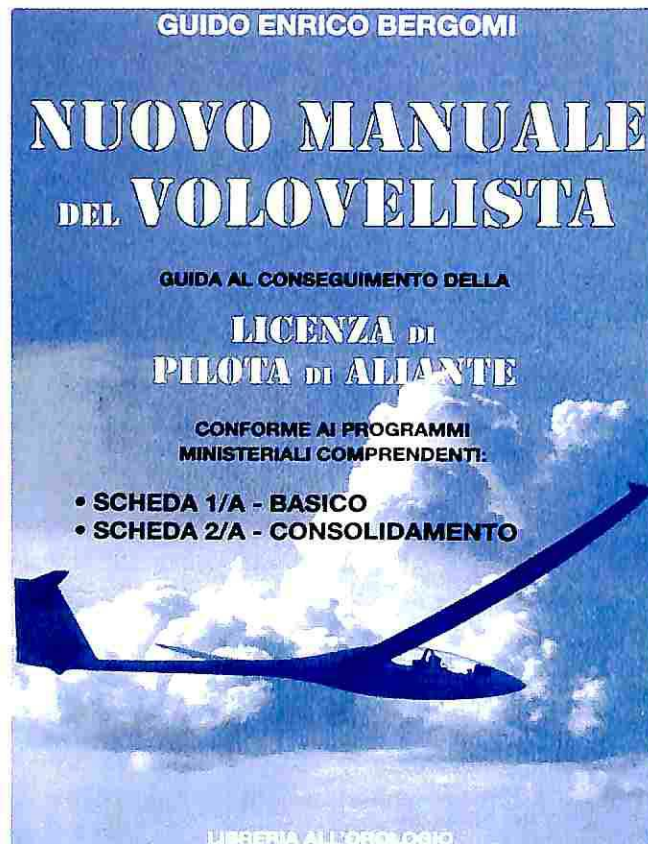
Casa Editrice VEANT

Via G. Castelnuovo, 35 - Roma

Telefono 06.5599675

o presso il vostro Club

Lire 45.000



Verso un Volo a Vela *ultraleggero?*

Aldo Cernezi

Ho assistito al decollo del Silent dal pendio del monte Cucco, e posso tranquillamente affermare che è stato un evento unico, storico e tutt'altro che irripetibile. Simbolicamente, a dare una spinta all'aliante ultraleggero c'era il presidente della commissione Volo Libero della FAI, Mr Olivier Burghelle, dalla lunga carriera di deltaplanista.

L'emozione era grandissima, ma i più stupiti tra tutto il pubblico eravamo noi volovelisti; gli appassionati di volo libero non trovavano niente di molto strano nella scena a cui stavamo tutti assistendo. Luigi Bertoncini ha compiuto il decollo in completa calma, e mi aveva già parlato più volte del suo desiderio di riuscire un giorno ad atterrare "on top", cioè sulla cima della montagna anziché in fondo alla valle!

La mia formazione, fatta solo col traino aereo, mi impedisce di considerare normale questo tipo di procedura ma... venendo da Rieti, con le perdite di tempo che ci sono state nel corso dei decolli della CIM, il fascino di uno spettacolo inusuale causava un allargamento dei miei orizzonti mentali.

Il mercato, negli ultimi due anni in particolare, sta cominciando ad offrire vari modelli di alianti ultraleggeri. Non sono in condizione di confermare che esista una domanda di questo tipo di macchine, ma si vede certamente un fermento di iniziative da parte di grandi e piccoli costruttori.

Il Silent esiste ormai da molti anni, è stato migliorato e oggi viene proposto anche in versione motorizzata a decollo autonomo. Il progetto è completamente italiano e la produzione, dopo un avvio in Slovenia, è da non molto ritornata presso la stessa Alisport in provincia di Lecco. Come per tutti i mezzi "ultraleggeri", il peso a vuoto dell'aliante è limitato dalla legge, ed anche la velocità di stallo deve rispondere a precise specifiche. Volare al di fuori delle caratteristiche stabilite dalle normative sul VDS (volo da diporto e sportivo), significherebbe infrangere una legge dello Stato, nonché cercare di eludere le norme dell'Aviazione Generale. È un dato di fatto che molti ULM da turismo volino quotidianamente con pesi che superano di almeno 50 kg il massimo consentito di 450 kg (escluso il paracadute balistico che non viene pesato per non scoraggiarne l'installazione). L'uso di materiali moderni consente di produrre ali robuste con profili che dimostrano buone performance: purtroppo questi materiali richiedono di essere lavorati sostanzialmente a mano, e la manodopera costa cara. L'utilizzo di tecnologie e materiali più vecchi (tubi d'alluminio con copertura in tela) offre maggiori economie, ma limita le prestazioni a causa dei profili più spessi e non laminari: un esempio di questa categoria di mezzi, che non ha avuto successo, è il

piccolo aliante ultraleggero Tempest. C'è purtroppo un altro aspetto legislativo assai importante nei limiti di quota in volo: il VDS può volare a non più di 350 metri sul terreno, ad una distanza orizzontale massima di 2 km da un eventuale rilievo (cioè, se la vetta di un monte si trova a 900 m, si può salire fino a 1250 m in un raggio di 2 km dalla vetta). Queste cifre sono indicative, non verificate da me con precisione e potrei essere smentito...

Il decollo autonomo comporta due vantaggi: quello ovvio dell'indipendenza dal traino, difficile da organizzare se non in un club che conti già un buon numero di soci; ma anche quello di far ricadere il mezzo nella categoria degli ultraleggeri a motore monoposto, con limiti di peso ben più alti rispetto a quelli imposti per gli alianti puri.

I MODELLI

Il Silent ha circa 12 m di apertura, un profilo alare IMD 002 con flap a tutta apertura privi di deflessione positiva (si usano solo in negativo per migliorare le prestazioni alle velocità più alte). L'efficienza è ben sopra i 30. Alcune voci parlano di una nuova versione con maggiore apertura e profili migliorati, che sarebbe in fase di sviluppo.

L'Albistar Apis WR, pur se una parentela è stata negata, ricorda da vicino il Silent. I produttori hanno per anni realizzato ali e fusoliere dell'aliante ULM italiano, e la fusoliera in particolare ha un'aria "di famiglia". L'apertura alare è però maggiorata: 13 m a cui si aggiungono delle prolunghie rastremate e piegate all'insù per giungere a 15 m e efficienza dichiarata di 39. Con questo mezzo sono stati



Decollo dal pendio

Il 4 agosto 2001, presso l'area di decollo del Monte Cucco nel Comune di Sigillo (PG), il Silent ha spiccato il volo usando lo stesso sistema dei deltaplani, frequentatori abituali di questa zona. Erano vari decenni che non si effettuava più il decollo da pendio.

Questo sistema di decollo, utilizzato dai pionieri del volo fino ad una cinquantina d'anni or sono, sfrutta il vento frontale di pendio e la velocità che si ottiene grazie alla breve corsa in discesa. Negli ultimi decenni il decollo dal pendio è stato sostituito dal sistema a traino di un aereo a motore decollando da un aeroporto. I forti carichi alari e le relative alte velocità di decollo non permettono più agli alianti "certificati" l'involo da un dolce pendio montano.

Il Silent invece, che rientra nella classe D della FAI nella categoria alianti ultraleggeri con peso massimo al decollo di 220 Kg, può effettuare il decollo da qualsiasi superficie sia autonomamente che a traino anche di semplici pendolari.

Le immagini mostrano la sequenza di uno dei tre decolli effettuati dai piloti Luigi Bertoncini e Walter Mauri, progettista del Silent.

Roberto Molteni



Per altre informazioni

website: www.alisport.com

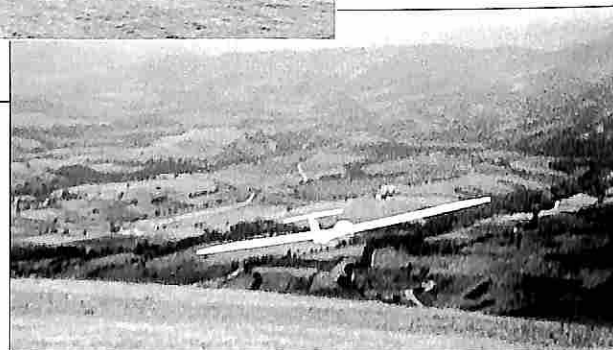
E-mail: info11@alisport.com



realizzati dei voli validi come record di velocità e distanza per la categoria, superando abbondantemente i 500 km nelle mani di Bostjan Pristavec e Andrej Kolar.

Derivando molta dell'esperienza accumulata con il classe Standard Cristal, che doveva essere la risposta francese al grande successo del Discus, sta entrando in produzione anche il Cavok 10, motoalante monoposto a decollo autonomo e piano di coda a croce. Prestazioni molto simili all'Apis WR.

Un ambizioso progetto viene dagli USA, con lo Sparhawk. Apertura intorno ai 13 m, efficienza vicina a 40, leggerissimo grazie all'uso dei più moderni materiali compositi preimpregnati, ma probabilmente molto caro, vicino al prezzo di un LAK-19 o Glasflugel/HPH 304, due alianti certificati.



LA CHIAVE DI VOLTA

Dalla Repubblica Ceca arrivano invece varie proposte, idealmente sovrapponibili: due ditte diverse hanno ciascuna realizzato un biposto da addestramento e un monoposto, a decollo autonomo, con caratteristiche ben più economiche, spartane e prestazioni abbastanza modeste, ma più che accettabili. Le motorizzazioni sono rustiche, ma comunque



retrattili; l'ala è controventata e l'efficienza compresa tra 20 e 25.

Con meno di 13000 euro si può acquistare il monoposto senza motore "Banjo", mentre con circa 26000 si ottiene il "top della gamma", il biposto a decollo autonomo "Tukan".

Questa è, secondo il nostro modesto parere, la chiave di volta di questo mercato: la possibilità di aprire una scuola di volo con un biposto autonomo da circa 50 milioni di lire, sempre pronto al volo senza bisogno di aiutanti, aerei da traino, visite di un meccanico certificato, grandi revisioni alle scadenze orarie e

calendariali. La possibilità quindi di iniziare una nuova realtà volovelistica in zone anche lontane da officine certificate. Pensate a cosa significherebbe per una scuola in Puglia o, peggio, in Sicilia, se dovesse portare un Twin Astir fino a Rieti per le visite ogni 100 ore di volo.

I monoposto "ULM" di alte performance forse rappresentano un primo punto d'arrivo per chi deciderà di imparare a volare con queste macchine più semplici.

GLI ISTRUTTORI E LA FEDERAZIONE

Possiamo ipotizzare che siano gli stessi istruttori ULM-VDS a farsi abilitare anche all'istruzione al volo planato e veleggiato, magari grazie a corsi organizzati con l'aiuto di volovelisti esperti.

La FIVV sarà ben felice di contribuire alla nascita di un nuovo "livello di ingresso" al volo a vela, più economico di quello tradizionale. Già adesso una buona parte degli aspiranti alla licenza di aliante proviene dal volo libero (delta e parapendio), e l'esistenza di un volo a vela ricreativo e di poche pretese non può che giovare alla diffusione del nostro sport.

Il Silent è disponibile anche con motore elettrico (nelle foto)



NIMBUS

Alluvione di Sarno, maggio 1998
Nevi prealpine e padane
Concorso fotografico 1999
Il gelicidio
L'anemometro sonico

Rivista di meteorologia, clima e ghiacciai.

Organo ufficiale di informazione della Società Meteorologica Italiana.

Esce in 4 numeri all'anno. Abbonamento: L. 70.000.

Visita www.nimbus.it: previsioni del tempo, link a siti meteorologici, articoli, tutti i numeri di Nimbus pubblicati, ed il Meteo Shop, vetrina della meteorologia che presenta il nuovo poster "Atlante delle nubi".

Per informazioni:

SOCIETÀ METEOROLOGICA ITALIANA

Via G. Re 86 - 10146 Torino

Tel. 011/797620 - Fax 011/7504478, e-mail info@nimbus.it

Pociunai 2001:

1° campionato del mondo femminile



Margot 57

Magnifica esperienza nonostante il pessimo piazzamento...

Devo essere sincera, ero andata con tutt'altre aspettative... Certamente ho capito di avere ancora molto da imparare e sicuramente esperienze come questa concorrono ad un notevole arricchimento.

L'impatto con la Lituania è stato quasi traumatico. Per quanto immaginassi un paese povero, non avrei mai pensato di trovarmi in una nazione molto più indietro della Slovacchia che già mi aveva colpito quattro anni fa in occasione degli europei femminili.

Le città sono fatiscenti, grigie, sporche, mezze diroccate. Si capisce che il regime si è allontanato da poco. Le strade tutto sommato non sono poi così male, se non si fa caso ai carri tirati da cavalli, a gente in bicicletta in contromano, tutto questo in "autostrada"! È continuamente possibile fare inversione di marcia dalla corsia di sorpasso... bisogna abituarci. La campagna è costellata da mucche legate con la catena che verso sera vengono munte in loco. (In un fuori campo ho avuto un incontro ravvicinato con una mucca che dalla paura ha stracciato la catena ed ha cominciato a galoppare verso di me. Che terrore!!! Fortunatamente è poi arrivata una contadina che dopo essere stata tra-

scinata a terra dalla mucca è riuscita a legarla ad un albero).

Atterrando a Kaunas in aeroporto mi sono ritrovata mucche anche ai bordi della pista...

Il tempo ha sicuramente contribuito a farci vedere tutto ancora più grigio, anche la casetta che ci è stata assegnata all'interno dell'aeroporto. Dall'esterno era veramente carina, ma non posso negare che ho provato un attimo di sconforto dopo aver visto che in casa l'unico lavandino si trovava in "cucina", dove l'arredamento era costituito da una vecchia bombola russa ed una stufa sporca e arrugginita. Lo sporco era tanto. C'erano cose sparse ovunque. Il pensiero era forte: come avrei potuto resistere in simili condizioni per tre settimane?

Fortunatamente l'essere umano riesce ad adattarsi a tutto e ora della fine la "casetta di Biancaneve" si era trasformata nella nostra reggia, abitata da noi e da alcuni toponini che ravvivavano un po' la vita...

Sono però rimasta colpita dall'accoglienza delle persone tutte veramente disponibili. Anche nei miei numerosi fuori campo ho sempre trovato gentilezza e collaborazione anche se spesso il metodo per comprendersi erano gesti o... disegni! (Ho così richie-

sto un trattore per tirarmi fuori da un campo).

Mi ha sorpreso anche la cultura aeronautica di questo paese: sul campo c'erano degli alianti primari, specie di Zoegling, su cui ragazzini e femminucce dai 10 ai 15 anni venivano iniziati al volo. L'aliante viene tirato da un verricello, dapprima soltanto con strisciate a terra, poi sollevandosi fino ad un metro. In questo modo





ha caldeggiato questa iniziativa per rendere la gara un po' più coinvolgente per tutte le persone che sono a terra.

L'impatto con la meteo lituana è stato anch'esso veramente traumatico: prima della gara ho potuto soltanto fare due voli in condizioni pessime e quindi mi sono soltanto potuta rendere conto di come avrei fatto a riconoscere quell'aeroporto costituito da 1 km e mezzo quadrato di prato non contrassegnato da alcuna pista, in mezzo ad un bosco sulle rive di un fiume.

Poi la sorpresa col bel tempo è stata grande: il cielo appariva

sempre meraviglioso. Ma, ahimè, soltanto un cumulo su quattro tirava e non era neppure chiara la logica della parte in cui si potesse salire.

Mediamente abbiamo volato con plafond di 900/1200 m (1 giorno soltanto abbiamo avuto 1500). Le salite andavano da 1 metro fino ad arrivare a punte anche di 2 (molto rare). Abbiamo però volato tanto anche con 0,5/0,6. Anche l'alternanza dei valori traeva in inganno, non era chiaro affatto se si dovessero scartare salite più deboli perché a volte le salite forti restavano isolate per km e senza logica evidente.

viene acquisita la sensibilità sui comandi in modo autonomo.

Anche mio figlio Stefano, tredicenne, ha preso parte a questa iniziativa per diversi giorni ed è stato veramente contento anche perché ha fatto amicizia con molti giovani coi quali poteva comunicare in inglese.

Altra bella iniziativa era costituita dalla possibilità di poter seguire il volo (in differita di 30') delle prime tre in classifica di ogni categoria sullo schermo del computer della club house tramite un dispositivo montato sul logger di ogni pilota. La direzione di gara



Classe Standard
1st World Womens Gliding Championship

	TOT	PILOT		DAY 1	DAY 2	DAY 3	DAY 4	DAY 5	DAY 6
1	4283	Tamara Sviridova	R	1 816	1 795	1 749	966	11 528	429
2=	4121	Claire Luyat	EO	6 674	8 641	3 735	1 1000	4 682	6a 389
2=	4121	Krystyna Marszal	GT	2 786	3 726	686	11 934	7 638	11 351
4	4092	Hana Vokrinkova	17	7 658	2 728	6 689	6 958	3 694	9 365
5	4025	Eva Cerna	A1	11 623	4 715	10 674	8 945	2 711	10 357
6	3970	Tatjana Kuzmina	Y	3a 774	626	5 692	4 960	12 495	3 423
7	3913	Swaantje Geyer	VS	5 704	5 712	4 697	12 933	9 592	17 275
8	3850	Walentya Jewdok	J1	15 484	7 679	14 598	966	1 731	5 392
9	3764	Rosemary Johnson	435	4 735	626	2 742	13 931	13 404	15 326
10	3679	Gudrun Haas	HAI	10 624	6 705	9 684	5 959	15 292	4 415
11	3576	Marina Kalajeva	KI	13 593	16 339	13 651	7 956	8 608	429
12	3467	Joanna Biederman	J9	634	12 599	686	14 535	640	8 373
13	3373	Sylvia Stampke	19	12 594	11 604	11 660	10 936	16 286	16 293
14	3118	Maksymiliana Czm	Y3	634	13 590	15 511	18 365	640	7 378
15	2759	Daina Vilne	LY	16 434	14 503	12 653	19 273	10 555	12 341
16	2261	Jurgita Galvelyt	DG	14 588	15 498	18 328	16 432	18 83	13 332
17	2194	Dalia Vainiene	BF	17 369	19 285	16 355	15 488	14 366	14 331
18	2098	Jolanta Beinorav	HY	18 326	17 330	16 355	9 939	17 114	19 34
19	1427	Valentina Supe	88	19 322	18 289	19 236	17 387	19 30	18 163

Classe Club
1st World Womens Gliding Championship

	TOT	PILOT		DAY 1	DAY 2	DAY 3	DAY 4	DAY 5
1	4275	Sarah Steinberg	S1	2 981	1 1000	3 771	2 978	2 545
2	3928	Anna Michalak	MP	1 1000	7 593	1 798	3 970	1 567
3	3769	Halina Rynkiewicz	8Z	3 923	8 583	2 791	4 961	4 511
4	3616	Stefanie Muhl	BW	4 779	6 691	5 647	1 1000	6 499
5	3506	Cornelia Schaich	CD	7 733	2 813	4 664	10 757	3 539
6	3451	Jane Mc'coshim	161	9 717	5 716	7 615	940	7 463
7	3391	Sue Kussbach	KA	8 725	3 807	6 643	11 716	5 500
8	2914	Jana Treslova	L3	5 766	10 435	10 342	940	8 431
9	2870	Lenka Kuthanova	VL	6 760	11 434	11 314	5 941	9 421
10	2839	Daniela Elmer	H2	10 613	4 735	9 395	8 869	10 227
11	2425	Adela Dankowska	B2	11 452	9 447	8 543	9 766	11 217

A rendere le cose ancora più "semplici" è stato il vento: abbiamo volato mediamente con 30, 40 e anche 50 km/h di vento... Per cui nonostante le condizioni povere non si poteva volare scarichi perché altrimenti era impossibile muoversi.

Eloquenti sono le medie a cui si è volato: una sola gara ha visto i 101 di media, per il resto le medie si aggiravano fra i 70 e gli 80 km/h.

Tutto considerato non è difficile capire che se si sbagliava la valutazione di 2 salite consecutive era già bell'e che ora di atterrare fuori campo. Infatti su nove prove assegnate, 2 non sono risultate valide perché nessuno ha percorso 100 km e altre due hanno visto tutte le concorrenti di tutte le classi atterrate fuori campo.

È chiaro che lo scotto che si paga a volare da soli in queste condizioni è alto e che anche la fortuna gioca un suo ruolo.

In ben tre prove è stata assegnata la Assigned Area Task di cui non si conosce molto e che ha uno scoring veramente difficile da capire. Secondo me sarebbe cosa intelligente assegnare tutti i nuovi tipi di gare approvate dalla IGC nei



Un po' di storia

Sin dagli esordi del volo a vela, alcune donne hanno partecipato alle competizioni insieme con i colleghi maschi. Alla creazione della categoria femminile per la registrazione dei record, fece presto seguito l'organizzazione di una gara riservata esclusivamente alle donne.

Il primo evento di grande importanza si tenne a Leszno, Polonia, nel 1973. La gara vide la partecipazione di 21 concorrenti da 12 nazioni diverse. In quei giorni si cominciò a pensare che la Polonia, da sola, avesse più donne-pilota che tutto il resto del mondo insieme. A rendere la competizione ancora più interessante, tutte volavano sullo stesso tipo di aliante, il Pirat. Vennero stabiliti 13 nuovi record nazionali, alcuni dei quali erano superiori ai corrispondenti maschili.

I temi assegnati culminarono in un triangolo di ben 544 km, con nove prove valide. Sul gradino più alto del podio la polacca Pela Majewska, seguita dall'australiana Susan Martin e dalla sovietica Jindra Paluskova.

La seconda edizione fu ancora a Leszno, ma stavolta le macchine in gara erano tutte dei Cobra 15. Le condizioni meteorologiche furono molto meno propizie, tuttavia un triangolo di 501 km portò la vittoria di giornata all'ungherese Maria Bolla. Il podio fu tutto polacco: prima Adela Dankowska, seconda Pela Majewska e terza Maria Popiolek.

Nel 1977 la Coppa del Mondo Femminile si spostò a Oerlinghausen in Germania, con apertura a qualunque aliante di Classe Standard. Si volarono solo tre temi, sempre con la supremazia delle polacche eleggendo di nuovo campionessa Pela Majewska seguita da Ada Dankowska; terza la tedesca Marianne Koch. Esordì qui Gisela Weinreich, che guadagnerà poi il titolo europeo per ben cinque volte.

Le polacche introdussero per la prima volta la cerimonia di "fratellanza delle Babajaga", una festa sabbatica a base di streghe e scope volanti, ancora oggi uno dei momenti più importanti dei campionati femminili.

Un piccolo aneddoto: Erica Scurr, una delle due atlete degli USA, in seguito ad un fuoricampo mostrò ai contadini il foglio in tedesco predisposto dagli organizzatori per tale eventualità. Più o meno recitava Sto gareggiando in un campionato di volo a vela femminile, per favore datemi il vostro aiuto... i contadini, dopo aver esaminato il suo aspetto stanco e impolverato, presero un cappello e raccolsero tra loro molti marchi tedeschi. Erica tentò di rifiutare, ma all'aeroporto poté offrire da bere a tutti i presenti.

Col supporto di Fred Weinholz, la coppa femminile guadagnò finalmente il riconoscimento ufficiale della FAI-IGC, ma prese la denominazione di Campionati Europei, dove le partecipanti d'oltremare sarebbero state accettate solo come ospiti. Ci sarebbe stata un'alternanza di sedi tra paesi dei blocchi Occidentale e Orientale.

L'edizione del 1979, in Ungheria, fu benedetta dal bel tempo. Sette temi consecutivi, quattro dei quali di oltre 300 km. Poi altre due buone giornate. Il primo titolo ufficiale di Campionessa Europea andò a Monika Warstat (DDR) con soli sei punti di vantaggio su Eda Laan (URSS); terza Jindriska Paluskova (URSS).

Alla premiazione, dopo dieci giorni di bel tempo ininterrotto, nel momento in cui venivano annunciati i risultati finali, il cielo versò grandine e pioggia con fulmini e tuoni fragorosi... Le streghe avevano rotto l'incantesimo?

Le edizioni successive, ormai prive di concorrenti d'Oltreoceano, si tennero a Cherence (Francia, 1981); St Hubert (Belgio, 1983 sostituendo la candidatura poi ritirata dall'URSS); Subotica (Yugoslavia, 1985); Shumen (Bulgaria, 1987); Oriol (URSS, 1989); Husbands-Bosworth (Gran Bretagna, 1991); Ceske Budejovice (Rep. Ceca, 1993); Marpingen (Germania, 1995); Prievidza (Rep. Slovacca, 1997); Leszno (Polonia, 1999).

di Gill Van Den Broeck



nostri campionati nazionali per non trovarsi così a mal partito. Bilancio? Assolutamente positivo: sono stata veramente contenta di avere volato in questa competizione anche se mio marito tutti i giorni mi aggiornava su medie stratosferiche volate a Rieti...

Ho avuto la conferma che volare in una gara di sole donne è diverso. Il clima è molto più disteso e il limite della sicurezza è certamente più alto. Il fatto poi di ritrovarsi dopo alcuni anni con il "carrozzone" del circo europeo o mondiale è proprio bello. Sempre caratteri-

stica è la serata delle "Babajaga" dove le "novizie" prestano il giuramento per diventare... streghe! Spero con tutta me stessa di poter partecipare ancora ad altre gare internazionali. Trovo fantastica l'opportunità di visitare un paese straniero con il volo a vela!

Quanto mi piacerebbe non volare da sola! Forza pilote, creiamo una squadra italiana!

Un grazie infinito al mio team captain Roberto che assieme a Glenis e a Stefano (mio figlio) mi hanno supportata e sopportata.

Un grazie anche alle mie figlie che continuano a capire la mia grande passione e non mi fanno pesare più di tanto la loro apprensione per le mie gare e ad Antonio marito meraviglioso che fortunatamente condivide la mia stessa grande passione e non mi ostacola in queste mie grandi, stupende avventure!



