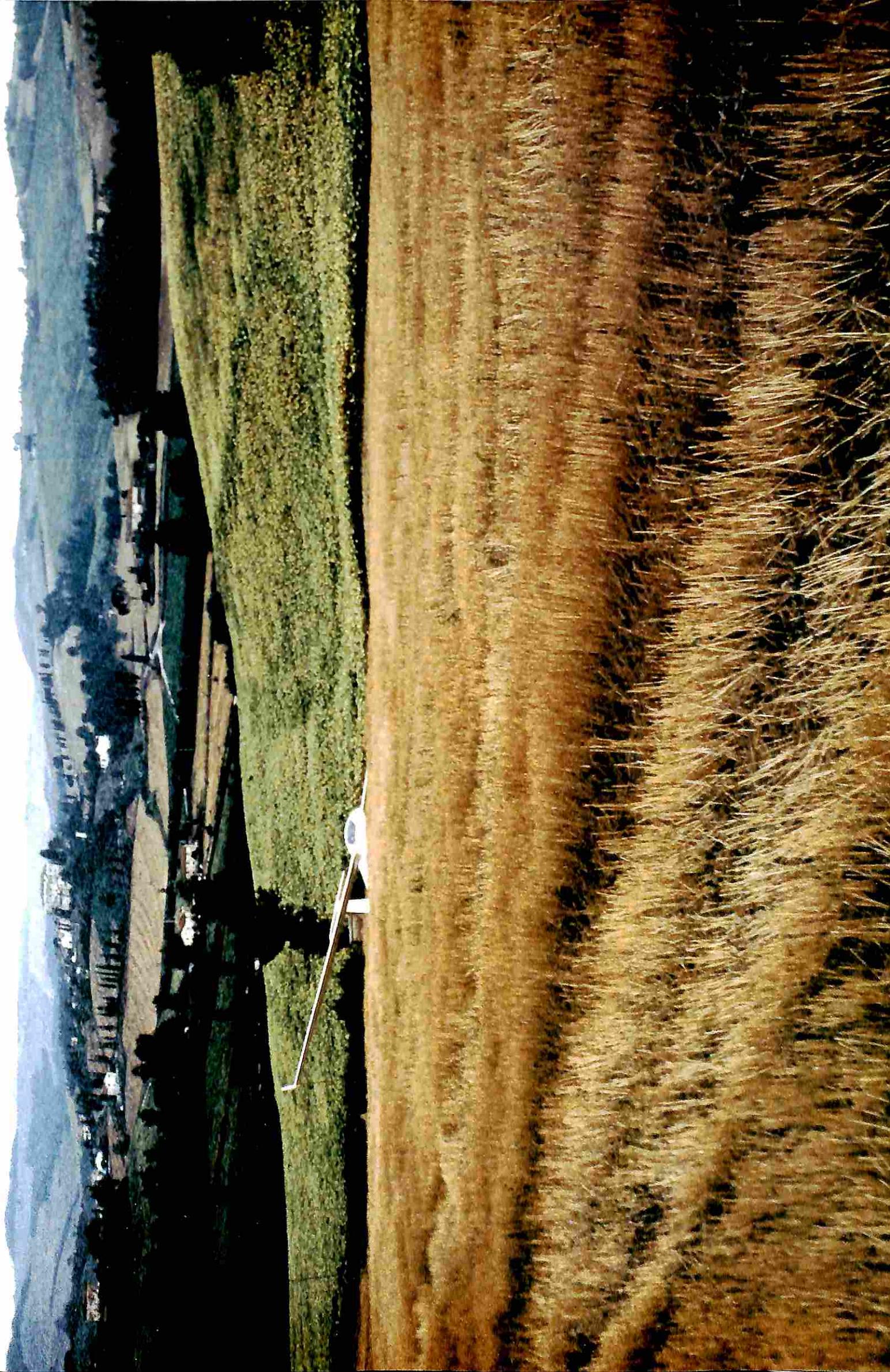


**VOLO
A
VELA**

GEN. - FEB. 1995
N. 228

La Rivista dei Volovelisti Italiani



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 035/52.80.93 - Frequenza aeroporto 122,60

Aerei ed alianti a disposizione di tutti i soci:

3 STINSON L.5, 1 ROBIN DR 400.

**5 TWIN ASTIR, 2 JANUS B, 4 ASTIR STANDARD, 4 HORNET, 5 DG 300, 1 ASH 25,
2 DISCUS B, 1 MOTOALIANTE GROB G 109B.**

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

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



SOCIETÀ ITALIANA TECNOSPAZZOLE

Lavora con voi.

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

SIT

TECNOSPAZZOLE LA SCELTA DEFINITIVA

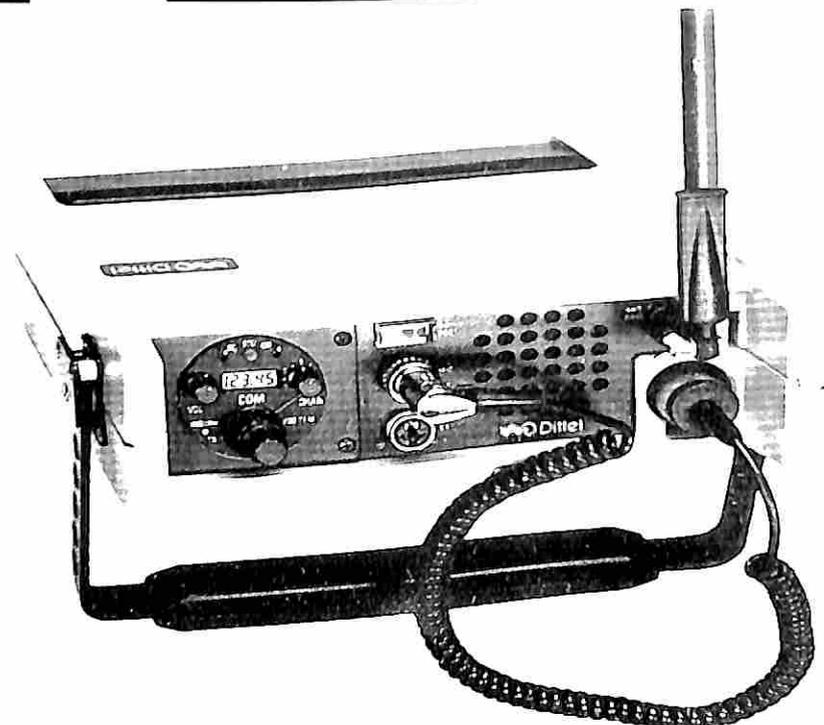
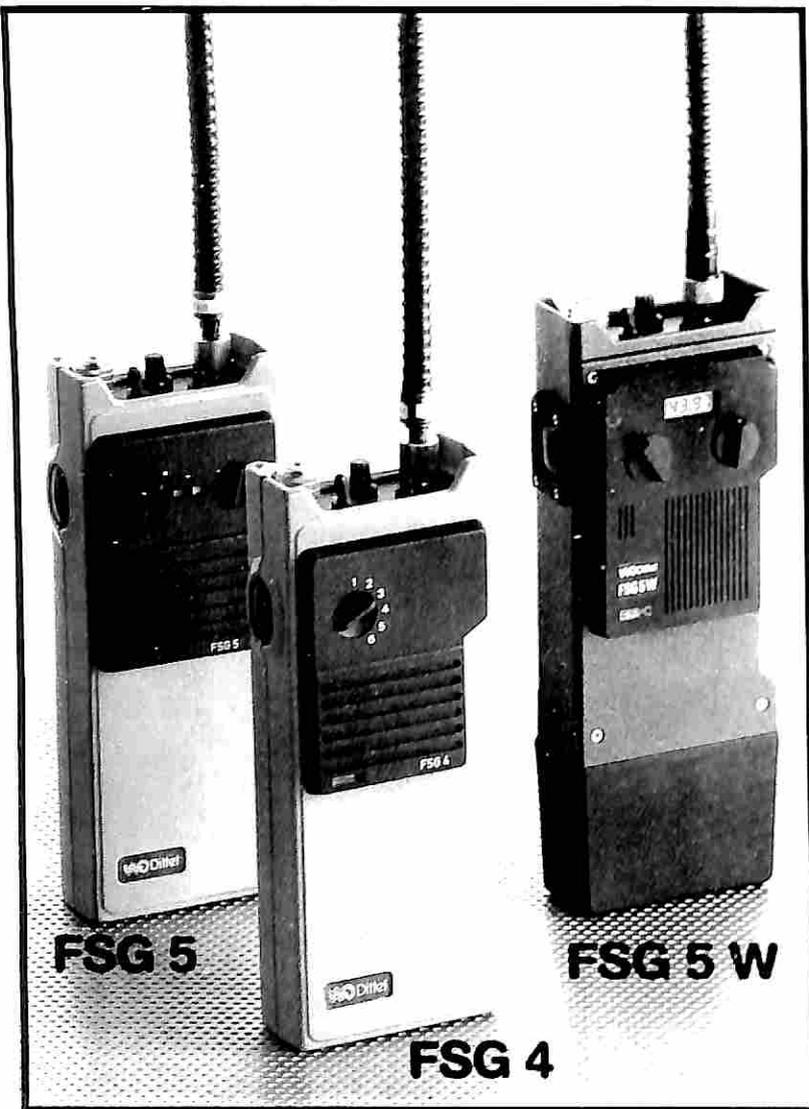
SIT SOCIETÀ ITALIANA TECNOSPAZZOLE Spa
BOLOGNA ITALY

Foto-Tamburini A.





Walter Dittel GmbH



AVIATION COMMUNICATION SYSTEMS

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

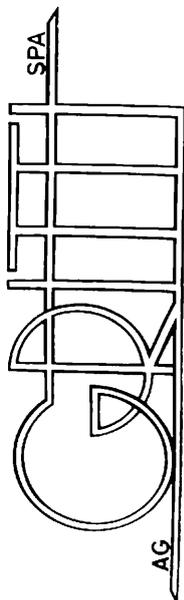
Tel. 0471/940001 (5 linee) • Telex 400312 GRITTI I • Telefax 0471/940472

MODEL	FSG 70	FSG 71 M	FSG 5	FSG 4	FSG 5 W
FCC (USA)	yes	yes	yes	yes	no
TSO LBA	pending yes	pending yes	N A	N A	N / A
Airborne installation mounting system transceiver panel size	direkt fixed panel 57 mm 2 + 1	direkt fixed panel 57 mm 2 + 1	UL parachute -	UL parachute -	UL parachute -
Portable Version	yes	yes	Hand-held	Hand-held	Hand-held
Mobile Version	yes	yes	yes	yes	yes
Fixed base Version	yes	yes	yes	yes	yes
Back up	yes	yes	yes	yes	yes
Portable case type	70 PC and 70 PS	70 PC and 70 PS	N A	N A	N A
Tx duty cycle (), Sby	20 / 10 Sby	20 / 10 Sby	20 / 10 5 Sby	20 / 10 5 Sby	20 / 10 5 Sby
Operation time	17 / 39 200hrs	17 / 39 200hrs	5 / 8 10 24hrs	5 / 8 10 24hrs	5 / 8 10 24hrs
Channels Freq range	760 / 118 - 136.975	760 / 118 - 136.975	760 / 118 - 136.975	6 out of	1040 / 118 - 143.975
Memory channels	-	10	-	-	-
Transmitter output	min. 6 W	min. 6 W	1 W	1 W	0.8 ... 1 W
Transmitter duty cycle	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Audio (Speaker)	8 W / 2 Ω	8 W / 2 Ω	0.7 W / 8 Ω	0.7 W / 8 Ω	0.7 W / 8 Ω
Audio (Phones)	35 mW / 500 Ω	35 mW / 500 Ω	0.3 W / 8 Ω	0.3 W / 8 Ω	0.3 W / 8 Ω
Frequency tolerance	± 15 ppm	± 15 ppm	± 20 ppm	± 20 ppm	± 20 ppm
Sensitivity (m = 30)	1 μV / 6 dB	1 μV / 6 dB	< 1 μV / 6 dB	< 1 μV / 6 dB	< 1 μV / 6 dB
Selectivity ± 8 kHz	> 6 dB	> 6 dB	> 6 dB	> 6 dB	> 6 dB
Selectivity ± 25 kHz	> 70 dB	> 70 dB	> 60 dB	> 60 dB	> 60 dB
Spurious response Rx	> 80 dB	> 80 dB	> 60 dB	> 60 dB	> 60 dB
AGC range	5 μV ... 0.2 V / > 6 dB	5 μV ... 0.2 V / > 6 dB	5 μV ... 0.1 V / > 6 dB	5 μV ... 0.1 V / > 6 dB	5 μV ... 0.1 V / > 6 dB
Supply voltage range	9.7 ... 15.2 V	9.7 ... 15.2 V	11 ... 15.2 V	11 ... 15.2 V	11 ... 15.2 V
Low voltage warning	< 11 V (LCD blinking)	< 11 V (LCD blinking)	5 LED test	5 LED test	5 LED test
Standby (typ.)	< 25 mA	< 25 mA	< 15 mA	< 15 mA	< 15 mA
Receive (typ.)	140 mA	140 mA	35 mA	35 mA	35 mA
Transmit (typ.)	1.5 A	1.5 A	400 mA	400 mA	400 mA
Mike dyn. (ext.) 200 (600) Ω	2 ... 10 mV	2 ... 10 mV	2 ... 10 mV < 200 Ohm	2 ... 10 mV < 200 Ohm	2 ... 10 mV < 200 Ohm
Amplified mike	0.1 ... 1 V	0.1 ... 1 V	-	-	-
Modulation compressor	yes	yes	yes	yes	yes
Climax audio filter	yes	yes	yes	yes	yes
Auxiliary audio input	yes	yes	-	-	-
Intercom	yes	yes	no	no	no
Transmit side tone	yes	yes	optional	optional	yes
Frequency display	LCD	LCD	mechanical	label	LCD
Display illumination	14/28 V ext.	14/28 V ext.	internal LED	no	internal LED
Altitude ft/m MSL	50000 / 15000	50000 / 15000	50000 / 15000	50000 / 15000	50000 / 15000
Temperature range	-20 °C / + 55 / + 71 °C	-20 °C / + 55 / + 71 °C	-20 °C / + 60 °C	-20 °C / + 60 °C	-20 °C / + 60 °C
Dimensions W x H x D (mm)	63 x 61 x 237 mm	63 x 61 x 237 mm	83 x 35 x 209 mm	83 x 35 x 209 mm	88 x 54 x 233 mm
Weight (kg / lbs)	0.74 kg / 1.63 lbs	0.80 kg / 1.76 lbs	0.87 kg / 1.91 lbs	0.87 kg / 1.91 lbs	1.05 kg / 2.3 lbs
Depth behind panel incl plugs and wiring	240 mm	240 mm	-	-	-

TECHNICAL INFORMATION

VHF AVIATION RADIO

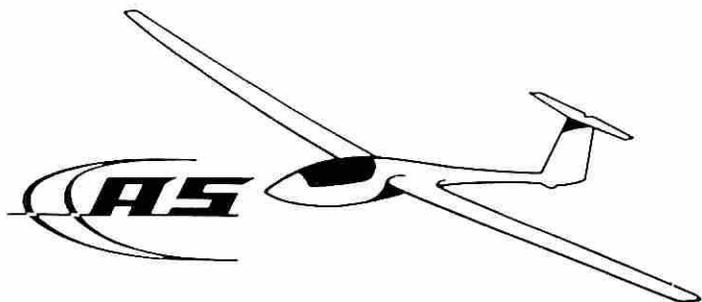
Walter Dittell GmbH



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

“air classic”

RAPPRESENTANTE ESCLUSIVA PER L'ITALIA DI:



SWIFT S1

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

Modifica Mecanair

per PIPER PA 18 180 HP
 Elica quadripla
 Ottimale per traino aliante
 e volo in montagna.



RIMORCHI COBRA



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



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



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

E



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

B

BE

versione motoaliante
 peso max al decollo 750 Kg
 efficienza max 60



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

E

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



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

E



nuovo aliante 15 mt
 FAI CLASS
 efficienza max 48

ALEXANDER SCHLEICHER

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

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



grazie.....

*C'è qualcosa che è opportuno, ogni tanto, rinnovare per rinfrescare le memorie: è il nostro sentito **grazie***

- a chi ci consente di continuare,
- agli inserzionisti che, pur conoscendo la modesta tiratura, continuano a sostenerci,
- ai pochissimi abbonati "sostenitori" per la loro manifestazione di solidarietà,
- ai "ragazzi del '90",
- a quelli che scrivono, sono loro che fanno VOLO A VELA.

A qualcuno il nostro grazie ad altri le nostre scuse:

- a chi ci ha inviato delle bellissime foto a colori, scusateci ma il bilancio non lo consente, comunque ... nonperate,
- a chi ci ha inviato interessanti articoli, scusateci ma, uscendo sei volte all'anno, dobbiamo metterli in attesa.

Qualcuno scalpita, qualcuno dà consigli, ma pochi sottoscrivono l'abbonamento!

È vero siamo pochi, ma gli abbonati sono ancora meno, ed i Club che nella quota sociale comprendono l'abbonamento sono meno dei ... punti cardinali.

È certamente colpa del GPS!

Alzare la testa (dal GPS), guardare fuori, fare una panoramica, trarne un'opinione, esternarla, difenderla ... troppo impegnativo; lasciamo che ci pensi qualcun'altro.

Ma non affliggiamoci troppo, non sempre e non tutto va nel verso sbagliato: qualcosa si muove - non sappiamo ancora se si tratta di un "ente" o di "qualcuno" - il fatto è che da pochi giorni è uscita la normativa che regola l'attività sulle aviosuperfici e - tra qualche settimana - uscirà quella riguardante l'attività didattica, sempre sulle aviosuperfici. Essendo già in corso la stampa di questo numero, abbiamo anticipato il tutto con un pasticciato Aufruff n.21, subito sostituito con uno più leggibile, già spedito.

*Dunque, come non peccare di ottimismo?
Come non sottoscrivere un abbonamento?*

In becco all'aquila!

RENZO SCAVINO



C. S. V. V. A.

COMITATO REDAZIONALE

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

PREVENZIONE & SICUREZZA

Guido Bergomi
Bartolomeo Del Pio

PROVE DI VOLO

Walter Vergani

CAMPI DI VOLO

Achille Bardelli

VIP CLUB & OSTIV

INTERNATIONAL EDITOR

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

VINTAGE CLUB

Vincenzo Pedrielli

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

Smilian Cibic

CORRISPONDENTI

USA: Sergio Colocevic
FRANCIA Giancarlo Bresciani

STAMPA

Arti Grafiche Camagni - Como

DIRETTORE RESPONSABILE

Lorenzo Scavino

VOLO A VELA



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

FONDATA DA PLINIO ROVESTI NEL 1946

N. 228 GENNAIO/FEBBRAIO 1995

ISSN-0393-1242

SOMMARIO

- 5 GRAZIE
7 *mondiali*
DIARIO DI BORDO
44° 30' SUD
17 *la commissione*
VERBALE 12/13 NOV. 94
VERBALE 18 FEBBRAIO
21 *F. I. V. V.*
ATTO COSTITUTIVO
STATUTO DELLA FEDERAZIONE
VERBALE 22/12/94
28 *le competizioni*
GARE, CID E TROFEI
29 *esperienze*
1) LE ESPERIENZE SPAGNOLE
31 *dai campi di volo*
ALZATE, BOLZANO, CALCINATE, DOMODOSSOLA
34 *costruzioni amatoriali*
S2A
35 *duemilaquarantaquattro*
MISSIONE GRUMENTO: OPERATIVI!
38 *volovelainformazioni*
39 *vintage club*
SULLE ALI DI UN ALBATROS
43 *iniziative*
PISTE ATTERRABILI
45 *meditazione*
MAGIE...
47 *rassegna stampa*
48 *notizie AOPA*
49 *tra le quinte del passato*
UN SIMPATICO RICORDO
ALLA RICERCA DELLE GLORIE (FORSE) PASSATE
III RADUNO ALIANTI DI ASIAGO, XVII
53 *vip club*
MORE ABOUT POST-DECLARED TASKS
ITALIAN OUTLANDING FIELD ATLAS
55 *ultimissime*

IN COPERTINA: Ecco la foto scattata da Demetrio Malara, vincitore del nostro concorso fotografico. Il titolo è "RACCOLTO AGOSTANO" e l'inusuale raccolto è rappresentato dal fuori campo dell'inglese Lysa Kowsky nella campagna di Massa Martana, in occasione degli Europei svoltisi a Rieti.

ABBONAMENTI PER IL 1995

1 - SOSTENITORE

L. 300.000 x VOLO A VELA + AUFRUFF! + abbon. SOARI.JG 1995 (12 numeri)

2 - PARTECIPAZIONE

L. 120.000 x VOLO A VELA + AUFRUFF! + Omaggio

3 - ORDINARIO

L. 70.000 x VOLO A VELA (6 numeri del 1995)

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



24ⁱ Campionati del Mondo di Volo a Vela - Nuova Zelanda

Diario di Bordo:

26.12.94

Partenza da Milano Malpensa alle 13.20, arrivo a Los Angeles dopo 12 ore di volo liscie liscie facendo la rotta polare. Thomas ha passato più della metà del tempo in cabina di pilotaggio! Los Angeles-Auckland dopo 11 ore di volo. Auckland-Christchurch altre 2 ore di volo; arriviamo in Nuova Zelanda il 28.12 mattina!

28.12.94

Nonostante il lungo viaggio, impieghiamo la mattina per il noleggio delle auto, passiamo da Bruce Drake per ritirare l'aliante di Stefano e poi partiamo per Twizel, dove alloggeremo. L'aliante di Thomas fortunatamente è già ad Omarama. Arriviamo a Twizel, distante Km. 350, ceniamo e poi tutti a dormire. 12 ore di sonno ci rimettono in sesto.

29.12.94

Thomas vola già per più di Km. 200 in allenamento. Spira un forte vento da N-NW con onde che danno 6/7 m/s; qualche pilota raggiunge i 10.000 m. Stefano preferisce sistemare l'aliante ed inserire tutti i piloni nel computer.

30.12.94

Ci trasferiamo nell'Hotel dell'aeroporto di Omarama perchè la "Unit" che occupiamo a Twizel è troppo piccola per quattro persone. Riusciamo ad avere questa possibilità grazie a qualche disdetta. L'Hotel sul campo è molto più confortevole e ci fa risparmiare 35+35 Km. tutti i giorni (se dimentichi una batteria sei morto). Stefano lavora tutto il giorno per completare l'inserimento dei piloni nel computer. Nel pomeriggio viene montato il Logger Cambridge che servirà per registrare i tempi di volo e quindi stilare le classifiche; è la prima volta che viene usato ufficialmente questo sistema.

Thomas mi racconta un episodio curioso: allo sgancio, dopo esse-

re salito un pò in una termica turbolenta di 2-3 m/s, vede un vecchio Cirrus sopra di lui che estrae i direttori, scende in spirale e gli passa davanti, chiude i freni e corre in avanti. Come se volesse dire seguimi! Thomas incuriosito vola con lui, con sorpresa dopo pochi chilometri entrano in onda con 6/7 m/s di vario! Che sia per sfatare la conclamata chiusura alle informazioni dimostrata l'anno scorso? La sera alle 8 partecipo al 1° Briefing per Team Manager. L'atmosfera è buona e John Roake con Bob Henderson sembrano alla mano.

31.12.94

Durante la notte è piovuto ed al mattino ci sono 14° ed un vento che a mezzogiorno raggiunge i 35 Km/h.

David Allis (Cambridge) monta anche sull'aliante di Thomas il "Logger". Io prendo possesso della base; è una casetta, come in Svezia, in comune con la Squadra Argentina, come sempre simpatici, disponibili ed aperti. Insieme al Caposquadra Eduardo Toselli programiamo il Tel.-Fax-segreteria telefonica che abbiamo a disposizione. Nel frattempo i nostri atterrano fuori campo su di una striscia erbosa a 50 Km. Nord di Omarama. Il tutto si risolve con un traino aereo di pochi minuti. È da precisare che disponiamo soltanto di un rimorchio per due alianti. Minaccio di mandarli a letto senza cena e senza Carosello ma mi rispondono che atterrando in due nello stesso campo hanno risparmiato molto!! Dopo tre giorni dall'arrivo le cose sembrano girare a dovere; Roberto, preciso come al solito, stà facendo gli ultimi aggiustamenti agli alianti e tutto procede bene. (Thomas parla di "massa-manovra-sorpresa" e Stefano dice "osti ke pello") Ah l'affiatamento tra i piloti!

La giornata finisce con la festa di mezzanotte nel tendone, allietata da una Band che suona musiche irlandesi con relative danze e notevoli sbronze di famosi piloti di mezzo globo. Un anno nuovo comincia ed il giorno di inizio dei Mondiali si avvicina. Domani il Briefing per il 1° giorno di allenamento ufficiale è alle ore 9.00. Penso che pochi saranno presenti dato quello che ho visto!

1.1.95 Practice 1

Oggi è il giorno di allenamento ufficiale e nonostante le mie previsioni tutti si presentano e volano (non so come); la sera prima ho visto famosi piloti che non si reggevano in piedi.

Il tema dato è di Km. 658, comune per tutti. Stefano e Thomas decollano con calma e volano Km. 550 in 3 ore 40' alla media di 150 Km/h nonostante la quota di partenza sia limitata a 3.000 M.. Le onde erano splendide anche da terra, lunghissime come non mai. I valori riscontrati sono stati di 6/7 m/s con punte anche superiori; le quote raggiunte oltre i 7.000 m., limitate solo dal freddo. Thomas con lo scalda piedi rotto "non sapeva più cosa raccontare ai suoi piedi".

Il cielo e le meteo sono incredibili, condizioni che da noi si vedono 4-5 volte all'anno qui fino ad oggi si ripetono tutti i giorni.

L'organizzazione non vuole divulgare i dati dei Logger, in controtendenza si sta formando un movimento che vorrebbe fossero pubblicati i migliori 5 voli di ogni classe ogni giorno. Ci sarebbe la possibilità tecnica di vedere più voli in simultanea su video, in tridimensionale; sarebbe fantastico!

Nel frattempo il mio lavoro di Team Manager-Squadra continua incessante e devo dire che nonostante il grande lavoro fatto da Smilian nel riportarmi tutti gli aggiornamenti e i richiami dei regolamenti, devo studiare alcune ore al giorno.

Non ho mai visto un campionato così complicato per regolamenti, zone di volo da attraversare ed enti da contattare. Mi immagino già cosa succederà quando 90 alianti di 27 nazioni diverse cominceranno a chiamare i vari enti in entrata ed in uscita! Sembra che stiano studiando delle semplificazioni.

Alcuni piloti oggi hanno tentato i 1.000 Km. ma solo un neozelandese è arrivato vicino a 900 Km.. In questi giorni Dederà ha migliorato alcuni record nazionali di velocità.

4.1.95 Practice 4

Per oggi pomeriggio è previsto il passaggio di un fronte freddo proveniente da Ovest quindi il tema è ridotto a soli Km. 330.

Durante la mattinata completiamo la visita ufficiale degli alianti con controllo dell'equipaggiamento e relativa pesata. Le cose sembrano girare bene e siamo pronti per il volo con largo anticipo. Thomas deve riatterrare perchè l'ossigeno è chiuso; a parte questo piccolo inconveniente i nostri volano per 3 ore percorrendo circa Km. 300 nelle onde che si sono formate.

A metà pomeriggio, mentre ero nella postazione del Team Italia intento nello studio dei regolamenti, scatta l'allarme: sirena che suona, pompieri che arrivano, agitazione generale. Poco dopo sento parlare di collisione... di un paracadute che si è aperto... Accertatomi immediatamente che Thomas e Stefano fossero regolarmente in volo, resto in attesa. Dopo circa 40' vedo arrivare un elicottero dal quale scende Lherm. Cosa è successo? La sera, a cena, Gilles Navas ci racconta che Lherm (12.000 ore di volo) salito in onda, si è trovato all'improvviso chiuso dentro le lenticolari e non avendo strumenti giroscopici ha perso il controllo dell'aliante andando in spirale picchiata. Il risultato è stato un cedimento strutturale che ha costretto il pilota a lanciarsi col paracadute quando ormai aveva solo 5/600 m. dal terreno (vuol dire a pochi secondi dall'impatto). L'aliante si è sbriciolato a terra; la fusoliera ha fatto 30 cm. di buco e sembra che i longheroni si siano confic-

cati nel terreno per 15 cm. La lancetta dell'anemometro (dal peso di pochi grammi) si è stampata sui 150 Km/h! Gerard si è posato a terra senza alcun danno e per chi lo conosce, sembra che non abbia fatto una piega, descrivendo l'evento con poche parole.

3.1.95 Practice 3

Il cielo è sereno e la temperatura alle 11 è di 12°. Il freddo si fa sentire a causa del forte vento che spira da Ovest. Le partenze vengono rimandate alcune volte; poi i decolli per un tema comune alle tre classi di poco superiore ai 300 Km.. Stefano è 4° con 130 Km/h e Thomas è 6° con 124 Km/h. Michael Gilles, australiano, rovina il gelcoat delle ali del suo ASW 22 volando in onda oltre 8.500 m..

4.1.95 Practice 4

Oggi le condizioni partono con difficoltà, vengono assegnati 360 Km. alla 15 M. Stefano è 6° a 92 Km/h e Thomas 8° a 87 Km/h. La Direzione di gara si sta dibattendo nelle difficoltà per il punto di partenza, il cambiamento fra il sistema Foto Time e Logger (GPS) crea molti problemi nuovi che devono essere risolti. Viene introdotto un limite di 7.000 m. di quota massima per tutti i voli per tutti i giorni; questo perchè non tutti gli impianti ossigeno sono omologati per quote superiori e perchè poche squadre sono fornite di atigelo, come noi.

5.1.95 Practice 5

La Direzione di gara decide che Lherm potrà volare in 15M con un DG 800 affittato sul posto. Questa decisione ci lascia un po' perplessi perchè il regolamento prevedeva come termine ultimo per cambiare classe il 30.11.94; però la comprendiamo data l'eccezionalità del caso.

Oggi Piero Morelli esce di strada in macchina arrivando ad Oramara, causa un colpo di sonno. Fortunatamente nessuna frattura, soltanto molto spavento e tante contusioni; John Roake ci tiene informati dell'evoluzione della situazione. La giornata di volo vede in attività solo Thomas che compie un volo locale di 3 ore; la temperatura è in aumento per l'arrivo di un anticiclone. Stefano approfitta della giornata per andare a pesca con Roberto al vicino fiume; non prenderanno nulla!

6.1.95 Practice 6

La giornata incomincia presto: sveglia alle 6 del mattino; è prevista una buona giornata per tentare voli di 1.000 Km. ma ben presto si rivela un falso allarme. L'ultimo giorno di prova vede assegnare: Open Km. 407, 15 M Km. 367 e St. Km. 332. I nostri volano in scioltezza senza completare il tema per non affaticarsi troppo. Nel pomeriggio con gli altri T. M. assisto ad un Briefing apposito sulla procedura di partenza che dura 1h 30'. Questo per dire quanto è cambiata. L'elenco ufficiale degli iscritti vede 91 partecipanti divisi in 44 in St., 32 in 15 M. e solo 15 in Libera. Schempp-Hirth con 47 alianti presenti ha la maggioranza assoluta, dopo Schneider con 19, Schleicher con 17, Glaser e Dirks con 4, più alcuni vari. È presente lo Scimitar costruito e pilotato da Peter Masak (americano famoso per la alette) che sorprende per l'ala fatta appunto a forma di scimitarra.

7.1.95

Come tradizione vuole, il giorno dell'inaugurazione è orribile con una vera e propria tempesta di sabbia durante tutta la manifestazione, con raffiche di vento vicine agli 80 Km/h. Notevole è stato vedere il Direttore di Gara John Roake fare il Bungee Jump dall'elicottero (poi abbiamo appurato che si è lanciata una controfigura al suo posto). Bruce Drake si è fatto rimorchiare da un elicottero con sgancio da posizione verticale! Molto divertente è stato l'attacco degli Zero all'aeroporto, con mitragliamenti e bombardamenti simulati; lo Spitfire è decollato su allarme abbattendoli in poco tempo.

8.1.95

1° giorno di gara: ricorda tanto la Svezia, il tempo è brutto e non si schierano nemmeno gli alianti, il Briefing è rimandato alle ore 12.30 poi la giornata viene definitivamente annullata. Noi andiamo al Lindis Pass per vedere la zona e controllare i campi atterrabili. È una valle incredibile, come vedere la Val Pusteria completamente disabitata con una fattoria sola a metà valle; in questo incredibile paese sono proprio in pochi.

9.1.95 Day 1

La giornata non si presenta delle migliori; la copertura stenta ad asciugarsi, la temperatura è bassa ed i decolli iniziano soltanto alle 13.00. Thomas e Stefano partono insieme a 1/2 della classe; verso sera le cose si complicano con l'ingresso della brezza di mare. Stefano riesce a rientrare senza problemi mentre Thomas, leggermente attardato, rimane vittima della brezza a 23 Km. dal campo. Quando andiamo a recuperarlo con Roberto rimaniamo sbigottiti. Ha atterrato in una piazzola di sosta di una strada a picco sul lago!! (dove di solito le famigliole si fermano per prendere le foto ricordo). Smontiamo sotto un acquazzone terribile e torniamo verso il campo. Veniamo a conoscenza che molto peggio è andata all'australiano Jansen che rompe l'aliante al Lindis Pass; per lui il Mondiale è durato solo poche ore. Questi i temi e le classifiche:

Standard Trapezio di Km. 299,8

1° Weels	GB	LS 8	Km/h 84,8	1000
2° Gerbaud	F	Discus	Km/h 83,5	982
3° Kuittinen	FIN	Discus	Km/h 81,5	954

15 M. Trapezio di Km. 315

1° Grund	D	Ventus 2	Km/h 95,5	1000
2° Theisinger	D	LS 6	Km/h 95,4	998
3° Ghiorzo	I	Ventus 2	Km/h 94,9	986
26° Gostner	I	Ventus 2	Km 292,2	443

Libera Trapezio di Km. 345

1° Schroeder	D	ASW 22	Km/h 107,9	1000
2° Schwenk	D	ASW 22	Km/h 107,8	999
3° Lynskey	NZ	Nimbus 4	Km/h 91,3	714



10.1.95 Day 2

Le condizioni meteo non sono molto migliorate ma c'è un pò di sole. Questi i temi e le classifiche:

Standard 5 Piloni per Km. 330

1° Van Dyk	NZ	LS 8	Km/h 62,09
2° Leutenegger	CH	DG 303	Km 303,04
2° Karow	D	Discus	Km 303,4

15 M. 5 Piloni per Km. 370,6

1° Delore	NZ	LS 6	Km/h 67,95
2° Napoleon	F	Ventus 2	Km 344,2
2° Lherm	F	DG 800	Km 344,2
6° Ghiorzo	I	Ventus 2	Km 331,9
8° Gostner	I	Ventus 2	Km 326,9

Libera 5 Piloni per Km. 393,2

1° Lynskey	NZ	Nimbus 4	Km/h 373,1
2° Schroeder	D	ASW 22	Km/h 354,2
2° Barrios	F	Nimbus 3D	Km/h 354,2

Classifiche Generali

1° Van Dyk	NZ	LS 8	p.	1903
2° Gerbaud	F	Discus	p.	1852
3° Inaebnit	CH	Discus	p.	1821
1° Delore	NZ	LS 6	p.	1924
2° Theisinger	D	LS 6	p.	1906
3° Ghiorzo	I	Ventus 2	p.	1862
24° Gostner	I	Ventus 2	p.	1306
1° Schroeder	D	ASW 22	p.	1949
2° Schwenk	D	ASW 22	p.	1948
3° Lynskey	NZ	Nimbus 4	p.	1714

Il pilone di Glen Lyon colpisce ancora! Tutti fuori campo tranne Delore in 15 M. e Van Dyk in St., in Libera Lynskey non rientra però percorre più chilometri di tutti. (Tutti e 3 sono piloti locali!)

Thomas e Stefano dopo tutto vanno bene e il rientro dal fuoricampo si risolve con un traino aereo sotto l'acqua. È già il secondo giorno che assegnano Glen Lyon ed è il secondo giorno che crea problemi all'arrivo della brezza di mare il vento si incanala e scorre sui costoni tagliando le ascendenze poi se piove come oggi, le cose si complicano ulteriormente.

11.5.95 Day 3

Nella zona di gara ci sono più di 300 aviosuperfici segnalate però sembra che non bastino; Eduard Inaebnit, pilota svizzero su Discus, l'altro ieri è atterrato in uno spazio erboso tra due canali, senza strade di accesso e troppo corto per il traino. È dovuto intervenire l'elicottero per tirarlo fuori.

Ieri la storia si è ripetuta con Pat Diessen, pilota locale su DG 800, che è atterrato in una valle inaccessibile. Il proprietario dell'elicottero con il lavoro che ha avuto in questi ultimi giorni ormai staziona sul campo!

Temi e classifiche:

Standard Triangolo di Km. 354

1° Striediek	USA	ASW 24	Km/h 98,30
2° Taylor	AUS	ASW 24	Km/h 94,80
3° Kuittinen	FIN	Discus	Km/h 93,23

15 M. Triangolo di Km. 367,2

1° Napoleon	F	Ventus 2	Km/h 104,93
2° Navas	F	Ventus 2	Km/h 103,70
3° Gostner	I	Ventus 2	Km/h 102,47
6° Ghiorzo	I	Ventus 2	Km/h 99,69

Classifiche Generali

1° Wells	GB	LS 8	p. 2700
2° Kuittinen	FIN	Discus	p. 2673
3° Van Dyk	NZ	LS 8	p. 2656

1° Ghiorzo	I	Ventus 2	p. 2778
2° Theisinger	D	LS 6	p. 2702
3° Wills	GB	LS 6	p. 2661
18° Gostner	I	Ventus 2	p. 2267

La giornata è stata termica, il vento è assente in quanto siamo in regime di alta pressione. I nostri hanno avuto termiche deboli al sud e qualche difficoltà. Un buon arrivo di Thomas, primo assoluto ad atterrare in campo, con Stefano a pochi minuti.

12.1.95 Day 4

I temi e le classifiche:

Standard 5 Piloni per Km. 392,5

1° Striediek	USA	ASW 24	Km/h 109,92
2° Spreckley	GB	LS 8	Km/h 109,39
3° Wells	GB	LS 8	Km/h 108,60

15 M. Trapezio per Km. 426,6

1° Ghiorzo	I	Ventus 2	Km/h 118,20
2° Lhern	F	DG 800	Km/h 117,56
3° Delore	NZ	LS 6	Km/h 117,23
9° Gostner	I	Ventus 2	Km/h 111,80

Libera Trapezio per Km. 452,5

1° Gantenbrink	D	Nimbus 4	Km/h 123,22
2° Centka	POL	ASW 22	Km/h 122,54
3° Lynskey	NZ	Nimbus 4	Km/h 122,24

Classifiche Generali

1° Wells	GB	LS 8	p. 3677
2° Kuittinen	FIN	Discus	p. 3593
3° Van Dyk	NZ	LS 8	p. 3573

1° Ghiorzo	I	Ventus 2	p. 3778
2° Theisinger	D	LS 6	p. 3666
3° Delore	NZ	LS 6	p. 3638
14° Gostner	I	Ventus 2	p. 3166

1° Schwenk	D	ASW 22	p. 3870
2° Schroeder	D	ASW 22	p. 3869
3° Lynskey	NZ	Nimbus 4	p. 3635

La giornata è molto calda, si sfiorano i 30°, il vento è sempre assente. Subito dopo il decollo Thomas è vittima di un'avaria radio; lo sq. rimane disinserito, la frequenza bloccata ed il volume al massimo. Il volo per lui è una pena e all'arrivo devo fare ponte radio io da terra per l'annuncio al traguardo.

Il clima si sta riscaldando, il tema è abbastanza lungo ed i nostri fanno una falsa partenza che sortisce l'effetto voluto: tutto il gruppo parte. Stefano e Thomas partono 6-7' dopo, alti e veloci. Le condizioni lungo il percorso sono buone se si vola sopra le creste come fanno i nostri. Stefano vince e Thomas guadagna molti posti

13.1.95 Day 5

L'anticiclone è sempre attivo, la temperatura sale ed il Task Setter si esalta; per la regola che si dà sempre il tema del giorno prima, la giornata conta 69 fuori campo!

Standard Trapezio per Km. 536,7

1° Davis	GB	Discus	Km/h 93,30
2° Kuittinen	FIN	Discus	Km/h 90,13
3° Striediek	USA	ASW 24	Km 519,4

15 M. Trapezio per Km. 561,2

1° Wills	GB	LS 6	Km/h 98,83
2° Lhern	F	DG 800	Km/h 96,58
3° Grund	D	Ventus 2	Km/h 95,92
5° Ghiorzo	I	Ventus 2	Km/h 93,24
8° Gostner	I	Ventus 2	Km/h 80,05

Libera Triangolo per Km. 613,9

1° Gantenbrink	D	Nimbus 4	Km/h 110,74
2° Schroeder	D	ASW 22	Km/h 110,65
3° Schwenk	D	ASW 22	Km 110,59

Classifiche Generali

1° Kuittinen	FIN	Discus	p. 4590
2° Davis	GB	Discus	p. 4504
3° Aboulin	F	Discus	p. 4414
1° Ghiorzo	I	Ventus 2	p. 4738
2° Wills	GB	LS 6	p. 4587
3° Navas	F	Ventus 2	p. 4562
10° Gostner	I	Ventus 2	p. 4031
1° Schwenk	D	ASW 22	p. 4869
2° Schroeder	D	ASW 22	p. 4868
3° Lynskey	NZ	Nimbus 4	p. 4626

Stefano arriva abbastanza bene alle 20.00 e Thomas alle 21.00!! Sono stati molto bravi a tornare con una prova come oggi.

La giornata ha dato buone termiche però il tema troppo lungo ha creato non poche difficoltà nell'ultimo lato, facendo calare la velocità media.

Il polacco Rubaj "atterra" su di un costone ghiaioso col suo SZD 55 chiudendo il giro in una termica e chiudendo anche il Campionato. Morale: un aliante in pezzi e il pilota incolume (è stato visto dall'alto girare intorno all'aliante sfasciato, prendendo a calci le pietre.)

14.1.95

Riposo. Non c'è gara perché alcune decine di piloti sono atterrati così distanti da non poter tornare in campo in tempo!! Noi ci concediamo una giornata di svago passando un pomeriggio in kayak a Wanaka compiendo una bellissima discesa di 4 ore lungo un torrente immerso nel verde di un parco naturale.

15.1.95 Day 6

Si ricomincia. Alla mattina il cielo si presenta grigio e a tratti piove leggermente. Vengono assegnati i temi al Briefing e cambiati in linea, prima del decollo. La temperatura finalmente sale a 27-28 ed il cielo si apre. I temi e le classifiche:

Standard Triangolo per Km. 318,9

1° Karow	D	Discus	Km/h 112,56
2° Siebert	D	Discus	Km/h 110,90
3° Kuittinen	FIN	Discus	Km/h 109,90

15 M. Triangolo per Km. 342

1° Mc Phee	NZ	Ventus	Km/h 110,90
2° Anderson	SAF	Ventus	Km/h 107,29
3° Ittner	USA	Ventus	Km/h 106,90
7° Ghiorzo	I	Ventus 2	Km/h 101,26
18° Gostner	I	Ventus 2	Km/h 92,98

Libera Triangolo per Km. 438,6

1° Harrison	NZ	ASH 25	Km/h 105,83
2° Schwenk	D	ASW 22	Km/h 102,71
3° Schroeder	D	ASW 22	Km/h 102,57

Classifiche Generali

1° Kuittinen	FIN	Discus	p. 5487
2° Davis	GB	Discus	p. 5329
3° Aboulin	F	Discus	p. 5279
1° Ghiorzo	I	Ventus 2	p. 5587
2° Napoleon	F	Ventus 2	p. 5415
3° Wills	GB	LS 6	p. 5389
9° Gostner	I	Ventus 2	p. 4750
1° Schwenk	D	ASW 22	p. 5818
2° Schroeder	D	ASW 22	p. 5815
3° Lynskey	NZ	Nimbus 4	p. 5551



Stefano atterra appena in tempo prima che arrivi la brezza di mare: Thomas è attardato però arriva in sicurezza senza grossi problemi. Non è così per tutti: Obermayer, germanico in 15 M., si annuncia al traguardo e atterra ad 1 Km dal campo senza riportare danni. Achleiter, austriaco in St., atterra anche lui ad 1 Km dal campo però rompendo la fusoliera e un pò le ali.