Classe 15 metri

1st World Womens Gliding Championship

	TOT	PILOT		DAY 1	DAY 2	DAY 3	DAY 4	DAY 5	DAY 6	DAY 7
1	4677	Gillian Spreckle	70	1 1000	1 1000	1 1000	8 750	8 177	3 578	8 172
2	4673	Angelika Machine	AD	3 969	6 695	6 775	948	3 593	8 405	1 288
3	4641	Katrin Senne	BK	5 959	7 692	7 772	948	6 585	9 401	2 284
4	4548	Walentyňa Toporo	73	6 942	9 659	10 649	3 912	5 587	4 534	3= 265
5	4503	Annette Klossok	K	4 960	5 702	8 750	5 878	2 609	10 349	6 255
6	4387	Hana Zejdova	LF	2 972	3 750	5 828	4 902	10 161	1 625	10 149
7	4215	Bozena Demczenko	VP	7 802	2 910	4 878	6 868	9 164	7a 440	9 153
8	4116	Jana Veprenkova	CZ	8 797	4 717	3 884	11 382	4 591	6 480	3= 265
9	3952	Edita Skalskiene	SV	784	8 672	11 317	7 819	1 613	5 486	5 261
10	3826	Maria Bolla	V7	11 780	10 451	2 918	10 697	10 161	2a 580	7 239
11	3594	Margherita Acqua	57	784	11 420	9 739	9 748	7 417	11 339	11 147

SPAZZOLE INDUSTRIALI



SOCIETÀ ITALIANA TECNOSPAZZOLE

THE PROFESSIONAL CHOICE

Il nostro Plinio ha felicemente compiuto novant'anni!

Il 14 agosto scorso Plinio Rovesti – il fondatore della nostra rivista – ha compiuto felicemente 90 anni!

Da parte nostra e da tutto il mondo volovelistico – che ha sempre fatto tesoro della tua partecipazione – gli auguri più belli a te caro Plinio!

E per rinfrescare la memoria dei "vecchi" e per rendere più informati i "giovani", riportiamo una sintesi delle sue iniziative, già in parte richiamate nel risvolto di copertina del suo ultimo libro "Ali silenziose nel mondo", edito dalla nostra rivista nel 1975.

PLINIO ROVESTI

È uno dei pionieri del volo a vela italiano. Giovaniissimo fondò a Varese, nel 1930, il Gruppo di Volo a Vela "T. Dal Molin". Ben presto la sua opera si estese oltre al campo del pilotaggio e dell'organizzazione, anche a quello delle costruzioni, della meteorologia, nonché a lavori di divulgazione tecnico-scientifica, ai quali dedicò un cospicuo numero di pubblicazioni, fra cui "il volo veleggiato e il suo regno" (1939), "Volo librato" (1941), "tecnica ed arte del volo a vela" (1947), "Meteorologia per i piloti di volo a vela" (1957-1971), "Volo a vela: sport dell'avvenire" (1957-1973). Nel 1946 fondò e diresse la rivista "Volo a Vela", e da quarant'anni collabora con articoli e studi tecnici a periodici aeronautici italiani e stranieri. Fece parte durante la seconda guerra mondiale, del nucleo Aliantisti da Sbarco e Assalto.

Dal 1947 al 1956 soggiornò in Argentina dove ebbe modo di approfondire le sue conoscenze di meteorologia, quale collaboratore del professor Walter Georgii, padre della meteorologia volovelistica. È stato inoltre capo della spedizione aerologica alla Cordillera de los Andes Argentinos del settembre 1953.

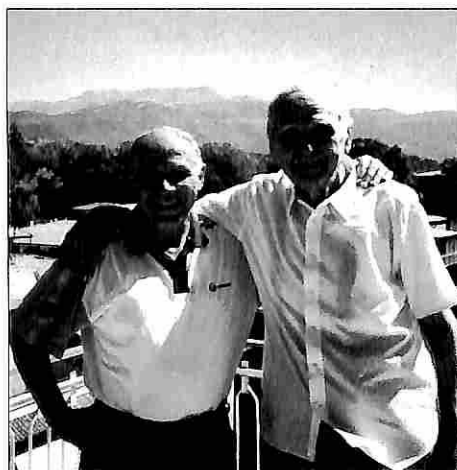
Rientrato in Italia nel 1956, diresse dapprima il Centro Nazionale di Volo a Vela di Rieti; quindi, nel 1961, il Centro Studi del Volo a Vela Alpino di Varese.

La sua notorietà in campo internazionale lo ha impegnato in una stretta collaborazione con l'O.S.T.I.V., di cui, per vari anni, è stato anche membro del Consiglio Direttivo.

Richiamato in servizio dall'Aeronautica Militare nel 1966, ha riassunto la direzione del Centro Nazionale di Volo a Vela di Rieti, carica che ha conservato col grado di Maggiore Pilota dell'Arma Aeronautica, fino al 1975, anno del suo collocamento in congedo e della sua promozione al grado di Tenente Colonnello Pilota.

Per completare il curriculum riteniamo doveroso mettere in evidenza che il nostro Plinio è stato da tempo insignito dell'onorificenza di Cavalier Ufficiale al merito della Repubblica per benemerenze aeronautiche; inoltre l'associazione Pionieri dell'Aeronautica gli ha concesso il titolo di "Pioniere del Progresso del Volo"; mentre la Federazione Aeronautica Internazionale di Parigi gli ha assegnato il diploma "Paul Tissandier" per benemerenze conseguite quale pilota istruttore di volo a vela, esperto in meteorologia applicata al nostro sport, ed abile organizzatore di manifestazioni volovelistiche.

Il Comitato Olimpico Nazionale Italiano gli ha concesso la stella d'oro al merito sportivo.



Ancora da ricordare è l'attività con il gruppo di Volo a Vela "Tommaso Dal Molin" nella cui officina sono stati costruiti numerosi alianti ed i nove veleggiatori anfibi che hanno effettuato, sotto la sua guida, il lancio collettivo dal "Campo dei Fiori" alle acque del lago di Varese nel 1934.

Chiudiamo con quanto scritto da Attilio Pronzati presentando il libro di Plinio:

"L'ultima opera in ordine di tempo di Plinio Rovesti, è qualcosa di più che una semplice storia del volo a vela, infatti, l'autore, oltre a delineare gli sviluppi e le vicende dell'attività volovelistica dalle sue prime rozze manifestazioni fino alle meravigliose imprese odierne, è sempre attento a guidare il lettore nella comprensione di quella vasta gamma di fattori, che tanta importanza rivestono nello sport volovelistico, come la meteorologia, l'aerodinamica, le tecniche di pilotaggio, la tecnologia costruttiva. Sono questi elementi che, inseriti di volta in volta nel fondamentale canovaccio storico di cui quest'opera è intessuta, fanno di essa una vera e propria sintesi tecnico storica del volo a vela mondiale. Una sintesi che, per la chiarezza delle sue linee prospettiche e per la completezza essenziale del suo contenuto, si rivela un ideale strumento di informazione per il pubblico profano e insieme un utilissimo punto di riferimento e di verifica per il lettore competente. Con questa pubblicazione, infatti si viene a colmare una annosa lacuna nella letteratura aeronautica non soltanto italiana ma anche internazionale."

Caro Plinio, grazie di cuore per quello che hai fatto e per quello che continui a fare per il nostro volo a vela e con gli auguri più belli per te e per i tuoi famigliari.

*Un forte abbraccio, tuo
Renzo Scavino*

Inesorabilmente il tempo trascorre e Plinio, pioniere del volo a vela italiano, il traguardo dei novanta lo ha superato nel bel mezzo del mese Agosto di quest'anno.

Nell'hangar briefing del Centro Nazionale la sua presenza è viva con la lavagna meteo - disegnata prima di ritirarsi dalla vita attiva - ancora esposta sulla parete di fondo dell'aula, in bella mostra per ricordare a tutti noi, piloti e non, vecchi e giovani, la sua scienza, la sua passione volovelistica e la sua lunga ed operosa esperienza di meteorologo.

Impossibile rinchiudere in poche righe l'elenco dei lavori e delle attività da lui svolte in campo volovelistico: pilota, progettista, collaudatore di alianti, meteorologo ricercatore, giornalista, scrittore di libri, fondatore e direttore di pubblicazioni e riviste, direttore del CSVVA e del Centro Nazionale di Rieti per citare, a memoria, alcuni dei campi più significativi nei quali ha lasciato la sua personale impronta.

Alcune generazioni di piloti hanno acquisito dal suo sapere e dalla sua passione per il volo silenzioso nozioni fondamentali e insegnamenti preziosi e oggi ancora leggiamo su *Volo a Vela* schegge del suo vasto sapere.

Il suo manuale di meteorologia seguita a fornire le basi e le nozioni fondamentali per iniziare a comprendere le cause e i meccanismi dei movimenti dell'atmosfera, ossia le fonti dell'energia che dobbiamo conoscere per veleggiare.

Tanti auguri Plinio, in occasione di questo tuo traguardo temporale ti siamo vicini, ti ricordiamo nel nostro cuore con affetto e ti siamo riconoscenti per i tanti insegnamenti ricevuti e che ancora ci aspettiamo di ricevere.

Attilio

ANNO I — Numero 1

Esce al 15 di ogni mese

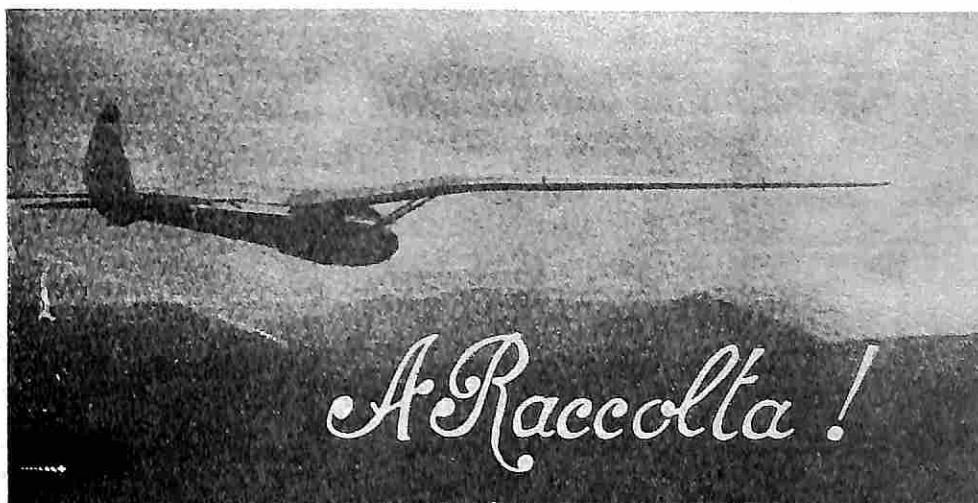
Sesto Calende (Varese) — GENNAIO 1946



Un numero L. 20 — Arretrato L. 25.—
Abb. annuo L. 210 — Semestrale L. 110

Direttore Responsabile:
PLINIO ROVESTI

Direzione, Amministrazione e Pubblicità
SESTO CALENDE - (Varese).



Volovelisti italiani, a raccolta!

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, che di tanto in tanto portavano un lembo d'azzurro nel vostro occhio e nella vostra anima, sono infrante.

Ma nel vostro cuore la passione per il volo senza motore non è morta. Voi vorreste rivivere quei bei giorni di sole che viveste sui campi di volo, compiere ancora quelle gioconde fatiche, godere ancora quelle inobliviabili gioie; ma non sapete come fare. Non sapete come ricostruire le vostre ali spezzate, non sapete dove trovare il maestro che vi insegni la tecnica del volo, non avete danari per potervi comperare il verricello, che vi consenta di staccarvi dal suolo e di lanciarvi per le vie del cielo.

Rimarrà dunque insaziata la vostra sete di volo?

No. Il volo a vela italiano deve rinascere, e rinascerà. Rinascerà, perchè un popolo di poeti e di artisti, qual'è il popolo nostro, non può rinunciare a dare un'ala ai suoi sogni. Rinascerà, perchè una gioventù sana e generosa come la nostra ha bisogno e diritto di evadere, almeno per qualche istante, dalla meschina cerchia dei bisogni quotidiani e delle comuni miserie, per farsi più pura e più forte sotto il bacio del sole e la carezza del vento. Rinascerà, perchè

ai nostri giovani, che non sogliono mai misurare il rischio e la fatica, quando occorre misurarsi nelle gare sportive coi giovani degli altri paesi, non può essere negato di cimentarsi anche nel volo senza motore, lo sport più degno di un popolo di gloriose tradizioni civili, poichè per esso l'uomo tanto più sale, quanto più riesce a liberarsi dalla materia che lo fa greve. E rinascerà, non già quale fu in passato, mezzo di educazione al combattimento elevato a fine della vita, ma come sorgente di gioia sana per la gioventù, palestra per rinvigorire i muscoli, scuola per educarvi lo spirito al valore.

Questo periodico nasce per voi. Esso vuole offrirvi tutto quello che vi occorre per conoscere e praticare il volo a vela, inteso come attività sportiva. Ve ne vuol far conoscere la storia e insegnare la tecnica. 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.

Noi abbiamo fede nell'avvenire del volo a vela. Abbiate fede voi pure, e siateci vicini con la vostra simpatia e con la vostra collaborazione. E con fede riprendiamo, come un tempo, il nostro pacifico lavoro, mentre la Patria, dopo la bufera che l'ha sconvolta, va cercando la sua pace e le vie del suo domani.

LA DIREZIONE

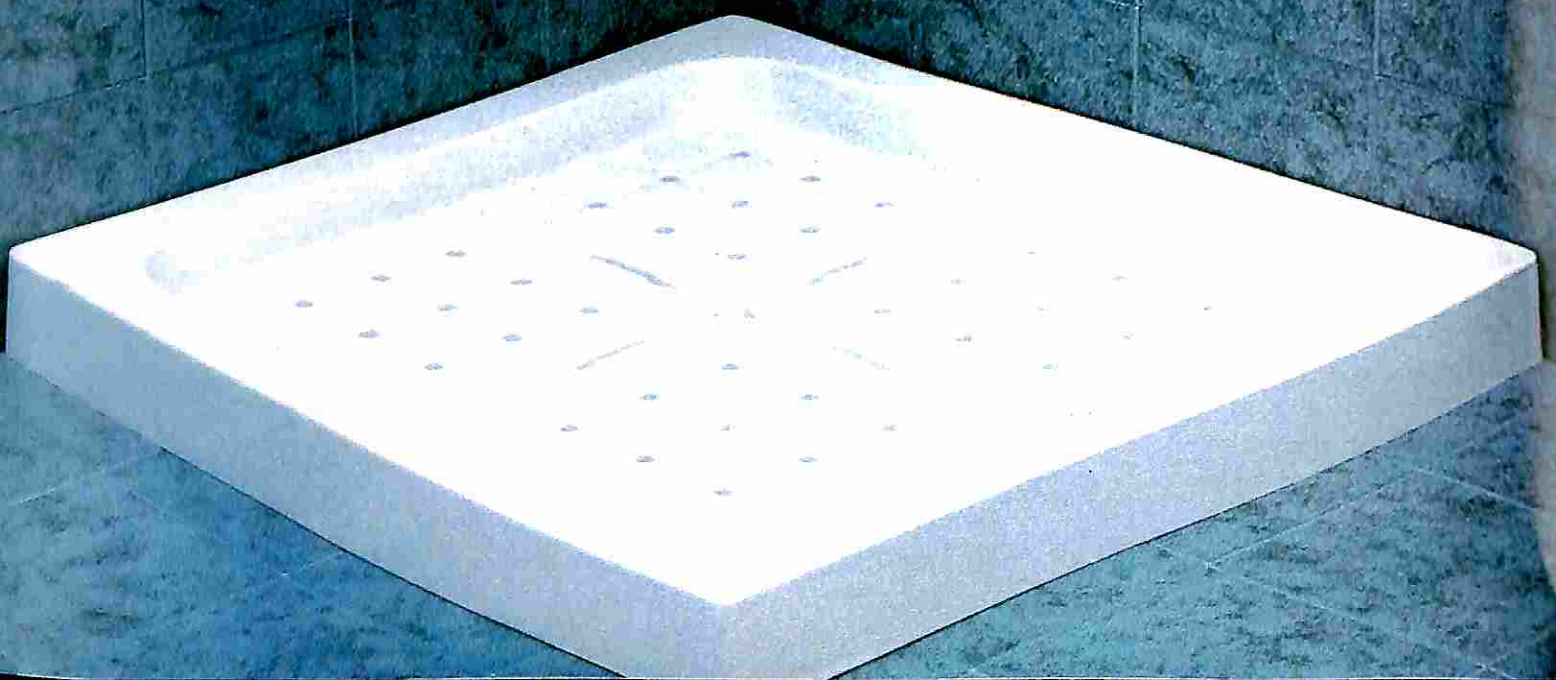
**Accessori
da doccia**

**Duschkabinen
zubehör**

**Shower
Accessories**

**Accessoires
pour la cabine
de douche**

PLASTICA
ilma linea bagno



1.000 km in A/R sulle Alpi

Per la prima volta

Testo di
Jean-Marie
Clément

Foto e disegno
di Giuliano
Laurenti

La ragione per la quale non so ancora usare bene il mio Zander, dopo due anni, è semplicissima: ho solo due circuiti in memoria, con due soli punti di virata ciascuno, due andate e ritorno di 1.000 km. Caunes Minervois verso Ovest e Timmersdorf verso Est. Avrei potuto realizzare il primo il 15 luglio 2000, non fosse stato per una copertura 8/8, tra 3.500 e 2.000 m, lunga solo 40 km tra Alès e le Piq St. Loup, che l'equipaggio all'unanimità ha preferito non attraversare, anche se eravamo ben equipaggiati e sotto controllo radar.

Approfitto quindi di questa domenica di Pentecoste per prendere un po' d'aria al club, convalescente da un'influenza che mi ha bloccato tutto l'apparato otorinolaringoiatrico per quindici giorni. Perché non tentare un piccolo volo locale, tanto per fare un check dei miei timpani, visto che soffia il Maestrale? Sembra che gli antibiotici funzionino perché, nonostante produca orribili rumori, il mio orecchio destro non mi fa soffrire e mi permette il lusso di un salto a 5.000 m in condizioni di turbolenza spaventose, anche e soprattutto 2.000 m al di sopra delle nuvole. Sorprendente, tipico di questi venti catabatici che scendono lungo le Alpi "rotolando", creando rotori migratori caratteristici accompagnati da sistemi ondulatori vagabondi e poco affidabili.

Insomma, tutto ciò mi dà un'idea per l'indomani. Cerco un compagno durante la cena, una mano si alza, uno sconosciuto si presenta, Giuliano Laurenti, il

"Signor Meteo" del campionato nazionale classe 18 m in corso sul nostro campo (ma anche volovelista e istruttore). Ma chi farà le previsioni domani? "Che si arrangino, hanno le mappe e in ogni caso li lascio domani sera" risponde Giuliano! Un tentativo di 1.000 km con me gli sembra un'occasione da non perdere a nessun costo. L'appuntamento è quindi fissato alle 5 e il decollo alle 6.

Rientro dal ristorante a mezzanotte e, siccome non conosco le previsioni, controllo la situazione su Internet. A letto alla 1 per svegliarmi alle 4 e navigare di nuovo in Internet.

La situazione non è straordinaria (Fig. 1 e 2). Non c'è nessuno degli ingredienti classici per l'onda, niente basse pressioni allineate N-S. Al contrario, una corrente da NE fortemente anticiclonica negli strati bassi e una corrente da NW, pure questa anticiclonica, a 500 mb (fig. 3 e 4). Il mattino alle 4, Montpellier prevede un vento da NE con un TAF che passa ad Est. La mappa è chiara: nessuna speranza dalla parte delle Cévennes (fig. 5). La parte austriaca è abbastanza occlusa (fig. 6), ma la massa dovrebbe spostarsi verso Est, salvo ritorno da Est, piuttosto frequente. Speriamo che prima del nostro arrivo... Metterò quindi Timmersdorf nella mia dichiarazione. È troppo presto per telefonare a Giorgio Galetto a Bolzano. Partiamo in ogni caso.

Come sempre, nonostante i preparativi della vigilia, un granello di sabbia blocca gli ingranaggi: il mio

Il nostro ultimo contatto con le nuvole sarà questo meraviglioso drappo di seta tessuto sulla Val Martello al momento del nostro arrivo, come per dimostrarci la sua riverenza dopo tante ore di eccessi. Alla fine dell'ala destra, il Tirolo Austriaco, che adesso sembra libero.

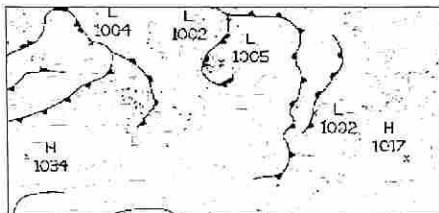


Fig. 1 Analisi del 3 giugno
Corrente da NE negli strati inferiori con ritorno a Est sull'Austria e occlusione. Vento forte settore N-NE fino alle Cévennes

sulla comodità, in un volo di 12 ore. Decolliamo finalmente alle 6 e 50, sotto gli sguardi incuriositi di Luciano Avanzini e Corrado Costa che si preparano per un tentativo di 850 A/R sullo stesso asse. Apprenderò l'indomani che Leonardo Briigliadori, nonostante fosse stato avvertito dai suoi esperti meteo, ha rinunciato al decollo, ritenendo la situazione priva d'interesse.

All'inizio, l'importante non è andare veloce, ma semplicemente restare in aria e avanzare in punta di piedi. Nessun indizio di vento nel cielo di un blu grigiastro poco invitante ma, gradevole sorpresa, un piccolo laminare a 500 m, che però durerà solo qualche minuto. Il venticello da NW (25 km/h) passa a E-NE 30-40 km/h al punto di partenza, parallelo alla cresta e quindi quest'ultimo non funziona. Scendiamo tra gli alberi e verificiamo che le foglie sono immobili: ritorno forzato alla casella di partenza, di nuovo motore e questa volta il punto di partenza (altitudine 1.534 m) è passato a 2.500 m, un'ora dopo il decollo e questo ci lascia una ventina di minuti per cercare un'altra soluzione. Scopriremo l'indomani che Avanzini e Costa subiscono la stessa sorte da un altro punto di partenza, decollano di nuovo, ma il loro secondo tentativo fallisce perché il loro punto di partenza non permette di saltare su un'altra linea di cresta. La nostra soluzione di scorta (il Limidario) non funziona, nonostante un vento da NW per 40-50 km/ora.

Non c'è tempo da perdere, continuiamo verso il pendio dell'aeroporto di Locarno ma non serve a nulla, nonostante la bandiera svizzera del Tamaro sia orizzontale. La successiva, su Bellinzona, ci fa risalire da 1.600 m alla cresta verso 2.400 e, senza perdere tempo per salire, avanziamo in punta di piedi nella speranza di saltare nella valle di Chiavenna in cui dovrebbe trovarsi un rimbalzo, se ne esiste uno nelle Alpi lombarde. Il vento è sempre di NW per 50-60 km/h e passiamo al pelo, dalla parte del lago di Como, a 2.500 m sul pendio del Monte

paracadute si apre in cabina e, siccome il club è chiuso, sono costretto a cercare e "prendere in prestito" un paracadute in un aliante privato, naturalmente dello stesso tipo, perché non ci si possono permettere rischi

Ledù, con un'ondina in fase (finalmente!) che ci riporta a 3.400 m. Il buco di Chiavenna è davanti a noi, a qualche km, l'ora della verità si avvicina. Abbiamo percorso 62 km in due ore... Ma, almeno, siamo sempre in volo! Andiamo. Il variometro crolla a fondo corsa negativa, l'altimetro gira al contrario alla velocità della lancetta dei secondi, ma sono fe-li-ce! Abbiamo vinto! Come per tutti i miei voli Alpini più importanti, la partenza è estremamente difficile, questione di ore per qualche decina di chilometri, la chiave di volta della prova. Che contrasto rispetto ai Pirenei!

Dopo la tempesta il bel tempo, e si ricomincia. Chiamiamo Zurigo Delta per oltrepassare 4.500 m (classe D limitato a FL 150 nei giorni festivi), ma una segreteria risponde che, per assenza di traffico, il controllo è chiuso. In casi urgenti bisogna chiamare Zurigo Radar, che, naturalmente, non ci riceve. Quindi niente clearance e niente superamento del FL 150. Non mi rattristo oltre modo perché non vale la pena di sfruttare la salita, inferiore a 1 m/s. Al contrario, manteniamo la nostra quota mentre risaliamo la valle dell'Engadina da St. Moritz con un occhio sul net-

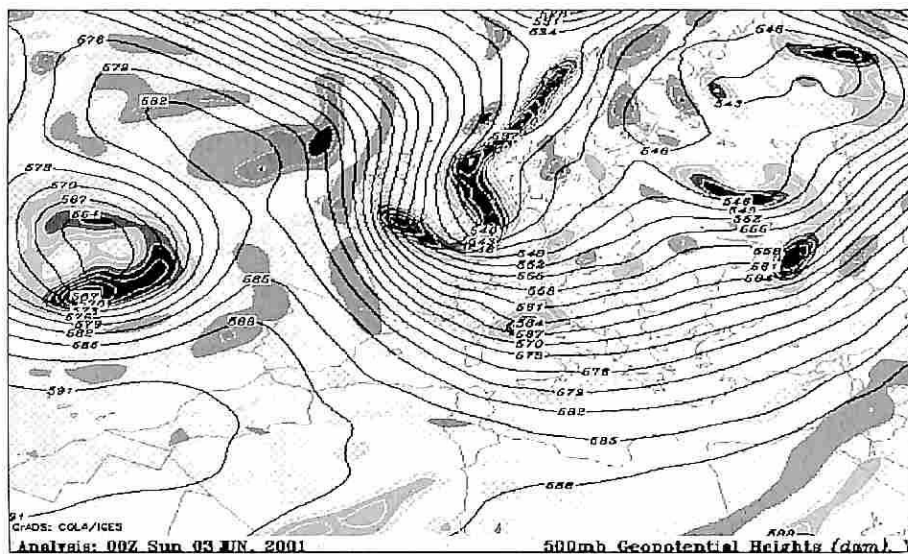


Fig. 3 Analisi a 500 mb il 3 giugno. La corrente da NW è ben definita e si muove lungo la dorsale che si rinforza.

to e un altro sulla nostra posizione rispetto alle creste. Tutto in una tempesta di cielo azzurro e un vento N-NW di 50-60 km/h, e altri due occhi che gestiscono la sicurezza esterna, ecco a cosa serve il biposto!