In serata notevole è stata la "Notte bavarese" al tendone; c'era una banda vestita in perfetta tenuta con pantaloni corti di pelle, calzettoni bianchi e cappellino verde. È finita in fiumi di birra e un lancio collettivo di aeroplanini di carta, molti dei quali autografati da Weibel (sembra non fossero dei migliori in volo!!).

16.1.95 Day 7

Al risveglio, il cielo si presenta completamente coperto però ci sono delle onde meravigliose; siamo a metà gara e le cose sembrano cambiare. Al mattino incontro Ray Linskey con un sorriso smagliante, è arrivato il tempo per i Kiwis! Per quanto ci riguarda io dico a Stefano che un campionato lo ha già vinto, ora deve vincere un altro! Al decollo il vento da Ovest è sui 30/35 Km/h. I temi e le classifiche:

Standard Trapezio per Km. 522,9

1° Wells	GB	LS 8	Km/h 133,26
2° Oakley	NZ	Discus	Km/h 131,37
3° Karow	D	Discus	Km/h 128,86

15 M. Trapezio per Km. 625,2

1° Delore	NZ	LS 6	Km/h 148,04
2° Napoleon	F	Ventus 2	Km/h 139,66
2° Navas	F	Ventus 2	Km/h 139,63
14° Gostner	I	Ventus 2	Km/h 115,06
18° Ghiorzo	I	Ventus 2	Km/h 110,32

Libera Trapezio per Km. 674,3

1° Lynskey	NZ	Nimbus 4	Km/h 134,90
2° Newfield	NZ	ASH 25	Km/h 123,82
3° Harrison	NZ	ASH 25	Km/h 123,34

Classifiche Generali

1° Davis	GB	Discus	p. 6262
2° Kuittinen	FIN	Discus	p. 6225
3° Schramme	D	Discus	p. 6101
1° Napoleon	F	Ventus 2	p. 6332
2° Ghiorzo	I	Ventus 2	p. 6213
3° Wills	GB	LS 6	p. 6184
9° Gostner	I	Ventus 2	p. 5423
1° Schwenk	D	ASW 22	p. 6628
2° Schroeder	D	ASW 22	p. 6624
3° Lynskey	NZ	Nimbus 4	p. 6545

Purtroppo come ci aspettavamo i locali l'hanno fatta da padroni, basta dare un'occhiata alle classifiche; comunque i danni sono limitati, il morale è buono e la speranza che torni la termica è forte.

17.1.95 Day 8

Al mattino il cielo si presenta perfettamente limpido e per fortuna non c'è segno di vento! Per l'imminente arrivo di un forte freddo i temi sono limitati. Durante il giorno la temperatura passa a 30°. Temi e classifiche:

Standard Trapezio per Km. 349,8

1° Spreckley	GB	LS 8	Km/h 125,21
2° Selen	NL	ASW 24	Km/h 121,76
3° Garner	USA	Discus	Km/h 119,01

15 M. Farfalla per Km. 388,5

1° Gimmy	USA	LS 6	Km/h 137,14
2° Wills	GB	LS 6	Km/h 135,63
3° Lherm	F	DG 800	Km/h 135,12
6° Ghiorzo	I	Ventus 2	Km/h 130,11
22° Gostner	I	Ventus 2	Km/h 120,81

Libera Farfalla per Km. 428,8

1° Schwenk	D	ASW 22	Km/h 140,77
2° Gantenbrink	D	Nimbus 4	Km/h 139,89
3° Lynskey	NZ	Nimbus 4	Km/h 138,35

Classifiche Generali

1° Davis	GB	Discus	p. 7052
2° Kuittinen	FIN	Discus	p. 7042
3° Spreckley	GB	LS 8	p. 6988
1° Napoleon	F	Ventus 2	p. 7155
2° Wills	GB	LS 6	p. 7097
3° Ghiorzo	I	Ventus 2	p. 7054
9° Gostner	I	Ventus 2	p. 6141
1° Schwenk	D	ASW 22	p. 7628
2° Schroeder	D	ASW 22	p. 7548
3° Lynskey	NZ	Nimbus 4	p. 7511

I nostri si comportano bene molta gente fa tattica in partenza su Stefano e Thomas. Noi a terra facciamo il possibile per aiutare i piloti ma siamo veramente troppo pochi. Roberto ha quasi il dono dell'ubiquità e si posiziona su di una collina a 10 Km. dal campo per controllare il vento che può rendere molto delicata la planata finale; infatti assiste a due fuoricampo in diretta davanti a se. Purtroppo Stefano perde la seconda posizione ma i punti che lo separano dal secondo e dal primo sono pochi! Thomas con 120 Km/h. mantiene il suo ottimo 9° posto. Il clima in squadra è sempre molto buono e i piloti collaborano bene in volo.

La sera, dopo cena, vado al tendone per leggere le classifiche dai monitor; è in pieno svolgimento la festa australiano-neozelandese con due pianoforti ed altrettanti pianisti che suonano simultaneamente due brani diversi!! Poco dopo salgono sul palco alcuni energumenti muniti di robuste mazze; al via incominciano a sfasciare i pianoforte con vigorosi colpi. Vince chi per primo, disfatto il proprio piano, fa passare i pezzi in un apposito buco largo 50 cm.!! Tanto è l'impegno che ad un certo punto in due volano giù dal parco attraverso il paracadute che fa da fondo. Mi trasferisco alla Press room dove i monitor sono più al sicuro e senza rammarico mi perdo la fine dello spettacolo.

18.1.95 Day 9

Ci svegliamo con una copertura bassa che ricorda tanto Rieti in settembre; non ci facciamo sorprendere e ci prepariamo come al solito. Verso le 10 il cielo si pulisce ed il termometro sale (farà 31-32° di massima come ieri) I temi e le cl.:

Standard Trapezio per Km. 411,9

1° Van Dyk	NZ	LS 8	Km/h 114,79
2° Ax	S	ASW 24	Km/h 113,73
3° Oakley	NZ	Discus	Km/h 113,29

15 M. Trapezio per Km. 451,6

1° Delore	NZ	LS 6	Km/h 113,77
2° Navas	F	Ventus 2	Km/h 110,32
3° Gostner	I	Ventus 2	Km/h 103,03
10° Ghiorzo	I	Ventus 2	Km/h 94,78

Libera Trapezio per Km. 505,4

1° Lynskey	NZ	Nimbus 4	Km/h 127,19
2° Centka	POL	ASW 22	Km/h 125,87
3° Newfield	NZ	ASH 25	Km/h 122,72

Classifiche Generali

1° Kuittinen	FIN	Discus	p.	8021
3° Spreckley	GB	LS 8	p.	7878
3° Wells	GB	LS 8	p.	7794
1° Napoleon	F	Ventus 2	p.	8023
2° Wills	GB	LS 6	p.	7944
3° Navas	F	Ventus 2	p.	7859
4° Ghiorzo	I	Ventus 2	p.	7843
9° Gostner	I	Ventus 2	p.	7021
1° Schwenk	D	ASW 22	p.	8520
2° Lynskey	NZ	Nimbus 4	p.	8511
3° Schroeder	D	ASW 22	p.	8296

Thomas e Stefano partono bene dopo aver fatto quota in onda; a sud trovano qualche difficoltà per cirri fluttuanti e brezza marina. Verso nord Thomas aggancia bene l'onda e torna a casa ottimo 3°; Stefano invece perde tempo proprio in questa fase del volo attardandosi; il ritardo gli costa una posizione in classifica (con Thomas pensiamo di organizzare a Bolzano un corso di volo in onda per Stefano!) Confidiamo ancora nei tre giorni di gara rimasti che dovrebbero essere di termica!

19.1.95

La mattina ci alziamo con una copertura alta ma prepariamo gli alianti come al solito per non rimanere spiazzati; verso le 10.00 incomincia a spirare un forte e fastidiosissimo vento da Est. Al Briefing ci spiegano che con queste condizioni non è possibile assegnare dei temi a 90 alianti; le termiche sono troppo rotte ed in caso di fuori campo, la forza del vento renderebbe gli atterraggi pericolosi. Viene dato quindi riposo. Peccato, i nostri devono recuperare; Stefano con poco potrebbe salire sul podio, solo 16 punti lo separano da Navas e 180 dal 1°. Passiamo la giornata in Hotel riposandoci e sbrigando tutte le cose che di solito non si arriva mai a fare durante le giornate di volo.

La sera abbiamo un piacevolissimo invito a cena da parte di Claudio Ponte, l'unico pilota venezuelano presente a questa competizione; Mark, la sua squadra, ha pescato delle trote enormi che fatte al forno sono deliziose. Più tardi facciamo un salto al tendone in campo dove incomincia l'asta degli oggetti portati dai vari Team. Ci sono dai cristalli di Boemia ai tappeti. Il giorno dopo al Briefing John Roake, con un certo orgoglio, ci comunica che sono stati redistribuiti circa NZ\$ 20.000! È stato proprio un peccato non aver portato niente.

20.1.95

Il cielo si presenta basso e coperto da uno strato di nubi 1.000 m.. Noi, come al solito, prepariamo tutto a dovere; al Briefing vengono assegnati temi superiori ai 500 Km. per tutte le classi (vai avanti tu che mi viene da ridere!)

Verso le 11,30 il cielo finalmente si apre, il vento è assente. Viene fatta decollare la Standard, poi i decolli vengono interrotti; alcuni alianti cominciano ad atterrare. La quota massima raggiunta è stata 900/1000 m. H! Vuol dire 600 m; suolo!! La Direzione di gara richiamando tutti a terra via radio. Vengono distribuiti nuovi temi per la 15 M. e la Libera, si tiene un nuovo Briefing in linea di volo ma dopo ulteriori 30', alle 14,30 viene annullato tutto, non si vola.



21.1.95 Day 10

È l'ultimo giorno di gara; vorremmo tanto volare, i 16 p. di distacco di Stefano dal 3° pesano sempre di più. Al mattino il cielo si presenta sereno però gli straccetti di nube nel cielo ci confermano che c'è aria calda in quota. Al Briefing ci viene spiegato che è in arrivo un fronte da Ovest; sulla costa Ovest piove già. Due giorni di pausa hanno caricato tutti ed il Task Setter esordisce con temi tra i 400 e 500 Km.! Per dopo domani è prevista una giornata da 1.000 Km., il tempo si è già accorto che il Campionato sta finendo! I decolli iniziano alle 13 dopo alcuni rinvii. I temi e le classifiche:

Standard Triangolo per Km. 438,8

1° Sorri	FIN	Discus	Km/h	101,63
2° Renner	AUS	Discus	Km/h	98,32
3° Stephens	NZ	LS 4	Km/h	97,52

15 M. Trapezio per Km. 477,3

1° Delore	NZ	LS 6	Km/h	111,69
2° Mc Phee	NZ	Ventus	Km/h	102,66
3° Wills	GB	LS 6	Km/h	100,17
16° Ghiorzo	I	Ventus 2	Km/h	82,14
17° Gostner	I	Ventus 2	Km/h	80,82

Libera Triangolo per Km. 522,4

1° Lynskey	NZ	Nimbus 4	Km/h	126,58
2° Schroeder	D	ASW 22	Km/h	120,36
3° Newfield	NZ	ASH 25	Km/h	118,03

Classifiche Generali

1°	Kuittinen	FIN	Discus	p.	8948
3°	Spreckley	GB	LS 8	p.	8758
3°	Aboulin	F	Discus	p.	8683
1°	Napoleon	F	Ventus 2	p.	8838
2°	Wills	GB	LS 6	p.	8809
3°	Navas	F	Ventus 2	p.	8719
4°	Ghiorzo	I	Ventus 2	p.	8496
11°	Gostner	I	Ventus 2	p.	7659
1°	Lynskey	NZ	Nimbus 4	p.	9511
2°	Schwenk	D	ASW 22	p.	9215
3°	Schroeder	D	ASW 22	p.	9204

Purtroppo nel pomeriggio è arrivato vento da Ovest, fino a 40 Km/h.! I nostri dopo aver fatto onda in partenza ed aver volato bene i primi due lati, sul terzo sono incappati nei sottovento delle onde. Il risultato è stato un atterraggio quasi alle 21 con un distacco abissale; fortunatamente le posizioni in classifica non sono cambiate.

Note finali

Organizzazione:

Nel complesso devo dire che è stata buona; l'atmosfera del campionato è stata sempre amichevole ed accogliente. Le difficoltà iniziali date dall'uso del Logger, sia per i piloti che per l'organizzazione, sono state superate fin dai primi giorni di gara. Da notare che il Logger non ha mai dato problemi tecnici; non è stata riscontrata alcuna avaria in 10 giorni di gara, più gli allenamenti, moltiplicato per 90 alianti. Unica nota di demerito per

l'organizzazione è stato aprire il traguardo della St. il giorno 20.1. Un particolare ringraziamento va alla Squadra svizzera per l'aiuto dato mi durante tutto il periodo in special modo il T. M. Richard Hacler "Vicini" di casa, dotati di una splendida stazione meteo, mi fornivano in continuazione i dati: Temperatura, umidità, pressione, vento ecc.

La Meteo

Come spesso succede agli appuntamenti importanti, non è stata come il previsto (per fortuna nostra). Le onde, che si sono sprecate durante i giorni di allenamento, si sono fatte vedere solo due o tre giorni durante la gara.

I Risultati

Anche in questa occasione Stefano ha confermato senza dubbio il suo valore "mondiale" e Thomas al suo esordio si è ben comportato.

È stato un vero peccato non aver partecipato più numerosi; speriamo che alla prossima occasione i problemi di bilancio siano superati.

Di soddisfazione è stato il 3° posto, dopo Francia e Finlandia, nella neonata World Cup.

Napoleon si è dimostrato sicuramente uno dei piloti attualmente più validi al mondo vincendo il suo secondo mondiale di seguito. Kuitten è stato un mostro di regolarità vincendo il suo 3° mondiale senza mai arrivare 1° in una prova.

Lynskey ha meritato di vincere, non fosse altro che per il credito che aveva dal Mondiale di Rieti.

Personalmente mi ritengo molto soddisfatto di aver guidato una squadra che si è ben classificata e che non ha avuto problema di penalità e spero di ritrovare in altre occasioni lo stesso clima e lo stesso affiatamento che ho potuto godere durante questa splendida spedizione.

GIORGIO GAFFEO

World Cup

	09/01/95	10/01/95	11/01/95	12/01/95	13/01/95	15/01/95	16/01/95	17/01/95	18/01/95	21/01/95	Total
1 France	772	901	870	942	847	829	655	885	906	852	8459
2 Finland	927	799	816	931	860	890	749	657	765	964	8358
3 Italy	715	870	939	950	913	784	650	836	835	646	8138
4 Germany	882	881	785	907	851	867	736	820	692	716	8137
5 Great Britain	840	758	710	917	854	786	785	894	824	619	7987
6 New Zealand	686	885	674	818	680	747	812	778	768	740	7588
7 Austria	749	834	772	807	729	718	691	789	722	629	7440
8 Netherlands	645	848	803	723	669	738	715	900	563	553	7157
9 Poland	434	793	861	924	724	630	831	863	617	418	7095
10 Australia	681	818	741	839	690	629	609	741	712	621	7081
11 Switzerland	903	874	560	846	801	499	784	646	715	414	7042
12 USA	597	835	653	776	683	756	695	872	641	520	7028
13 Czechia	606	863	834	775	723	520	661	866	238	634	6720
14 Sweden	533	630	476	845	538	539	743	730	876	504	6414
15 Norway	332	841	715	573	609	661	704	717	408	381	5941
16 Denmark	506	775	489	703	523	565	657	653	451	543	5865
17 Venezuela	240	750	250	866	740	505	695	262	682	722	5712
18 Turkey	315	791	485	642	694	535	731	580	364	403	5540
19 South Africa	597	483	228	720	465	731	690	646	522	295	5377
20 Canada	734	613	600	422	466	242	537	629	673	213	5129
21 Japan	354	689	404	419	696	492	516	549	438	364	4921
22 Argentina	341	241	496	448	441	500	252	469	210	0	3398
23 Mexico	54	100	20	556	0	0	26	0	0	0	756

44° 30' Sud

di FLAVIO FORMOSA
(Borgo San Lorenzo)



Come dire: l'altra parte del mondo. E, parlando di nuova Zelanda, non esiste espressione più vera per definirla, in ogni senso. Quasi trenta giorni di girovagare senza fissa dimora sotto il cielo incredibile di queste latitudini ti portano ad amare questo paese, la sua gente semplice e cordiale in un modo sconosciuto a noi europei, le immagini grandiose di natura selvaggia rese ancora più suggestive dalla limpidezza irrealista dell'aria.

E ti colpisce, all'interno di questo mondo già così diverso da tutto ciò a cui noi siamo abituati, l'estrema varietà di clima e di paesaggio che esiste tra gli angoli opposti del paese.

L'isola del nord, più popolata (se così si può dire di una nazione che conta tre milioni e mezzo di abitanti, di cui novecentomila concentrati nella città di Auckland, su un territorio all'incirca ampio come l'Italia), è climaticamente più temperata, ed il suo paesaggio per lo più collinare è ammantato di una vegetazione lussureggiante che in certi casi sconcerata per la coabitazione a stretto contatto di abeti e palme.

Viceversa l'isola del Sud è più rude e disabitata, le distanze tra le piccole città e i villaggi sono maggiori, e trascorrono tra

pianure aride e rilievi importanti che si ergono lungo la west coast, alcuni dei quali superano i tremilacinquecento metri, ricoperti anche in estate di nevi perenni e ghiacciai alpini.

Il clima, quaggiù, rispecchia la natura più selvaggia del luogo, e può variare da estremamente caldo a freddissimo nel breve spazio di una notte. Il sole di queste lati-

tudini batte implacabilmente la terra secca, inaridendola e scaldandola oltre misura. Già dalle prime ore del mattino, lungo le pendici delle montagne, il vento onnipresente stacca le prime termiche e non è raro aprire gli occhi dopo la sveglia nel silenzio sconcertante delle pianure, e spiare i primi piccoli, nitidi cumuli ordinatamente disposti a seguire le creste.



Lerry Delore (NZ), più di 2100 Km in onda, poche settimane prima del WGC



Il nuovo 15 mt. "Scimitar" di Peter Masak

Ma la vera presenza dominante nei cieli della Nuova Zelanda, che ti fa sentire piccolo e ti fa camminare per ore con lo sguardo rivolto all'insù è la grandiosa e stupefacente onda delle Southern Alps, che riempie il cielo fino agli orizzonti lontanissimi, e si colora di infinite tonalità di rosso (che bello poter usare il colore NdR) quando il giorno muore senza averla sconfitta.

Di notte, la temperatura sovente precipita di parecchi gradi, e la rugiada del mattino spesso cristallizza sulle ali e sulle capottine in un velo di ghiaccio sottilissimo, la cui vista, insieme al vento pungente che non ha cessato un istante di soffiare, ti fa rabbrivire e pensare all'estate mediterranea, con il nostro caldo sincero, forte, umido di quella foschia che qui è pressochè sconosciuta.

Quando l'autobus InterCity ti deposita, nel tardo pomeriggio, al bivio che dalla

strada nazionale conduce all'aeroporto e si allontana in una nuvola di polvere, istantaneamente comprendi il significato delle parole incise sul pannello di legno che ti sta di fronte, "Welcome to Omarama, place of light". L'antica saggezza dei Maori ha trovato per questo posto l'unico nome che possa, in due parole, descriverne tutta la magica essenza: place of light, il posto della luce. Volgi lo sguardo tutto intorno alla High Country, la pianura limitata dalle vette delle Alpi del Sud che si stagliano così perfette nella luce rossastra della sera da farti credere di poterle toccare, e ciò che ti colpisce è proprio la luce, la quantità di luce che sprigiona da questi paesaggi, e che, anche dopo molti giorni, continua a stupirti.

Omarama, che i locali pronunciano curiosamente con l'accento sulla prima "a", è un improbabile e minuscolo villaggio di

una dozzina di case, molto più piccolo della striscia erbosa che costituisce l'aeroporto, base della High Country Gliding e del Canterbury Gliding Club. Volare in aliante, qui, ha qualcosa di magico, anche per chi resta a terra e segue i rientri di una giornata di gara.

È allora che scopri, se non ci avevi mai pensato prima, come la fragile eleganza dell'aliante si intoni meravigliosamente a questi paesaggi fatti di silenzi e di orizzonti senza limiti, e ti prende un irrefrenabile desiderio di volare, di entrare nella cornice, di sperimentare dall'interno la maestosità di questi scenari unici.

La Nuova Zelanda è tutto questo, e molto di più. Un mondo che non lascia indifferente chi lo affronti ad occhi e cuore aperto, e che produce, quando lo lasci, un fortissimo desiderio di tornare.

Io, non ne sono ancora guarito.



Ringrazio Flavio Formosa, per le sue foto che mi hanno permesso di alternare la dettagliata relazione di Giorgio Galetto, e per il piacevolissimo scritto che ti consente di decollare con la mente. Ringrazio ovviamente Giorgio Galetto per il "diario", per le foto (in arrivo) e per aver strappato formale impegno a Ghiorzo ed a Gostner - complimenti per la brillante partecipazione - a scriverne. Ultimo ma non ultimo arriverà anche Roberto Vanoni!

R.S.



Commissione per il Volo a Vela

Verbale riunione del 12 e 13 novembre 1994 tenutasi a Bologna presso l'AeC Bologna

La prima riunione della CPS Volo a Vela si è tenuta i giorni 12 e 13 novembre 94 presso l'AeC Bologna con inizio alle ore 10, per discutere il seguente ODG:

- 1) Impostazione del Panorama di attività della CPS Volo a Vela,
- 2) Preparazione riunione dei rappresentanti di specialità,
- 3) Briefing di Bologna,
- 4) Varie eventuali.