Ci lasciamo quindi scivolare facendo surf in piccoli "zeri netto positivi" (non dimentichiamo che 0,2 m/s positivo di massa d'aria porta l'efficienza a 100!) fino al pendio dell'Ortles esposto al vento, dove compare la prima nuvola, che non è un rotore, ma un miscuglio di condensazioni di termica e di confluente, e ci fa dolcemente salire (media 1 m/s) da 3.400 a 4.000 m, appena abbastanza per saltare sotto vento (fig. 7) e tentare il miglior rimbalzo dell'Italia Settentrionale, in un luogo della Val Martello chiamato a giusto titolo "Il paradiso di Cevedale". Funziona a meraviglia fino a 5.000 (media 3,8 m/s) che lascio a 1 m/s. Sono

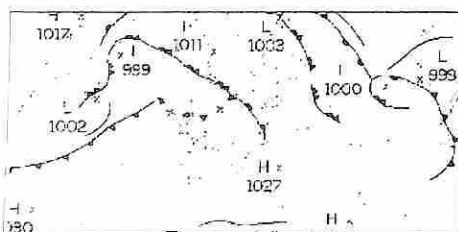


Fig. 2 Previsione per il 4 giugno
Chiaramente anticiclonica da NE al suolo con ritorno di Est sull'Austria. Il fronte occluso interessa sempre l'Est dell'Austria. Più vento sulla Francia



le 10.20 e siamo in volo da 3 ore e mezza, abbiamo percorso 150 km, siamo passati in onda definitivamente e il panorama che si offre alla nostra

vista, 4/8 di cumuli rotori a perdita d'occhio, ci riempie di gioia. A bordo, il clima è eccellente, arriva la prima colazione con biscottini, relax, toilette. Insomma, il morale è al massimo.

La gioia è mitigata da un contatto radio con Giorgio Galetto che rientra all'atterraggio perché "non in forma" e ci annuncia una situazione verso l'Austria molto carica di nubi. Chi vivrà vedrà... Per il momento, applico alla lettera i concetti che insegno, e navigo quindi seguendo il primo rimbalzo, quello più a Nord, che mi porta a Vipiteno, ai piedi del Valico del Brennero (invisibile nello strato di nubi) poi nella Valle Aurina nel cuore del Sud Tirolo (fig. 8), ricordo di una magnifica medaglia d'oro in campionato nazionale di volo libero più di vent'anni fa. Passaggio in Austria e sorpresa... è tutto compatto. L'incantesimo è durato solo un'ora e 140 km. Un grosso sasso esce dallo strato di nubi, dev'essere il Grossglockner che culmina a circa 3.700 m. La città di Lienz, che è solo 10 km a Sud, non è visibile, ma riconosco le montagne che escono dalle nubi. Il GPS conferma, va tutto bene, salvo che stiamo arrivando in una regione totalmente sconosciuta e la visibilità diretta sotto di noi è sempre nulla, e tale rimane fino al nostro ritorno, quattro ore dopo.

A una ventina di km a Sud della nostra posizione, che è sempre il primo rimbalzo visibile e sfruttabile, possiamo distinguere la città di Spittal e poi i laghi della regione di Villach. Bisogna restare in alto per vedere lontano e poter identificare i "rilievi" delle cime delle nubi che altro non sono che la materializzazione del rimbalzo. Riusciamo a saltare di buco in buco (uno ogni 30 - 50 km, testimone di un rimbalzo più potente degli altri) a rischio di fermarci qualche minuto per ritornare al nostro livello ideale di crociera, tra 5.000 e 5.500 m. Questi buchi sono troppo piccoli per permetterci di identificare il paesaggio, del resto sconosciuto. Voliamo piuttosto lentamente, con un settaggio McCready nell'ordine di 1 m/s e poco rispettato, variabile secondo la distanza che ci separa dal prossimo probabile rimbalzo perché, in queste condizioni, è impossibile arrivare a meno di 500 m (meglio 1.000) dalla cima dello strato di nubi (fig. 9). In effetti, in caso di problemi concernenti l'ossigeno, la salute, o l'assenza di salita, bisognerebbe fare immediatamente rotta con vento in coda verso i buchi situati 20-30 km più a Sud, e prendere tempo per stabilizzare i giroscopi, fosse solo per un minuto. Questo non mi impedisce di metterli in funzione, di tanto in tanto, quando un dubbio s'insinua... La velocità al suolo è comunque eccellente a causa dell'altitudine e del vento 3/4 indietro, settore NW

per 50 ± 10 km/h a 5.000 m, stranamente debole. Sono due ore che navighiamo in linea quasi retta, facendo surf sulle cime delle nuvole tra 5.000 e 5.500 m, e una decisione fondamentale s'impone. Timmersdorf è solo a 100 km, ma

"al vento", sotto uno strato di nubi assolutamente compatto, anche se fortemente ondulato (e quindi invitante), testimone di potenti rimbalzi e le cui cime risalgono, valutate circa 4.500-5.000 cioè 1.000 m in più del nostro asse, situato 30 km a 30° a Sud della via ideale. Tentiamo di risalire i rimbalzi incollandoci al livello 195, o più, se clearance ci è accordata? In caso di un problema qualunque, dovremmo percorrere almeno 50 km prima di trovare un buco, e a queste altitudini (-15 °C a 5.000), il ghiaccio è assicurato... Nessuno di noi conosce la regione, nessuna idea di cosa ci sia sotto, nessun riferimento di cime o di atterrabilità nel data base del GPS. Di comune accordo decidiamo di continuare sull'asse più a Nord possibile, tutelando la nostra sicurezza in caso di problemi, cioè al massimo a 30 km vento in coda di un buco identificato che dobbiamo poter raggiungere senza entrare nello strato di nubi.

Questa tecnica ci porta così fino a Koflach, famosa marca di scarpe da montagna, e supponiamo che le costruzioni visibili da un buco siano proprio di questa fabbrica. Non vediamo la città, ma il GPS ha già oltrepassato la fatidica indicazione dei 500 km dalla partenza. Se ci fosse stato dello Champagne a bordo, sarebbe stato sicuramente stappato! Una vigorosa stretta di mano lo sostituisce! Per sicurezza, andiamo fino a 507 km e facciamo dietro front. Davanti a noi, lo strato di nubi è sempre più compatto, avremmo bisogno di contattare Graz la cui TMA è a un minuto, davanti a noi, e l'aeroporto a 28 km. Tutto si complica! Basta per oggi, ritorneremo. Sono le 12,50; siamo a 5.300 m con più di otto ore di sole davanti a noi per concludere un ritorno di 500 km: completo relax! Abbiamo appena percorso 200 km in 1ora e mezza in navigazione elettronica, fermandoci solo due volte per un totale di 9 minuti. Cosa si può desiderare di più?

Comprendiamo immediatamente i vantaggi dell'anda-

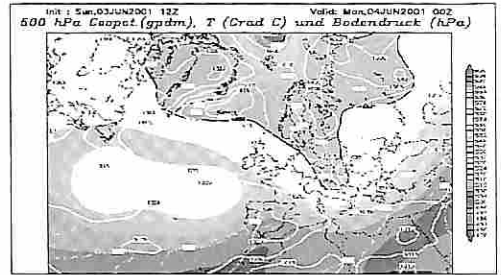


Fig. 4
(a sinistra)
Previsioni a 500 mb del 3 giugno per il 4 alle 4 LOC. Nessuna speranza di vento nel Minervois, l'Austria è ancora nel fronte, ma il vento di NW è significativo

Fig. 5 Previsioni a 500 mb del 3 giugno per il 4
Per questo modello, la curva anticiclonica sul Minervois è ancora più accentuata (perpendicolare alle isoipse), la divergenza sull'Est dell'Austria è ugualmente forte

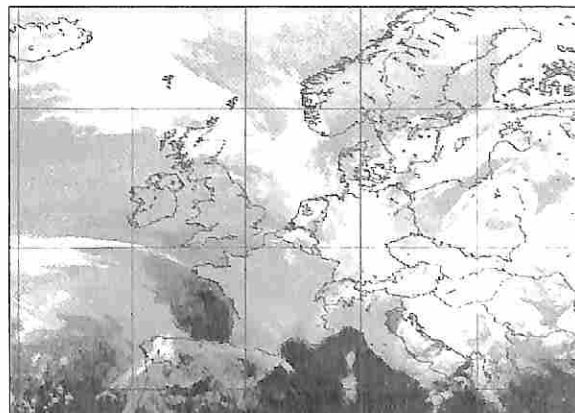


Fig. 6 L'ultima immagine satellitare delle 3 LOC non è troppo negativa sull'Austria. Partiamo, ma non sarà facile



Fig. 9 Quattro ore di surf senza mai fermarsi sulle onde materializzate dalle cime di uno strato di nubi 7/8, primo rimbalzo sfruttabile senza rischi, con l'aiuto della navigazione elettronica

ta e ritorno che comincia verso Est: dopo l'inversione di rotta, abbiamo sempre il sole al di sopra o di fronte, fa quindi molto caldo in cabina, a volte persino troppo perché siamo vestiti per affrontare i -30° e ce ne sono "solo" -15°C . Nella mia posizione anteriore, devo fare regolarmente ginnastica per piedi e gambe, ma non ho problemi sopra la cintura. Non ricordo di aver mai fatto un volo così comodo: nessuna turbolenza, praticamente nessuna spirale né variazioni di velocità e d'accelerazione. Ne approfitto per rilassarmi e quasi mi addormento...

Per il ritorno, l'applicazione della regola del primo rimbalzo sfruttabile ci fa volare una lunghezza d'onda più a Nord che all'andata (fig. 12) perché la pressione sale e il fronte si dissolve. Non ci fermiamo mai e ritroviamo 2 ore più tardi il nostro rimbalzo della Valle Aurina 240 km più a Ovest, che ci riporta da 4.000 a 5.800 m in 12 minuti (2,5 m/s di media). Il barogramma è allegato alla fig. 13: tipico del volo ondulato a bassa velocità ma senza fermarsi per salire. Riconosciamo questa volta l'entrata del Tauern

Tunnel, a Nord di Obervellach. Fa sempre piacere... D'altra parte la nebulosità si dissolve molto in fretta e questo rotore è l'ultimo.

Una piccola nuvola bassa e strana a 13 km a NW da Vipiteno suscita la mia curiosità, dato che il rilievo è ben orientato e il cronometro ci permette tutte le fantasie possibili. D'altra parte, ogni volo dev'essere occasione per esperimenti e ricerche, è l'unico modo per progredire. Un quarto d'ora più tardi, siamo sempre nello stesso punto, ma un po' più in basso... Non ci capisco niente. Non importa, almeno ho provato. Sotto la situazione non sembra semplice, anche se le basi dei cumuli, che, in effetti, sono termiche staccate dall'onda, si situano intorno a 3.000 m e più. Un aliante locale mette fine alla sua sofferenza e si posa sull'aeroporto militare di Dobbiaco, a 1.500 m d'altitudine. Non vola più nessuno... La solitudine assoluta nel silenzio completo. Il sogno.

Gli ultimi 200 km sono dello stesso tipo dei primi: sotto il segno del dubbio.

Di fronte a noi, il "Blu dipinto di blu" e pieno sole, impossibile riflettere sul futuro senza aver tentato il rimbalzo della Val Martello, così generoso questa mattina. Al nostro arrivo si forma una condensazione bizzarra: molto sottile, sembra seta, una meraviglia della natura. Un lenticolare quasi trasparente e volubile ci segnala il rimbalzo lungo tutta la vallata. Fotografie, perché la scena merita (fig. 14). È il nostro ultimo incontro con una nuvola, sono le 16.20 e lasciamo 5.400 m al km 170.

Attenzione a non mancare l'arrivo, che si trova a 1.534 m d'altitudine. Tenuto conto del vento, sempre NW per 60-70 km/h a 5.000 m, dobbiamo ancora avvicinarci ad alta quota prima di cominciare il finale. Appena girate



le spalle al gruppo dell'Ortles, non funziona più niente. Un piccolo - 0,1 a - 0,2 m/s netto e il vento di fronte fa cadere la mia efficienza al suolo a 24. Questo minuscolo ma terribile negativo mi si appiccica addosso, cerco al vento, cerco sotto vento, non cambia nulla. Se i rimbalzi sono rotti dall'anticiclone e dalla rotazione del vento a Est a bassa quota che l'accompagna, bisogna restare in alto e avanzare in discesa sui rilievi alti ancora esposti a NW. Decidiamo di dirigerci 20° a Sud verso il Bernina che culmina a 4.000 m, dove arriviamo qualche centinaio di metri sotto la vetta. Dopo aver perso 1.400 m per fare 50 km (che differenza rispetto all'Austria dove avevamo percorso 500 km ad altitudine costante), risaliamo con fatica fino alla cima e rischiamo grosso, gettandoci sotto vento nella speranza di trovare il rimbalzo... che è inutilizzabile, rotto, turbolento, insomma catabatico a piacere. Nonostante lo sfrutti come si fa in questi casi, cioè in spirale per ritornare contro il vento, devo cercare il 2° rimbalzo che sembra avere un appoggio orografico più serio. Un misero 0,3-0,5 m/s medio tutto rotto mi convince a cercare una soluzione altrove: la identifico in un buco sul pendio del Monte Disgrazia scoperto in occasione di un'esperienza simile, più di 10 anni fa. Tra +5 e -5, l'altimetro si decide finalmente a salire e, dopo 35 minuti di lotta, guadagniamo i 700 metri che reputavo necessari per percorrere gli ultimi 90 km.

Il calcolatore indica che rientro con 700 m in più a McCready +2, mi illudo per qualche minuto ma i problemi ricominciano e decido di rallentare. Passiamo l'arrivo con 400 m sul punto settati a McCready = 0. Avevo visto bene, abbiamo sfiorato la catastrofe (sportiva, naturalmente).

Durante l'ultima ora, ascoltiamo i concorrenti del campionato nazionale 18 M che si lamentano lungo uno sfortunato yo-yo di 250 km che molti non sono riusciti a completare. Nel momento dell'integrazione nel circuito, mi sento un po' in imbarazzo nell'annunciare il primo andata e ritorno di 1.000 realizzato in Italia... È dunque con discrezione e sotto tono che riportiamo l'aliante in hangar dopo dodici ore di volo di un'estrema comodità, in piena forma, pronti a ripartire, ma ancora più presto e per andare ancora più lontano, e se possibile come previsto!

DEBRIEFING E ANALISI LOGGER

Per i fanatici di statistiche, la pagina SeeYou relativa alla prova è riportata in fig. 15. L'efficienza media è stata "solo" di 351, mentre era di 2.000 nel mio ulti-



Fig. 11 *Passaggio del faticoso 500 km, in prossimità di Koflach, sempre in volo ondulato senza fermarci, intorno ai 5.000 m (l'indicatore in basso a destra è il "sollfahrt", non il variometro). Gli altri parametri sono tipici del volo*



mo 1.000 km sui Pirenei in Dicembre. Le Alpi sono molto più complesse...

Nonostante la media generale sia vicina ai 100 km/h, la velocità in linea retta (95 % del tempo) è sempre stata molto bassa, poiché quasi 3 ore non hanno superato i 110 km/ora, cioè con una tacca di flap in posizione di "surfing lento", durante le quali abbiamo guadagnato 6.149 m, più di 2 ore ad efficienza massima (120 km/ora) e in totale 7 ore sotto i 140 km/h. È, a mio avviso, il migliore utilizzo di questa macchina, molto pesante (46 kg/m2 fisso), poco manovrabile, ma estremamente comoda e stabile in linea retta dove offre un'efficienza da 60 a 160 km/ora (al suolo) a 5.000 m (che passa a circa 100 con + 0,2 m/s massa d'aria).

Un ultimo consiglio a chi pratica questa tecnica, soprattutto in occasione degli andata e ritorno cominciati verso Est e quindi sempre di fronte al sole dalla mattina alla sera: copritevi bene, nessuna parte del vostro corpo (fig. 16) deve ricevere i raggi del sole che è molto pericoloso a queste altitudini. E se non potete evitarlo, portate con voi una crema solare "schermo totale" e rinnovatene l'applicazione regolarmente.

Riflessioni estemporanee su un tema di attualità.

Questi grandi voli mi conducono ogni volta alla riflessione sul fatto che si sono svolti in condizioni meteorologiche qualificate "difficili" o "mediocri" da altri piloti, sia nei Pirenei che nelle Alpi, in occasione dei quattro record realizzati in questi ultimi dodici mesi. O addirittura considerate non interessanti, come se "non valesse la pena di prendere una giornata di ferie" per i grandi campioni. Durante queste quattro giornate, numerosi piloti hanno abbandonato alla partenza, o durante il percorso, alcuni con un atterraggio esterno.

Fig. 13 *barogramma delle 4 ore di volo "surfato" sopra lo strato di nubi. La partenza alle 11 e l'arrivo alle 15 e 10 a 5.800 m sono nello stesso punto, il rimbalzo della Val Aurina è visibile sulla posizione della fig. 12*

Fig. 17

Le foto sono di Giuliano Laurenti (a destra) il cui buon umore ha saputo resistere a dodici ore in mia compagnia



E li considero personalmente di un livello superiore al mio. Cosa succede? Probabilmente un problema d'approccio, di attitudine, essenzialmente condizionato dalle gare FAI dove il pilota non decide nient'altro che la tattica durante le poche ore di un volo troppo corto. Questioni di strategia, di meteorologia, di probabilità, di rischi, di scelta del circuito e del punto di partenza, niente. Il problema mi sembra risiedere più nella cultura e nella formazione che negli uomini. È vero che i dirigenti di quello che noi chiamiamo "alto livello" sono tutti puri prodotti della macchina da gare FAI, dove non è mai salutare proporre altro che ciò

che è stato deciso dalla gerarchia. Dieci anni fa ho abbandonato ciò che chiamo "i giri nel pollaio" per andare oltre e in un altro modo. Ho messo a punto dei metodi miei (molto semplici, al mio umile livello), che insegno in un ciclo di conferenze durante l'inverno e faccio condividere in pratica ad ogni volo durante la stagione, e la lista d'attesa dei candidati per questi voli non sta più in una sola pagina.

Non sarebbe ora di cominciare a guardare altrove: in questa direzione, in quella di Klaus Ohlmann e delle migliaia di anonimi, la maggioranza silenziosa, che praticano o vorrebbero praticare un "altro" Volo a Vela, quello del piacere di volare lontano, in alto, senza soffrire né far soffrire la propria macchina?

Sentiamo ripetere che il Volo a Vela sta per morire, che non ci sono vocazioni ecc... In effetti, è una forma di Volo a Vela che sta per scomparire, quella che io praticavo 40 anni fa e che alcuni vorrebbero mantenere, soprattutto per mantenersi. Un'altra forma rinasce, quella dei grandi voli in libertà in cui la velocità, anche se assolutamente necessaria, non è più fine a se stessa.

L'equazione non è semplice, lo ammetto. I tentativi di competizioni internazionali del tipo Open sono stati abbandonati, quelli degli alianti a motore (non dimentichiamo che la Francia e l'Italia hanno organizzato con successo due Campionati Europei e un mondiale FAI di questa categoria) erano una buona occasione per sviluppare queste idee, ma alcune ideologie superate hanno silurato questa classe. Una soluzione potrebbero essere le coppe "on line" su Internet, o internazionali come Barron Hilton. Le nostre federazioni potrebbero benissimo trasferire su queste coppe una parte dei budget assegnati alle sole gare di velocità FAI, e recuperare questo investimento sotto

Fig. 15 Pagina statistica di SeeYou

Fine: 15.28.47 a 1945m
Durata: 10.39.20
Velocità: 95,16km/h, XC Velocità: 94,16km/h

Spirale:	Tempo	Vario	Alt.Guad.	Alt.Persa
Totale	00.32.58 (5%)	1,6m/s	3335m	-216m
Sinistra	00.12.24 (2%)	1,6m/s	1232m	-21m
Destra	00.13.46 (2%)	1,5m/s	1318m	-102m
Mista	00.06.48 (1%)	1,7m/s	785m	-93m
Tentativi (<30s)	00.19.12 (3%)	1,0m/s	1494m	-362m

Planata:	Tempo	Dist.Volata	Alt.Guad.	Alt.Persa	Vel.Media	Effic.media
	10.06.22 (95%)	1327,3km	27199m	-30975m	131km/h	351

Vario

<-0,25 0	0,5	1	1,5	2	2,5	3	3,5	4	4,5	5	5,25>	[m/s]
1,9	1,7	4,5	6,3	5,3	4,8	2,5	2,4	1,3	0,7	0,5	0,3	[min]
-169	3	93	370	475	605	378	431	284	185	183	164	[m]

Altitudine

<1900	2200	2400	2600	2800	3000	3200	3400	3600	3800	4000	4200	4400	4600	4800	5000	5200	5400	5500>	[m]
0,9	1,6	2,0	1,1	0,1	0,7	0,3	1,5	2,4	2,7	5,1	3,1	1,5	1,6	1,9	1,4	1,3	1,7	1,1	[min]
1,1	1,7	1,4	0,2	-4,1	-0,1	4,0	2,7	1,7	2,1	1,7	1,2	0,8	1,1	2,6	2,1	1,7	1,5	1,4	[m/s]

Velocità

<110	120	140	160	180	200	210>	[km/h]
174,2	134,9	129,9	80,5	43,3	28,7	15,0	[min]
258,9	270,0	302,3	214,6	130,1	95,4	55,9	[km]
6149	-1646	-2847	-1658	-1189	-1635	-950	[m]

Il meteo a bordo

Anche i bravi piloti alle volte commettono degli errori.

Quello di JeanMarie fu di prendermi come secondo pilota. Mi propongo e lui accetta, informandosi sulla mia esperienza. Sciorino tutte le mie capacità, mostro cartine meteo, dico, ipotizzo, prevedo, assicuro i venti in aumento con la quota, da Nord, stabile in pianura, visibilità perfetta e, per quanto mi riguarda, una forma fisica da fare invidia a un diciottenne.

"Sì, ma hai da coprirti? Scarpe adatte, guanti, cappello, maglioni, tuta per i meno trenta?" ...mi fa.

Gli rispondo di sì, mentre mi cresce il naso; stavo già pensando a imbottirmi di giornali e infilarmi quattro paia di calzettini oltre ad un paio da tennis usabili come guanti, cosa, quest'ultima, che metterò veramente in atto all'indomani, ma a lui non lo dirò mai. Non mi crede e debbo fare un'orrenda questua in giro per l'aeroclub; i moon-boot dal titolare del bar, la tuta da Ballarati (ne stracerò le ginocchia) il cappello di non so chi.

La mattina indosserò anche due paia di pantaloni, per sicurezza, e degli occhiali da motociclista, regalo di mio figlio che porto sempre con me anche se non ho più la moto, ma stanno molto bene appesi allo specchietto retrovisore. Eviterò accuratamente di passare davanti a qualsiasi specchio per non subire traumi pre-volo.

Già, la mattina. Ma come arrivarci? Appuntamento à cinq heures et demi, davanti all'hangar. Il vento è già forte e io dormo dieci metri più in là, in una tendina igloo già pro-

vata con Laura a 2500 m sui Lagorai. Ma il vento non c'era... Ho passato la notte tenendo puntellato il mio povero rifugio con i piedi e le braccia sollevate, perché la struttura non reggeva alle folate sempre più forti del vento di caduta.

Ero felice però, perché questo vento catabatico (dall'arabo: "ka t'abat", letteralmente che t'abbatto la tenda), mi faceva immaginare potenti situazioni ondulatorie da sfruttare per il nostro progetto del primo 1000 in A/R sulle Alpi. Solo tre o quattro volte nella mia vita mi sono svegliato alle cinque di mattina e, anche questa, l'ho vissuta come un record, molto più di quello che raggiungeremo di lì a poche ore.

Arriva JeanMarie travestito da grillo salterino. Cri cri! Apri qua, spingi là, bordo d'entrata, non così, sì, va bene! Cri, cri! Nel breve, si fa per dire, volgere di un'ora siamo già in pista. Io sono sommerso da cartine, regoli, logger e tubi d'ossigeno. Più panini, biscotti, mele verdi, succhi bombe energetiche, sacchetti toeletta. A me piace molto il salmone con burro e crostini caldi, ma JeanMarie non me l'avrebbe permesso.

Il motore canta, JeanMarie mi dà i comandi, mai decollato con un self. Mi metto in spirale un po' stretta dove immagino un valore e arriva la prima sgridata. "Così andiamo in vite!". Alla faccia della sicurezza di questi uccelloni flessibili (sto parlando delle ali); dov'è il vecchio Blanik di Pavullo che vira stretto a 65 km/h? Raddrizzo, spegniamo il motore e inizia la danza.

Non avevo studiato nulla del Nimbus 4, tan-

to meno il cruscotto che, solo dopo la partenza, mi appare in tutta la sua incomunicabilità.

"Dove siamo, a quanti chilometri da Chiavenna?" Guardo fuori per cercarla, ho sempre vietato agli allievi di portare a bordo qualsiasi cosa che assomigliasse a un GPS, perché penso che prima bisogna imparare a volare a vista, ma ora i prodigi della tecnica mi si rivoltano contro. JeanMarie tuona anche in francese che se avesse saputo che non sapevo leggere qualcosa di diverso da un variometro pneumatico non compensato, non mi avrebbe preso con lui.

A parte le apparenze però, lui è buono e comincia a spiegarmi come funziona lo Zander. Anche a scuola non studiavo, ma stavo attento alle lezioni come tutti i bambini prodigio. Capisco quasi tutto e mi metto a trafficare con le levette. Solo sulla verticale del pilone in Austria comincio ad aver sotto controllo la situazione, ma che fatica! Mi becco un'altra sgridata in Valle Aurina. Sto cercando di mantenere la quota spiralando sulla cresta di un'ondina molto scarrocciante, ma dimentico le più elementari tecniche di veleggiamento e mi lascio portare dal vento, ad occhi chiusi, quasi sognando.

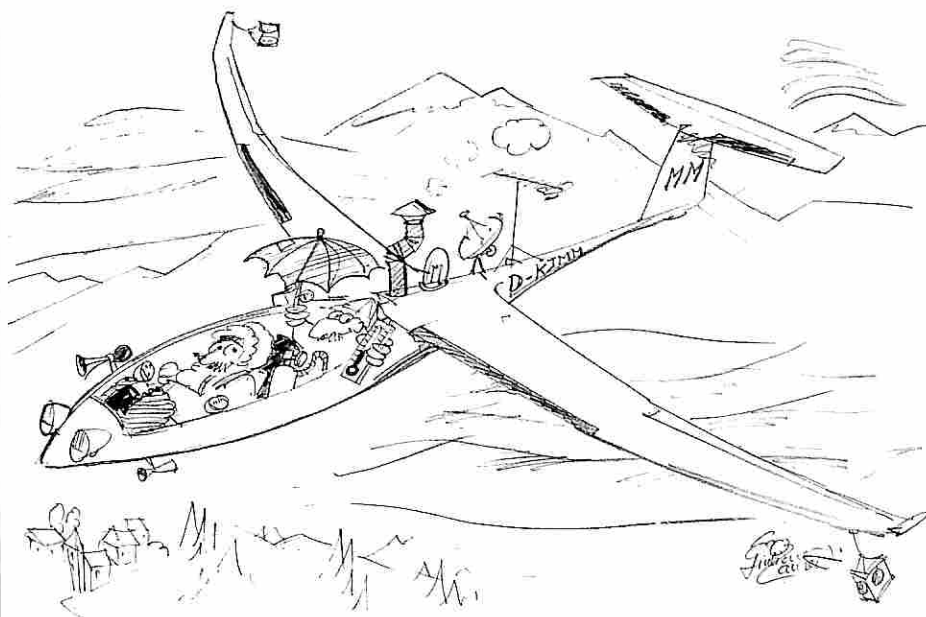
"Me nessun t'ha jamais insegnato a fare les ellissi a vitesse differenziata?" Mi concentro un po' di più e comincio a capire. Capisco soprattutto che, anche in un cielo praticamente privo di lenticolari, l'osservazione del manto nuvoloso sottostante, alle volte quasi compatto, congiunta con la lettura del variometro, porti ad immaginare i confini della miglior strada da percorrere. La lettura variometrica cambia molto lentamente, quasi sulla cuspide dell'onda, almeno oggi dove, anche in basso, non abbiamo mai trovato valori particolarmente significativi.

Ed eccoci a sfruttare degli "zerini" o poco più (anche poco meno). Ce la metto tutta anche avvalendomi della sensibilità acquisita volando a Ferrara dove, d'autunno e inverno, ci si attacca anche al fumo di un focherello agreste. Vengo perdonato delle malefatte e ricomincio a pilotare un po'. Fra alti e bassi e uno spavento a valle del Bernina risolto da JeanMarie con una decisione che io non avrei mai preso (e sarei andato per terra), siamo sulla via del ritorno.

I laghi ci preannunciano il profilo lontano di Campo dei Fiori.

La quota c'è, posso pilotare per l'ultima parte del viaggio, sono maestro nello scendere!

Giuliano Laurenti



Il Nimbus equipaggiato per il VFR notturno.

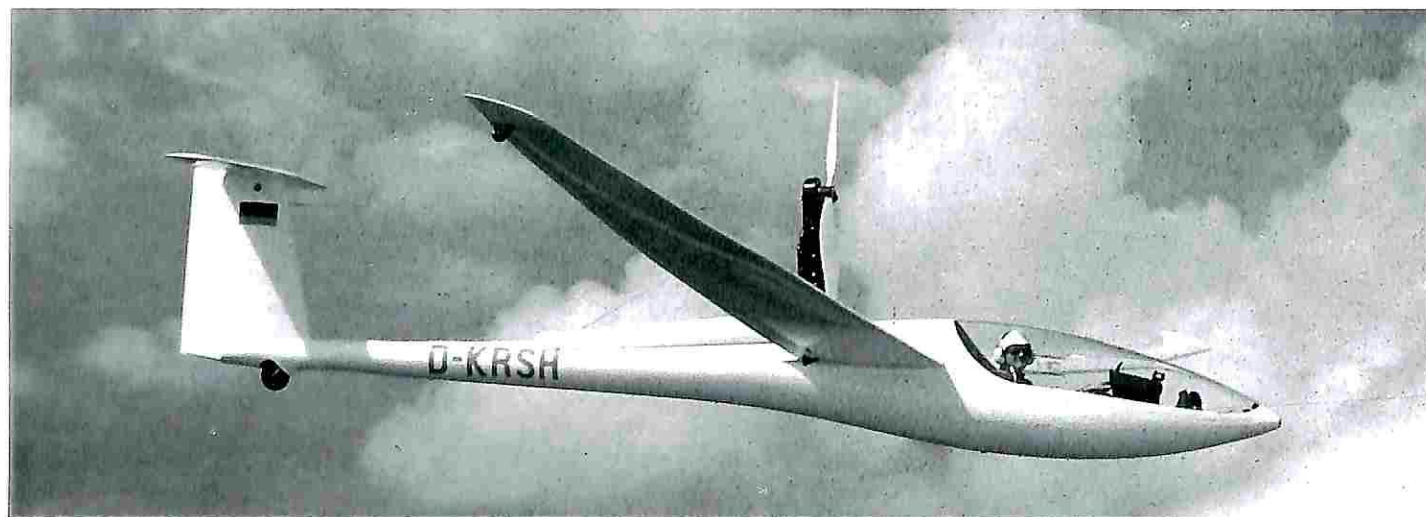
R
A
A
I
O
K
M
U
U
O
U
R

Fig. 8 Davanti a noi, una situazione classica con rotori ben delineati. Non scenderemo mai più sotto le loro cime. Questi sono il primo rimbalzo che va dal Gran Pilastro alla Valle Aurina. Sono le 10,50 arriveremo a 3.800 m e li lasceremo dopo 40 km a 5.300 m senza fermarci. Alla loro sinistra, lo strato di nubi totalmente saldato ci raggiungerà tra poco tempo



forma d'incremento d'attività. A questo proposito, date un'occhiata alle classifiche di queste due coppe, non troverete che Tedeschi, Inglesi e Americani. Non un Francese, nessun Italiano... Proprio i due paesi in cui il Volo a Vela è più in crisi. Non ditemi che il CID

è la soluzione, almeno nella sua forma attuale: questo primato conta meno di due andata e ritorno lungo la Valtellina... Va bene, metto via la penna, lasciamo ad altri l'onere di continuare. Devo andare a preparare la macchina per un volo di trenta ore...!



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

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

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

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

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



ALEXANDER SCHLEICHER

I PERCHÈ DI UN SUCCESSO MONDIALE...

Da oltre 65 anni, la Schleicher costruisce alianti che fissano gli standard competitivi.

Sono oltre 8600 gli alianti da noi costruiti, in legno e tela così come in Kevlar e carbonio, passando attraverso la vetroresina.

I nostri prodotti non solo vincono le massime competizioni internazionali, ma segnano le loro epoche: il K-6, l'ASW 20, l'ASH 25 sono gli esempi di una scelta costruttiva vincente.

Nessuno tra i nostri concorrenti può offrirvi una linea di produzione paragonabile alla nostra: dal biposto scuola per eccellenza, l'ASK 21, al dominatore della Classe Libera ASW 22, i motorizzati con motore Mid-West, per finire con il rivoluzionario ASW 27.

La conferma del riconoscimento tributato dal mercato al nostro sistema costruttivo è il valore del vostro usato Schleicher!

ASK 21:

biposto scuola, semi-acrobatico, 17 m, eff. 35

ASK 23:

il fratellino dell'ASK 21 monoposto per scuola e Classe Club, 15 m, eff. 34

ASW 28:

Classe Standard, superficie alare 10,5 mq, peso a vuoto 230 kg, peso massimo al decollo 525 kg, eff. massima 46

ASW 22 B/BL:

monoposto Classe Libera, quattro volte Campione del Mondo, 27 m, eff. 60, peso massimo al decollo 750 kg.

ASH 25:

biposto 26,5 m, eff. 58, peso massimo al decollo 750 kg.

ASH 25 M:

come sopra, ma con decollo autonomo e peso massimo 850 kg.

ASH 26 E:

monoposto 18 m a decollo autonomo, eff. oltre 50, disponibile anche senza motore

ASW 27:

monoposto Classe 15 Metri, eff. 48, peso massimo al decollo 500 kg.

Distributore per l'Italia:
AIR CLASSIC s r l
 via Lucento, 126 - 10149 Torino
 Tel. 011.290453 fax 011.2161555

ACROBAZIA AI WAG

*Risultati e speranze
di una disciplina in crescita*

Luca Sartori



Non è stata facile per nessuno questa scalata al titolo mondiale di acrobazia in aliante. Non per gli Italiani, che non hanno visto i frutti del valido allenamento e del gioco di squadra che hanno saputo sfoderare anche sul campo, ma nemmeno per i Polacchi, che pur primeggiando a squadre, non hanno fatto incetta di Medaglie d'Oro come speravano, e così per i Russi, il cui inno ha spesso risuonato alla premiazione, pur senza accontentare appieno le loro aspettative.

Il nemico comune è stato il caldo, ma il caos organizzativo ha fatto da catalizzatore. Lunghie attese, interruzioni, hanno fatto quasi perdere la speranza di vedere completati i tre voli di gara minimi

per l'omologazione del Campionato; senza contare che in questa disciplina potersi misurare su numerose prove contribuisce a scremare il fattore fortuna, e le umane imperfezioni dei giudici. Anche stare al gioco sapendo di fare pochi voli è uno stress che pesa notevolmente su chi cerca di conquistare un posto d'onore.

SI VOLA FINO ALLE 22

Il rito quotidiano è stato snervante: sveglia al mattino presto, per presentarsi al briefing alle otto. Poi lo schieramento degli alianti e l'inizio dell'attesa, che nei casi più fortunati si è conclusa col primo decollo alle dieci e trenta. Poi si attende il proprio turno, senza sapere se si farà in tempo prima

del break o se si volerà alla ripresa, dopo le diciassette. Qualcuno attende anche diverse ore indossando e togliendo il paracadute, secondo ordini e contrordini, e nel frattempo anche caldo e sole mettono a dura prova fisico e nervi. Si vede una giovane pilota russa vegetare stesa all'ombra tra un volo e l'altro, col conforto dei compagni di squadra, e così pure per i Polacchi, seguiti dal medico e massaggiatore sempre intento ad alleviare stress e disagio.

La voglia di recuperare il tempo perduto fa poi continuare i voli fino al tramonto, verso le ventidue, quando si ricoverano gli alianti con quel po' di luce residua, li si lava dalla sabbia penetrante, che il vento ha infiltrato



dovunque, e ci si ritira subito, perché il giorno dopo le operazioni iniziano presto.

Poco spazio per divertirsi assieme, la sera, ma un po' di cameratismo in più sul campo.

MEMBRA ED ANIMI MACERATI...

Gli iscritti, raggruppati in undici squadre nazionali, sono stati cinquantacinque, tra cui quattro donne, e sembra che l'età media tenda ad abbassarsi. Tra i più giovani il figlio d'arte polacco Stanislav Makula, lo svizzero Matthias Schläufer, il francese Nicolas Libis, e naturalmente l'italiano Flavio Grisogoni che, pur pagando cara una disattenzione, ha portato punti utili alla squadra dal suo 41° posto. Oltre a questo contributo, la Nazionale Italiana ha contato sui punti del nostro asso Pietro Filippini (giunto 18°) e del costante Claudio Brasaola (30° classificato). Fuori zona purtroppo Gianfranco Lagi, che pur penalizzato da un forte vento nella prima prova ha dimostrato una notevole grinta nel contrastarlo, non incontrando purtroppo soddisfazione dal punteggio ottenuto. Anche Daniele Arnaldi sembra aver sofferto della lunghissima attesa sotto il sole alla prima prova, pagando caro un cambio d'asse nel box.

I giorni decisivi di gara sono stati però gli ultimi, quando il rituale descritto aveva già macerato per bene membra ed animi, e vale la pena di vedere i giochi un po' più in dettaglio.

Defaillance, più che giustificata per Georgui Kaminski (Russia) che, tradito da un segnale ingannevole* rimasto nel box dal giorno precedente, ha arrestato la rota-

zione durante la vite con un quarto di giro in più nel libero, ottenendo uno zero dai giudici che gli è costato probabilmente la leadership provvisoria, e l'ipoteca sul titolo.

(*Nel box di mille metri di lato entro il quale gli aliante devono mantenersi durante le evoluzioni, sono segnati con teli a terra sia gli angoli che l'asse su cui allinearsi; eseguire le figure nella direzione sbagliata, seppur correttamente, comporta valutazione nulla.)

Anche il Campione Europeo uscente Ferenc Toth (Ungheria), dopo la comparsa sul podio per il volo conosciuto, si è mantenuto in seconda fila, ma senza grosse cadute, è riuscito a conservare un valido quarto posto. Probabilmente il suo stile un po' aggressivo viene penalizzato ora che i regolamenti hanno rivalutato il voto di armonia in maniera decisiva.

Avvantaggiato invece da questo punto di vista il Campione Polacco Jerzy Makula, che col proprio stile interpreta a perfezione i regolamenti, e pur inciampando durante il primo volo sconosciuto, si è mantenuto sulla cresta aggradi-

candosi l'argento individuale. Il suo connazionale Adam Michalowski invece, pur raggiungendo la vetta solo in un volo, ha degnamente galleggiato piazzandosi sul podio al terzo posto.

COME UNA TOP MODEL

Ma allora chi ha conquistato la piazza d'onore?

Alexandr Panfierov, giovane russo allievo del glaciale Kaminski, vola in aliante da appena quattro anni, ma dimostra la disinvoltura delle vecchie maestranze. Il suo allenamento consta di circa centoventi voli, concentrati in un solo mese, quello in cui si mette in piedi il "circo" russo, che fino all'anno scorso si avvaleva di un solo aliante monoposto Swift, mentre ora ne possiede ben due in tutta la Nazione. Sembra che l'addestramento cominci sugli aeroplani ad elica biposto, per poi essere trasferito sull'aliante sotto la guida dell'attento Georgui, procedura che visti gli elevati costi del traino aereo, e le difficoltà didattiche comportate dalla progressiva perdita di quota degli aliante, non sembra affatto sbagliata; i risultati lo dimostrano.

Alexandr ha visto soltanto i due gradini più alti del podio dimostrando che il titolo, alla fine, "cade" in tasca di chi non commette errori, poiché saper eseguire figure precise è solo il punto di partenza, ma sono le doti psichiche a fare la differenza tra le meteore ed i Campioni autentici, e le occasioni per confermarsi nel-





l'una o nell'altra schiera non mancheranno, se mai qualcuno avesse ancora qualche dubbio in proposito. Forse la parte del "debuttante" è meno carica di stress, e permette una certa serenità che coloro che difendono o cercano di riprendersi un primato non hanno; ma non ha dubbi chi l'ha visto volare

così elegantemente, e rimanere inalterato figura per figura, anche dopo errori o difficoltà di fronte alle quali chi è semplicemente un bravo pilota perde compostezza. Una cosa è certa; da vero sportivo Alexandr ha salutato tutti i compagni di gara come amici che spera di incontrare quanto prima, per

nulla alterato dalle ripetute passeggiate tra il podio e la platea, che alle premiazioni lo ha visto sfilare come una top model.

LE SQUADRE

Il primato a squadre è andato invece alla Polonia, che ha raccolto i punti di un Jerzy Makula un





soprattutto per non colpire ingiustamente coloro che hanno sfoderato un'ineguagliabile arte di arrangiarsi ed hanno contribuito lavorando duramente, a tutti i livelli, per portare comunque a termine con successo ciò che una macchina troppo grossolana aveva avviato.

La bellezza di vivere simili incontri dall'interno della recinzione aeroportuale sta nel fatto di scoprire piloti di nazionalità diverse scambiarsi continuamente consigli ed esperienze sulla velocità d'ingresso di una figura, su qualche trucco per giocare con la

**Stani Makula
accanto
al prototipo
del "Solo Fox"**

po' insoddisfatto ma sempre sul podio, di Adam Michalowski, e di Malgorzata Marganska, alla quale è andato anche il premio di prima tra le donne in gara (forse non completamente opportuno dato che in questo sport non vi è alcun motivo di separare le classifiche), che non la ripaga certo per aver ceduto a Panfierov il titolo di Campionessa mondiale nei voli sconosciuti, conquistato duramente due anni fa in Austria.

Al secondo posto naturalmente, la Russia, visto il monopolio quasi totale di Panfierov, ed il valido contributo di Kaminski e Barabonov; terza la squadra ungherese del Campione Europeo in carica Ferenc Toth, affiancato da Janos Szilagyi e da Sandor Katona.

Soltanto quarta invece la nutrita squadra tedesca, che dopo il primo volo sembrava saldamente ancorata al podio.



UNA SANA SPORTIVITÀ

Volendo invece guardare al di là delle cifre e della fredda classifica, cosa ci ha mostrato questa competizione?

Sorvoliamo sulle polemiche e sulla evidente disorganizzazione,

perfettibilità dei giudici, o espedienti per domare l'aliante.

In altri casi ci si confronta sugli effetti del vento, o ci si scambia un de-briefing dopo il volo. Addirittura questo miscuglio di orgoglio nazionale e fratellanza volovelistica permette a più piloti di nazionalità differenti di alternarsi ai comandi del medesimo aliante; sembra insomma che il volo a vela porti in sé i semi di una sana sportività.

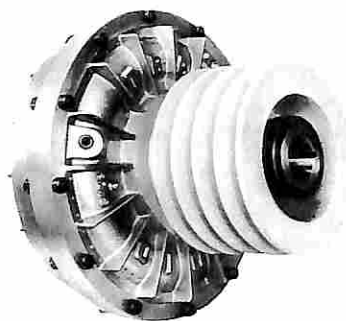
Non resta quindi che augurare agli sparuti giovani di continuare l'incoraggiante crescita che stanno dimostrando, e di portarsi quanto prima possibile a ridosso del compatto e crescente gruppo di testa.

L'appuntamento è prossimo: il Campionato Europeo si svolgerà esattamente tra un anno, in Germania.



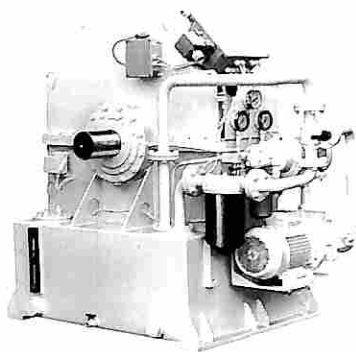
GIUNTI IDRODINAMICI
serie K - TRANSFLUID

A riempimento fisso
Per motori elettrici ed endotermici.
Con puleggia o in linea.
Con o senza camera di ritardo.
Potenze fino a 2300 kW



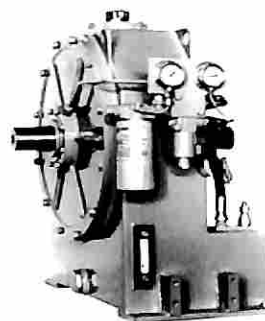
GIUNTI IDRODINAMICI
KSL - TRANSFLUID

A riempimento variabile con
regolazione elettronica.
Potenze fino a 4000 kW



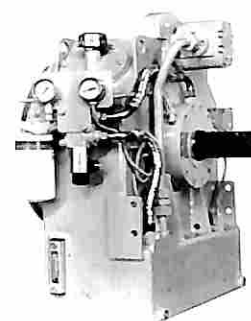
GIUNTI IDRODINAMICI
KPT - TRANSFLUID
(per motori elettrici)

A riempimento variabile per
avviamento graduale e
variazione di velocità
Potenze fino a 1700 kW



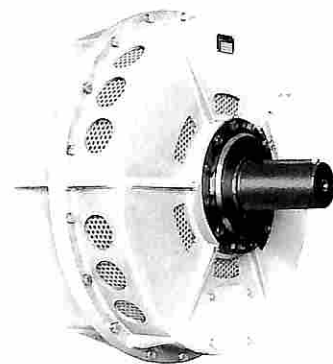
GIUNTI IDRODINAMICI
KPT - TRANSFLUID
(per motori endotermici)

A riempimento variabile per
avviamento graduale e
variazione di velocità
Potenze fino a 1700 kW



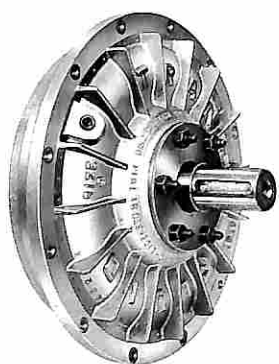
PRESE DI FORZA CON
GIUNTO IDRODINAMICO
KFBD - TRANSFLUID

A riempimento fisso
potenza trasmissibile fino a 500 kW.



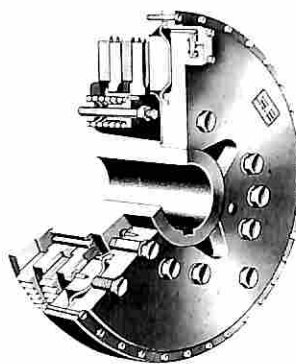
GIUNTI IDRODINAMICI
SKF - TRANSFLUID

A riempimento costante per motori
endotermici.
Montaggio diretto su volani predisposti



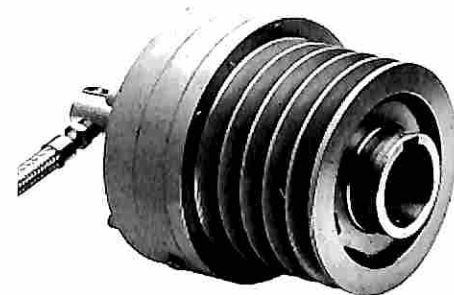
FRIZIONI A COMANDO
PNEUMATICO
PO-TPO TRANSFLUID

Con uno, due, tre dischi.
Per coppie fino a 38.000 daNm



FRIZIONI A COMANDO
PNEUMATICO
PH TRANSFLUID

Adatte ad applicazioni
con puleggia.
Coppia trasmissibile fino a 2520 daNm



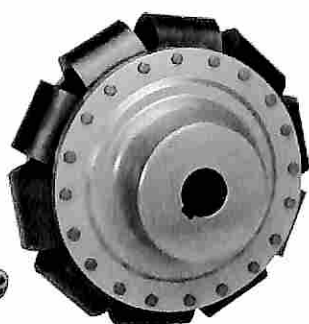
GIUNTI ELASTICI
FALK

Interamente metallici.
Oltre a compensare gli errori di
allineamento assorbono anche gli urti e
le vibrazioni.
Per coppie fino a 90.000 daNm.



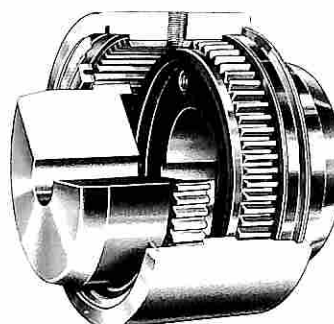
GIUNTI ELASTICI
MULTICROSS REICH

Per coppie fino a 5400 daNm.



GIUNTI OSCILLANTI
A DENTI
ESCO

Con manico in nylon oppure in
acciaio.
Per coppie fino a 500.000 daNm.



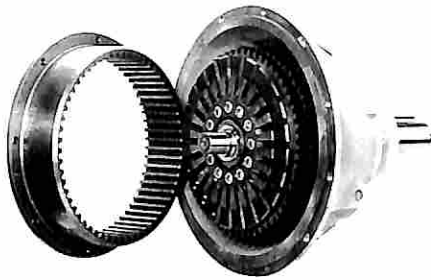
GRUPPI FRENO/FRIZIONE
A COMANDO PNEUMATICO
NEXEN

Per potenze fino a 15 kW.



**PRESE DI FORZA A
COMANDO IDRAULICO**
HFO - TRANSFLUID

Per coppie fino a 1200 daNm.



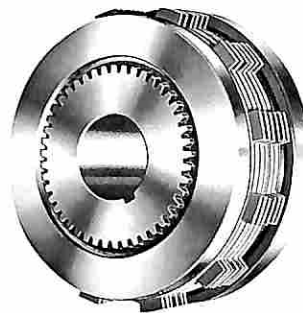
**ACCOPIATORI
ELASTICI**
RBD - TRANSFLUID

Per l'accoppiamento di motori
endotermici a pompe,
compressori, generatori.
Per coppie fino a 1.000 daNm.



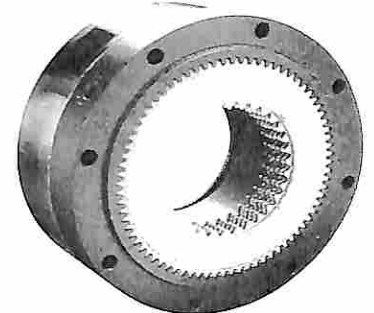
**FRIZIONI A COMANDO
IDRAULICO**
SH - SHC - TRANSFLUID

Inserzione sotto carico.
Per coppie da 12 a 250 daNm.



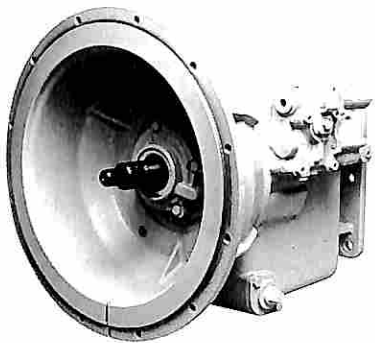
**FRENI DI SICUREZZA
AD APERTURA IDRAULICA**
SL - TRANSFLUID

Per coppie fino a 900 daNm.



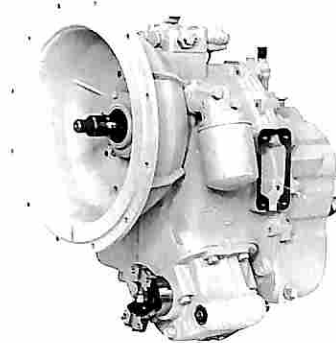
**TRASMISSIONI
IDRODINAMICHE**
P320 TRANSFLUID

Con convertitore di coppia.
Inversione a comando idraulico
con cambio a una o più marce.
Azionamento manuale o elettrico.
Per potenze fino a 75 kW.