Sono presenti i Signori:

Roberto Manzoni	Presidente
Smilian Cibic	Membro
Michele Fergnani	Membro
Luciano Mayer	Membro
Pierangelo Pietra	Membro
Carlo Marchetti	Consigliere Federale - invitato
Piero Pugnetti	Consigliere Federale - invitato

Come richiesto dall' AeCI si conferma che nella seduta del 20/10/94 tenutasi a Milano alle ore 18, presenti tutti i signori sopra elencati, Roberto Manzoni era stato eletto all'unanimità Presidente della Commissione ed aveva accettato la carica.

1) Impostazione del Programma di attività della CPS Volo a Vela.
Vengono discussi ed approvati i seguenti **OBIETTIVI** da raggiungere nei prossimi 4 anni, che dovranno originare il **Programma di attività** della Commissione di Specialità e del Consigliere Federale, da sottoporre per l'approvazione ai Volovelisti ed ai Rappresentanti di Specialità dei vari Aero-Club nelle prossime ore e condizionare le azioni del Volo a Vela Italiano:

Obiettivo N.1: Orientare il processo di privatizzazione e la riforma dell'Aero Club d'Italia alla creazione della Federazione Volo a Vela con autonomia amministrativa gestionale e sportiva in armonia con gli Aeroclub locali, purché consenta la conservazione del patrimonio volovelistico attuale ed il superamento dell'esclusivismo territoriale.

Strategie primarie:

- a) Costituzione della Federazione Italiana Volo a Vela il 13/11/94 (Statuto con le modifiche approvate).

- b) Orientare i membri e gli organi dell'AeCI, affinché l'assemblea costituente recepisca gli orientamenti dello statuto della Federazione del Volo a Vela.
- c) Promuovere l'informazione di questa iniziativa attraverso i rappresentanti di specialità e la stampa, per sensibilizzare tutti i volovelisti, ivi comprese le associazioni periferiche.
- d) Convocare per il 30 aprile 95 la prima Assemblea plenaria di tutto il Volo a Vela Italiano per le modifiche allo statuto e la nomina degli organi dalla Federazione Italiana del Volo a Vela.

Obiettivo N.2: Incremento quantitativo e qualitativo dei brevetti di Volo a Vela.

Strategie primarie:

- a) Contenimento dei costi di brevetto diretti e indiretti (normativa RAI/Civilavia più semplice, sviluppo scuole con verricello e su aviosuperfici, premi brevetto e borse pilotaggio per i più giovani, contributi CONI per istruttori mezzi e impianti sportivi),
- b) Istruttori solo col brevetto di V. a V. anche per scuola a traino,
- c) Standardizzazione didattica,
- d) Istituzione corsi intensivi volo a vela,
- e) Promozione partecipazione femminile,
- f) Collegamento con altre discipline di volo,
- g) Supporto all'istituzione di nuove scuole di Volo a Vela.

Obiettivo N.3: Maggior coinvolgimento sportivo dei brevettati per trattenerne in attività un numero più significativo.

Strategie primarie:

- a) Contributi per insegne FAI,
- b) Standardizzazione didattica 2° periodo,
- c) Attenzione allo sviluppo degli Alianti economici (Word class, Veli-no, ultraleggeri, ecc.),
- d) Sincronismo con attività AeCCVV,
- e) Riduzione dei costi soprattutto per i più giovani (gare, stages, ecc.),
- g) allargamento della base sportiva attiva:
 - partecipazione di piloti sportivi giovani a gare e competizioni internazionali
 - incentivare attività di ricerca e sportive
- h) Impegno allo sviluppo ulteriore di tutte le attività formative (meteo, commissari sportivi, ecc.) e di perfezionamento dell'AeCCVV,

- i) Istituzione di strutture metereologiche in grado di normalizzare e diffondere quanto utile al Volo a vela.

Obiettivo N.4: Aumento dei centri dove si pratica il Volo a Vela.

Strategie primarie:

- a) Nell'ambito della Federazione Volo a Vela facilitare la creazione di associazioni sportive,
d) Utilizzo delle strutture dell'AeCCVV per favorire l'inizio di nuova attività.

Obiettivo N.5: Sviluppo dell' Immagine del Volo a Vela in Italia.

Strategie primarie:

- a) Sponsorizzazione dell'attività della Federazione Italiana di Volo a Vela,
b) Sensibilizzazione del CONI,
c) Rapporti con gli Enti Locali e le istituzioni,
d) Promozione presso possibili utenti con materiale multimediale, (disponibile anche localmente) in particolare presso scuole superiori ed università.

2) Preparazione riunione dei rappresentanti di specialità

Per consentire la riunione dei rappresentanti di specialità si approva il seguente Calendario Sportivo:

Campionato Italiano di distanza (organizzatore AVAL)	1 marzo - 30 settembre
Trofeo Città di Torino (organizzatore AeC Torino)	Torino 23-24-25; 29-30 aprile - 1 maggio
Campionati Italiani classi Standard e 15 metri (organizzatore AeC Torino)	Torino 7-14 maggio
Coppa città di Ferrara (organizzatore AeC Ferrara)	Ferrara 26-27-28 maggio - 2-3-4 giugno
Coppa del Velino (organizzatore AeCCVV)	Rieti 2-9 luglio
Coppa Internazionale del Mediterraneo e Campionato Italiano Classe Libera (organizzatore AeCCVV)	Rieti 3-13 agosto
Campionato Italiano Promozione e coppa città di Rieti (organizzatore AeCCVV)	Rieti 16-26 agosto

Dopo aver confermato la fiducia nel Direttore Tecnico Nazionale, Roberto Monti, invitato alla riunione, si propone, in sintonia col programma da lui esposto, per garantire i migliori risultati nei prossimi Campionati Europei (Finlandia '96) e Mondiali (Francia '97), di partecipare ai Pre-Europei '95 ed ai Pre-Mondiali '96

+ gare locali nel '95, con due squadre, finalizzate ai due distinti obiettivi.

La composizione delle squadre verrà definita nella prossima riunione. Si propone inoltre la partecipazione ai Campionati Europei Juniores con i piloti seguenti: Stefano Colombo, Giancarlo Grinza, Davide Casetti.

La seduta viene sospesa per consentire la partecipazione alle riunioni coi 16 Piloti Nazionali e con i 23 Rappresentanti di specialità dei Vari AeroClub.

3) Briefing di Bologna

Si decide come organizzare il Briefing delle Due Torri, disponendo i vari interventi in armonia con la fondazione della Federazione, la premiazione del CID, i vari interventi e l'arrivo del Presidente Testa.

4) Varie eventuali

Per consentire un'efficacia dell'attività della Commissione nei prossimi mesi si definiscono le seguenti aree di competenza in armonia con gli organi preposti dell'AeCI:

Cibic	Rapporti Internazionali (Delegato AeCI all'IGC, ecc) Attività Sportiva (Regolamenti, gare ecc.)
Mayer	Sviluppo Immagine
Fergnani	Relazioni col RAI Censimento dati globali Club n° allievi, n° piloti
Marchetti	Relazione con Civilavia
Pietra	Sviluppo nuovi alianti Addestramento e sicurezza Medicina

Si propone per la nomina del rappresentante del Volo a Vela in seno alla Commissione Sportiva Centrale la terna seguente:

Prof. Mario Girardi,
Sig. Enzo Mela,
Sig. Massimo Ametta.

Entro un mese verranno elaborate da Cibic eventuali modifiche da proporre alla prossima riunione della Commissione V.V. per il CID e per gli altri regolamenti delle gare.

La riunione sospesa dopo cena, viene ripresa il 13/11 alle ore 8,30 e si chiude con il termine dei lavori del Briefing delle Due Torri, che hanno visto la creazione della Federazione Italiana Volo a Vela e la definitiva approvazione del programma d'azione sopra dettagliato, alle ore 13 circa.

Il Presidente della Commissione
Roberto Manzoni

Verbale riunione del 18 febbraio 1995

La seconda riunione della CPS Volo a Vela si è tenuta a Milano il giorno 18 febbraio 1995 presso l'ufficio del Presidente in piazza Buonarroti 32, con inizio alle ore 10, per discutere il seguente ODG:

- 1) Piano rinnovo flotta e richieste assegnazioni alianti ed L. 19.
- 2) Attività sportiva '95: definizione squadre e preparazione preventivi (esame proposte del Direttore Tecnico Nazionale, Sig. Monti invitato alla riunione).
- 3) Campionato mondiale Nuova Zelanda e riunione Ostiv. (relazione e considerazioni della squadra: G. Galetto, S. Ghiorzo, T. Gostner - invitati alla riunione).
- 4) AeroClub Centrale Volo a Vela.
- 5) Attività della Federazione Volo a Vela.
- 6) European Gliding Union.
- 7) World Class/alianti Velino e proposte di modifica della normativa in vigore per consentire l'elevazione del peso degli alianti ultraleggeri e l'impiego "volovelistico" (invitati Fabrizio Innamorati e Stefano Grandi).
- 8) Relazione dei membri della commissione nelle specifiche aree di competenza.
- 9) Attività didattica sulle aviosuperfici.
- 10) Varie eventuali.

Sono presenti i Signori:

Roberto Manzoni	Presidente
Smilian Cibic	Membro
Michele Fergnani	Membro
Pierangelo Pietra	Membro
Carlo Marchetti	Consigliere Federale - invitato
Piero Pugnetti	Consigliere Federale - invitato

e per quanto di loro competenza gli invitati:

Roberto Monti, Direttore Tecnico Nazionale, Ferruccio Piludu AeCVV, G. Galetto, S. Ghiorzo, T. Gostner, Fabio Pradarelli e Filippo Finocchiaro.

- 1) Piano rinnovo flotta e richieste assegnazioni alianti ed L. 19.

Facendo seguito alle pressanti necessità di acquisizioni di alianti monoposto e biposto, peraltro già esaminati dalla competente commissione l'anno scorso, si ribadisce l'urgenza di procedere in tempi brevi, come ventilato più volte, ad un primo acquisto di almeno 5 alianti biposto e 10 alianti monoposto.

Si richiede inoltre che vengano concretizzate le necessarie autorizzazioni da parte di Civilavia per l'acquisto, nell'ambito del piano rinnovo flotta, dei verricelli.

Per quanto riguarda gli L. 19, sarebbe utile avere per la prossima CPS Volo a Vela una indicazione (n°, date) delle disponibilità future.

- 2) Attività sportiva '95: definizione squadre e preparazione preventivi.

Il Direttore Tecnico Nazionale Sig. Monti, invitato alla riunione, illustra la proposta di partecipazione alle competizioni internazionali dei piloti della rosa nazionale definita oltre che da considerazioni tecniche anche dalla disponibilità dei piloti.

La tabella che segue evidenzia le decisioni prese per garantire una seria preparazione per i futuri campionati mondiali ed europei (i preventivi sono allegati al verbale):

<i>Campionati</i>	<i>Nazione</i>	<i>Resp. Amm.</i>	<i>Piloti</i>	<i>Spesa (mil.)</i>
Europei Juniores	Polonia	S. Cibic	S. Colombo, G. Grinza, D. Casetti	25
Pre-Europei	Finlandia	I. Briigliadori	V. Colombo, L. Briigliadori, R. Briigliadori, T. Gostner, I. Monti, (R. Monti)	40
Premondiali	Francia Vinson	I. Avanzini	L. Urbani, S. Ghiorzo, A. Gritti, L. Avanzini, C. Costa	25
European Champion's Cup	Francia Saint Auban	S. Ghiorzo	S. Ghiorzo L. Briigliadori, R. Briigliadori, T. Gostner, G. Galetto	20
Pre-European Club	Slovenia	M. Fergnani	M. Fergnani	4
Campionato Spagnolo	Spagna	G. Marchisio	G. Marchisio	1

Si raccomanda un tempestivo invio delle iscrizioni con le relative quote (urgenza per Finlandia e Polonia) da parte dell'AeC.V.

3) Campionato mondiale Nuova Zelanda.

G. Galetto, S. Ghiorzo, T. Gostner, invitati alla riunione, hanno raccontato l'esperienza dell'ultimo Campionato Mondiale, soffermandosi sui vari aspetti organizzativi e sportivi.

La Commissione si è compiaciuta dei risultati ottenuti, pur con una rappresentanza numericamente ridotta: il quarto posto di Ghiorzo, l'undicesimo di Gostner su 32 partecipanti ed il terzo posto della Squadra ci pongono ad un livello mondiale di rilievo!

La discussione ha messo in evidenza la carenza di una stazione meteo portatile: il presidente dell'AeCVV si è impegnato ad acquistare una da impiegare a Rieti per stages e competizioni e da mettere a disposizione nelle trasferte delle nostre squadre.

4) AeroClub Centrale Volo a Vela.

Si dibatte la relazione di Piludu che evidenzia l'esigenza di intensificare gli sforzi per potenziare ed organizzare meglio l'attività dell'AeCVV di Rieti. Sono richiesti finanziamenti per il potenziamento della flotta, una diversa allocazione dei fondi disponibili per il Volo a Vela provenienti dall'AeCI ed un maggiore interessamento da parte della stessa commissione anche nei problemi operativi e nella gestione dell'AeCVV.

5) Attività della Federazione Italiana Volo a Vela.

Il Presidente della FIVV, Piero Pugnetti, informa sull'attività svolta e sulle evoluzioni in corso nelle altre specialità dell'AeCI; comunica inoltre che nell'ultima riunione si è stabilita la data per la prima assemblea della FIVV: il 6 maggio 1995 presso l'AeC Torino alle ore 18.

6) International Gliding Commission, European Gliding Union.

L'Ing. Cibic riferisce sulle ultime evoluzioni dei rapporti internazionali e si decidono gli atteggiamenti per le prossime riunioni (modifiche del codice FAI e normative GPS e Trasponder).

7) World Class/aliante Velino e proposte di modifica della normativa in vigore per consentire l'elevazione del peso degli alianti ultraleggeri e l'impiego "volovelistico".

Dopo un'ampia discussione sulla situazione della World Class, anche in relazione alle informazioni su costi e termini di consegna del PW5 forniti dagli invitati Fabio Pradarelli e Filippo Finocchiaro, si decide di attendere la prossima riunione di Parigi per capire la concretezza del progetto e per prendere successivamente decisioni che orientino il Volo a Vela Italiano.

Nel frattempo la CPS Volo a Vela propone di richiedere alla FAI

l'elevazione da 100 a 180 kg. del peso per la classe Alianti Ultra leggeri e di attivare in sede nazionale le procedure per il conseguente adeguamento dell'allegato alla legge 23/3/95 n. 106 che riguarda i pesi per gli apparecchi per il volo da diporto e sportivo privi di motore.

Si richiede inoltre di trasmettere il presente verbale alla CPS del VDS per un opportuno coordinamento al fine di attivare le procedure per la modifica delle normative al più presto.

8) Relazione dei membri della commissione nelle specifiche aree di competenza.

S. Cibic - Attività Sportiva (Regolamenti, gare ecc.):

Il punteggio per l'algoritmo della Barron Hilton Cup Europa viene stabilito in 950 punti.

Si approvano le modifiche al regolamento del CIO 95.

Si comunicano le variazioni nel calendario sportivo:

Trofeo Benini 1/3-31/8 1995.

Seconda Coppa Città di Ferrara 26/27/28 maggio e 2/3/4 giugno.

Viene approvato il Regolamento dell'Attività Acrobatica con la graduatoria nazionale '95 ed i coefficienti di calcolo.

9) Attività didattica sulle aviosuperfici.

Si raccomanda che venga portata avanti ogni azione volta ad ottenere le seguenti variazioni alle normative in vigore:

Possibilità di svolgere *attività di scuola sulle aviosuperfici*.

Possibilità di svolgere attività di scuola con istruttori privi della licenza di pilota privato di volo a motore.

10) Varie eventuali.

Si richiede un intervento presso il *Corpo Nazionale Vigili del Fuoco* per consentire la modifica della normativa, che impedisce l'utilizzo delle visite mediche attitudinali previste per il rinnovo delle licenze di volo, per l'abilitazione al Servizio Antincendio negli aeroporti.

Alianti per portatori di handicap agli arti inferiori.

La CPS Volo a Vela dà parere favorevole a questo progetto, e propone l'acquisto, con fondi speciali ad hoc, di 5 alianti adatti a consentire l'attività di Volo a Vela da parte dei disabili, da distribuire territorialmente. Inoltre propone l'acquisto e l'installazione di alcuni kit per attrezzare gli alianti già in dotazione presso gli Aeroclub.

La riunione si chiude alle ore 18,30 circa.

Il Presidente della Commissione
Roberto Manzoni



Atto Costitutivo di Associazione Repubblica Italiana

Il giorno tredici del mese di novembre dell'anno millenovecentonovantaquattro.

(13 - 11 - 1994)

In Bologna in Via dell'Aeroporto n. 38, nella sede dell'AERO CLUB DI BOLOGNA.

Davanti a me dott. SANDRO SERRA, Notaio in Bologna, iscritto nel Ruolo del Distretto Notarile di Bologna, sono presenti i signori:

- PUGNETTI ing. Pietro, nato a Castel San Giovanni (PC) il 30 agosto 1927, residente a Uggiate Trevano (Como) in via Vittorio Emanuele 14, pensionato, C.F. PGN PTR 27M30 C261S;
- FERGNANI ing. Michele, nato a Ferrara il 16 agosto 1956, residente a Ferrara in via Mascheraio n. 17, ingegnere, C.F. FRG MHL 56M16 D584V;
- GIANAROLI Ubaldo Roberto, nato a Pavullo nel frignano (MO) il 24 settembre 1960, residente ivi in via Coppi n. 6, dirigente d'azienda, C.F. GNR BDR 60P24 G393P;
- BRIGLIADORI dott. Leonardo, nato a Milano il 9 novembre 1938, residente a Sirtori (Como) in via Canova n. 7, dirigente d'azienda, C.F. BRG LRD 38S09 F205V;
- CIBIC Smilian, nato a Trieste il 21 aprile 1919, residente a Vicenza in via Framarin n. 38, pensionato, C.F. CBC SIN 19D21 L424R;
- ALDINI Luigi Rino, nato a Carpineti (RE) il 28 marzo 1947, residente a Rieti, in via Campanelli n. 10/B, dirigente, C.F. LDN LRN 47C28 B825G;
- GIOPPO Gaetano, nato a Calvene (VI) il 8 marzo 1948, residente a Chiuppano (VI) in via Matteotti n. 22, industriale, C.F. GPP GTN 48C08 B441R;
- CASADEI Stefano, nato a Ravenna il 21 maggio 1962, residente a Cesena in via Rozzi di Sopra n. 630, commerciante, C.F. CSD SFN 62E21 H199J;
- BELLORIO Renato, nato a Povegliano Veronese il 22 maggio 1935, residente a Coldogno (VI) in via Curti n. 24, agente di commercio, C.F. BLL RNT 35E22 G945N;
- GIUSTI Guglielmo, nato a Induno Olona (VA) il 16 agosto 1924, residente a Somma Lombarda (VA) in via del Parco, commerciante, C.F. GST GLL 24M16 E299U;
- CAPPANERA Marciano, nato a Sant'Olcese (GE) il 19 marzo 1926, ivi residente in via Croce n. 2, pensionato, C.F. CPP MCN 26C19 I346V;
- GASPERONI Enzo, nato a Savignano sul Rubicone (FO) il 23 settembre 1947, residente a Rimini in viale delle Grazie n. 1, medico, C.F. GSP NZE 47P23 I472D;
- PROSPERINI Edoardo, nato a Milano il 23 marzo 1936, ivi residente in via Zuretti n. 102, industriale, C.F. PRS DRD 36C23 F205S;
- AMETTA Massimo, nato a Roma il 30 novembre 1957, ivi residente in via Rocci n. 84, impiegato, C.F. MTT MSM 57S30 H501M;
- ACQUADERNI Margherita, nata a Bologna il 16 giugno 1957, residente a Luvinata (VA) in via Mazzorino n. 3, insegnante, C.F. CQD MGH 57H56 A944X;
- CARAFFINI Antonio, nato a Varese il 4 maggio 1953, ivi residente in via Luvinata n. 3, industriale, C.F. CRF NTN 53E04 L682S;
- ACQUADERNI dott. Pietro, nato a Bologna il 15 maggio 1924, ivi residente in via Strada Maggiore n. 94, industriale, C.F. CQD PTR 24E15 A944K;
- BEUCCI Giovanni, nato a Levanto (SP) il 9 giugno 1945, residente a La Spezia in via Castrucci n. 5, impiegato, C.F. BCC GNN 45H09 E560S;
- GALETTO Giorgio, nato a Trento il 11 luglio 1957, residente a Caldonazzo (TN) in viale Trento n. 18, commerciante, C.F. GLT GRG 57L11 L378Z;
- MELA Enzo, nato a Casalecchio di Reno (BO) il 21 settembre 1920, ivi residente in via Baracca n. 2, pensionato, C.F. MLE NZE 20P21 B880N;
- GALETTO Luciano, nato a Caldonazzo (TN) il 14 luglio 1924, ivi residente in viale Trento n. 18, pensionato, C.F. GLT LCN 24L14 B404H;
- AVANZINI Luciano Renato, nato a Milano il 25 ottobre 1958, residente a Brugherio (MI) in via Torazza n. 93, imprenditore, C.F. VNZ LNR 58R25 F205F;
- SCAVINO Lorenzo, nato a Milano il 28 aprile 1925, residente a Como in via Partigiani n. 30, pensionato, C.F. SCV LNZ 25D28 F205L, e presidente del "GRUPPO di Voila a Vela NELLO VALZANIA" di Como

- GIRARDI prof. Mario, nato a Roma il 24 febbraio 1944, ivi residente in via Mercalli n. 21, professore universitario, C.F. GRR MRA 44B24 H501A;
- PILUDU Ferruccio, nato a Milano il 1 aprile 1939, residente a Roma in via Marmorata n. 149, grafico, C.F. PLD FRC 30D01 F205V;
- MARCHETTI Carlo, nato a Roma il 5 gennaio 1945, residente a Guidonia (Roma) in via Vallere n. 17, tecnologo, C.F. MRC CRL 45A05 H501F;
- PIETRA Pierangelo, nato a Gambolo (Pavia) l'11 febbraio 1933, residente a Pavia in via Mirabello n. 1, professore universitario, C.F. PTR PNG 33B11 D901C;
- CICERI Massimo Carlo, nato a Erba (Como) il 18 marzo 1956, ivi residente in via Primo Maggio n. 13/A, imprenditore, C.F. CCR MSM 56C18 D416T;
- GALLI Walter, nato a Milano il 6 settembre 1921, residente a Roma in via Auriga n. 14, pensionato, C.F. GLL WTR 21P06 F205A;
- BERGOMI Guido, nato a Riva del Garda (TN) il 26 aprile 1930, residente a Roma in via Temistocle n.37, consulente aeronautico, C.F. BRG GDU 30D26 H330K;
- VERGANI Walter, nato a Milano il 5 novembre 1929, residente a Segrate (MI) in via Cervi - Sagittario 2, industriale, C.F. VRG WTR 29S05 F205B;

comparenti, cittadini italiani, della cui identità personale sono certo, i quali rinunciano di comune accordo, col mio consenso, all'assistenza dei testimoni.

Col presente atto fra i signori comparenti si conviene e si stipula quanto segue:

ART. 1

I signori comparenti dichiarano di costituire, come con l'atto presente fra loro costituiscono, una Associazione denominata "FEDE-RAZIONE ITALIANA VOLO A VELA - F.I.V.V.", in sigla "F.I.V.V."

ART. 2

L'Associazione ha sede in Rieti, presso l'Aero Club Centrale di Volo a Vela.

ART. 3

L'Associazione è apolitica, non ha fini di lucro ed ha come fine, lo sviluppo del volo praticato con alianti e motoalianti.

Può espletare in tale ambito, ogni azione connessa con la divulgazione del volo a vela, la normativa, la didattica, l'addestramento, la sicurezza, il perfezionamento, l'agonismo relativi al volo a vela stesso.

Può istituire e amministrare centri regionali e nazionali di volo a vela.

Può inoltre accettare attribuzioni, donazioni, contributi e apporti finalizzati alle attività di cui è preordinata, e può presentare, nei limiti dello Statuto, richieste di riconoscimento alle Istituzioni, Amministrazioni Locali, Centrali, Regionali, alle Associazioni Sportive e a qualunque altro organismo, direttamente o indirettamente interessato allo sviluppo delle attività, e aderire ad altre Associazioni e Conferenze, purché le sue attività non siano incompatibili con le esigenze dell'Associazione.

ART. 4

La durata dell'Associazione viene stabilita in anni 50 (cinquanta) 2050.

ART. 5

L'Associazione è retta, oltre che dalle norme di cui è presente nel trattato, ed in quanto non derogate da altre leggi, decreti, circolari e altre leggi in materia, anche da quelle emanate dalla Repubblica, in un posto di N. 23 (ventitre) articoli, che, previa lettura da parte di tutti ai comparenti, si allega al presente atto, con la sigla "F.I.V.V." e che ne formi parte integrante e sostanziale.

ART. 6

Il contributo d'iscrizione, il cui versamento determina la qualità di associato, è fissato in Lire 5.000 (cinquemila) per cui il capitale iniziale è attualmente di Lire 155.000 (centocinquanta cinquemila).

ART. 7

Le spese di questo atto e conseguenti sono a carico dell'Associazione.

I comparenti autorizzano il signor Pugnetti ing. Pietro a sottoscrivere i fogli intermedi di questo atto e degli allegati unitamente al signor Mario Girardi.

Ho letto ai comparenti che lo hanno approvato questo atto scritto con stampante a nastro regolamentare e da me completato su dodici pagine di tre fogli.

F.to Pietro Pugnetti, Michele Fergnani, Gianaroli Ubaldo Roberto, Leonardo Brigliadori, Smilian Cibic, Aldini Luigi Rino, Gioppo Gaetano, Stefano Casadei, Bellorio Renato, Guglielmo Giusti, Marciano Cappanera, Enzo Gasperoni, Edoardo Prosperini, Massimo Ametta, Margherita Acquaderni, Antonio Caraffini, Pietro Acquaderni, Beucci Giovanni, Giorgio Galetto, Enzo Mela, Luciano Galetto, Luciano Renato Avanzini, Lorenzo Scavino, Mario Girardi, Carlo Marchetti, Pierangelo Pietra, Massimo Carlo Ciceri, Walter Vergani, Ferruccio Piludu, Galli Walter, Bergomi Guido

GABRIELLO TERRA FIDELIARIO



Statuto della Federazione Italiana Voilo a Vela

TITOLO PRIMO - GENERALITÀ - SCOPI - ATTRIBUZIONI

ART. 1 - La FEDERAZIONE ITALIANA VOLO A VELA - F. I. V. V. che successivamente verrà identificata con la denominazione "la federazione" o "F. I. V. V." si costituisce ai sensi del Codice Civile Italiano. Essa è strutturata in ASSOCIAZIONI LEGALMENTE COSTITUITE su tutto il territorio italiano e dotate di statuto non in contrasto con le norme delineate nel successivo ART. 5 del presente statuto.

ART. 2 - Le SEZIONI DI SPECIALITÀ VOLO A VELA, costituite regolarmente in seno agli AEROCLUB, hanno titolo per associarsi alla Federazione.

ART. 3 - La Federazione, in modo diretto o indiretto, partecipa all'ORGANISMO CONFEDERALE sovrintendente l'attività sportiva aeronautica e agli analoghi ORGANISMI INTERNAZIONALI.

ART. 4 - La Federazione è apolitica, non ha scopo di lucro e ha, come fine, lo sviluppo del volo praticato con alianti e motoalianti. Può espletare, in tale ambito, ogni azione connessa con la divulgazione, la normativa, la didattica, l'addestramento, il perfezionamento, l'agonismo e la sicurezza. Può istituire e amministrare Centri regionali e nazionali di Volo a Vela. Può inoltre accettare attribuzioni, deleghe, conferimenti e apporti finalizzati alle attività di cui ai precedenti commi.

TITOLO II - ASSOCIAZIONE ALLA F. I. V. V.

ART. 5 - Possono far parte della F. I. V. V., quali ENTI FEDERATI, i sodalizi di cui ai precedenti Art. 1 e 2. Le Associazioni di cui all'Art. 1, secondo comma, devono esercitare attività preminente di volo a vela e devono essere dotate di statuti che soddisfino ai seguenti principi:

- siano senza scopo di lucro
- abbiano almeno 15 SOCI piloti di aliante
- sia paritetico per tutti i soci il diritto elettorale attivo e passivo.
- sia prevista la scadenza periodica degli organi dirigenziali.
- prevedano l'ASSEMBLEA dei soci quale organo massimo di indirizzo politico, di ratifica e di funzione elettorale.
- oltre al Presidente e al Consiglio direttivo, prevedano un organo distinto di controllo amministrativo.

Gli associati a tali Enti federati acquisiscono la qualifica di SOCI DELLA FEDERAZIONE.

ART. 6 - La rappresentanza di ogni Ente federato in sede elettorale è di UN VOTO.

Gli Enti federati per godere del diritto di voto devono aver maturato almeno 24 mesi di anzianità di iscrizione con ininterrotta attività sportiva.

ART. 7 - VOTI PLURIMI.

Annualmente, entro il 31 dicembre, in relazione all'esito delle competizioni regolarmente svolte nei dodici mesi precedenti, su indicazione della Commissione Sportiva, il Consiglio Direttivo assegna voti suppletivi con i seguenti criteri:

a) fino a SEI voti ai sodalizi che hanno espresso un Campione nazionale o che hanno visto piazzato propri soci tra i primi tre classificati in una competizione internazionale F. A. I. b) fino a DUE voti ai sodalizi che, svolgendo attività agonistica, hanno organizzato gare comprese nel Calendario Sportivo Nazionale.

c) fino a DUE voti ai sodalizi che si sono maggiormente distinti per partecipazione a gare.

Per ciascuna delle precedenti voci è attribuibile un solo voto per sodalizio, mentre sono cumulabili i singoli voti assegnati allo stesso sodalizio. Il totale dei voti plurimi assegnati non può comunque essere superiore al VENTI PER CENTO del totale dei voti di rappresentanza di cui al precedente art. 6.

ART. 8 - Purchè regolarmente in carica, sono legittimati a rappresentare i singoli Enti federati a) i Presidenti delle Associazioni di cui all'Art. 1 che svolgono l'unica attività di volo a vela.

b) i rappresentanti eletti dai piloti volovelisti nelle Associazioni che svolgono più sport aeronautici.

c) i rappresentanti di Specialità Volo a Vela negli Aeroclub.

ART. 9 - Singole persone, per particolari benemeritenze, possono essere associate alla Federazione in qualità di soci onorari ed anche nominate Presidenti onorari, su proposta del Consiglio direttivo, esclusivamente per delibera della Assemblea. Cio' non conferisce diritto di voto.

TITOLO III - ORGANI DELLA FEDERAZIONE

ART. 10 - è organismo politico:

L' ASSEMBLEA NAZIONALE

Sono organismi esecutivi:

IL CONSIGLIO DIRETTIVO

IL PRESIDENTE

è organo di controllo amministrativo:

IL COLLEGIO DEI REVISORI DEI CONTI

è organo di giurisdizione interna:

IL COLLEGIO DEI PROBIVIRI

Sono organismi esecutivi di lavoro:

IL SEGRETARIO DELLA FEDERAZIONE

LE COMMISSIONI PERMANENTI E TEMPORANEE

IL PERSONALE DIPENDENTE

CAPO PRIMO - ASSEMBLEA NAZIONALE

ART. 11 - L'Assemblea è il massimo organo della Federazione. Essa deve essere convocata almeno due volte l'anno in sessione ordinaria ed ogniqualvolta ne è fatta richiesta da almeno la metà più uno degli Enti componenti.

È legalmente costituita, in prima convocazione, quando è presente la metà più uno degli Enti aventi diritto al voto e qualunque sia il numero dei presenti in seconda convocazione, eccetto che nella sessione elettorale, dove è necessaria la presenza della metà più uno degli Enti aventi diritto al voto.

Essa è così costituita:

- a) dal Presidente della Federazione, che la presiede normalmente, eccetto che nella sessione elettorale.
- b) dai membri del Consiglio Direttivo.
- c) dai rappresentanti, ex art. 8, degli Enti federati, che sono titolari anche degli eventuali voti plurimi di cui all'art. 7.
- d) da due piloti sportivi eletti dai primi cinquanta piloti in graduatoria nazionale.

TUTTI CON DIRITTI ELETTORALI, PURCHÈ IN REGOLA CON LA QUOTA DI FEDERAZIONE,

Il Presidente e i membri del Consiglio Direttivo si astengono nelle votazioni concernenti i bilanci.

Il Segretario della Federazione è segretario della Assemblea.

ART. 12 - ATTRIBUZIONI DELL'ASSEMBLEA

L'Assemblea:

- a) elegge, mediante votazione segreta, il PRESIDENTE della Federazione. Se, in presenza di più di due candidati, nessuno raggiunge la maggioranza, si procede al ballottaggio tra i due che hanno ottenuto il maggior numero di voti.
- b) elegge i membri del CONSIGLIO DIRETTIVO, con scheda segreta e voto limitato ai due terzi dei membri da eleggere. Chi ottiene il maggior numero di voti è VICEPRESIDENTE della Federazione
- c) elegge i membri del COLLEGIO DEI REVISORI DEI CONTI, con scheda segreta e voto limitato ad un solo nome. Il terzo degli eletti assume la qualifica di membro supplente.
- d) elegge i membri del COLLEGIO DEI PROBIVIRI con scheda segreta e voto limitato ad un nome. Il terzo degli eletti assume la qualifica di membro supplente.
- e) elegge, in seduta elettorale, il Presidente della Assemblea e la Commissione temporanea cui demandare le incombenze relative alle votazioni, compresa la verifica dei poteri. Da tale Commissione sono esclusi i candidati a qualsiasi carica elettiva.
- f) delibera in ordine al bilancio preventivo e al programma annuale delle attività da svolgere.
- g) delibera in ordine al bilancio consuntivo e alla relazione tecnico-morale sulla attività annuale svolta.
- h) ratifica i termini finanziari delle quote di associazione alla Federazione e dei rimborsi relativi alle cariche sociali, agli organi collegiali e agli incarichi conferiti.
- i) delibera su quanto statutariamente è di propria competenza e su quanto è stato iscritto all'ordine del giorno delle convocazioni straordinarie.
- l) ratifica il CALENDARIO SPORTIVO NAZIONALE proposto annualmente dal Consiglio Direttivo.

m) ratifica le nomine dei membri delle Commissioni per i rapporti con i rappresentanti ufficiali in seno a organismi nazionali ed internazionali.

n) ratifica la scelta della sede della Federazione e la sua sede personale.

p) delibera in ordine a tutte le altre questioni di ordine amministrativo e di volo a vela.

q) approva, a maggioranza assoluta, il bilancio della Federazione in presenza di un notaio e con il "quorum" della METÀ degli Enti aventi diritto al voto e con esclusione dei voti plurimi.

r) delibera, a maggioranza assoluta, in ordine ad elezioni, "ad hoc" o "quorum" della METÀ degli Enti aventi diritto al voto.

s) sancisce lo SCIoglimento della Federazione in caso di convocazione straordinaria richiesta da almeno i QUATTRO Enti aventi diritto al voto a maggioranza dei voti espressi, esclusi i voti plurimi.

IN CASO DI SCIoglIMENTO, IL PATRIMONIO VIENE DEVOLUTO SECONDO DISPOSIZIONI DELL'ENTE CONFEDERALE

ART. 13 - Le candidature ad ognuna delle cariche elettive devono essere formalizzate almeno quindici giorni prima dell'assemblea elettorale dell'assemblea elettorale

CAPO SECONDO - IL CONSIGLIO DIRETTIVO

ART. 14 Il Consiglio direttivo assicura la gestione della Federazione e attua la politica dettata dall'Assemblea, cui risponde dell'attività operata. Esso è così composto:

- a) dal Presidente della Federazione che lo presiede
 - b) da sei consiglieri eletti dall'Assemblea, fra cui il Vicepresidente della Federazione.
 - c) da un rappresentante dell'Ente Confederale
 - d) da un rappresentante del Volo a Vela Militare designato dal Comando del Centro Volo a Vela A. M.
- Il Segretario della Federazione esercita le funzioni di segretario del Consiglio Direttivo.

Il Consiglio dura in carica quattro anni. I consiglieri possono essere rieletti.

Il Consiglio deve riunirsi almeno sei volte all'anno su convocazione del Presidente ed ogni volta che ne sia richiesta la convocazione da almeno quattro consiglieri. Ogni convocazione deve essere accompagnata da "ordine del giorno".

Le riunioni del Consiglio direttivo sono valide quando sono presenti almeno quattro consiglieri, tra cui il Presidente o il Vicepresidente. In caso di parità nelle votazioni, prevale il voto di chi presiede.

Assenze ingiustificate e ripetute per quattro volte consecutive comportano la decadenza da consigliere.

In caso di dimissioni di Consiglieri eletti o di vacanza, per qualsiasi motivo, di posti nell'organismo, tali da non comprometterne la funzionalità subentrano i primi dei non eletti, purchè questi ultimi abbiano riportato almeno la metà dei suffragi dell'ultimo degli eletti. Non verificandosi tale ultimo evento, la copertura dei posti vacanti verrà effettuata mediante elezioni da tenere durante la prima assemblea.

Ogni surroga, eventualmente intervenuta durante il mandato quadriennale, comporta scadenza al termine del mandato stesso.

Le dimissioni contemporanee della metà più uno dei Consiglieri determinano la decadenza del Consiglio, compreso il Presidente. Quest'ulti-

mo resta in carica per l'ordinaria amministrazione e per la convocazione della Assemblea elettorale entro quaranta giorni dall'evento che ha determinato la decadenza.

È causa di decadenza immediata del Consiglio e del Presidente la mancata approvazione, da parte della Assemblea della annuale relazione tecnico - morale e finanziaria che accompagna il conto consuntivo. La relativa delibera assembleare deve essere assunta con il "quorum" della metà più uno degli Enti federati.

Presidente e Consiglio restano in "prorogatio" per la ordinaria amministrazione e fino all'assemblea straordinaria elettorale da convocare entro quaranta giorni dall'evento che ha provocato la decadenza. In caso di parità di voti, la relazione si intende approvata.

In caso di impedimento temporaneo del Presidente, subentra, nella funzione, il Vicepresidente.

In caso di impedimento definitivo del Presidente, decade il Consiglio, con conseguente ordinaria amministrazione affidata al Vicepresidente. Qualora anche quest'ultimo risulti impedito, subentra il Consigliere eletto con il maggior numero di suffragi, tra quelli in carica. La convocazione della Assemblea elettorale deve essere effettuata entro quaranta giorni dall'evento.

In caso di impossibile attuazione di quanto previsto dal comma precedente, il rappresentante dell'Ente confederale in Consiglio richiede, allo stesso Ente, la nomina di un Commissario per l'ordinaria amministrazione e la convocazione dell'assemblea elettorale negli stessi termini di cui al comma precedente.

ART. 15 - COMPITI DEL CONSIGLIO DIRETTIVO

Il Consiglio direttivo:

- entro il 31 ottobre di ogni anno predisporre il bilancio di previsione per l'anno successivo, da sottoporre all'approvazione della Assemblea nel termine di trenta giorni. Eventuali successive variazioni al preventivo devono essere sottoposte a ratifica nel corso della prima assemblea.
- entro il 31 marzo di ogni anno predisporre il conto consuntivo dell'anno precedente, da sottoporre alla approvazione dell'Assemblea, nel termine di trenta giorni, insieme alla relazione tecnico - morale.
- entro il 30 settembre di ogni anno, predisporre il CALENDARIO SPORTIVO NAZIONALE per l'anno successivo, da comunicare all'Ente confederale e da sottoporre alla Assemblea per la ratifica. Ne appor- ta, in seguito, ogni necessaria modifica, da sottoporre a ratifica alla prima riunione assembleare.
- delibera sulle domande di federazione alla F. I. V. V. e sulla ces- sazione del rapporto federativo.
- stabilisce l'importo ed i termini di versamento delle quote di fede- razione, da sottoporre alla ratifica della Assemblea.
- dispone controlli e ispezioni presso le Associazioni federate e può nominare Commissari, anche "ad acta".
- delibera provvedimenti di amnistia e indulto in ordine a provvedimenti disciplinari definitivi irrogati a soci stabilendone i relativi termini.
- propone i nominativi dei rappresentanti ufficiali in seno agli orga- nismi nazionali e internazionali.
- delibera in ordine alle assunzioni e ai licenziamenti del persona- le
- nomina e revoca il Tesoriere, cui affidare la gestione finanziaria e patrimoniale della Federazione.

- nomina e revoca i componenti delle Commissioni tecniche, ciascuna presieduta da un Consigliere.
- istituisce fondi di dotazione per le Commissioni di cui al punto pre- cedente, in conformità al bilancio di previsione approvato.
- attua le disposizioni dell'Ente confederale.
- stabilisce l'ordinamento e le attribuzioni delle Commissioni e degli uffici.
- adotta i provvedimenti tesi al buon funzionamento della Federazione e alla realizzazione dei programmi deliberati, nel rispetto delle dispo- sizioni statutarie.

CAPO TERZO - IL PRESIDENTE

ART. 16 - Il Presidente della Federazione è eletto dalla Assemblea con le modalità previste dall'art. 12 - sub. a.

Dura in carica quattro anni e può essere rieletto per un ulteriore man- dato consecutivo. Successive rielezioni possono realizzarsi soltanto dopo l'interruzione di almeno un mandato. Ha la legale rappresentanza della Federazione, sovrintende alla sua attività ed è responsabile, nei con- fronti delle autorità tutorie e dell'Assemblea federale, del funzionamento della Federazione stessa.

Attua le deliberazioni dell'Assemblea e del Consiglio direttivo median- te opportuni provvedimenti.

Cura i rapporti con l'Ente confederale, con le altre Federazioni di Sport Aeronautici e con gli Organismi internazionali.

In caso suo impedimento, si applicano le norme di cui al precedente art. 14.

In caso di urgenza e di necessità indifferibili, può adottare provvedi- menti attraverso "delibere presidenziali" da sottoporre a ratifica alla prima riunione del Consiglio direttivo.

Può delegare atti di ordinaria amministrazione al Vicepresidente e al Segretario della Federazione.

CAPO QUARTO - IL COLLEGIO DEI PROBIVIRI

ART. 17 - È composto da tre membri effettivi e di due supplenti. Un effettivo e un supplente sono nominati dall'Ente confederale. Gli altri membri del Collegio sono eletti dall'Assemblea, secondo le modalità previste al precedente art. 12 - sub. d, fra i soci onorari o effettivi della Federazione.

I membri effettivi eleggono, fra loro, un Presidente del Collegio che cura l'istruzione delle pratiche e convoca le riunioni quando neces- sario. Queste sono valide con la presenza di tre membri, attuandosi la surroga dei membri effettivi assenti con i supplenti.

La carica di proboviro è incompatibile con ogni altra carica federati- va e negli Enti federati.

Il Collegio è competente a decidere in modo definitivo sui ricorsi pre- sentati da soci, per provvedimenti disciplinari inflitti ai medesimi dagli organi di giustizia interna delle Associazioni sportive federate.

Il Collegio decide, in prima istanza, sulle controversie tra la Federa- zione e gli Enti federati e sui provvedimenti disciplinari inflitti dalla Com- missione tecnica sportiva federale.

Il Collegio dei Probiviri resta in carica quattro anni e non decade ne- casi previsti di decadenza del Consiglio direttivo e del Presidente della Federazione.

Verificandosi impedimenti o vacanze tali da compromettere la funzionalità del Collegio, si procede al rinnovo mediante elezioni e nuove nomine.

CAPO QUINTO - COLLEGIO DEI REVISORI DEI CONTI

ART. 18 - Il Collegio dei Revisori è composto da tre membri effettivi e due supplenti. Un effettivo e uno supplente sono nominati dall' Ente confederale. Gli altri sono eletti dall' Assemblea, secondo le modalità previste dal precedente art. 12 - sub c.