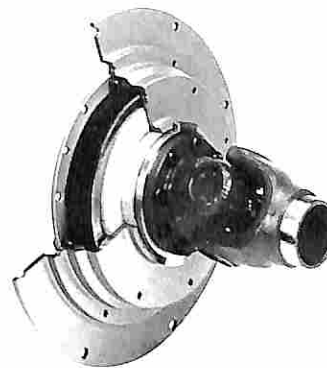
**TRASMISSIONI
IDRODINAMICHE**
COMPACT

Con convertitore di coppia.
Inversione a comando idraulico
cambio sincronizzato a 4 marce per
2 o 4 ruote motrici per potenze
fino a 66 kW.



**GIUNTI ELASTICI
PER CARDANO**
VSK-REICH

Per coppie fino a 1600 daNm



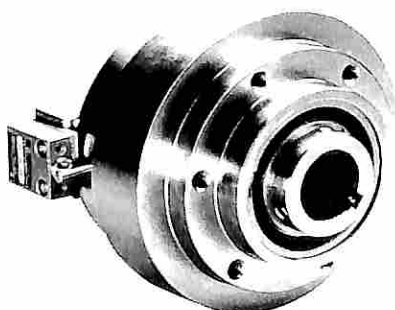
GIUNTI ELASTICI
AC-REICH

Per coppie fino a 4000 daNm.



**LIMITATORI DI COPPIA
A COMANDO PNEUMATICO**
NEXEN

Per coppie fino a 360 daNm.



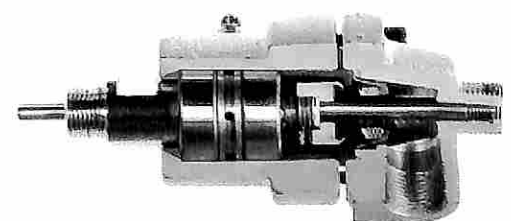
**FRIZIONI E FRENI
A COMANDO PNEUMATICO**
NEXEN

Per coppie fino a 3400 daNm (dischi).
Per coppie fino a 370 daNm (dentini).



COLLETTORI ROTANTI
FILTON

Per acqua, vapore, aria, olio,
liquidi refrigeranti e olio diatermico.



Waco-CG4A:



lo sbarco in Normandia

Lo scorso mese di giugno mi sono trovato in Francia per motivi di lavoro e ho pensato bene di trattenermi per il week-end.

Ma dove andare? Consultando una guida turistica della Francia mi salta all'occhio la regione della Normandia. Vado più a fondo e leggo: "Musée Airborne", museo permanente delle truppe da sbarco a Sainte-Mère-Eglise, la prima città liberata dalle truppe alleate. Et voilà!

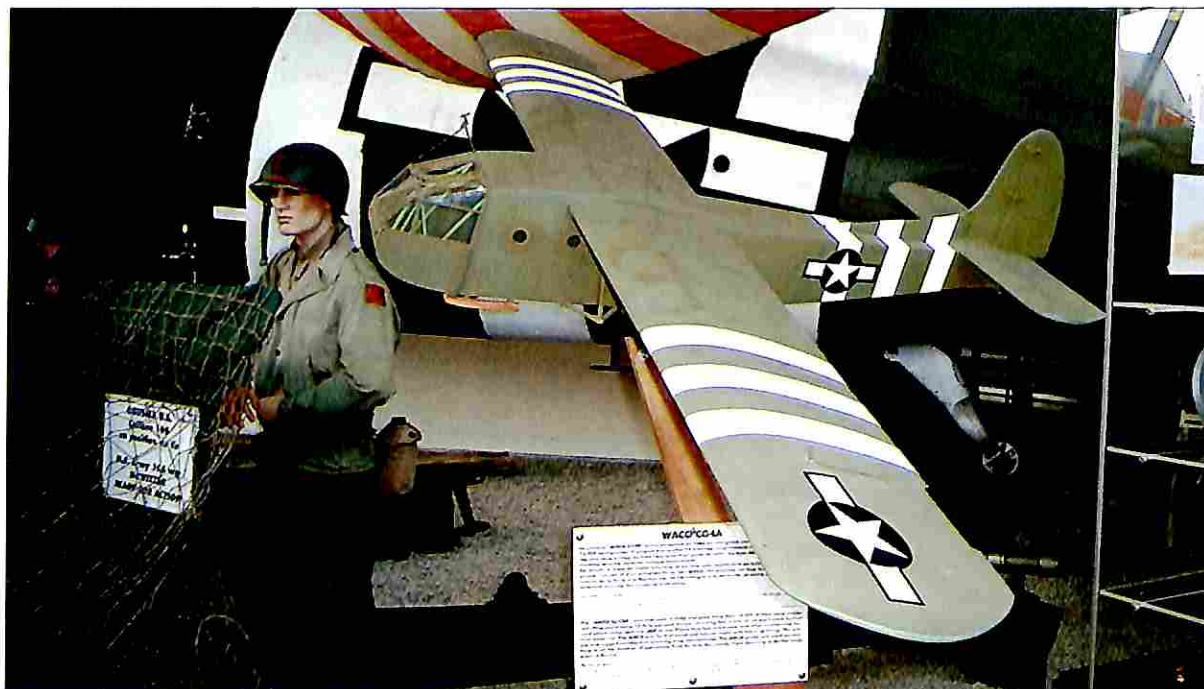
Il Musée Airborne si trova sulla piazza principale del

piccolo paesino, di fronte alla chiesa dove, nella notte tra il 5 e 6 di Giugno 1944 durante l'invasione delle truppe alleate, un paracadutista è rimasto appeso per ore ad una guglia della chiesa.

Un manichino in tenuta da paracadutista, impigliato con le corde del suo paracadute, penzola dalla guglia della chiesa per ricordare ai turisti in visita l'episodio avvenuto nella notte del D-Day.

Il museo sorge in un parco di 3.000 mq ed è composto di due edifici.





Il primo a forma di paracadute che conserva un aliante americano Waco-CG4A completamente restaurato; alcuni manichini riproducono una scena dell'operazione con i piloti al loro posto di pilotaggio e le truppe da sbarco armate di tutto punto sedute sulle panche poste ai lati del velivolo. Un quadro veramente realistico di com'erano equipaggiati gli alianti durante quella missione.

Il secondo edificio, a forma di paracadute a delta, contiene un Dakota C-47 usato sia per il traino degli alianti da guerra, che per il lancio dei paracadutisti. Accanto al C-47 sono esposti alcuni mezzi terrestri, ambientati con l'ausilio d'altri manichini. Tutto molto interessante, ma il punto focale del mio interesse rimaneva il Waco-CG4A: sono rimasto la maggior parte del tempo nel primo padiglione ad esplorarne ogni particolare. Ma in quest'edificio non c'era soltanto lui, il Waco-CG4, c'erano le armi, le divise, gli strumenti usati per la missione. C'erano anche tanti documenti a testimonianza del famoso sbarco. Uno di questi documenti mi ha particolarmente colpito per la ricchezza dei suoi dettagli. Si trattava, infatti, di una lettera autografa, datata 3 Agosto 1977, indirizzata al Curatore del Museo e che raccontava i particolari della missione cui il Dott. A.J. Crandall aveva partecipato.

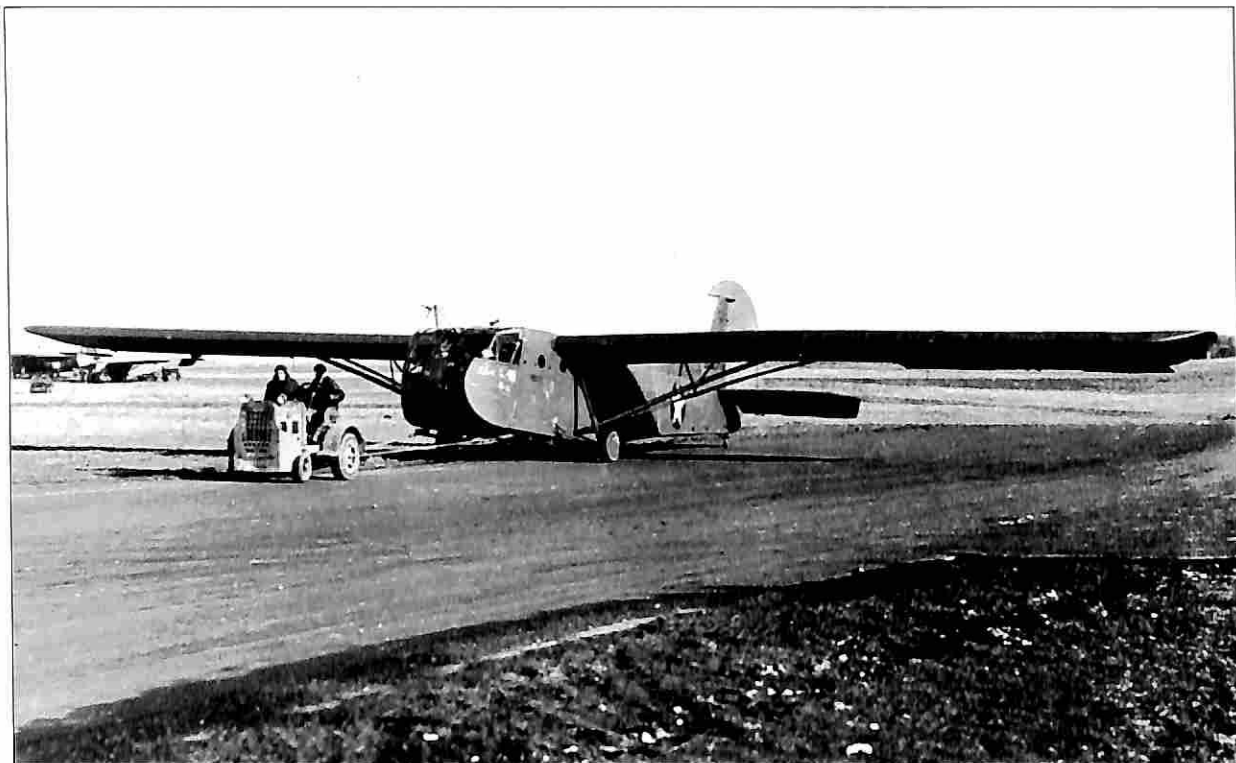
La lettera diceva:

"Egregio Sig. Curatore,

Ho recentemente parlato al telefono con il Colonnello Mike Murphy di ritorno da un suo viaggio in Fran-



cia. Il Colonnello Murphy è stato fra i primi a sbarcare in Normandia. La mia équipe di medici, di cui io ero il leader, atterrò con il suo aliante. Era nostro compito organizzare un ospedale da campo a supporto delle truppe in missione in quell'area. Le truppe, con vari tipi d'equipaggiamento, erano previste nei voli successivi. C'erano 50 alianti in volo. Il Generale Pratt era sull'aliante #1 pilotato appunto dal Colonnello Murphy. Il campo d'atterraggio era a forma di "L" e si trovava tra Baudienville e Fresville vicino alla zona di Carentane Sainte-Mère-Eglise. Era lungo circa 500 metri in un asse e 250 nell'altro; in ogni caso più piccolo di quanto stimato dalle foto aeree esaminate prima della missione. Credo sia questo il campo dove il Colonnello Murphy atterrò e dove il Generale Pratt rimase ucciso. Mi ricordo l'aliante, semidistrut-



to. Il generale Pratt che non dava segni di vita, il Colonnello Murphy gravemente ferito. Era buio e non si poteva vedere ad un palmo dal naso. Dopo aver individuato i feriti in quella zona, abbiamo organizzato una stazione di soccorso d'emergenza ai bordi del campo d'atterraggio. C'erano altri due alianti distrutti nelle vicinanze, uno dei quali trasportava apparecchiature mediche e materiali vari. Circa 125 feriti furono curati nelle ore seguenti. La stazione d'emergenza era sotto il tiro delle armi nemiche. Un partigiano francese m'indicò la strada per il centro di Fresville e per il Castello Colombière dove organizzammo il nostro ospedale da campo.

Il Castello Colombière era un grande edificio in pietra

grigia situato a sud di Fresville. Una costruzione imponente di tre piani con un gran numero di camere spaziose ed ampie cantine in sasso. Pare che risalisse al 1554 ed era stato di recente usato come guarnigione tedesca, ma secondo il nostro Intelligence Service era ora occupato da una famiglia francese e da qualche ufficiale tedesco. In realtà vi trovammo una quarantina di soldati tedeschi per lo più imboscati. L'ingresso al castello avveniva attraverso un arco situato ad una quindicina di metri dalla strada principale.

A fianco delle stalle, affacciate sul cortile, c'erano tante piccole costruzioni adibite a dispense o magazzini. C'era anche un pozzo con una pompa per prendere l'acqua. Dietro alle costruzioni c'era un grande orto che terminava in un fitto bosco.

Era veramente un luogo ideale per stabilire un ospedale chirurgico.

E così, alle ore otto di mattina del D-Day, l'ospedale era pronto ad iniziare la sua attività. Operammo continuamente fino alle 11.45 del venerdì 9 giugno quando il castello fu bombardato dall'aviazione tedesca e quasi completamente distrutto. Dodici persone furono uccise ed una cinquantina i feriti, molti dei quali erano personale medico. A seguito della distruzione del castello ci trasferimmo nella zona di Carentan dove lavorammo fino al 10 Luglio, giorno in cui ritornammo in Inghilterra. Tutto sommato, posso dire che la nostra missione è stata un vero successo considerando anche



il fatto che è stata la prima volta che un ospedale attrezzato da campo è stato inviato mediante alianti militari. E per quanto riguarda il Colonnello Murphy come uomo, come pilota e come leader, penso che non abbia eguali e semmai dovessi ripetere questa mia esperienza, la rifarei senza alcuna esitazione a condizione che fosse lui a guidare l'operazione.

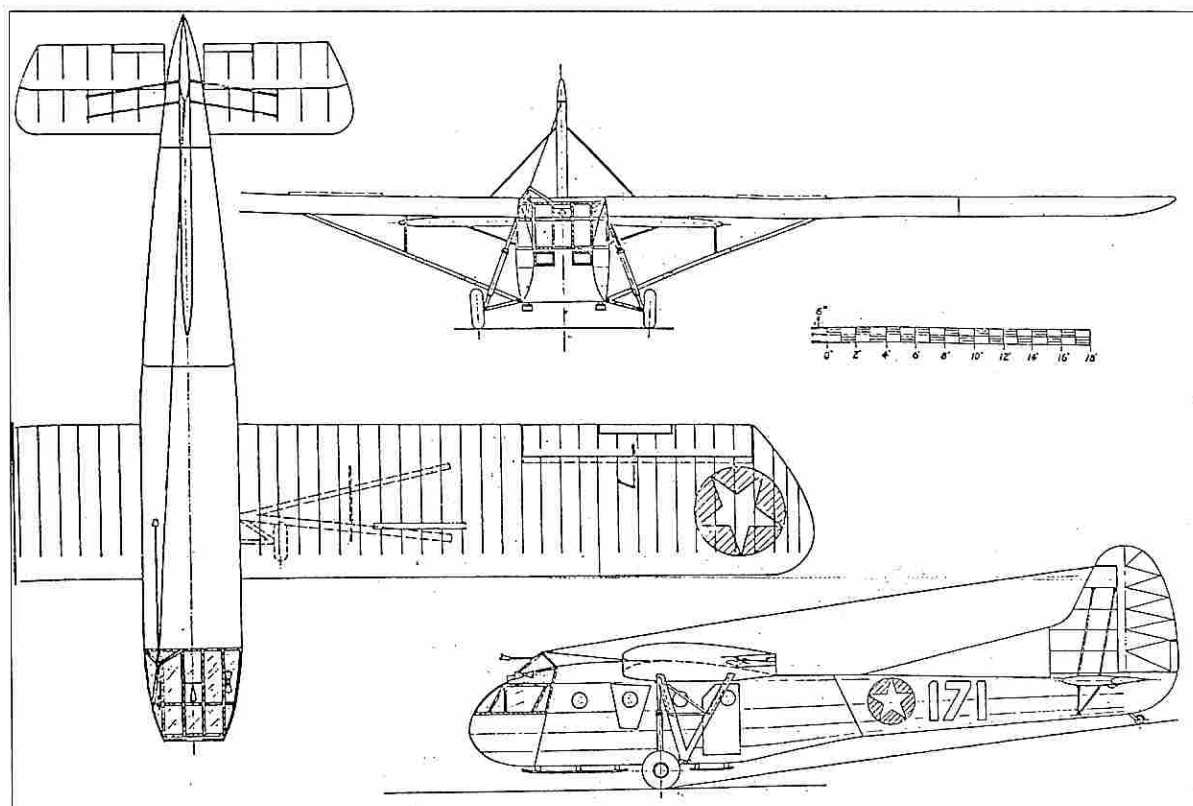
Bene, spero un giorno di avere l'opportunità di visitare il Suo museo e se nel caso avesse qualche domanda circa la mia partecipazione allo sbarco in Normandia sarei più che lieto di fornirLe ogni dettaglio.

Con i miei più cordiali saluti

Albert J. Crandall

A distanza di tanti anni il ricordo di quella missione era ancora scolpito con precisione micrometrica nella memoria del Dott. Albert J. Crandall, che parlando con il Colonnello Murphy in ritorno da un suo viaggio in Francia, ha probabilmente rivissuto in ogni minimo dettaglio ogni attimo di quella coraggiosa impresa. Un'esperienza irripetibile e che solo chi l'ha vissuta ed è sopravvissuto può raccontare. Leggendo quel racconto così ricco di particolari, esposto in una bacheca del museo insieme con altri documenti, mi sono immaginato protagonista in quella missione, come se effettivamente ne avessi preso parte.

Sono sempre stato attratto dagli alianti militari ed ho sempre ammirato quei piloti che spesso nottetempo, senza sapere cosa li attendeva nel momento dell'atterraggio, hanno partecipato a missioni dove salvare la propria vita era certamente il premio più ambito. Se avrò altre occasioni di visitare il Musée Airborne a Sainte-Mere-Eglise cercherò di esaminare altri documenti e sono certo che potrò scoprire altre storie avvincenti come quelle del Dott. A.J. Crandall e del Colonnello M. Murphy.



Il nuovo regno degli alianti

Denis Flament
Foto di Didier
Chevalier

Adattamento
di Aldo
Cernezzi

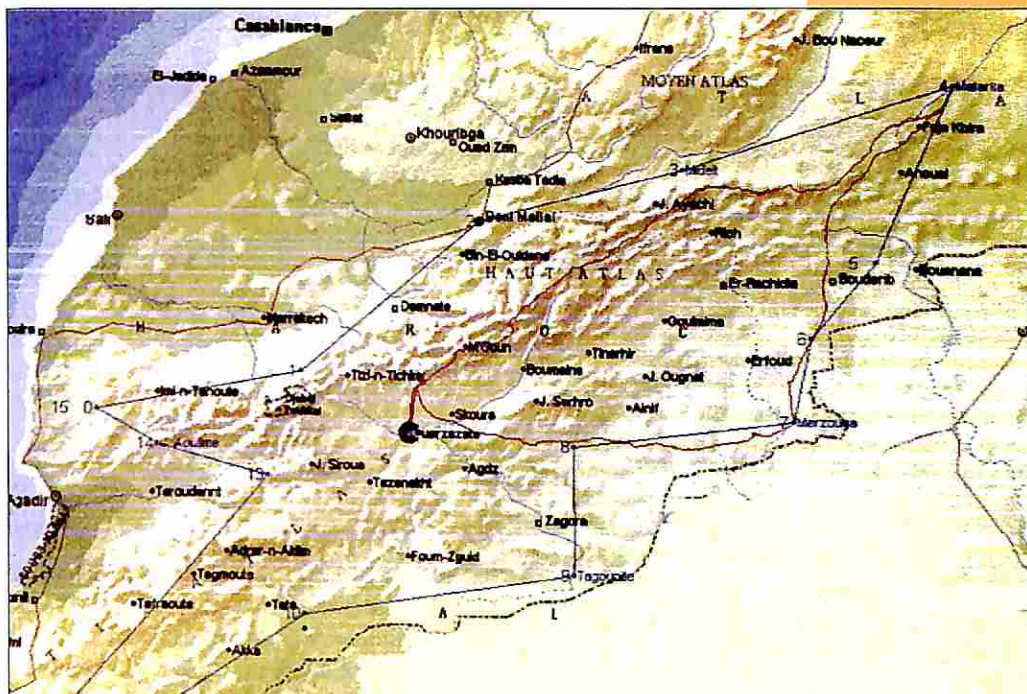
L'oued
di Toundout,
lasciando
l'Atlante



Climaticamente e orograficamente il Marocco è uno dei paradisi del volo a vela.

I primi centri furono aperti a Fès e a Rabat-Salé intorno al 1950. L'attività vi si svolgeva con alianti *Kranich 2*, *Air-100* e *Emouchet*. Con la fine del protettorato francese, gli alianti vanno in letargo in fondo a un hangar, dopo aver conquistato parecchi guadagni di quota ma con pochi voli cross-country all'attivo.

Un pilota militare francese, di stanza a Meknès, suggerì di fare del volo a vela sull'aeroporto di Beni-Mellal, nell'ambito delle attività di formazione dei piloti già negli anni '70, ma per varie ragioni non se ne fece nulla. L'idea però

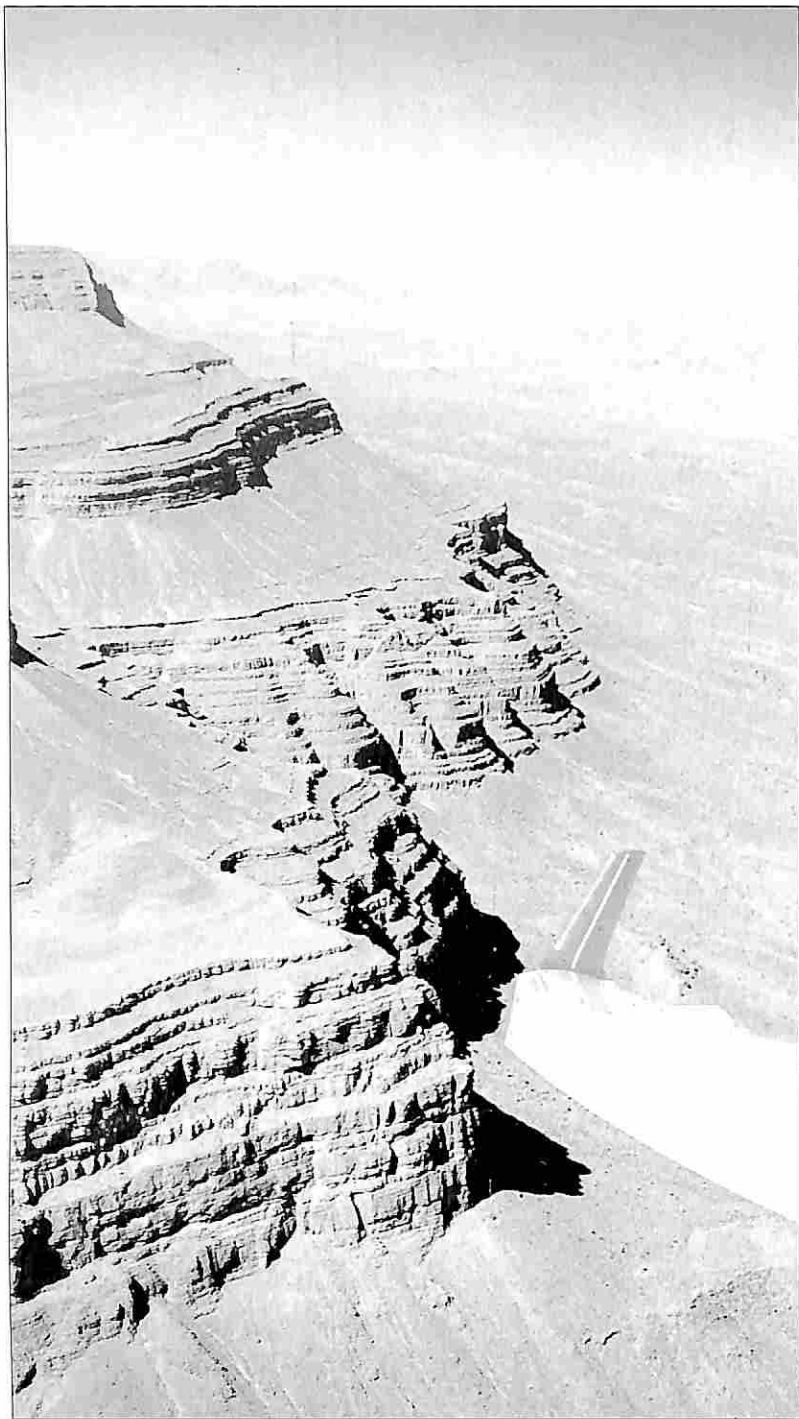


L'ASH 26 "DF" con la torre di Ouarzazate

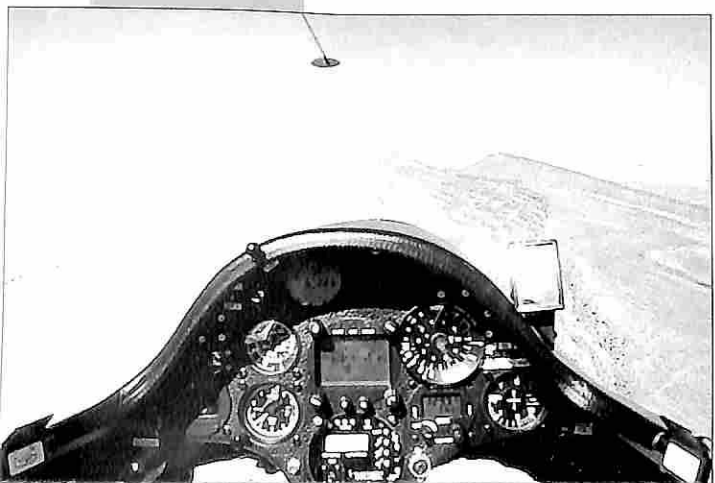


Sul djebel Aoulime, di ritorno verso il Toubkal (in fondo)

*In pendio
a 2300 m, NW
di Er Rachidia*



*Prua a Est,
verso Akka,
in pendio con
1100 m QNH e
vario positivo
a 210 km/h*



era giunta all'orecchio del generale Kabbaj, comandante di 747 della Royal Air Maroc e pilota personale del re Hassan II. Divenuto Ispettore delle Forze Aeree dopo aver salvato il re da un attentato, fondò il Reale Centro di Volo a Vela dell'Atlante (CRVVA) nel 1984 proprio a Beni-Mellal.