I revisori dei conti devono essere iscritti all' Albo dei Revisori contabili. I membri effettivi eleggono, fra loro, un Presidente del Collegio che convoca le riunioni. Queste sono valide con la presenza di tre membri, attuandosi la surroga degli effettivi assenti con i supplenti.

Il Collegio dei revisori esercita il controllo sulla gestione amministrativa contabile della Federazione e predisponde, a firma del proprio Presidente, la relazione ai bilanci preventivi e consuntivi da sottoporre alla Assemblea. Il Collegio dura in carica quattro anni e non decade nei casi previsti di decadenza del Consiglio direttivo e del Presidente della Federazione. Impedimenti o vacanze tali da compromettere il funzionamento del Collegio, comportano il rinnovo del Collegio stesso attraverso elezioni e nuove nomine.

CAPO SESTO - LE COMMISSIONI

ART. 19 - Sono istituite, in seno alla Federazione, le seguenti Commissioni permanenti consultive:

- Commissione Tecnica Sportiva, in seno alla quale individuare un Commissario Tecnico per Squadre Nazionali.
 - Commissione scuole, normative, sicurezza
 - Commissione flotta, equipaggiamenti, aviosuperf.
 - Commissione promozione, stampa, propaganda e rapporti con gli Enti federati
- Esse sono presiedute da un Consigliere eletto e sono composte da altri quattro membri nominati dal Consiglio direttivo, che formula le attribuzioni e i regolamenti delle Commissioni stesse con apposita delibera. Commissioni temporanee con precisi incarichi possono essere istituite dal Consiglio direttivo, che nomina anche i Consiglieri preposti. In ogni caso, le Commissioni hanno funzioni propositive e consultive nei confronti del Consiglio direttivo.

CAPO SETTIMO - IL SEGRETARIO DELLA FEDERAZIONE

ART. 20 - Il Segretario della Federazione, in quanto previsto dal rapporto confederale, è a capo degli uffici e dei servizi della Federazione e partecipa alla Assemblea e alle sedute del Consiglio direttivo con voto consultivo, curando la redazione dei relativi verbali, che controfirma.

Coordina il lavoro di tutte le Commissioni.

Il rapporto di impiego e il trattamento economico sono stabiliti in conformità ai disposti dell' Ente confederale.

In assenza di prescrizioni da parte dell' Ente confederale, il Segretario è nominato dal Consiglio direttivo.

TITOLO IV - AMMINISTRAZIONE

ART. 21 - ENTRATE

Le entrate della Federazione sono costituite da:

- le quote di ammissione e di federazione
- gli interessi per depositi, possesso di titoli, rendite, gestione patrimoniale
- i contributi erogati da Enti confederati
- i proventi derivanti da servizi espletati
- ogni altro eventuale provento

I fondi occorrenti per l'ordinaria gestione sono depositati, in conto corrente presso uno o più istituti di credito, in conformità al regolamento LIANA VOLO A VELA - F. I. V. V.

Tutte le operazioni di cassa devono essere compiute entro l'anno amministrativo con la data del 31/12.

TUTTE LE ENTRATE E USCITE DEVONO ESSERE REGISTRATE IN UN UNICO BILANCIO DELLA FEDERAZIONE

ART. 22 - PATRIMONIO

Il patrimonio della Federazione comprende: i beni, i valori, tutti gli altri valori che la stessa acquisisca in proprietà, successioni, eredità, lasciti e donazioni.

I fondi disponibili del patrimonio sono investiti in modo prevalente in immobili che abbiano sostanziale attinenza con lo sport di volo della Federazione.

TITOLO V - DISPOSIZIONI TRANSITORIE

ART. 23 - I fondatori della F. I. V. V., all'atto della costituzione, riconoscono che:

I componenti la Commissione di Specialità Volo a Vela:

Il Consigliere Federale Volo a Vela dell'Ae. C. I. V. V.

Il Presidente dell'Aeroclub Centrale di Volo a Vela,

costituiscono il Consiglio Direttivo provvisorio della F. I. V. V.

Questo consiglio:

- procederà alla nomina di un presidente provvisorio
- individuerà la sede provvisoria
- nominerà un tesoriere e un revisore dei conti
- attiverà la associazione alla Federazione degli Enti di cui agli artt. 1 e 2 del presente Statuto, essendo provvisoriamente fissata in Lire 5000 (cinquemila) la quota per ogni socio degli Enti stessi.
- promuoverà ogni azione volta a definire il rapporto con l'Ente confederale preposto agli sport aeronautici. Entro il termine del 30 aprile 1995, il Presidente convocherà una assemblea degli Enti così individuati, al fine di adempiere alle prescrizioni del presente statuto, dando corso all' iter seguente:
 - verifica, per ognuno degli Enti associati, della conformità alle prescrizioni di cui all' art. 5 e conseguente decisione in ordine al rapporto federativo
 - costituzione formale della Assemblea della Federazione.
 - adempimenti di cui all' art. 12 - sub. a - b - c - d - e, non essendo transitoriamente operante il disposto del secondo comma dell' art. 6 (anzianità di iscrizione).
 - eventuali modifiche di statuto

I Collegi dei Probiviri e dei Revisori dei conti eletti saranno provvisoriamente operativi, in attesa delle nomine di cui al primo comma degli artt. 17 e 18. Con l'elezione degli Organi statutari decadono le cariche provvisorie di cui al primo comma del presente articolo.



Verbale riunione Consiglio Direttivo

22 dicembre 1994

Il giorno 22 dicembre 1994, presso lo studio del dr. Sandro Serra, notaio in Bologna, viale Aldini N. 206, alle ore undici, si è riunito il Consiglio provvisorio della Federazione Italiana Volo a Vela (F.I.V.V.) - costituita con atto Notaio Serra del 13.11.94 - N. 40451 - a norma di Statuto per discutere e deliberare sui seguenti punti all'ordine del giorno:

- 1) - Nomina Presidente provvisorio.
- 2) - Individuazione sede provvisoria.
- 3) - Nomina tesoriere e revisore dei conti.
- 4) - Promozione delle adesioni alla Federazione.
- 5) - Direttive per la definizione del rapporto con l'Ente confederale preposto.

Sono presenti i Signori

Smilian Cibic

Michele Ferignani

Luciano Mayer

Roberto Manzoni

Carlo Marchetti

Pierangelo Pietra

Pietro Pugnetti

i quali si dichiarano sufficientemente informati sugli argomenti posti all'O.D.G. e chiamano a presiedere la presente riunione il sig. ROBERTO MANZONI e a svolgere le funzioni di segretario il sig. CARLO MARCHETTI.

Il Presidente dichiara regolarmente costituita e pienamente valida questa riunione per deliberare sugli argomenti all'O.D.G.

Iniziando la discussione, il Presidente illustra tutti gli argomenti di cui sopra e, dopo esauriente discussione, il Consiglio unanime delibera quanto segue:

- 1) L'ing. Pietro Pugnetti viene nominato PRESIDENTE pro tempore della Federazione, fino alla convocazione della prima assemblea dei soci, in esecuzione al disposto dell'art. 23 dello Statuto sociale.

Il presidente nominato, presente, accetta.

- 2) La sede sociale viene temporaneamente fissata presso l'Aeroporto di Rieti, via C. Rosatelli 111, RIETI, nella sede dell'Aeroclub Centrale di Volo a Vela fino a nuova delibera dell'assemblea dei soci.

- 3) Con le funzioni di Tesoriere e di Revisore dei conti vengono nominati, fino alla convocazione della prima assemblea dei soci, rispettivamente i signori.

LUIGI ALDINI, nato a Carpineti - RE il 28.03.1947

GIUSEPPE COSIMI, nato a Torino il 26.03.1938.

- 4) Al Presidente e ai Consiglieri federali dell'Aero Club d'Italia, ai rappresentanti di specialità di volo a vela, ai Presidenti degli Aeroclub, ai Presidenti delle Associazioni volovelistiche, ai Presidenti delle Commissioni di Specialità dell'Aero Club d'Italia verranno inviati:

- copia dell'atto costitutivo con allegato Statuto.
- copia del presente verbale e di tutti i futuri verbali del Consiglio direttivo e delle assemblee della Federazione oltre ad ogni altra informativa che sia ritenuta necessaria e utile.
- Saranno inoltre tenute, nei primi mesi del 1995, riunioni a carattere locale o nazionale, al fine di illustrare le finalità della Federazione e di promuovere le adesioni alla stessa.
- Inoltre, la stampa nazionale e locale verrà tenuta informata mediante comunicati sulla attività e sulle iniziative della Federazione con le modalità che delibererà il Consiglio direttivo, iniziando con la comunicazione del presente verbale.

- 5) Viene dato mandato al Presidente eletto di porre in essere tutte le attività necessarie per ottenere che le altre Specialità costituiscano Federazioni con finalità simili a quella di Volo a Vela, al fine di ottenere la auspicata ristrutturazione dell'attuale Ente preposto, in attuazione delle vigenti disposizioni di legge in materia.

Il mandato del Presidente dovrà essere attuato in ottemperanza ai seguenti indirizzi:

- Autonomia gestionale, amministrativa sportiva delle costituende Federazioni.
- Salvaguardia dei patrimoni in uso alle diverse Specialità aeronautiche, che confluiranno nelle costituende Federazioni.

Null'altro essendoci da deliberare e nessuno più chiedendo la parola, il Presidente scioglie l'adunanza e toglie la seduta alle ore 14.00, dopo lettura e approvazione del presente verbale.

Il Segretario
(f. to Carlo Marchetti)

Presidente
(f. to Roberto Manzoni)

Gare di distanza - Cid, Barron Hilton, Trofeo Benini

Campionato Italiano di Distanza 1995

Dall'inizio del CID nel 1988 abbiamo avuto ogni anno notevoli incrementi in tutti i dati statistici importanti fino al 1993. Questi non è successo nel 1994, nel quale si è ritornati quasi esattamente ai livelli del 1992, salvo per la lunghezza media dei temi, inferiore solo a quella del 1988, in cui però ha volato un terzo dei concorrenti all'ultima edizione.

Senza dilungarci sulle ragioni di questa "pausa di riflessione", tra le quali sono certamente una meteorologia non molto favorevole e forse una certa disaffezione che porta a non dichiarare voli di non grande valore in classifica, passeremo subito a presentare le poche novità dell'edizione 1995, premettendo che niente è cambiato per quanto riguarda il tipo dei voli ed i rispettivi coefficienti di valutazione.

Biposti

Per i biposti, per favorire l'accompagnamento di piloti meno esperti da parte di buoni manici, si è eliminata la regola che richiede che il pilota titolare abbia un'insegna uguale o superiore a quella del passeggero, per cui va bene qualsiasi accoppiata.

Bonus per i primati

Un inconveniente della normativa precedente era la possibilità che un pilota ritenesse di aver guadagnato il bonus per un primato che magari a sua insaputa era stato battuto il giorno prima con un volo più lungo. Per evitare questo inconveniente e per incoraggiare tali tentativi si è deciso di dare il bonus per tutti i voli superiori ai primati omologati o in corso di omologazione al 31 dicembre 1994.

I limiti da superare sono indicati nella apposita tabella allegata al regolamento.

Il fatto che per molti primati il limite attuale è zero dovrebbe ulteriormente spingere a impegnarsi in questa caccia.

Commissari sportivi alla partenza

Per ovviare ad un altro possibile inconveniente si è stabilito quanto contenuto nella seguente Nota al punto 9.3 del regolamento:

"Nota: In considerazione della possibile difficoltà di reperire un Commissario Sportivo al momento della partenza per un volo di distanza, il Commissario Sportivo alla partenza può essere sostituito, per le firme sulla lavagna e sul barogramma e per gli altri adempimenti, da due testimoni, quali il pilota trainatore e possibilmente un altro pilota o membro di Aero Club. Le generalità e gli indirizzi dei testimoni verranno allegati alla documentazione relativa al volo.

Per gli adempimenti all'arrivo valgono invece sempre le norme previste dal Regolamento e del Codice FAI.

Questa procedura non è valida per i voli di insegna, di primato e per la Coppa Barron Hilton.

Lavagna

Per aiutare piloti e commissari a rispettare le norme ed a presentare documentazioni accettabili, si sono inserite nella lavagna due

sezioni sulle quali rispettivamente prima della partenza e dopo la partenza il commissario dovrà spuntare le apposite caselle per confermare l'avvenuto controllo delle operazioni richieste.

Coppa Barron Hilton

Il 15 settembre è il termine ultimo per l'edizione del biennio 1994-1995 della Coppa Barron Hilton che prevede, oltre alle classi FAI, la classe biposti (fino a 20 metri di apertura) e la classe club.

La gara è a handicap per tutte le classi; per la classifica conta il volo con il punteggio più elevato.

Sono ammessi i seguenti tipi di volo, con i relativi coefficienti:

Distanza libera 1,00 p./km

Distanza prefissata 1,50 p./km

Per questi voli è ammessa la spezzata con angolo tra i due lati superiore a 15°

Triangoli ripetuti (massimo tre giri non inferiori a 100km) 1,75 p./km

Triangolo con un lato inferiore al 28% del percorso totale 1,75 p./km

Triangolo con il lato più corto superiore al 28% del percorso totale, o, se superiore

a 500km, con il lato più corto di almeno 28% e il più lungo non superiore al 45% del

percorso totale 2,00 p./km

Andata e ritorno e triangolo senza indicazione dei punti di virata dichiarati "liberi" sulla lavagna avranno un punteggio ridotto del 15% rispetto al corrispondente volo dichiarato.

È richiesta una lavagna speciale, disponibile insieme con il regolamento presso la Direzione di Gara del CID.

Per chi intenda partecipare a questa competizione e contemporaneamente al CID è quindi consigliabile fotografare le due lavagne.

La documentazione del volo va inviata alla direzione di gara del CID. L'AeCI invierà agli organizzatori i tre migliori voli di ogni classe.

In considerazione dell'importanza di questa competizione, il fattore ai fini della Categoria Nazionale (algoritmo) è 0,95.

Trofeo Benini

Quest'anno il CUS Trento organizza nuovamente il Trofeo Benini, gara di distanza a handicap dotata di parecchi premi.

La classifica sarà basata sulla somma dei chilometri di due voli come segue, da effettuarsi nel periodo 1 marzo-31 agosto 1995:

- un volo di distanza su triangolo FAI avente obbligatoriamente punto di partenza e arrivo, o punto di virata l'Aeroporto di Trento oppure un punto nel raggio di 10km dall'aeroporto stesso;

- un volo di distanza prefissata, su andata e ritorno o in spezzata avente per meta l'Aeroporto di Trento oppure un punto nel raggio di 10 km dall'Aeroporto stesso. Per il regolamento rivolgersi al CUS Trento.

Un volo può essere valido per tutte le tre gare se soddisfa i rispettivi regolamenti. Ai fini dell'algoritmo esso potrà invece valere solo per una gara.

SMILJAN CIBIC

Non ne sappiamo mai abbastanza. Consapevoli di questo, abbiamo chiesto, chiediamo e chiederemo di conoscere le opinioni di coloro che hanno vissuto o vivono le diverse realtà del mondo volovelistico in particolare e di quello aeronautico in generale. E soprattutto come "convivono" con le diverse specialità che operano nello spazio aereo e come sono rappresentati nell'ambito nazionale ed internazionale.

Abbiamo subito pensato ad Alvaro De Orleans in quanto ha vissuto in "diretta" un'esperienza estremamente significativa e non ha esitato a trasmetterci un'ampia e dettagliata risposta, sul contenuto della quale invitiamo tutti ad una attenta riflessione. Grazie Alvaro per l'importante contributo d'esperienza.

Nel frattempo continueremo a sollecitare pareri, in quanto è vero che non ne sappiamo abbastanza, ma sappiamo che non dobbiamo fare affidamento sui "guaritori".

R.S.

LE ESPERIENZE SPAGNOLE

Caro Renzo:

Giovanna mi ha trasmesso i Tuoi saluti assieme ad una richiesta di commentare le Tue "Considerazioni" attorno ad un tema: l'Aero Club d'Italia. Volo a Vela n. 214 Ottobre/Novembre 1992.

Devo premettere una mia ovvia prudenza nel trattare questo tema: non sono italiano, e non vorrei "ingerire" in fatti altrui che non mi riguardano, anche se invitato a farlo come in questo caso. Peraltro, ho imparato a volare in Italia, e ciò, assieme a certe esperienze negative come presidente dell'Aero Club di Spagna, mi inducono a condividere alcuni pensieri con gli amici volovelisti italiani.

In Italia, come in Spagna il volo a vela dopo la guerra è passato da un regime di forte sovvenzionamento (a carico della collettività) ad un regime "privato" (a carico di chi lo pratica).

Allo stesso tempo, lo sport "volo a vela" è passato da una immagine "romantica", comune a tutte le attività di volo, ad essere uno dei vari "sport d'avventura" in concorrenza con tanti altri, quali il windsurf, il freeclimbing o il parapendio, con, in più, una zavorra burocratica che non grava sugli altri sport moderni.

Finiti i soldi pubblici, in Italia sono sorte varie modalità privatistiche per il volo a vela: lo stile "libero" alla Giorgio Orsi, lo stile AVM, e vari altri esempi di organizzazione per superare lo scoglio economico del cessato sovvenzionamento.

In Spagna il problema è stato ben più drammatico: un bel giorno l'Aeronautica Militare, che sosteneva economicamente la pratica totalitaria del volo a vela, ha passato il tutto all'Aviazione Civile, che chiuse subito il rubinetto mantenendo aperte, sovvenzionandole, solo due scuole di volo a vela di primo periodo. I volovelisti, abituati da sempre a volare gratis previa domanda al ministero, restarono attoniti davanti alla necessità di met-

tere mano al portafoglio, e quando visitavano qualcuno dei pochi club esistenti, spesso si allontanavano, magari a bordo di una confortevole automobile, scuotendo la testa davanti alla barbara idea che per volare si dovesse pagare.

Ma mentre gli sportivi in qualche modo si arrangiavano (bene in Italia e poco in Spagna), le "strutture preposte", i rispettivi Aero Club nazionali, mantenevano basicamente la filosofia precedente di enti parastatali di gestione di sovvenzioni, con tutta la politica necessariamente connessa a tali funzioni. In Italia l'Aero Club nazionale ha avuto un notevole successo nell'ottenere finanziamenti addizionali, basti pensare al Piano Rinnovo Flotta.

In Spagna l'Aero Club negli anni '60 decise di salire sul carrozzone delle federazioni sportive, creandone una nel suo seno, per attingere alle sovvenzioni statali per lo sport. Ebbe successo per qualche anno, finché un bel giorno i Presidenti delle due entità litigarono separandosi, e per molto tempo l'Aero Club di Spagna e la Federazione Spagnola degli Sport Aeronautici, invece di aiutare la gente a volare, bruciarono le loro risorse litigando, condannando così la Spagna ad un ritardo di almeno dieci anni nello sviluppo sportivo aeronautico. Non è stata colpa della natura umana, la quale è quella che è, e non serve sperare che migliori: si è trattato di un problema inerente alle strutture, che chi lo ha vissuto vorrebbe non vedere mai più ripetuto.

Questo rischio "fratricida" è praticamente inevitabile e comune a tutte le duplicazioni di entità autonome con fini simili, ed in questi giorni, pur partendo con le migliori intenzioni, lo stiamo correndo nel volo a vela europeo con la European Gliding Union e la Commissione Internazionale del Volo a Vela della FAI.

Partecipando per vari anni come delegato spagnolo alla FAI, ho potuto osservare, in mezzo ad aero club nazionali così svariati, quale tipo di struttura organizzativa sembra funzionare meglio per il volo sportivo nei paesi ad economia nazionale non centralizzata.

Per spiegarlo devo premettere che la FAI, che giuridicamente rimane una semplice associazione di diritto francese con sede a Parigi, nei suoi statuti ha sempre (ritengo saggiamente) obbligato a mantenere un solo rappresentante (Aero Club o Federazione Nazionale) per ogni paese, il che andava bene quando c'erano solo palloni, aeroplani ed alianti, ma ha complicato le cose con gli "anarchici" del volo libero e degli ultraleggeri - di colpo un presidente di aero club in doppiopetto blu si trovava a cospetto di un marcantonio con un anello nell'orecchio. In molti paesi queste nuove discipline sportive hanno velocemente mandato a Patrasso i rispettivi Aero Club Nazionali, ed hanno fondato le loro federazioni indipendenti, bussando alla FAI per farsi riconoscere separatamente.

La FAI, conscia che se lasciava per strada tutta questa gente sarebbe presto sorta una "Anti-FAI" molto agguerrita, anzitutto creò le commissioni internazionali per le nuove specialità, commissioni che presto diventarono i vertici mondiali di queste attività; il tutto avvenne con un certo disinteresse di molti Aero Club Nazionali, finchè un bel giorno scoprirono che le nuove federazioni nazionali tutelavano attività riconosciute dalla FAI.

A questo punto in molti paesi (Inghilterra, Stati Uniti, Australia, Brasile, Argentina, e vari altri) gli Aero Club Nazionali nel giro di pochi anni capirono che, per non scomparire, dovevano rapidamente trasformarsi da enti "monopolistici" del volo sportivo in "confederazioni" delle autonome federazioni nazionali delle differenti specialità, spesso con il fine principale di essere il rappresentante nella FAI di tutte queste federazioni nazionali del loro paese; solo nei paesi dove particolari normative giuridiche (Francia, Italia, Spagna) tutelavano legalmente la struttura "monopolistica" preesistente dell'Aero Club nazionale questa trasformazione non è ancora totalmente avvenuta, spesso perchè le persone all'interno degli aero club non hanno, come minimo, alcun motivo di sobbarcarsi il notevolissimo sforzo politico ed organizzativo necessario per cambiare un quadro giuridico dipendente da parlamenti e ministeri.

In Spagna, partendo da un gruppo di sportivi, siamo riusciti recentemente a "rifondare" la federazione nazionale in modo che nel suo seno tutte le specialità avessero uguale peso ed una ampia autonomia organizzativa ed economica; a tal fine abbiamo anche dovuto proporre ed ottenere modifiche rilevanti di alcuni aspetti della normativa spagnola sullo sport.