Due gli scopi fondamentali che si era prefisso il CRVVA: contribuire alla formazione di piloti militari e civili, ma anche portare un nuovo turismo internazionale nella regione. L'attività è oggi limitata

ad alcuni piloti di Air Maroc e a pochi cittadini francesi che risiedono nel paese, con voli "in locale". Le condizioni meteo d'altronde non favoriscono il raggiungimento del Medio Atlante che costituirebbe una zona migliore. Negli anni '90 iniziano alcune spedizioni esplorative che danno risultati ben più incoraggianti, da parte di alcuni avventurosi esploratori con alianti motorizzati (Stemme, ASH 26, Nimbus 3DM). Poi la "Route des Cigognes", un lungo raid sempre con alianti autonomi che partendo dalla Francia arrivano a godersi le termiche del deserto a Sud-Est e dell'Alto Atlante, seguendo la stessa rotta delle cicogne nella loro migrazione.

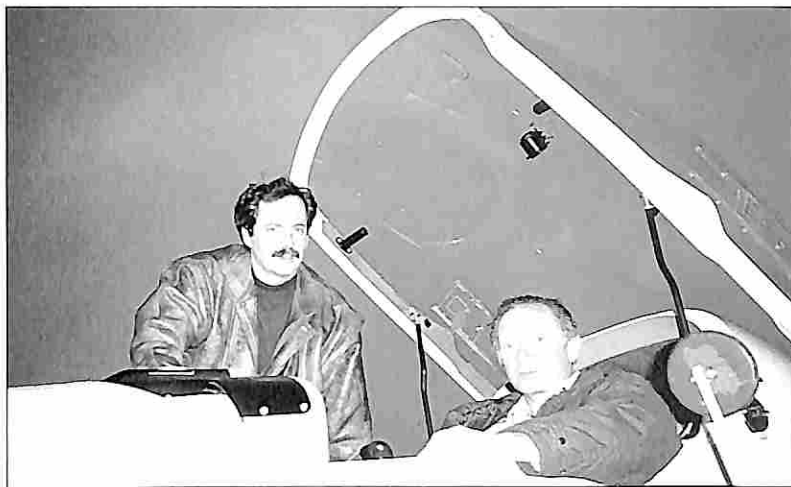
Finalmente, dal 6 al 30 maggio 2000, Didier Chevalier organizza uno stage sull'aeroporto di Ouarzazate con la presenza di alcuni alianti non motorizzati; il bilancio finale vede compiuti i primi "Mille" con partenza dal Marocco, per ben tre giorni consecutivi, l'ultimo dei quali a oltre 130 km/h di media!

IL LUOGO

Ouarzazate si trova a un'altezza di 1153 m, in una piana che separa l'Alto Atlante (a Nord, con cime di oltre 4000 m) dai più modesti rilievi del Sud: il djebel Sarho, il djebel Ougnat; il djebel Siroua (a Ovest, 3304 m) chiude la piana impedendo l'arrivo da Ovest dell'aria oceanica. Il deserto più a Est, verso l'Algeria, è un altopiano a circa 1500 metri s.l.m.

La zona che Ouarzazate può offrire si allarga per 500 km verso NE, 50 km a N, 200 km a O, 400 km a SO, 150 km a SE, senza toccare le zone regolamentate di Marrakech, Goulminia e Meknès. Se poi un giorno si aprissero le frontiere dell'Algeria...

I cumuli, a seconda dell'instabilità, possono essere solo sull'Atlante o disseminati su Anti-Atlante, Sarho, fino alla pianura e, a volte, a perdita d'occhio sul deserto; in questo caso, sui rilievi ci saranno temporali molto attivi che si aggirano facilmente verso Sud.



Didier Chevalier
(a sinistra)
con **Gérard Bocage**
(a destra)

che importanti. Nonostante il caldo, è consigliabile vestirsi bene: a 5000 m QNH la temperatura è sui -10°C.

Cumuli quasi tutti i giorni, limitati all'Atlante o, talvolta, diffusi su tutta la piana; i valori medi oltre i 4 m/s. Si sviluppa una linea di confluenza con la massa d'aria più umida del Nord. I paesaggi sono magnifici con tutte le tonalità del deserto, giallo, ocre, marrone o nero, spezzato dal verde profondo dei palmizi, e i rilievi lunari...

All'atterraggio ci vuole un po' d'at-

La confluenza sul massiccio del Toubkal

La navigazione è facilitata da una visibilità spesso superiore ai 100 km. A parte poche vallate ampie, l'interno dell'Atlante non offre atterrabilità. Vi sono alcune zone pianeggianti, ma piene di pietre grandi abbastanza da rendere un fuoricampo molto pericoloso. Rimangono alcune piste e le strade. Molti piccoli aeroporti sono stati abbandonati e potrebbero risultare insidiosi.

L'AEROLOGIA

Il ciclo atmosferico ricorda quello tipico della Spagna: a seguito del passaggio di una perturbazione nascono dei cumuli bassi, seguiti presto da termiche secche; con l'aumento delle temperature, giorno dopo giorno si alza il plafone, fino all'apparizione generalizzata di cumuli sui rilievi, in attesa della prossima perturbazione che cambierà la massa d'aria. Ma qui, a causa dell'altitudine più elevata, nei giorni meno favorevoli il plafone è intorno ai 4000 metri. Con 30 gradi di latitudine Nord, a partire dal mese di maggio e per tutta l'estate, si è al riparo dai flussi perturbati che rimangono a Nord, con venti in quota che non superano i 40 km/h fino a FL 180 e oltre.

Un modello numerico di convezione (Alptherm), applicato ai sondaggi di Tamanrasset per uno studio pubblicato dall'OSTIV su Technical Soaring, aveva predetto l'esistenza di termiche con plafone tra i 4500 e i 6000 m nel periodo tra metà maggio e fine ottobre, da 3000 a 4000 m tra novembre e marzo. La distanza "potenziale" in



volo a vela era stimata in circa 700 km al giorno in media durante l'estate, senza contare l'apporto energetico fornito dalle montagne. Le previsioni sono risultate pessimistiche!

La giornata tipica comincia nell'aria ancora fresca del primo mattino; a causa di un certo sfasamento del fuso orario ufficiale, già alle 8 si vedono dei cumuli sulla cima innevata del M'Goun (4071 m). In aeroporto salutiamo i controllori, molto simpatici e ansiosi di collaborare, nonostante siano solo in tre a gestire la torre 7 giorni su 7, talvolta anche la notte. Verso le 10 o le 11 la convezione parte anche in pianura, bisogna decollare in fretta per evitare che si alzi il vento al traverso, una brezza che va verso i rilievi a 40 km/h con raffi-

tenzione per rimanere allineati in centro alla pista in asfalto, altrimenti si urtano le grosse luci; la brezza, verso sera, si è ormai calmata, fortunatamente. In maggio il sole tramonta tra le 19 e le 19,30. Le termiche rimangono forti fino al buio, offrendo più di 10 ore di veleggiamento.

Le spedizioni precedenti dimostrano che queste condizioni non sono l'eccezione, ma sembrano ripetersi con una costanza notevole almeno fino a settembre. La collaborazione con le autorità locali permette di iniziare lo sviluppo di un nuovo centro permanente sul modello di Fuentemilanos e del Sud Africa. L'aeroporto internazionale di Ouarzazate è un buon punto d'inizio, ma diverrà inadeguato con l'aumento del traf-



*In onda,
a Nord di
Ouarzazate*

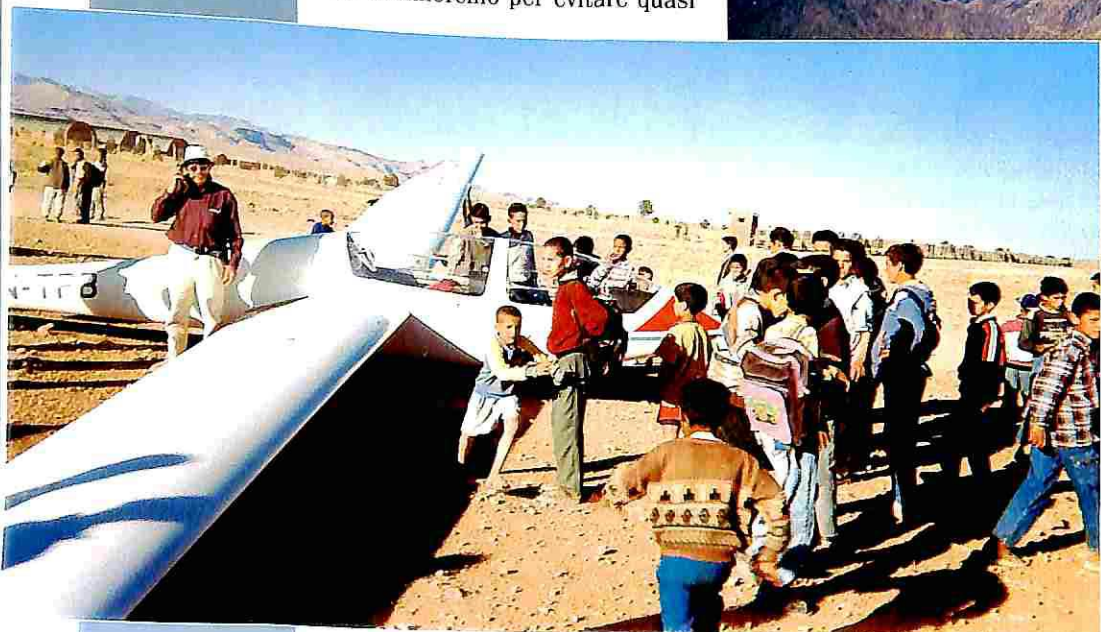
*Una veduta
dell'Atlante
dal Toubkal,
verso Est*

*Bagno di folla
per un
fuoricampo
a Boumalne*

fico di alianti e, inoltre, si trova un po' troppo lontano dai rilievi (30 km). Si potrebbe pensare a recuperare una delle tante kasbah abbandonate, liberando il terreno dalle pietre.

COME ARRIVARE IN AUTO

Attraverso la Spagna con un viaggio di circa 2500 km in tre giorni fino ad Algeciras. Indispensabile il cartello giallo "Long Vehicle" dietro al rimorchio per evitare quasi



100 euro di multa. Si arriva in Marocco col traghetto: 2 ore per Tangeri, si pagano 60 euro per l'auto, 250 per il carrello e 20 per ciascun passeggero. Ne parte uno ogni ora e mezza, i biglietti sono validi per tutte le compagnie, ma è meglio acquistarli in anticipo per evitare discussioni sul rimorchio, infatti rischiereste l'applicazione

delle tariffe per autotrasporti che sono ben più care. Gli alianti, come un aereo in transito, non necessitano di documenti per l'importazione temporanea (carnet ATA), anche se ad Algeciras alcuni intermediari cercheranno di convincervi del contrario.

Una volta sbarcati, mancano ancora 800 km. Autostrada da Tangeri a Casablanca, poi una statale molto trafficata verso Marrakech. Non entrate in città, ma seguite per "La Palmeraie" tornando sulla Fès/Beni-Mellal, poi a destra verso Ouarzazate. Questa strada attraversa l'Atlante al colle di Tichka (2260 m) e, pur sinuosa, si percorre agevolmente con il carrello in meno di 4 ore. La polizia si stupirà per il vostro rimorchio, ma è ben più cortese che in Spagna. Attenzione, di giorno e ancor più di notte, alla guida insensata di molti utenti della strada.



LICENZA DI VOLO

Per volare sugli alianti del CRVVA è necessaria la licenza marocchina; la conversione si ottiene abbastanza facilmente con tre foto tessera, fotocopie del passaporto, del libretto di volo e della licenza originale valida; in seguito la pratica si svolge a Rabat presso l'Aviazione Civile. Non è necessaria la convalida della licenza per volare con un aliante proprio.

ALTRE INFORMAZIONI

Passaporto: è indispensabile, senza visto. La carta d'identità può bastare, se il soggiorno è organizzato da un tour operator.

Dogana: l'autorizzazione all'importazione temporanea viene applicata sul parabrezza dell'auto all'entrata nel territorio. Per l'importazione definitiva si paga invece un costoso dazio. Il trasporto del rimorchio non richiede il carnet ASA, ma viene applicato un bollo sul vostro passaporto. Può essere utile contattare in anticipo le dogane facendosi inviare un'autorizzazione scritta.

Lingua: la lingua ufficiale è l'arabo, ma il francese è parlato ovunque, diffuso anche lo spagnolo. Nella regione di Ouarzazate la lingua ufficiale è il berbero, ma anche qui il francese è parlato da tutti.

Valuta: il Dirham. 100 MAD valgono circa 10,5 euro. I franchi francesi sono accettati ovunque. Le carte di credito sono accettate nei buoni alberghi.

Dormire: a Ouarzazate esistono hotel per tutti i gusti, da due a cinque stelle, con prezzi da 15 a 120 euro a persona. È necessario prenotare, con largo anticipo, soprattutto per i mesi di maggio e di novembre.

Turismo: nei mesi invernali si può persino sciare! La zona offre, tutto l'anno, escursioni nelle bellissime vallate, verso le dune di Merzouga, trekking sull'Atlante, equitazione, rafting e golf. La quota annuale di associazione all'aeroclub di Marrakech è di circa 150 euro, mentre il noleggio di un Cessna 172 costa 80 euro/ora.

Continua

Un dust devil

**Organizzazione volovelistica:
rivolgersi a Didier Chevalier
e-mail: dchev@wanadoo.fr
telefono +33.06.17019750
fax +33.0134.166060.**

C'È DI PIÙ?

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



C

O

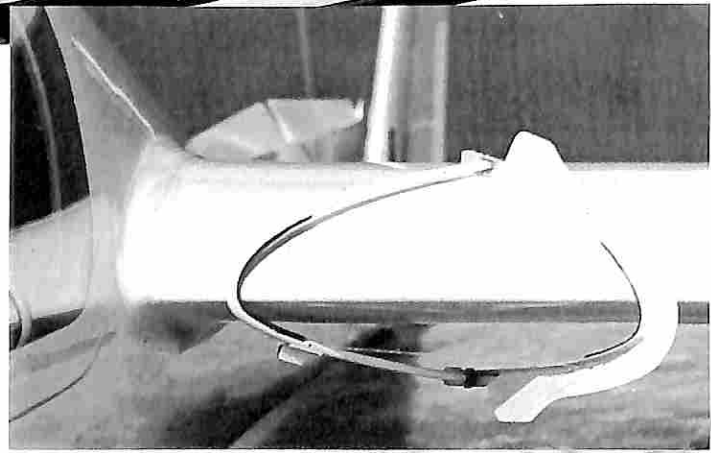
B

R

A

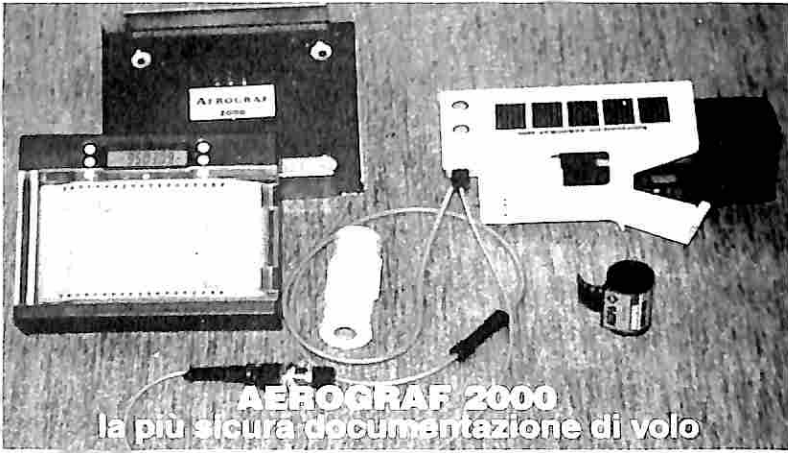
COBRA

Una ricca gamma di accessori
per ogni esigenza



"NETTA-MOSKERINI" MOTORIZZATO

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



AEROGRAF 2000 la più sicura documentazione di volo

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

ILEC SN10 IL COMPUTER CAMPIONE D'ITALIA

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



ALIMAN s.r.l. - Via Isonzo - Aeroporto - I-22040 Alzate Brianza (CO)
Tel/Fax 021610400 - Call 0247 2212784 - e-mail: aliman@tin.it

Te lo do io lo Stage!

Roberto Pinato

Tema: come vorresti passare le vacanze?

Svolgimento: lo vorrei passare le mie vacanze in un bel posto, al sole, volando dalla mattina alla sera e facendo baldoria con i miei amici.

Questo è un po' il filo conduttore che ci ha ispirato quando, nel nostro club "Prealpi Venete", abbiamo pensato di organizzare una settimana di vacanza partecipando ad uno degli Stage organizzati presso l'AcCCVV di Rieti. Ma non uno qualunque: uno stage interamente riservato al nostro club, compresi anche gli istruttori e un trainer.

L'iniziativa è giudicata appetitosa: i posti disponibili vengono esauriti abbastanza in fretta, anche se non mancano abbandoni forzati e ripescaggi nella waiting list. Alla fine, al nastro di partenza si presentano in dieci: Andrea Pozzato, Eugenio Savio, Stefano Negri, Gigi Fietta, Alberto Guiotto, Guido Valente, Marina Borriero, Giorgio Borgo, Silvano Pattanaro ed il sottoscritto. Come istruttori/accompagnatori possiamo contare su Giuseppe Costacurta e Francesco Cason. Ci aiuterà a raggiungere poderose termiche il mitico Piergiorgio Ellero, detto Tiramisù.

Arriviamo a Rieti la sera di sabato 14 luglio, giusto in tempo per festeggiare il nostro Attilio Dalla Vecchia, vincitore della Coppa del Velino. Il mattino successivo Rieti è (quasi) tutta nostra. Alle nove briefing con Ales-

sandro Bruttini (zio Alessandro) capo stage e terzo istruttore del gruppo. Quest'anno il "transito" sul biposto è limitato a chi non ha mai partecipato a precedenti stage. La meteo è ottima: vento moderato da sud-ovest, abbondanza di cumuli e, verso sera, perfino un modesto laminare generato dai Sabini. Il tema è comunque per tutti "volo in valle". Sono ammessi sconfinamenti solo dopo aver verificato la bontà della situazione. In effetti la giornata tira bene: mi spingo fino a Foligno dove però i cumuli finiscono e oltre si vede solo il blu. Su Rieti invece rimane ottima fino a sera e quindi già domenica, primo giorno, ci sono da registrare due prove da oltre cinque ore. La sera andiamo a concludere la giornata alla trattoria "La Palazzina": con noi ci sono Takeshi Saito, un giapponese che adora Rieti (e ci si fermerà un mese e mezzo) e Nico Blasi, simpaticissimo "romano de Roma".

Lunedì mattina il tempo è buono, ma un leggero fronte passato nella notte si è dimenticato per strada un fastidioso vento da sud-ovest di oltre 15 nodi, con raffiche fino a 23. I decolli vengono ritardati fino oltre le 15:30. I temi ovviamente sono annullati, non resta che giocare con leggero laminare a ovest di Rieti che porta fino a oltre 2000 m con valori modesti ma costanti per alcuni chilometri verso i Sabini. Atterriamo sul tardi,



Roberto:
*il riposo prima
della battaglia*



Silvano: dopo cinque ore non ne posso più!

giusto per organizzare la cena della serata da "Le sorelle", un posto che merita ripetute visite e non solo per l'ottima cucina.

Martedì 17: giornata fumante! I temi sono: per i trecentisti (Takeshi, Nico ed io): percorso Assisi - Borgo S. Pietro in preparazione del tema ufficiale Cittaducale, Assisi, B.go S. Pietro, Trevi, Rieti previsto per il giorno dopo, per Giorgio e Silvano 5 ore, per Gigi ed Alberto visita turistica accompagnata ai piloni dei 50 Km Cittaducale, B.go S. Pietro, Valico Somma, Rieti. D'impulso mi carico a bordo il logger ed alle 12:30 siamo già in volo. La giornata è migliore delle previsioni. Giro abbastanza velocemente i piloni di Cittaducale, Assisi e B.go S. Pietro. Tornando verso Rieti faccio un basso prima del Terminillo e perdo tre quarti d'ora per tirarmi su e rifare quota. Il tema del giorno sarebbe completato, ma la giornata è ancora ottima e decidiamo di provare a completare l'intero percorso dei 300. Intanto la Val Nerina si va caricando e le basi sono scese a 1.600 m. Per fortuna sui Fionchi e sul Serano si trova ancora da salire; vicino Trevi ci reincontriamo con Takeshi e con il DG 505 di Marina e Francesco. Trevi è un pilone abbastanza vicino e in breve siamo di nuovo nella valle di Rieti. Il percorso dei trecento è finalmente completato. Purtroppo, anche se il logger ha registrato tutto il percorso con i piloni girati correttamente, manca la dichiarazione FAI iniziale semplicemente perché non era prevista per oggi. Non mi è consentito esternare la sequela di "accidenti" e "perbacco" che sorgevano spontanei al pensiero di essere stato così stupido! Nel frattempo, Giorgio e Silvano hanno completato le 5 ore e, poco dopo, volano numerose secchiate d'acqua alle quali è poco sportivo cercare di sottrarsi. Quella sera abbiamo una piacevole sorpresa: è con noi anche Carlo Venco. Carlo non aveva potuto aggregarsi allo stage per problemi di lavoro ma, approfittando di un giorno a Roma, si è preso mezza giornata di vacanza e ci ha raggiunti. Domani vorrà con noi: non è come fare uno stage, ma è pur sempre una piccola soddisfazione.

Mercoledì 18: Al briefing la meteo sembra perfetta. Questa volta tutte le dichiarazioni vengono compilate con largo anticipo; ci prepariamo curando i minimi dettagli per non lasciare nulla al caso. I temi sono gli stessi del giorno prima per i trecentisti, per Stefano c'è il percorso Assisi - B.go S. Pietro; Gigi, Alberto, Giorgio e Silvano si impegneranno con i 50 km. Eugenio e Marina avranno il loro daffare con le 5 ore sui DG 300.

Alle tredici appaiono i primi sbruffetti ed iniziano i decolli, le termiche sono ancora rade ma potenti.

Marina: va bene che fa caldo, ma quattro secchiate sono troppe!

Giriamo tutti Cittaducale e subito ci separiamo: i cinquantisti verso sud alla caccia di B.go S. Pietro, i trecentisti a nord verso Assisi. E qui l'amara sorpresa: i cumuli finiscono subito dopo la Val Nerina. Takeshi, Stefano ed io parcheggiamo tra i Fionchi e Spoleto, aspettando che la giornata si formi anche nell'altra valle; le parole di Alessandro sono state precise: non si va di là senza condizioni minime. Per radio sento che un aliante, partito da Rieti poco prima di noi, è atterrato fuori campo e chiede assistenza per il recupero. Poco dopo sento anche Marina in difficoltà: si è presa bassa, anche se non è lontana dal campo. Riagganciare a 300 m non è mai scontato, soprattutto in una giornata come questa, però Marina è una che non molla e la caparbia alla fine premia.

Dopo un'oretta di attesa arrivano Gigi e Silvano che girano l'ultimo pilone dei 50 km sopra la Somma e se ne vanno beati verso Rieti. Per loro è "missione compiuta" al primo tentativo. Nella valle di Foligno ancora nulla, sembra che Qualcuno sia passato con l'aspirapolvere ed abbia pulito tutto! Ormai sono quasi le quattro e adesso anche nella valle di Rieti il bianco dei cumuli si va sciogliendo nel blu cristallino di un pomeriggio troppo secco. Niente da fare per i trecento, rimangono sì un traguardo raggiungibile, ma non si concedono di nuovo con leggerezza. Speriamo domani. Scendiamo alla spicciolata, non prima di essersi riempiti gli occhi con lo spettacolo offerto da una delle giornate più limpide mai viste a Rieti. Gli ultimi in volo sono Eugenio e Marina: hanno abbondantemente superato le 5 ore, ma non ne vogliono sapere di scendere. Alla fine viene loro intimato di atterrare. Ormai siamo tutti in attesa di assistere al "battesimo" che zio Alessandro, secondo la sana tradizione, impartirà loro. L'atterraggio di Eugenio viene "da cani", nel senso che al momento di toccare si trova davanti un cane ed è costretto a scavalcarlo per non ammazzarlo. Ad Eugenio, oltre a tre secchiate d'acqua, il premio per il maggior numero di atterraggi dopo un solo decollo. Marina, invece, nonostante un atterraggio un tantino corto, viene insignita di ben quattro secchiate d'acqua, il massimo riconoscimento mai attribuito. Peccato che zio Alessandro le abbia concesso di rimanere vestita, deludendo buona parte del pubblico presente. Quella sera ceniamo al "Giardino" con un Guido in forma smagliante capace, con le sue barzellette, di farci venire il singhiozzo dalle risate, complice Stefano (medico anestesista) che cercava di spiegare a Takeshi la dinamica di un incidente occorso qualche anno prima ad un pullman di giapponesi. Il tutto ovviamente in un misto di inglese maccheronico e dialetto veneto.

Giovedì 19: giornata molto secca: lo si percepisce già al mattino, prima del briefing. Le previsioni meteo lo confermano: sarà una giornata blu, e per di più ventosa, in attesa di un fronte in arrivo domani da nord-ovest. Decolliamo alle tredici, con gli alianti che sal-



tano come capretti per via del forte vento da sud-ovest. Abbiamo ovviamente preparato le dichiarazioni, ma l'azzurro uniforme del cielo non lascia molto sperare. Infatti, la giornata non è tra le più facili per via delle termiche blu anche se in discreto numero e con buoni valori. Andrea potrà divertirsi per più di cinque ore tra il Terminillo, Poggio Bustone ed il Nuria mentre Alberto e Giorgio hanno il tema classico dei 50 km. Loro qualche possibilità ce l'hanno, per i trecento, invece, zio Alessandro è stato molto chiaro: se rimane così non si va di là e gli altri istruttori gli danno pure ragione! Come al solito arrivo tra i Fionchi e Spoleto (ormai ci diamo del tu...). E lì parcheggio con Stefano, aspettando una improbabile evoluzione. Per un pò giochiamo a scovare le termiche blu tra la Val Nerina e Spoleto. Più a nord vedo il Subasio e, adagiata sul lato nord-ovest, posso indovinare Assisi. Assisi oggi mi attrae come una calamita e non per motivi religiosi. Ho una voglia matta di buttarmi di là e andare a girarci sopra, sono certo di poter andare e tornare... poi, male che vada, c'è Foligno proprio lì sotto... Cerco il conforto di almeno uno degli istruttori, ma zio Alessandro deve averli "inquadriati" bene: nemmeno un accenno di possibilità: si resta di qua. Mentre sono in attesa di chissà cosa, ecco che arriva Giorgio, in cerca del pilone che lo separa dal suo C d'argento. Non è molto alto e zio Alessandro lo invita a non addentrarsi ulteriormente con quella quota. Poco dopo invece, all'ennesimo "posizione e quota", riporta qualcosa come "1180 sulla Somma". Alessandro non gradisce e per qualche minuto devo abbassare la radio, altrimenti l'altoparlante scoppia. Giorgio inizia una planata verso Rieti alla massima efficienza, cercando di galleggiare in ogni zona portante. Arriverà su Rieti con quasi 300m ed il C d'argento in tasca. Nel frattempo Stefano ed io, dopo aver contato tutte le case della Val Nerina, decidiamo di abbandonare l'idea di andare di là e ci avviamo verso Rieti, giusto il tempo per hangarare e preparare i secchi d'acqua per Andrea che ormai ha superato le cinque ore. Quella sera ritorniamo a cena da "Le sorelle" (lo dicevo io che meritava...).

Venerdì 20: è arrivato il fronte. Non è molto forte ma comunque abbastanza per consigliare di rimanere a terra. Decidiamo di fare un po' di turismo, ovviamente in Val Nerina. L'olio di Arrone è una tappa obbligatoria,



Stefano: oggi mi sento un leone!

poi andiamo a vedere il campo di Ferentillo e ne rileviamo coordinate, caratteristiche orografiche e circuito d'atterraggio. In effetti è un campo piuttosto grande: sapere dov'è e com'è potrà essere utile. Ritornando a Rieti, all'altezza di Piediluco, ci accoglie il più bel arcobaleno mai visto in vita. Sembra di buon auspicio per l'indomani, ultimo giorno di stage e, almeno per me, ultima possibilità di ufficializzare quei benedetti 300 km.

Sabato 21: sembra impossibile, ma abbiamo praticamente già finito lo stage. Anche se la mente è concentrata sul tema di oggi, provo una vaga tristezza mentre preparo il borsone per la partenza dopo il volo. Al briefing non c'è storia: ormai siamo rimasti in pochi con un tema da completare: Alberto è ancora alle prese con i 50 km, mentre i trecentisti ormai hanno il sangue agli occhi. La giornata non è delle più promettenti: vento da nord-est 10 nodi, pochissimi cumuli e con vita molto breve. Il traino è più lungo del solito: non ci sono termiche; alla fine mi sgancio a sud del campo in una termica blu piuttosto buona. Arrivo in cima a 1800 m e parto per Cittaducale, distante 10 km. Per tutto il traversone incontro aria calma, niente che salga. Dai costoni del Terminillo, di solito generosi, non si stacca nulla per via del vento da nord-est costringendomi a cercare qualcosa in pianura. Ormai sono molto basso, c'è qualche cumulo solo verso i Sabini, ma sono troppo lontani per me. Sono a 300 metri in zona industriale e devo avvisare Rieti della mia presenza, pur senza entrare in procedura: ho trovato uno zerino e decido di lavorarmelo: proprio non mi va di bucare! Metro dopo metro guadagno qualcosa. LLS4 è un buon amico e mi dà una mano. Dopo un po' passo i 350 m e lo zerino diventa un +1 pieno, poi ancora un +2 mi porta fino a 1000 m. È andata bene! Con quella quota vado a saggiare Poggio Bustone che alla fine mi lascia salire fino a 1600. Ormai la storia la conosco e faccio tappa sui Fionchi, sede dell'unico cumulone della zona. Da lì scruto verso Foligno: tutto blu. Quasi mi viene da piangere! Su Rieti il vento sta girando gradatamente verso ovest e la giornata sembra migliorare. Penso che, prima o poi, potrebbe formarsi anche verso Foligno e decido di attendere. Verso le tre, mi pare di vedere qualcosa sul Subasio, ma il Serano è ancora pulito. Interpello zio Alessandro sulla possibilità di andare di là, ma evidentemente non vuole rischiare un recupero



di sabato sera perché stronca qualsiasi speranza. Solamente verso le quattro il Serano si degna di mostrare un cumuletto, troppo tardi per pensare di percorrere i tre quarti del percorso. Non mi resta che rassegnarmi e seguire Alberto che sta completando l'ultimo pilone dei 50 km. Non è facile perché le termiche hanno un ciclo di vita molto breve: visto un cumuletto, il tempo di arrivarci sotto ed ha già finito di tirare. Occorre giocare d'anticipo: dopo un paio di tentativi, finalmente riesce a fare quota sufficiente per andare a girare la Somma in sicurezza e planare verso Rieti, anche lui con il suo C d'argento in tasca. Alle sei siamo tutti a terra, con gli alianti nell'hangar.

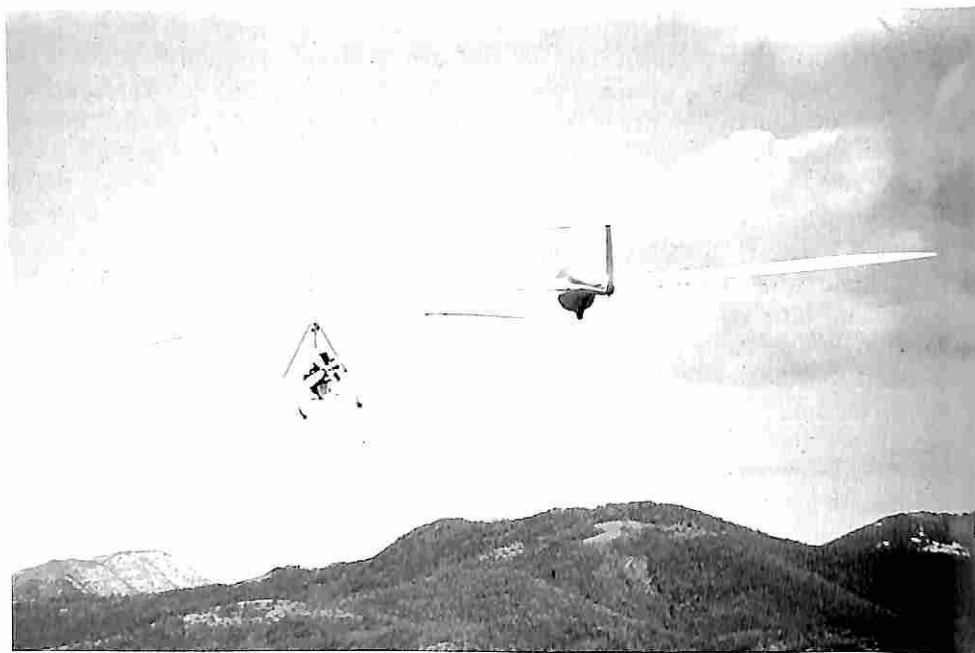
Con zio Alessandro tagliamo una crostata ed apriamo una bottiglia: per ringraziarlo, per salutarci e per farci perdonare. Gli abbiamo reso la vita un po' difficile: il fatto di essere un gruppo di piloti già affiatati ci ha fatto prendere qualche libertà, come quella di ridisegnare la geografia locale ribattezzando i luoghi con nomi noti delle nostre parti (il Terminillo è diventato il Portule, Poggio Bustone il Verena e così via...), per non parlare delle chiacchierate per radio, tra noi perfettamente normali ma capaci di farlo infuriare.

Alla fine, dobbiamo proprio partire. A malincuore

lasciamo Rieti, dove abbiamo passato una settimana meravigliosa. Non soltanto abbiamo raggiunto diversi traguardi interessanti ma abbiamo creato un legame tra noi, in volo ed a terra, che sicuramente prima non c'era. Avere con noi anche due istruttori (Giuseppe e Francesco) e il trainatore (Piergiorgio "tiramisu") ci ha fatto vivere una settimana "full immersion" estremamente gratificante. A loro non possiamo che dire: Grazie! Per il vostro lavoro e la vostra compagnia.

Anche dal punto di vista tecnico l'esperienza di questa settimana è stata preziosa. Abbiamo sperimentato varietà di situazioni che normalmente richiederebbero tempi molto più lunghi per presentarsi e abbiamo volato con mezzi nuovi e più performanti di quelli su cui voliamo di solito. In termini numerici, ciascuno di noi ha volato dalle venti alle trenta ore, sei hanno fatto le 5 ore, quattro hanno fatto guadagno di quota e 50 km, due hanno completato il C d'argento e due lo hanno ottenuto da zero, due hanno completato, seppur non valido per mancanza della dichiarazione, il percorso dei 300 km su tre punti di virata. Ma, soprattutto, abbiamo passato una vacanza in un bel posto, al sole, volando dalla mattina alla sera e facendo baldoria con gli amici. Qualcuno conosce un modo migliore?

Sileni



ULTRALEGGERO IN 3 VERSIONI

UL
IN
A1

aliente puro

OLTRE 31 DI EFFICIENZA, COSTRUZIONE IN MATERIALI COMPOSITI, ATTERRA IN MENO DI 70 METRI, FLAP NEGATIVO PER LE ALTE VELOCITÀ

motore retraibile

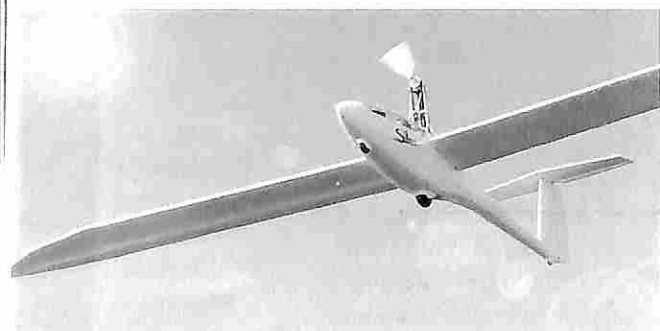
STESSE CARATTERISTICHE DEL SILENT-UL, CON MOTORE MONOPALA RETRAIBILE, PER VOLARE QUANDO VUOI E DOVE VUOI

motore elettrico retraibile

LA SOLUZIONE MOTORIZZATA PIÙ ECOLOGICA E SILENZIOSA (42 db), 600 METRI DI QUOTA IN MENO DI 5 MINUTI E PIÙ DI 31 DI EFFICIENZA

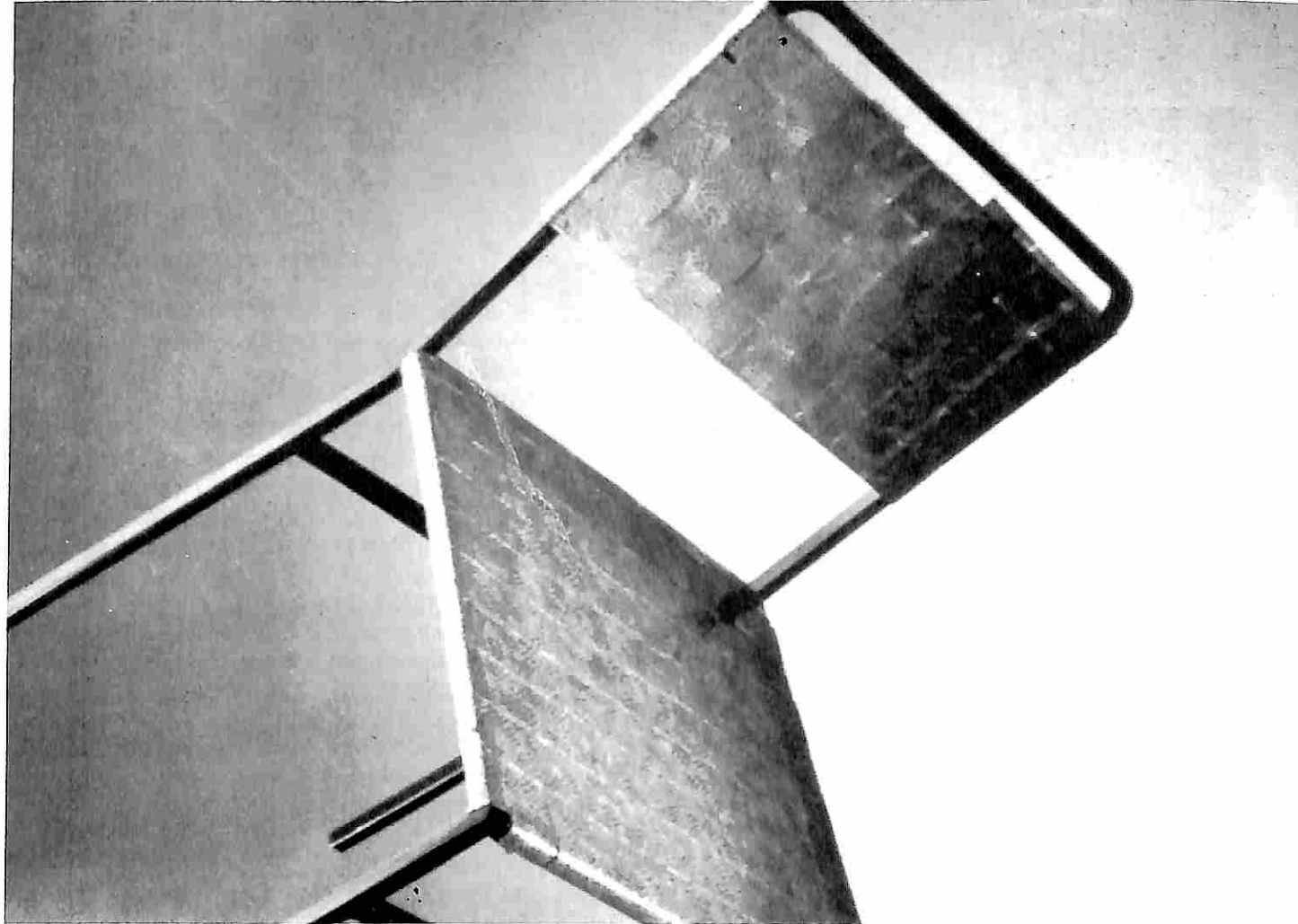
DISPONIBILE ANCHE IN **KIT**

- solo 12 m. di apertura alare
- comandi ad innesto automatico
- flap/alettone
- decollo autonomo anche da aviosuperfici in erba
- motore da 28 Hp ad iniezione retraibile elettricamente
- elica monopala con sistema di equilibratura brevettato



alisport

Cremella (Lecco) - Tel. 039.9212128 Fax 039.9212130 WEBSITE: www.alisport.com E-MAIL: info11@alisport.com



SICOBLOC

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

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

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

MAZZUCHELLI 1849 S.p.A.

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

SICOBLOC

1849 mazzucchelli

Via S. e P. Mazzucchelli, 7 - 21043 Castiglione Olona (Varese) Italy
Tel. (0331) 82.61.11 - Fax (0331)82.62.13 - Telex 330609 SICI



IMPRONTE viale monte santo 2 20124 milano
telefono 02 6554882 e-mail improntejo@mclink.it

servizi editoriali e grafici

tutte le fasi di lavorazione
del prodotto fino alla stampa

GLASFASER Italiana S.p.A

DA OLTRE 30 ANNI AL SERVIZIO DI VOLO A VELA.



***Centro autorizzato per la calibrazione di barografi e logger,
indispensabile per l'omologazione dei record.***

24030 VALBREMBO (BG) - Via delle Ghiaie, 3
Telefono 035.528011 - Fax 035.528310 - e-mail: glasfase@mediacom.it

Il CSVVA a Trento

Attilio Pronzati

Con questo è il terzo anno che si concretizza il progetto impostato fra Centro Universitario Sportivo di Trento e il CSVVA di Varese, ora anche con il sostegno morale della FIVV, avente come obiettivo quello di dare un forte impulso al volo a vela sportivo locale. Un volo a vela di grande potenziale perché si svolge nella splendida cornice delle Alpi Trentine, la cui bellezza, varietà, estensione e imponenza non temono confronti.

La base è l'aeroporto G. Caproni di Matterello, l'area è compresa principalmente tra il Bernina, l'Adamello e il Brenta a Ovest, e le Dolomiti, il Bellunese, l'Agordino e poi l'Austria ad Est. Alla flotta degli allianti residenti a Trento si aggiunge, durante gli stage, il Duo Discus del Centro Studi Volo a Vela Alpino, ideale strumento per le attività di secondo periodo.

Dopo questo terzo stage, la soddisfazione maggiore per chi si è preso carico della conduzione e organizzazione di questa iniziativa, è la constatazione che vecchi tabù ed antiche consuetudini si sono dissolti. Il "cono" nel quale si volava fino a pochi anni fa, da il "cono" nel quale si volava fino a pochi anni fa, da il poco meno che verticale (si fa per dire), ora s'è appiattito: volare attorno al Brenta o veleggiare in Marmolada o andare a tastare le termiche del Bellunese e dell'Agordino viene ormai considerato un volo "in locale". Anche se per alcuni questo non è ancora del tutto vero, per alcuni altri, divenuti "trainanti", è cosa fatta: lo dicono esplicitamente le località di cerchi fuoricampo. Ed infine se verrà portata a conclusione, come ci si augura, l'iniziativa che farà acquisire un Duo Discus, questo progresso nella qualità dei voli si accelererà con sempre maggior vigore.

Insomma è avvenuto il cambio di qualità che si voleva realizzare. E Trento, sicuramente e ben presto,



L'aeroporto di Trento, sede del centro di Volo a Vela del Cus, e del museo Caproni

diverrà una realtà capace di raccogliere consensi e dove il volo a vela sportivo alpino verrà praticato non più solo da alcuni piloti, ma da un più sostanzioso gruppo destinato a divenire sempre più consistente e attivo.



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

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

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

Ristrutturazione e/o rifiinanziamento del debito.

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

il manifesto

sambonet

Ha ristrutturato il proprio debito bancario. Questa operazione è stata pianificata e negoziata da

T&A
TESTA & ASSOCIATI



Cessioni o acquisizioni di società.

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

Strutturazione di sistemi di controllo finanziario e di pianificazione finanziaria.

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

Quotazione in Borsa.

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



CAMBRIDGE computers di volo 1999

Il migliore continua a migliorare!

Videata per il volo di trasferimento

ON - OFF + Audio

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

Indicatore Sollfahrt-
diminuire la velocità

Calcolo del vento automatico



Media di salita o di discesa

Distanza dal punto

Altimetro con
precisione di 2m

Intensità del vento in
modalità automatica

CAMBRIDGE HA RAGGIUNTO I TRAGUARDI PREFISSATI PER IL 1999

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

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

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

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

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

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

Vendita, manutenzione, installazione:

TEKK, Klaus e Ursula Keim

Würmhalde 1

71134 AIDLINGEN

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

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

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

www.cambridge-aero.com

by TEKK, the flight company

Recensioni



Aldo Cernezzì

PREVEDERE IL TEMPO CON INTERNET

DI MARIO GIULIACCI,
PAOLO CORAZZON
E ANDREA GIULIACCI
EDIZIONI ALPHA TEST
PER ORDINARLO
TEL. 800.120.200

Una piccola collana di tre titoli dedicati alla meteorologia, distribuita nelle migliori librerie, della quale presentiamo il volume che ha maggiore interesse per i volovelisti. Mario Giuliacci, direttore del Centro Epsion Meteo e noto a tutte le famiglie italiane per la sua presenza in televisione, ha ben strutturato questo lavoro divulgativo sulle moderne previsioni del tempo.

La prima metà del libro è propeudeutica: i principi generali della circolazione dell'aria nell'atmosfera, con il conseguente trasferimento di energie, i venti, le precipitazioni e i fronti, sono ben spiegati con un linguaggio adatto anche ai neofiti.

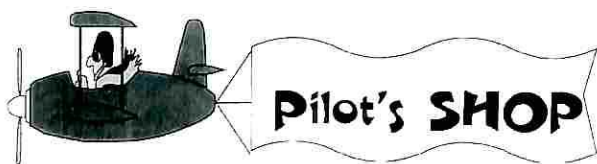


La seconda parte è densa di consigli pratici, utili a reperire e distinguere la grande massa di informazioni che sono disponibili grazie a Internet; gli autori riescono anche a spiegarci come integrare queste cartine, sondaggi ed elaborati matematici con le nostre osservazioni locali per ottenere

una comprensione dei processi atmosferici in atto.

La lettura porta anche a capire perché il lavoro del previsore sia così difficile, soprattutto in Italia. Questo volume non è rivolto specificamente ai volovelisti, ma è certamente molto utile ai piloti che vogliono comprendere il moderno linguaggio della meteorologia; è anche un ottimo manuale per orientarsi tra siti, modelli di previsione, cartine IR, visibile, radar, correnti a getto, fronti occlusi e... Le 260 pagine sono ricchissime di illustrazioni a colori e di esempi pratici: finalmente un testo che spiega come interpretare le tabelle di codici e, soprattutto, quali informazioni ci occorrono veramente per giungere al tipo di previsione che ci interessa in particolare.

Un libro da tenere a portata di mano e uno stimolo ad imparare sempre di più, il complemento ideale per il classico testo di Plinio Rovesti, dedicato ai piloti d'aliante.



Uli's Segelflugbedarf

l'emporio degli accessori per il volo a vela

B. Stampke, Am Griesefeld 60, 82178 Puchheim
catalogo on-line su: www.segelflug24.de

Tel. +49,89,802328

!!!! OFFERTA SPECIALE !!!!

LX 5000 - 2000FAI:	EUR 3600
DX 50 - 2000FAI:	EUR 1999
LX 20 - 2000:	EUR 1200
Colibri - 2000:	EUR 795

Prezzi IVA 16% compresa, ad ogni ordine aggiungere EUR 30 per rimborso spese spedizione e bancarie. Pagamento all'ordine.

Inoltrate i vostri ordini tramite Fax: +49,89,89026268

o via e-mail: ps-segelflugbedarf@t-online.de

Un consiglio da Dick Johnson

Ancora una volta, un pilota è riuscito solo con grande difficoltà a portare a terra un aliante senza danni, dopo aver constatato che, pur dando tutta la barra in avanti, non era possibile mantenere l'assetto corretto. Un'approfondita ispezione non mostrava alcun danno al sistema dei comandi, né il baricentro poteva essere arretrato anche grazie alla zavorra installata nell'abitacolo. Un istruttore ha eseguito perciò un volo di prova, nel corso del quale non riusciva a superare i 90 km/h pur con tutto il comando a picchiare. Ogni possibilità è stata esplorata in una nuova serie di controlli, smontati pannelli dell'abitacolo e ispezionata la deriva alla ricerca di acqua che potesse appesantire la coda.

Alla fine, Dick Johnson ha trovato che il nastro

adesivo che ricopre il bordo d'attacco della lamina di Mylar (n. 2 nello schema), applicato al fine di sigillare la fessura tra piano di coda e superficie mobile dell'elevatore, non garantiva un'adesione ottimale.

Appariva del tutto normale, ma era facile sollevare la parte anteriore agendo con l'unghia di un dito. Il difetto di adesione era presente lungo tutta l'apertura del piano di coda.

Nel corso del volo, il flusso d'aria era sufficiente a sollevare una striscia di qualche millimetro del nastro in PVC, con un effetto simile a quello di un diruttore proprio sulla superficie di controllo.

Come diretta conseguenza, l'aliante si trovava sempre sull'orlo di uno stallone.

Non è la prima volta che ci imbattiamo fatti simili: il nastro adesivo è stato identificato quale respon-

In breve

sabile di almeno due incidenti mortali su un Nimbus 3 e su uno Janus, e di alcuni altri episodi poco piacevoli per i piloti. Il pericolo è in agguato anche sugli alettoni.

Vanno perciò eseguiti regolari controlli e sostituzioni del nastro adesivo, con perfetta pulizia delle superfici e usando guanti puliti, soprattutto nella stagione fredda: le basse temperature diminuiscono drasticamente le caratteristiche delle colle (attenzione ai voli in onda!)

Gilbert Gerbaud

Il noto volovelista francese Gilbert Gerbaud è morto nel New Mexico, USA, nel corso di un volo su Nimbus 3DM; l'aliante avrebbe subito un impatto con gli alberi in una zona boscosa e inatterrabile, probabilmente nel tentativo di posarsi sulle cime degli alberi, a meno di 40 km dal decollo.

Il suo compagno di volo, il pilota svizzero Edy Naef, uno dei soci del centro di Bitterwasser in Namibia, è pure deceduto.

Le ricerche dell'aliante, privo di ELT, e dei due sfortunati piloti si sono protratte per quattro giorni.

Di seguito una breve biografia:

Gilbert Gerbaud inizia a volare nel 1969 su un biposto Bijave, che riac-

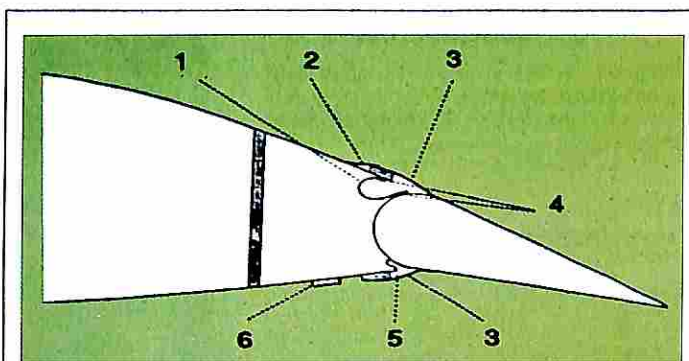


quistierà nel 1999; nel 1974 compie il suo primo volo di 500 km, decollando da Fayence su un Ka-6.