Per questa "rifondazione" ci siamo basati su alcuni principi previamente divulgati, discussi ed accettati dalla base degli sportivi.

I principi sono i seguenti:

1. L'aero club o federazione nazionale deve innanzitutto aiutare la gente a volare. Questa sembra una frasetta stupida, ma nella pratica si è rivelata di una grande efficacia: qualsiasi cosa l'aero club stia facendo o abbia in animo di fare

deve aiutare la gente a volare. In caso contrario, la struttura è eliminata. Tutti capiscono questa frase: è un po' banale, ma sgombra così il campo da molte "strategie" sbagliate.

2. Gli sportivi devono partecipare attivamente alla gestione delle loro strutture rappresentative. I vertici delle strutture centrali e gli sportivi "attivi" devono almeno occasionalmente incontrarsi per esprimere le loro necessità ed opinioni. I vertici centrali non possono rischiare di diventare "arzigiani" o "pappaveri" in materia di gestione o almeno di supervisione. I vertici centrali non possono perdere la loro competenza guadagnata nel tempo. I vertici centrali che non fanno sorgere in modo inevitabile le loro strutture, o che sono almeno estranei allo sport attivo, non hanno diritto di base e dirigenza.
3. È essenziale studiare e capire bene il quadro normativo. È un po' noioso, ma non è difficile. In Spagna abbiamo molto colosamente studiato le leggi ed i decreti in materia di sport. I decreti di primo piano, e presentati a proposte di legge, sono giuridicamente ineccepibili.
4. Applicato quanto sopra la struttura deve essere snella. Il problema "centro - periferia", tanto importante quanto poco riconosciuto, è se la struttura centrale funziona o non essere adoperata per i suoi fini, ogni volta che la periferia aggira la struttura centrale nei rapporti che competerebbero a quest'ultima con gli apparati statali, anche se l'aggiramento caso per caso apparisse giustificato per motivi di efficienza o altri, si indebolisce la rappresentatività della struttura centrale (aero club o federazione), e di conseguenza la sua capacità di affrontare con successo problemi di interesse generale. Se la struttura centrale non funziona, la soluzione è di farla funzionare, e non di aggirarla.

In Spagna, per avviare la trasformazione abbiamo riunito in una stanza i personaggi più noti di ogni specialità (generalmente i campioni), illustrato la necessità di trasformare le strutture, e loro grazie alla loro rappresentatività nelle rispettive specialità, hanno rapidamente trasmesso il messaggio alla base e riferito i relativi pareri. Quando abbiamo presentato i piani di trasformazione alle autorità politiche lo abbiamo fatto anche con le firme di questi personaggi, e questo fatto ha molto favorevolmente impressionato le autorità sportive, preoccupate che le proposte presentate avessero veramente l'appoggio della base.

Se ed in quale misura tutto questo sia d'interesse per la realtà volovelistica italiana non sta a me dirlo; però mi permetto di esprimere il parere che in genere conviene molto di più cambiare ordinatamente quello che c'è piuttosto che creare strutture alternative e potenzialmente antagoniste - l'esperienza spagnola ha mostrato il potenziale distruttivo di queste ultime.

ALVARO DE ORTEGA Y BORBÓN

ALZATE

Volando, volando, nel... Silent

Commento generale.

Si chiama SILENT perchè in volo è incredibilmente silenzioso, il suo pilotaggio è gradevole, divertente, è facile e sicuro. Se in volo è silenzioso, in terra è destinato a far rumore nel mondo del volo a vela.

Destinato a far notizia perchè porta, finalmente, una concreta soluzione all'eterno problema dei costi nel nostro mondo dove finora di questo s'è molto parlato, fatta anche della demagogia ma senza portare soluzioni.

Per cogliere l'obiettivo di un volo a vela a basso costo il Silent dovrà sciogliere importanti nodi e giungere ad una soluzione razionale.

Definire il suo profilo di diritto e legale e poi anche quello sportivo.

Diciamo pure che il Silent appare pure come una concreta direi quasi perfetta interpretazione dello spirito della "World Class" così come inserito nel codice FAI. Un vero peccato non sia giunto in tempo per il concorso per il monotipo della "World Class". A tal proposito la presenza di Ann Welch non è passata inosservata.

In termini di ore di lavoro il Silent sembra richiederne assai meno del PW5. Il costo orario applicato al PW5 sembra essere un costo politico più che economico. Sappiamo che i costi politici alla lunga non resistono all'economia di mercato come pure conosciamo che il mercato mal accetta esclusive o monopoli. Il mercato ama la concorrenza per i benefici che ne ricava.

Il Silent è stato pensato come ultraleggero in modo di realizzare economie di gestione fondamentali per quel volo a vela che mira ad una ampia divulgazione. Questa impostazione evita costi burocratici ed amministrativi ma il progetto - agli effetti della sicurezza - è stato realizzato con mentalità aeronautica. Questo aliante rimorchiato da un Deltaplano di 65 c.v. di potenza sale a 3-3,5 m/sec.

Di quanto possiamo calcolare risulti demolito il costo all'ora di volo a vela di un aliante che sa spiralarare anche a meno di 65 Km/h., con 32 di efficienza a 95 km/h. che atterra in sicurezza in piccoli campi?

A spannaccie meno della metà!

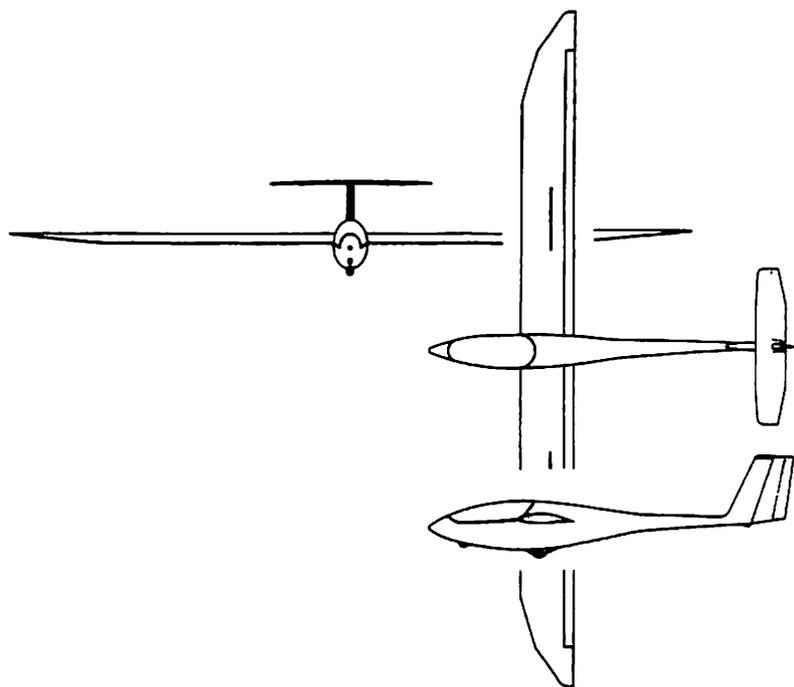
E di quanto i brevetti una volta in produzione (nel 1995) il biposto scuola? Eccola la strada tanto invocata!

Un ultraleggero per legge non dovrebbe volare a quote superiori ai 300 metri. D'accordo che s'incontrano parapendii a base nubi lungo le Alpi a 4.000 metri ma un pilota sportivo per le prove FAI deve allegare il barogramma. Poichè parliamo di un aliante classe FAI pensiamo ad un campionato di questa classe a Rieti. Ma gli ultraleggeri possono svolgere attività sugli aeroporti e superare i 300 m QFE?

Ecco i nodi da sciogliere: giuridici e poi anche quelli FAI sportivi.

Con onestà mentale dovrà essere evitato il gioco delle parti e delle responsabilità, risolvere i problemi tecnici ed operativi senza oneri impropri: l'obiettivo di un volo a vela più economico è primario.

Altrimenti il bel progetto di un volo a vela divulgativo, smitizzato, demi-



stificato, rimarrà esercitazione demagogica ed oratoria ma non concreta politica sportiva.

Un poco di cronaca.

Sabato 17 Dicembre 1994.

Assisto ad Alzate all'assemblaggio del Silent.

Grazie ad un carrello studiato nei particolari il montaggio dell'aliante è svolto da una sola persona.

Poi il volo prova. Sono incuriosito dal fatto che il rimorchiatore è un delta motorizzato. Il decollo aliante/delta avviene sul prato in meno di 200 metri. Rateo di salita rimarchevole. Constaterò poco dopo che mediamente è superiore ai 3 m/sec. Un po' di acrobazia a dimostrazione della robustezza, poi un rimorchio doppio Silent e Cirrus di un L5 per un confronto dei valori di caduta in spirale. Leo mi dice di avercela messa tutta, ma atterra prima del Silent! Poi tocca a me. Due immediate sorprese, dietro al Delta sembra di essere a verricello - al pilota verrà poi suggerito di adottare una tecnica più tradizionale - la seconda sorpresa una totale e perfetta manovrabilità, un pilotaggio classico.

Dopo lo sgancio il silenzio quasi assoluto e un aliante che può tenere valori modesti grazie alla sua bassa velocità, la confidenza con la macchina diventa subito totale.

Si atterra dove e come si vuole, sembra di tornare ai tempi dell'M 100 ma con velocità d'approccio sensibilmente inferiore. L'agilità e la velocità nell'inversione in spirale non ha riscontri.

Sulla sinistra ci sono tre comandi: in basso il trim, in mezzo i diruttori, sopra il comando di assetto degli alettoni che spinto in avanti conferisce agli alettoni la funzione di flap negativi per il volo oltre 90/95 Km/h. Sarà introdotta la modifica per sfruttare questo comando anche per l'ipersostenzione a bassa velocità: per parcheggiare nei cortili insomma!

Mi è rimasta una forte curiosità di provarlo in distanza.

I migliori auguri al Silent e a tutti quelli che, con tanto entusiasmo, ci stanno lavorando attorno.

ATTILIO PRONZATI

BOLZANO: Bene anche il '94

Anche il 1994 è andato bene per il gruppo Volo a Vela Bolzano, e per i piloti impegnati nelle competizioni non sono mancate le soddisfazioni.

La classifica finale del CID, classe 15 metri è stata monopolizzata dagli altoatesini, con Giorgio Galetto, Thomas Gostner, Christian Plattner nell'ordine ai primi tre posti; seguono Roberto Istel al 5° e Alois Baumgartner all'8°. Per mantenere fede alla tradizione Galetto e Gostner hanno concluso a parità di punti: 3521!

Senza sorpresa (per chi lo conosce) anche il primo posto di Georg Tschager nella classe sport. Paolo Cappadozzi, che con il suo fuori campo ad Obervellach può vantare anche l'onore (... l'onere per gli altri) del più lungo viaggio di recupero, ha concluso la stagione conquistando l'ingresso nell'olimpico dei piloti nazionali.

La statistica ci ricorda inoltre per Giorgio Galetto l'undicesimo posto agli europei di Rieti e l'identico piazzamento di Thomas Gostner ai mondiali: 11° ad Omarama in Nuova Zelanda. L'ipotesi dell'anima gemellare per i due volovelisti (coetanei è così quasi scientificamente dimostrata!

Non manca quindi un pizzico di fierezza tra i volovelisti altoatesini, che con una 70ina di piloti (circa una dozzina quelli che documentano i voli e partecipano alle competizioni) rimangono pur sempre un gruppo quantitativamente minore, nel panorama italiano.

Da aggiungere i primi passi nella specializzazione del volo a vela acrobatico: Simon Somvi e Klaus Rainer, dopo lusinghieri piazzamenti in alcune gare nazionali, sono ritornati particolarmente motivati: c'è chi giura che anche questi fiori fioriranno!

Il '94 ha regalato (?) al Club due nuovi alianti: un ASK 21 ed un altro (il secondo) TWIN ACRO III. Ora la flotta si presenta bene, tutta in "plastica": tre nuovi e moderni biposto (per volarli bisogna mettersi in fila!), altri tre ASTIR CS 77, un ASW 20, un DG 300, un motoalante FALKE, due ROBIN per il traino.

Ma nonostante l'entusiasmo è opportuno stare con i piedi saldamente a terra. Nei prossimi mesi il volo a vela dovrà fare i conti con i progetti di potenziamento dell'aeroporto di Bolzano e l'introduzione di regolari collegamenti aerei di linea. Come noto, spesso "ubi major, minor cessat" e non sempre la convivenza tra turboeliche o bireattori ed alianti è tra le più serene!

Inoltre, una nuova legge della energica Provincia Autonoma di Bolzano pare ormai in dirittura d'arrivo. Prevede limitazioni al volo sportivo; anche per il volo a vela sarà difficile sottrarsi a vincoli e proibizioni di decollo in determinate ore della giornata.

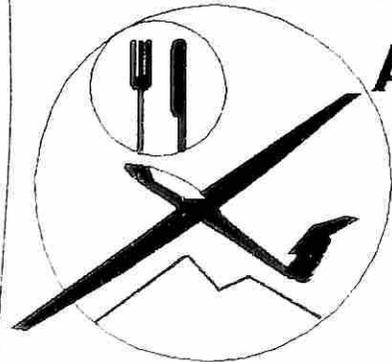
Ve ne parlerò più diffusamente la prossima volta. Per ora ... incrociamo le dita!

CELESTINO GIRARDI



Da sinistra:
Giorgio Galetto,
Thomas Gostner,
Paolo Cappadozzi,
Christian Plattner,
Georg Tschager:
il quintetto
dei più brillanti
piloti bolzanini!

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

CALCINATE: Capodanno con tre giorni e mezzo di vento

Se per i volovelisti la meteo è una scienza esatta al 50%, per il nostro Achille "meteo" Bardelli è certamente qualche punto percentuale in più.

Fino a sabato 31 dicembre l'alta pressione è padrona ma il sempre ottimista Achille crede nel vento e nel pomeriggio di San Silvestro si organizza per risorgerlo! "Ercole" dice "ci sono dei fronti freddi in arrivo, domani o dopo, fra uno e l'altro forse....." "Non ci spero" ribadisco "forse dopo".

"Vedrai" insiste "vedrai, Buon Anno!"

Ottimo Capodanno con gli Amici, ore piccole e sveglia a mezzogiorno. Male, molto male non aver fiducia in Achille: c'è il vento.

Mi preparo frettolosamente e salto in macchina. La mezzora che mi separa da casa a Calcinate è tutta un guardar per aria e un continuo brontolare con me stesso: "Perché non sei andato a letto presto; potevi svegliarti prima; speriamo che gli alianti non siano tutti prenotati, e e e e...."

Il volo a Capodanno è sacro e Achille con altri sono già in volo. Anche se tanti sono a sciare, l'aeroporto sembra rinato. "Ercole ma dove ti sei cacciato? Sono tre ore che ti aspetto, ho prenotato il biposto".

15 anni di volo, comunque ti trovano sempre un buco libero.

Bellissimo Capodanno di volo, ottimi voli e quote in onda. I ragazzi che hanno incominciato da poco si gasano.

Chi ha volato a Calcinate sa molto bene cosa vogliono dire i decolli e gli atterraggi con il vento molto forte da Nord. Cambiano i parametri, le procedure e si atterra anche nel breve spazio perpendicolare alla pista, dal lago verso gli hangar. Non è facile e bisogna allenarsi al sottovento del Campo dei Fiori, dei collinuzzi e delle pianure, ne so qualcosa perché feci il bagno nel lago il 24 dicembre di otto anni fa. A proposito: auguri all'Eugenio per un pronto ridecollo, vola e allenati, tutto passa.

L'ultimo volo è con il Marco de Luca. Sgancio a 1000 al Campo dei Fiori, andata e ritorno e si ritrova a 1500, ma c'è poca luce e l'invito a rientrare. Malvolentieri ma esegue. In procedura gli chiedo di lasciarmi fare: "Resta sui comandi, attento alle manovre visto che è la prima volta che voli con il vento". A terra è quasi buio e precedo di poco il Saldarini sul Libelle. Chissà come ha fatto a vedere la pista!!! Marco è felice anche se mi confessa che dell'atterraggio non ha capito niente. Comunque tutti contenti dall'Antonia a brindare.

Il 2 gennaio il vento aumenta, così, oltre ai vari esperti, tocca a due novelli sperimentare la buriana: il Gemelli e il Bulling che vanno in volo con il Secomandi ed il Bob Monti.

"Volo fantastico, ricco di esperienze nuove" diranno al rientro; pur congelati, sono contenti.

Il 3 gennaio il "Ragazzo Vento" non smette, anzi sembra più incolato che mai.



16095 Soltanto nel 1960 il Parlamento inglese abrogò una legge risalente al 1677, in base alla quale tutti i meteorologi che sbagliavano le loro previsioni dovevano essere condannati al rogo.

Dopo il primo traino fatto al Marocchi il buon Brogio ha qualche perplessità per la forte turbolenza ma vedendoci un po' abbacchiati si intenerisce e ci traina a 500 mt Sud.

Secomandi ed il sottoscritto, dopo anni, riescono finalmente ad andare in volo insieme. Lo scopo è di fare un filmato didattico con il vento primo attore e le montagne come comparse. Volo stupendo al Sempione, la corona innevata delle Alpi, sopra e sotto di noi uno spettacolo fantastico. C'è tanta voglia di fare onda al Rosa ma fa troppo freddo e decidiamo per il rientro.

Penso ad altavoce "Con un attore così incazzato chissà se il filmato è riuscito". Abbisognerà di qualche taglio per eliminare le imprecazioni di troppo nei rotori ed il risultato sarà certamente buono.

Il 4 gennaio: sembra troppo e incredibile, c'è ancora il vento. Manica tesa verso Sud e l'entusiasmo aumenta.

A bordo con me il Mauro Perego; col Maurizio il suo socio Peter e con il Francesco Tamburini c'è il Carnelli. L'idea di rifare il volo di ieri ci esalta. Così decolliamo forse un po' troppo gasati.

Purtroppo, dopo tre giorni e mezzo di baldoria, il "Ragazzo Vento" si è stancato e pur lasciandoci in piccole termiche, pian piano è andato a dormire.

Va tutto bene, prendiamolo come buon auspicio per voli sempre più belli, succede così raramente che ne rimani contagiato per tutto l'anno. Buoni voli a tutti!

ERCOLE ROSSI

DOMODOSSOLA: Cresce l'attività a Masera

Sono cinque i nuovi brevettati di Masera, tutti e cinque promossi a pieni voti.

Certo la passione ha giocato un ruolo fondamentale ma senza la determinazione e la costanza dei cinque e la dedizione di Tolomei e Fraulich non sarebbe stato possibile.

Pertanto vanno i miei ringraziamenti alla scuola e gli auguri e complimenti a Daverio Gianni, Lanteri Luigi, Bracali Piero, Festinoni Mario, Verzi Alfio.

Il prossimo appuntamento è per tutti Voi a Rieti per uno stage di perfezionamento.

Altra novità, non meno importante, è l'accordo raggiunto con il locale COLLEGIO ROSMINI il quale offre agli stagisti di Masera ospitalità a condizioni veramente interessanti come ad esempio:

– pernottamento in camera a tre letti con servizi

un pasto a scelta (pranzo o cena) e colazione
Lit. 30.000 a persona.

– solo pernottamento e colazione in camera da cinque letti con servizi

Lit. 20.000 a persona

– solo pernottamento in camera da otto letti con servizi

Lit. 10.000 a persona

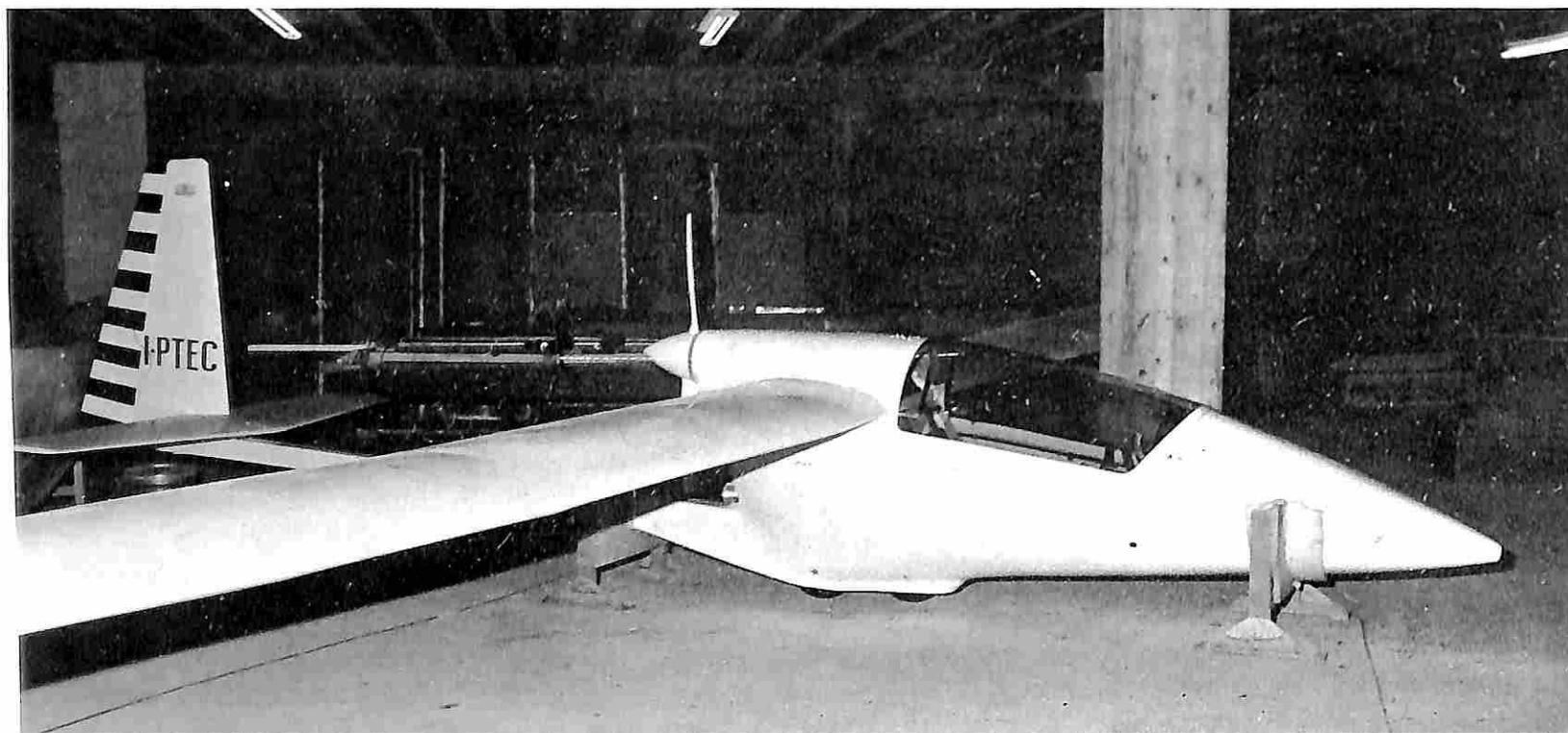
colazione Lit. 5.000 a persona.