Nel 1977 fa ripartire l'attività a Gandalou, dove si trasferisce e da avvio alla propria impresa che produce camere frigorifere per la conservazione della frutta. Poco dopo acquista un ASW 20, suo primo aliante. Crea diversi nuovi club volovelistici e, nel 1984, diventa campione nazionale a Cahors.

Partecipa con successo a campionati europei (2° a Verdon nel 1984 e a Leszno nel 1990, Campione d'Europa in Ungheria nel 1992), e mondiali (6° a Wiener Neustadt su LS-6 nel 1989, 2° in Texas nel 1991, Campione del mondo in Svezia nel 1993).

Si è impegnato nella Federazione francese ed è detentore di due record nazionali di velocità su triangolo di 750 e 1000 km, realizzati in Namibia nel 2000 su ASW 22 (155 e 141 km/h).



Schema classico di una moderna sigillatura delle superfici di controllo

1. tessuto impermeabile all'aria
2. nastro adesivo in PVC
3. lamina di Mylar precurvato
4. speciale striscia di biadesivo
5. materiale a bassissimo attrito
6. turbolatore a zig-zag

L'accesso alla rubrica degli annunci è gratuito per tutti i soci. Fateci sapere quando l'inserzione non serve più.

Detdate il vostro testo a:

Aldo Cernezi
Tel. 02.48003325
aldo@volovela.it

Cerco Volkslogger usato
bruno.tosolini@cameldistillerie.it

LS-4 OE 5426 (Austria), 1987, 1250 ore, Computer SDI C3, Becker AR 3201, Elt, carrello Komet 2 Assi, CN fino a giugno 2002, visibile a Rivoli di Osoppo.
Tel 335.6088378 Franco
fmaroadi@libero.it

ASW24 Winglet 1991 700 h, Bussola Airpath, AR 3201, ELT, O2, VP6 E comp+ GPS + bussola magnetica per calcolo vento + VP8 logger, pannelli solari. 32000 Eur
fitura@tin.it
Tel 337.550176 Filippo Tura

Bergfalke IV danneggiato lievemente a causa di atterraggio pesante. Ovviamente ha un buon prezzo!
Maurizio Mazzeo
imezz@tiscalinet.it

opzione ASW28 consegna Novembre/Dicembre 2001.
Tel 02.95930500
44@galactica.it
Ruggero Ancillotti

Ventus CM D - KJBY SF, 1992, 492 h, 45 h motore, strum completa + 2 logger (zander sr+gp 940 ultima versione + Filser Colibri), Becker 3201, Paracadute National 425, O2, kit montaggio da soli, Cobra 2 assi, coperte per ali e fusoliera. Visibile a Valbrembo.
sergio.capoferri@tiscalinet.it

DG 300 I-IPER, unico proprietario, carrello tipo Cobra.
Tel 336.784366 Furlan

DG 800 S intero o eventualmente quota del 50%, pochis-

sime ore, come nuovo, strumentato, base a Calcinatè.
Tel. 0331.932087 oppure
349.1006192 Danilo Trovò

Radio Icom IC A3E banda aeronautica, VHF, prezzo da concordare e
Garmin XL 12 GPS
Lit. 400.000 trattabili
Tel 335.5462790 Alberto

LS 6 I-LVIT 1990, carrello chiuso Pirazzoli 2 assi.
Tel 0383.62316 Edoardo
oppure 335.6672058

LS-3 15m D-7739 1977, mai incidentato, stum base, vario WM BM Lerche, carrello tipo "comet" immatricolato italiano e con revisione, veramente ben tenuto
Lit 40 milioni
Tel Fausto 059 315246
cell. 347 4187980

DG 200 D-6646, monop. 15m flappato, campione CID Promozione, cappottina lunga azzurrata, SB8 + calcolatore planata, carrello 1 asse, molti accessori, Lit 45 milioni + opz. Volkslogger e O2
Tel 02.55020328 A. Sessa
Tel 02.5845980 A. Sironi

Blanik L-13 I-GIDI nuovo, 150 ore totali, strumentato, ottimo per inizio scuola, visibile a Modena
Tel 337.560480 o 059.389090
sig Beccantini

Carrello Hospi Lichtenwald (D) per monoposto, 1 asse, omologato italiano, rev. 12/2001, ottimo, prezzo interessante.
Tel 0143.65328 Dino Giacobbe
Tel 335.6043354

Cerco carrello per monoposto 15 metri.
Tel 0432.650225

Cerco carrello per 15 metri
Tel 051.6814130 Stefano

Cerco fusoliera 15m o Standard con comandi, cappottina

e piano di coda.
Tel 040.813561
Alessio.Bertocchi@acegas.ts.it

SZD 55 D-6272 1996, 250 ore, modifica '98, strumenti gara, carrello tipo Cobra
Tel 348.5700859 Davide

LS 3 in buono stato, carrello, prezzo interessante
Tel 347.4187980
bardellifausto@libero.it

Roulotte tenuta a Rieti sempre al coperto (Palazzina).
Tel 335.6042430
vitalema@tin.it

DG 300 I-MIGG 1992, strumentato, ottime condizioni, mai incidentato, carrello Pirazzoli 94
Tel 335.6786273

LS 4 I-FACG 1984, unico propr. mai incidentato, forse il migliore in Italia, radio, VP3+GPS 55, O2, Elt, copertine, carrello Pirazzoli 2 assi
Tel 055.4215904 A. Taverna

Cerco carrello chiuso per ASW 20 - Tel 335.5885179
Massimo Botto

Cerco carrello per Libelle std, aperto o chiuso.
Tel 0434.520517

LS 6 D-1039 1986, perfetto, completo, carrello Pirazzoli, Lit 80 milioni.
Tel 348.7306168

Diamant 15 I-SEXY vetroresina, completo, ottimo stato, carrello chiuso in metallo, Lit 17 milioni
Tel 031.814262 A. Mattanò

M-100 S da revisionare, struttura integra, cappottina nuova AVF Ferrara
Tel 0532.902508

ASW 19 I-IUUH strumentato, Zander 800, pannelli solari, mai incidentato, accessori, carrello 2 assi omologato, Lit 40 milioni

Tel 0332.860845

Barografo Winter 10.000 m, Lit 600.000
gcervesato@tin.it
Tel 0362.558958

ASW 24 D-2697 1992, 850 ore, strumenti base o completo, carrello 2 assi Ghidotti
Tel 348.5839494 Giorgio Paris

LS 3a I-LORJ 1980, 880 ore, mai incidentato, strum base + LX 1000, carrello chiuso, vari accessori, ottimo e
Libelle standard I-KIKA 1969, 940 ore, mai incidentato, carrello chiuso, vari accessori, ottimo
Tel 010.412451 o 347.9448670 Flavio Longo

Libelle standard I-GOUP, ottimo stato, 1550 ore, strumentato, rimorchio aperto, "è stato il Libelle di Gritti",
Lit 23,5 milioni
Tel 071.718335

Libelle H-301 I-BROC, flappato, 1968, gelcoat nuovo, carrello chiuso 2 assi riverniciato.
annechini@areacomp.it
Tel 045.7540169

Cirrus Std I-MACH 1975, 1000 ore, ottimo stato, carrello chiuso, nessun incidente, radio, ossigeno.
Lit. 32 milioni
Tel 333.3847531 Franco

ASW 24 WL D-1034 1992, mai incidentato, carrello Ghidotti
Tel 335.6607566 Francesco

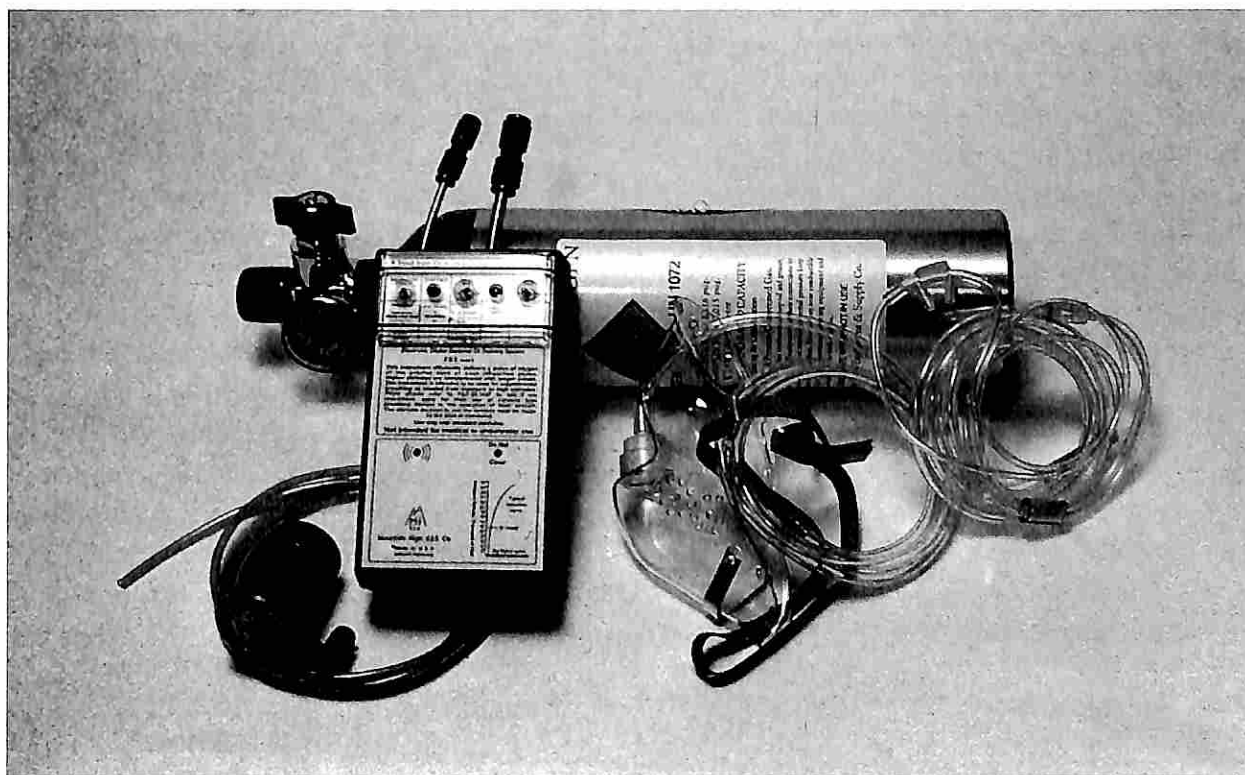
ASW 15 1970, 1350 ore, strum, riverniciato, ottimo, carrello chiuso, Lit 26 milioni
Tel 335.8023937
selan@iol.it

Scheibe SF 27 motoaliente monoposto immatric. ULM, motore anteriore 28 CV, 15 m, eff 28-30, 215 Kg, Vne 190 Km/h, finiture da amatore
Lit 30 milioni
Tel 335.5819382 Piero Fabbri

Aerograf 2000 barografo collegabile al computer, fino a 6-12.000 metri, completo carta e accessori. G. Galetto
Tel 335 6793620
gio@valsugana.com

MH
Oxygen Systems

Mountain High Equipment & Supply Company
516 12th Ave. Salt Lake City Utah. 84103-3209 • USA
Custom O₂ Equipment & Supplies since 1985



IMPIANTO OSSIGENO A DOMANDA EDS-180

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

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

Disponibili altre bombole e impianti per biposto

Rappresentato da:

Glasfaser Italiana S.p.A.

Roberto Maggiora è deceduto nel tentativo di compiere un atterraggio fuori campo, lo scorso 6 gennaio, all'età di trentacinque anni.

Ai suoi familiari e a tutti quelli che l'avevano conosciuto vanno le condoglianze della Redazione. Fabiano Notari ha scritto per lui questa poesia.

...Ora

Ora non hai più dubbi,
Sei entrato in un aeroclub di volo a vela
così semplice, così Grande.
La quota sociale è molto alta,
la più alta di tutte.

Ora non hai più domande.
Sei stato chiamato personalmente
dal Presidente di questo aero club
che ti ha subito dato due ali
due splendide ali
con efficienza Uno a Infinito.

Ora non hai più ansia,
con queste ali non devi più fare calcoli,
non devi più stare attento al decollo
o alla velocità da mantenere vicino al costone.

Ora non hai più paura,
finalmente puoi volare
con superiore maestria,
con una serenità assoluta.

Ora hai un nuovo incarico,
molto importante, riservato a pochi.
Il Presidente ti ha incaricato di vegliare su di noi,
piloti che restiamo quaggiù
sbigottiti, attoniti, spaventati.

Ora, caro sconosciuto fratello,
sei un magnifico angelo.

Nel mio volo stammi accanto,
...nei momenti più dolci
...nei momenti più amari,
nei momenti di gioia
nei momenti di pianto.

MAURIZIO

Ci siamo conosciuti durante la Promozione del 1996, dopo che 11 concorrenti pensarono bene di atterrare sull'aviosuperficie di S. Sepolcro. Quella sera fu quasi una festa, andammo tutti insieme a cena e poi tu ti fermasti insieme ai tuoi amici di Thiene per aiutarmi a smontare il pesante Nimbus anche se ormai era mezzanotte e ci attendeva un lungo viaggio di ritorno.

Da quella sera nacque un'amicizia che col passare degli anni è diventata sempre più profonda. Non so di preciso quale legame ci unì, forse il fatto di avere entrambi figlie femmine, sicuramente la grande passione per il volo a vela. Il partecipare alle gare diventava anche un motivo per rincontrarci, visto che 600 km separavano le nostre famiglie. Alla fine di ogni briefing, prima delle prove, venivi sempre a chiedermi che tattica adottare, che strategia applicare come se io fossi più esperto e bravo di te. Ciò non era assolutamente vero, i risultati lo hanno dimostrato, in classifica sei sempre finito davanti a me, perché in te era presente quel qualcosa in più che differenzia un semplice concorrente da un campione, la tua calma, la tua tranquillità ti hanno portato ad ottenere ottimi risultati in questo sport.

Ancora ricordo quando durante i primi C.I. 18 Metri a Rieti del 1999, famosi concorrenti si domandavano: "ma questo De Franceschi, chi è?" mentre risalivi la classifica lasciando alle tue spalle nomi ben più titolati.

Il destino ha voluto che ti fossi vicino durante la tua ultima gara, correavamo veloci lungo quel costone del Gorzano, un'ultima salita ed il rientro al campo sarebbe stato assicurato, ecco che sento la spinta violenta della termica, inizio a girare, vedo con la coda dell'occhio che anche tu imposti la spirale, non mi curo più di te, so che sei bravo e prudente e mentre controllo altri alianti sopra di me sento una voce rotta dall'emozione alla radio: "un aliante è caduto sul pendio". La tua cavalcata si è interrotta su un costone roccioso affacciato sul lago di Campotosto in una bella giornata di sole.

Il dolore della perdita del mio migliore amico volovelista, la disperazione di Giulia che ti attendeva

al campo, l'angoscia presente negli occhi delle molte persone che hanno avuto la fortuna di conoscerti ed apprezzarti, mi hanno fatto seriamente considerare di abbandonare il campo di gara, ma durante il successivo incontro con tua moglie Ivana, mentre ad entrambi le lacrime scorrevano copiose, quando lei mi disse: "Daniele, mi raccomando, da domani corri anche per Maurizio", capii che se io non avessi continuato tu saresti morto invano.

Ora sono sicuro che dalla prossima gara ci sarà qualcuno accanto a me, qualcuno che mi ricorderà la bellezza di questo sport ma anche la sua pericolosità e, nell'attesa di ritrovarci nella prossima CIC (Coppa Internazionale del Cielo), ti ringrazio dell'amicizia che hai voluto concedermi e ti saluto col grido che raggruppa tutti noi aviatori: GHEREGHEGHEZ.

Daniele Martinelli



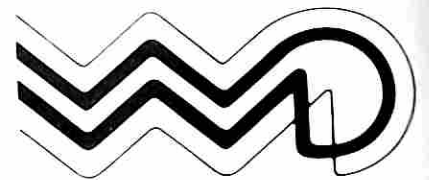
Purtroppo ieri 8/8/2001 abbiamo dato l'ultimo saluto a Maurizio DeFranceschi, volava con un Ventus CM il DF, era uno di noi, anzi uno meglio di tanti noi.

La chiesa era stracolma di gente e grande è stata la commozione soprattutto quando le figlie lo hanno ricordato come padre e come pilota. Maurizio era sempre disponibile, scanzonato quanto basta, simpaticissimo, ottimo pilota, veloce, determinato ma prudente, non ho mai assistito a suoi racconti di bravate o di assunzione di rischi gratuiti. Quello che è successo è incomprensibile; come quel costone del Gorziano fatto centinaia di volte abbia potuto tendere l'agguato mortale è veramente un mistero. Non è questo il momento di fare l'analisi dei perché, ma certo, se avessimo ancora voglia di volare, sarà il caso di pensare che questo sport fantastico può nascondere insidie molto pericolose.

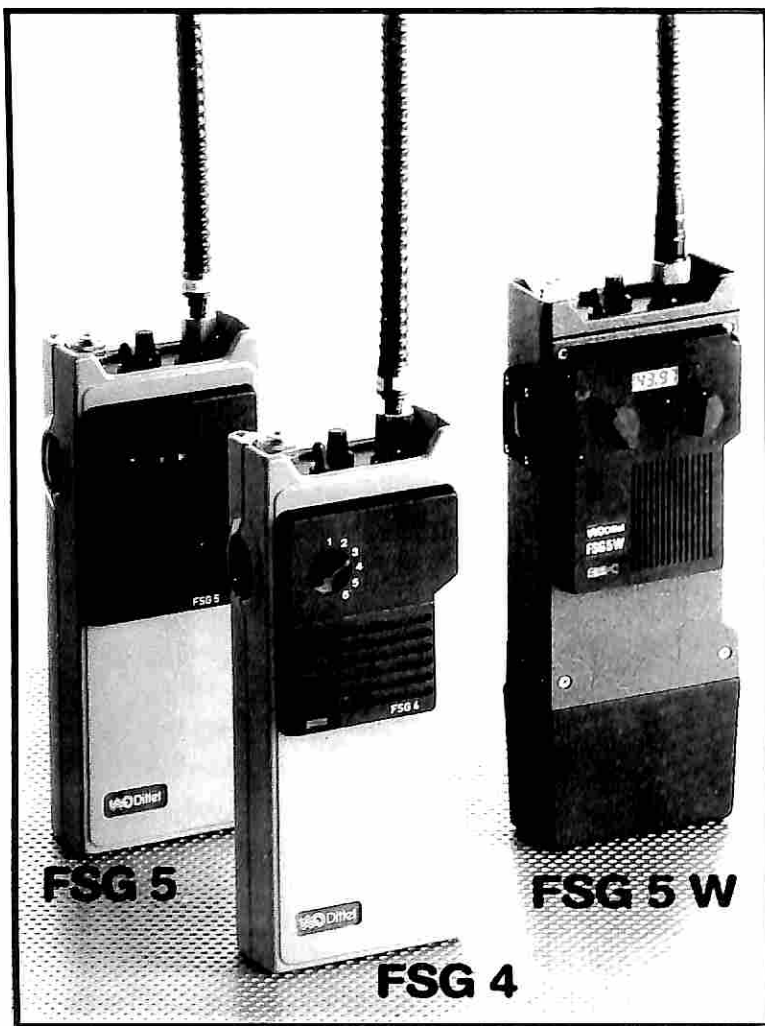
Prudenza! Sperando che basti. Un dolce pensiero alla moglie e alle figlie che sicuramente hanno perso una persona non comune, noi tutti abbiamo perso un valido amico ed un collega di tante avventure. Ricordo ancora l'ultima fatta insieme a Gorizia dove in una prova mi aveva bastonato bene bene, poi a terra mi aveva fatto i complimenti perchè ero riuscito a stare al suo passo per 60 km. Eh sì, Maurizio era proprio un grande, io voglio salutarlo così, ho una sua foto felice a Gorizia dove migliore di tutti gli italiani si era classificato 3°.

Ciao Maurizio.

Andrea Bitozzi 3G



Walter Dittel GmbH



FSG 5

FSG 5 W

FSG 4



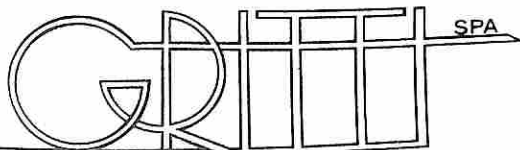
FSG 71 M



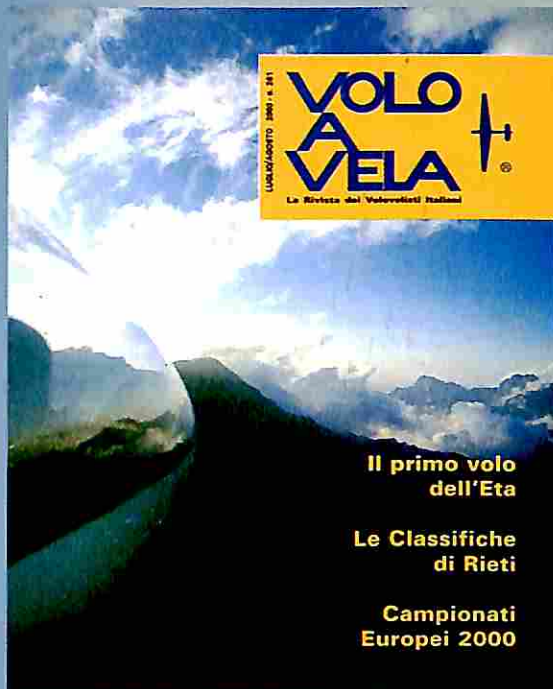
FSG 70



AVIATION COMMUNICATION SYSTEMS



VIA ALTMANN NR. 9 I - 39100 BOLZANO
Tel. 0471/543333 r.a. - Fax 0471/543301



PER RICEVERE VOLO A VELA

Il Centro Studi del Volo a Vela Alpino cura la pubblicazione della rivista Volo a Vela e la distribuisce gratuitamente a tutti i soci. Esistono varie modalità di associazione:

con bollettino postale sul CCP N° 16971210, intestato a CSVVA, Aeroporto Calcinate del Pesce - 21100 Varese, indicando sul retro la causale e l'indirizzo per la spedizione;

con bonifico bancario alle coordinate ABI 3500, Cab 10800, c/c 2294 intestato a CSVVA, indicando la causale e l'indirizzo per la spedizione;

Le tariffe sono le seguenti:

socio ordinario CSVVA + annata della rivista (6 numeri)
Lit. 90.000

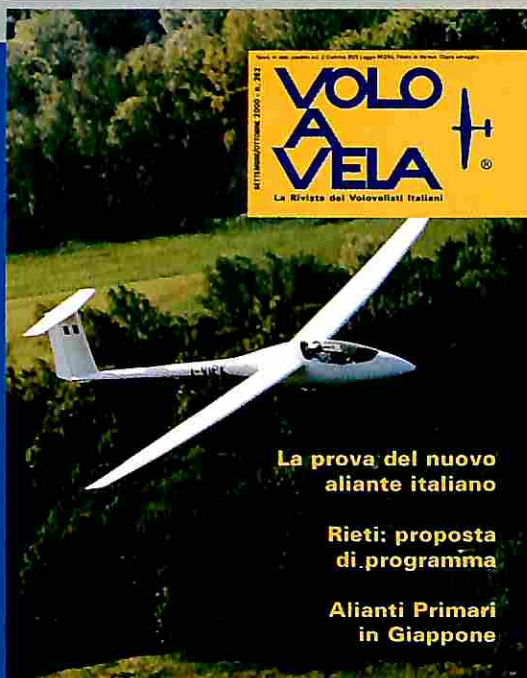
socio ordinario CSVVA + FIVV + annata della rivista
Lit. 100.000

socio sostenitore CSVVA + annata della rivista
Lit. 200.000

socio benemerito CSVVA + annata della rivista
Lit. 500.000

socio estero CSVVA + annata della rivista (sped. internazionale)
Euro 50

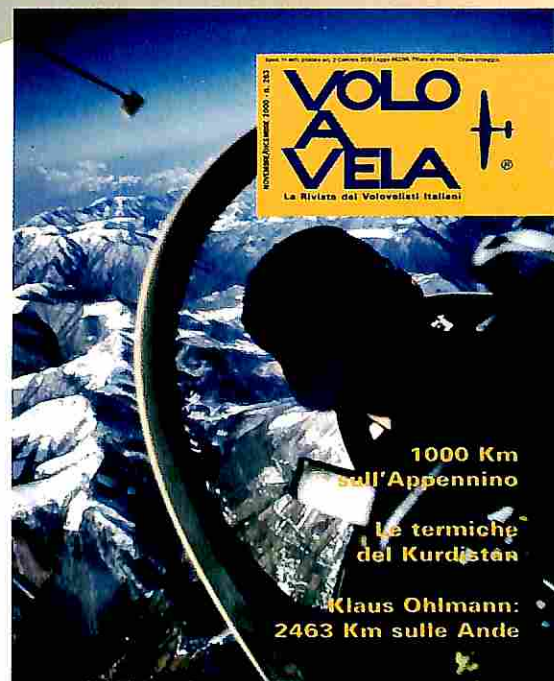
OFFERTA PROMOZIONALE valida solo per nuovi soci, associazione CSVVA + annata della rivista
Lit. 50.000



con assegno non trasferibile intestato a CSVVA, in busta chiusa con allegate le istruzioni per la spedizione;

tramite la Federazione Italiana Volo a Vela: www.fivv.it
fi.vv@fiscalinet.it

con Carta di Credito
(info: redazione@voloavela.it)



Per ulteriori informazioni, contattare la redazione al numero di fax 031.303209, o 0332.310023, oppure tramite e-mail: redazione@voloavela.it

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

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

Aerei ed alianti a disposizione di tutti i soci:

2 STINSON L 5, 2 ROBIN DR 400,

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

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

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

Il Club è dotato di un vasto camping per 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.