Per maggiori informazioni e ragguagli potete contattare direttamente Daverio Gianni, presso l'Aero Club, sabato e domenica, al n. 0324/35731.

Vi aspettiamo numerosi nel cuore delle Alpi nella prossima primavera.

BONINI LUCA

costruzioni amatoriali



Vi invio le foto del motoalante S2A (che chiamerò "Airone 1°") da me costruito. Come saprete in Italia vi sono sette di questi motoalanti in costruzione. Il mio e quello di Giorgio Robbiano, di Novi Ligure, sono in attesa dell'autorizzazione ad effettuare i voli officina. A parte la spesa (23 milioni) per i materiali, il motore e gli strumenti e le ore per la costruzione (1.000 ore circa con l'attrezzatura ora preparata, prevedo di avere costi molto bassi dell'ora di volo. Il motore installato è un Arrow GT25 con elica di diametro cm 120 a passo fisso (è in costruzione un'elica a passo variabile con possibilità di essere messa in bandiera). Cordiali saluti.

SANNINO PASQUALE

(Corso Fiume, 60 - 13100 Vercelli - Tel. 019/504223)

Caro Sannino, grazie per le notizie e complimenti per aver portato a termine l'impegnativo programma. La prego di tenermi informato sull'attività mentre colgo l'occasione per invitare i restanti sei costruttori ad inviare notizie in merito. In becco all'acquila!

RENZO SCAVINO

MISSIONE GRUMENTO: OPERATIVI!!

- PARTE PRIMA -



- Ehi nonno!
- Sì?
- Ma questo sei tu, vero?
- Fà vedere!
- Ma sì, guarda, sei tu, molto giovane ma sei tu.
- E' già! Hai ragione, sono proprio io.
- E qui c'è anche la data stampata: 2 Settembre del'94!
- Ma scusa, dov'eri? E chi sono quelle due persone insieme a te, eh nonno?
- Beh, è una storia vecchia. Non ve l'ho mai raccontata?
- No.
- No, mai.
- Veramente me ne rammento solo ora, vedendo questa foto.
- E allora?
- Beh..., se ricordo bene...
- E forza nonno!
- Dunque mi sembra che quei due si chiamassero uno... Lanza, no... Miralanzi o non so cosa...
- Va beh, nonno, lascia stare.
- Ohe! Mica sono arteriosclerotico eh?
- No, no.
- Vorrei vedere voi dopo 50 anni...
- Dai nonno, non dargli retta, prosegui...
- L'altro, quello a sinistra sono sicuro che si chiamasse... Kosta, no... Kostantino..., di cognome Boskov... no, Nederkov, no... no, Nedalkov..., insomma non mi ricordo bene.
- Va bene ma dove eravate?
- Beh questo lo ricordo bene: eravamo a Grumento, in provincia di Potenza - secondo la vecchia divisione territoriale. - In realtà l'avio-superficie si chiamava "GRUMENTUM" in onore della vicina città romana, o meglio degli scavi della città romana, mentre Grumento Nova era il paesino lì, a meno di 1 chilometro dalla pista.
- Pista in asfalto o sbaglio?
- No, non sbagli. Una bellissima pista di 1200 metri di lunghezza e

11 di dislivello, con asfalto altamente drenante, asciutta anche dopo forti temporali ed una pista ben orientata - est/ovest -, mi sembra. Pochi aeroporti italiani allora avevano una pista così.

- Va bene ma cosa ci eravate andati a fare a Grumento?

- Eh, beh... fammi ricordare... ah sì, quell'anno a Rieti - era l'estate del'94 appunto, - fu organizzata una serie di gare, mi sembra addirittura un Campionato Europeo classe F. A. I. ed uno dei primi Campionati Europei di acrobazia in alianti, la mitica Coppa del Mediterraneo e mi pare il Campionato Italiano classe Libera. Insomma una sfilza di gare che non finivano più: da inizio Luglio ad inizio Settembre. Perciò gli stage, vi ricordate, ve ne ho parlato tante volte...

- Sì, sì.

- Sì, continua.

- Beh gli stage non potevano svolgersi a Rieti. Voi capirete: piloti non proprio provetti che si potevano trovare all'improvviso in mezzo ad un nugolo di assatanati della gara - non era certo igienico -... e allora l'AeroClub Centrale decise di abbandonare il campo di gara - oh! da Firenze a Matera eh?- e di spostarsi a Grumentum dove tra l'altro ci aspettavano come la manna dal cielo visto che lì c'era tutto per volare, tutto tranne gli aeroplani ed i piloti: un piccolo dettaglio!

- Sicchè vi siete trasferiti armi e bagagli?

- Eh già: molte armi e pochi bagagli - tredici alianti, questo me lo ricordo bene perchè li controllavo tutte le mattine tutti e tredici - e due Robin.

- I Robin erano degli aeroplani trainatori vero?

- Sì.

- I traini va bene, ma gli alianti come li avete portati?

- Gli alianti? Fù un'avventura: tutti con i carrelli, trasportati su strada dalle automobili, un po' con quella del Centro, un po' con quelle dei soci e un po' con quella dello sponsor dei Campionati.

- Perchè un'avventura?

Missione Grumento: sempre OPERATIVI!!

- Perché? perchè durante i viaggi di trasferimento ne succedevano di tutti i colori: mi ricordo che per il gran calore - e non solo per quello, credo - scoppiavano gomme ad ogni curva della strada; che i primi carrelli finirono in una stradina dentro un bosco perchè non c'erano cartelli che indicassero la strada per l'aviosuperficie; che gli autisti - partivano da Rieti alle 9 e rientravano di sera alle 9, se andava bene, - incominciavano a non farcela più dopo un paio di giorni con questo ritmo e allora c'era chi si fermava dai parenti lungo la strada, chi sostava a vedere la partita all'autogrill o dormiva in macchina per rientrare il giorno dopo.

- Che partite?

- C'era il Campionato del Mondo di Calcio.

- Ah già! Negli Stati Uniti non è vero?

- Sì, proprio lì.

- Ho letto nella banca dati sportiva che fu l'anno di un certo... Baggio, che l'Italia arrivò seconda e che...

- E basta! Lascia perdere il calcio. Continua a raccontare nonno.

- E dunque dicevo... sì, fu rocamboleso! Tutto il trasferimento durò una settimana: mi ricordo che io ed il mio collega anziano a Rieti smontavamo in serie alianti e a Grumento l'altro mio collega anziano, in serie li rimontava appena arrivavano, quando arrivavano.

- Ma non ho capito: tu non eri a Grumento? E poi perchè dici: quando arrivavano?

- Fu così: io rimasi a Rieti le prime due settimane di stage a Grumento - non dimenticate che a Rieti c'erano contemporaneamente gli allenamenti dei Campionati Europei. A Grumento andò l'altro collega. - Poi gli diedi il cambio e rimasi le altre 5 settimane. Il primo giorno di stage in assoluto, era domenica - me lo ricorderò sempre tanto fu nera - un aliante lì a Grumento cadde nel bosco...

- Come nel bosco?

- Eh sì, nel bosco: il pilota - era da solo - combinò qualche sciocchezza. Stallò con un biposto sulla sommità piatta di una montagna, lì, vicino all'aeroporto e cadde nel bosco.

Incolume, senza neanche un graffietto ma con le brache forse bagnate, il pilota rimase infilato con l'aliante tra due alberi, sospeso a mezz'aria a qualche metro da terra.

- E poi come andò?

- La radio fortunatamente funzionava ancora, perciò chiamò gli altri alianti che intanto si erano messi alla ricerca non sentendolo più e non vedendolo più in volo.

Il pilota non vedeva il cielo perchè le piante gli impedivano qualsiasi visuale, sicchè giudò un aliante che per puro caso si trovava in quella zona. Solo sentendo il fruscio dell'aliante che si allontanava e si avvicinava. Fortuna volle che sull'aliante, diciamo da "soccorso", il pilota aveva con sé uno di quei primi modelli di G. P. S.

- Una specie di quelli che montano i calcolatori interattivi di guida degli autoplani?

- Una specie di quelli, ma una versione molto più rudimentale..., beh fece il punto del luogo dell'atterraggio e dopo qualche ora recuperarono il pilota "imboscato" con le jeep.

- E l'aliante?

- Distrutto, ma neanche tanto. Il suo recupero fu un'altra impresa, ma quello che successe esattamente in contemporanea fu l'ennesimo episodio rocambolesco perchè sull'autostrada intanto un'altro

aliante aveva un incidente.

- Di che genere?

- L'automobile ed il carrello con sopra un biposto - me lo ricorderò perchè pesava come una stazione orbitante - fecero un rendezvous... incominciarono a sbandare dopo un doppio sorpasso e sbandarono così paurosamente fino a che non invertirono il senso di marcia.

Le vecchie autostrade allora erano tutte a due corsie: quella era addirittura a tre, perciò riuscirono a fare un 180 e finirono contro... sapete quelle divisioni in cemento armato che si vedono nelle vecchie fotografie? Quelle.

Si appoggiarono di traverso sullo spartitraffico con le altre automobili che continuavano a venire contro...

- Fu una carneficina!

- Eh che sanguinaria! No, fortunatamente c'era un cantiere di lavori stradali a poca distanza. Gli operai e gli uomini della sicurezza intervennero subito, bloccando il traffico giusto in tempo!

Missione Grumento: comunque OPERATIVI!!

- E l'aliante: distrutto!

- No anche in questo caso. E qui venne il bello: il carrello, è vero, era ridotto in condizioni pietose perchè il gancio di attacco all'automobile era tutto contorto, i supporti dei longheroni dell'aliante erano piegati e pure piegata la prolunga della coda del carrello - sapete i carrelli spesso erano più corti degli alianti che trasportavano e c'era letteralmente parte delle semiali che sporgevano fuori dal pianale. -

L'aliante no, mi pare che fosse esplosa solo la cappottina in plexiglass - erano così le cappottine di una volta, - un foro nei flap e scorticature da tutte le parti: insomma inservibile ma non proprio recuperabile.

- E allora?

- Allora l'autista - mi sa che pure lui non è che fosse proprio asciutto nei pantaloni -... mi pare che sì, fosse un socio pilota, sganciò l'automobile - che aveva un "buco nero" nella fiancata, dovuto al carrello. - Con gli operai ed i poliziotti spostò l'aliante sul margine destro dell'autostrada e poi pensò bene di smontare tutto quello che di valore c'era a bordo - praticamente una di quelle vecchie radio che ora sono solo nei musei, e gli strumenti. -

- E di riportare tutto a casa.

Oh, questo sotto il sole cocente di Luglio, sull'asfalto nero infuocato, all'una del pomeriggio!

Così, scampato all'incidente, ad un'insolazione e alla Polizia di allora, rientrò a Rieti.

- Ma in tutto questo tu, come ci sei entrato?

- Ci entrò ahimè... naturalmente non potevamo abbandonare l'aliante in autostrada chissà per quanto tempo, così organizzarono il giorno stesso una "squadra di recupero".

Il Direttore venne in Officina - mi ricordo come fosse ieri - dicendomi: "E' un'emergenza!"

Tenete presente che erano circa le sette e mezzo del pomeriggio e che io ero lì dalle otto del mattino - mi sembra che neanche avessi pranzato quel giorno -.

Possibili e realistiche alternative non c'erano. Gli risposi: "E va bene, tanto sono votato al martirio!". Poi mi ricordai la battuta di un vecchio film e dissi tra me e me: "Continuiamo a farci del male!".

Naturalmente la squadra era ben assortita con degli esperti in materia ed i mezzi di soccorso erano scintillanti pronti all'uso...

- Davvero?

- Macchè! Requisimmo l'automobile personale del pilota dell'incidente e riuscimmo a sequestrare tre persone che proprio dei volontari non erano o meglio, lo erano diventati dopo mostruose minacce fisiche e psicologiche. Altri carrelli non ne avevamo per cui reclamammo qualcosa che con molta immaginazione poteva somigliare da lontano ad una specie di carrello stradale: lo teneva insieme l'ossido e qualche bullone ben grippato. Era il carrello, di un socio, in disuso da soli 3, o al massimo 4 anni. E poi era stato ben ricoverato all'aperto, coperto da una bassa coltre di rovi, all'acqua e al sole.

- E allora?

- Cercammo alla meglio di renderlo utilizzabile: non lo avessimo mai fatto perchè solo a gonfiare i pneumatici, uno scoppiò con un tale botto! Il caso volle che la ruota di scorta fosse ancora tale ma di fatto fummo costretti a "raspare" tutto l'aeroporto alla ricerca di un maledettissimo carrello che avesse le ruote delle stesse dimensioni di quello "d'emergenza" per poterle "sottrarre" solo momentaneamente.

- Ah, così hai fatto pure queste cose, eh nonno?

- Io? Mai... non ne trovammo neanche una! D'altra parte a che cosa poteva servirci una ruota di scorta? Potevamo farne a meno. I bulloni si spezzavano appena si provava a svitarli? Bastava qualche corda, qualche elastico e un po' di gomma piuma. I documenti non li avevamo? Ammesso che il proprietario li avesse avuti ancora non aveva importanza: "è un'emergenza!", avremmo risposto al tutore dell'ordine che ce l'avesse mai chiesti.

- E siete partiti lo stesso?

- Sì, certo. Noi eravamo la "squadra di recupero".

- Ma così attrezzati poteva capitare qualcosa anche a voi?

- Certo, e allora avrebbero organizzato la "squadra di recupero" per recuperare la "squadra di recupero" che era partita per un recupero d'emergenza.

Missione Grumento: completamente OPERATIVI!!

- E sì, va' beh, ma come andò?

- Verso le nove partimmo con un'automobile scarica ed una seconda con il carrello di salvataggio, facemmo sosta per rifornire di carburante le auto e di panini i nostri stomaci. Arrivammo sul posto verso mezzanotte.

Non senza difficoltà trasferimmo l'aliante incidentato sul carrello e sistemammo l'altro danneggiato in modo da poterlo riportare fino a Rieti.

- Filò tutto liscio no?

- Quasi. Montare un aliante su un carrello non proprio perfetto, di notte, sul bordo dell'autostrada, alla luce di quelle lampade a batteria che si usavano una volta, con tutti i camion che sfrecciavano a 100 chilometri all'ora a meno di un metro, non fu certo cosa facilissima: uno di noi, mi ricordo, si pestò due volte la mano - prima un dito e poi tutta la mano - per sistemare l'aliante che non voleva saperne di starsene "buono" nel nuovo carrello.

Poi, i bulloni non stringevano i longheroni delle semi-ali per cui fummo costretti a raccattare la robaccia lungo il bordo dell'autostrada, per fare un po' di spessore. Niente da fare: fummo costretti a "sacrificare" un ramo di un alberetto selvatico che cresceva appena fuori il bordo dell'autostrada. E io che ero un verde convinto! E poi l'attacco del carrello incidentato non volle smontarsi nonostante tutti i tentativi - pure le parolacce - tanto che lo portai così - con molta strizza - fino a casa. Camminava tutto di traverso ma camminava. D'altra parte anche l'aliante rimaneva sul carrello soprattutto grazie alle corde, agli elastici... e alle nostre preghiere.

- A che ora siete rientrati a Rieti?

- Tardi, molto tardi, anzi no, presto, molto presto.

- Come?

- Verso le cinque e mezzo, me lo ricordo bene perchè si fece giorno lungo la strada e quando arrivammo in aeroporto era ormai giorno fatto.

- Hai avuto un giorno di riposo no?

- No. Mi feci la doccia, dormii un'oretta e alle otto tornai in Officina per un'altra "giornata di lotta". Oh, ragazzi: ero O P E R A T I V O!!!

(continua)

BIG MARK

Rino Rinaldi

ALI MISTERIOSE

Teichfuss e Pavullo: oggi si vola a vela

<p>VENDO NIMBUS 4M - 1992 Motore Rotax 60 CV - perfetto Strumentazione da gara Sedile riscaldato - carrello Prezzo 240.000 DM Tel/Fax 0049 9188 3770</p>	<p>VENDO LIBELLE ST. I. DLEA RIVERNICIATO EST. INT. 1994 Strumentato: carrello ch 94 GPS Garmin 75 graico Contattare CILIBERTO TEL. 011/701125 GIUSTETTO TEL. 011/9800664</p>
<p>VENDO ASW 20 I. SFCL 1980 MAI INCIDENTATO STRUMENTATO Riverniciato 1993 - carrello C.N. valido fino 21/4/1997. Contattare: CARLO GRINZA Tel. 011/341121 Tel. 011/720734</p>	<p>VENDO URIBEL «D» vario mecc. e elettron. ILEC altim. in piedi e in metri sbandom. e radio 720 can. paracadute e carrello coperto scadenza CN a fine marzo '94 Borgo V. - Tel. 0141-203173</p>
<p>CERCO CAPRONI CALIF A 21 S Tel. 0049/5405 60361 Fax 0049/541 52769</p>	<p>VENDO ASW 19 B = MARCHE I. IUUH Mai incidentato. Carrello ch. 2 assi Strumentato + Zander SR 800 Pannelli solari 2 batterie nuove Romanò Tel. 02/4819232 Pivetta Tel. 02/39263495</p>
<p>VENDO DG 600 17 MT Immatric. tedesco Con winglets - STRUMENT; Carrello COBRA Tel. 0332/866093 Luca Monti Tel. 0330/262173 Zanichelli</p>	<p>MOTOALIANTE TAIFUN 17 MT. 1985 Motore LIMBACH 80 HP accessori Strumentazione doppia 120 ml. Ottimo stato A. COLOMBO TEL. 0746/202058</p>
<p>VENDO LIBELLE ST. I.GOUP Ottimo stato scad. C.N. 7/95 strumentato, ossigeno e con rimorchio aperto. Possibile provare presso Ae.C. Foligno Tel. 071 / 718.335 - Fax 071 / 917.25.63</p>	<p>VENDO MONO ASTIRII I.IVBN Riverniciato e revisionato Strum. base, radio, virosband e vario elettrico Carrello chiuso opzionale Tel. Marciante 02/9680432</p>
<p>PARACADUTE "NATIONAL" Vario acustico PIROL LX 1600 Vario acustico PIROL LX 1800 A. COLOMBO TEL. 0746/202058</p>	<p>ALIANTE SHK 1 I. CIAU 1964 E. 1:38 Strumentazione base vario acustico 12 ml A. COLOMBO TEL. 0746/202058</p>

Agli inserzionisti: p.f. segnalateci quando l'inserzione non è più necessaria.



Sulle ali di un Albatros

"On the Wings of an Albatross"



Sulle ali di un albatros: questo era lo slogan usato dalla Bowlus Sailplane Company di San Diego CA che compariva anche nel marchio della società stessa, raffigurante un albatros ad ali spiegate con una B nel becco a significare Bowlus.

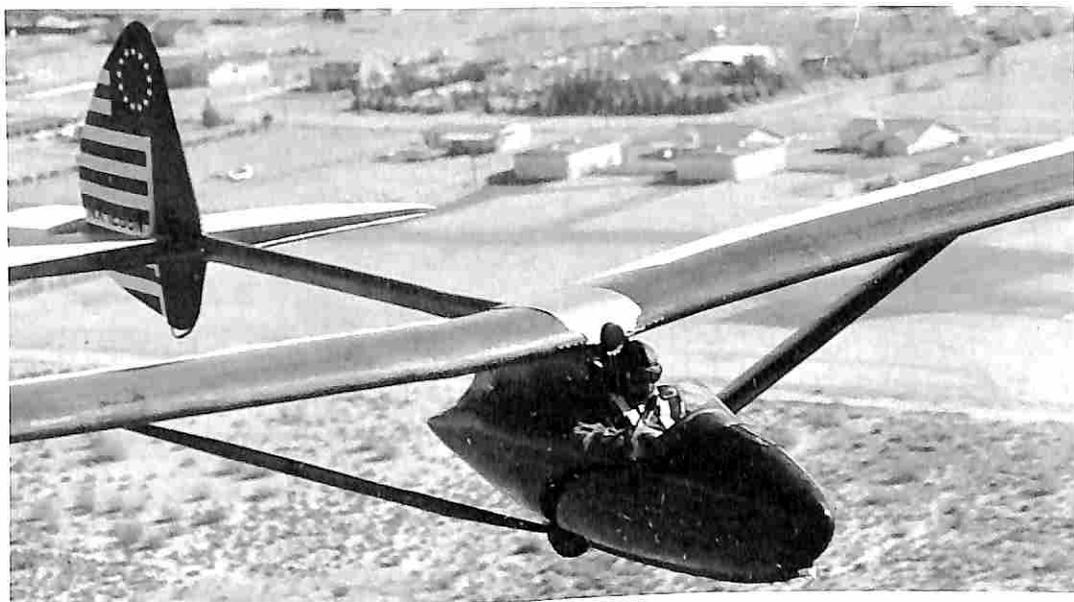
L'idea dell'albatros stava a simboleggiare il volo veleggiato essendo l'albatros considerato da tutti gli ornitologi un vero e proprio campione del volo silenzioso.

E così non è a caso che lo stesso uccello ha dato il nome ad uno dei progetti più ambiziosi di William Hawley Bowlus: il Baby Albatross, progettato e costruito nel 1937 a San Fernando CA.

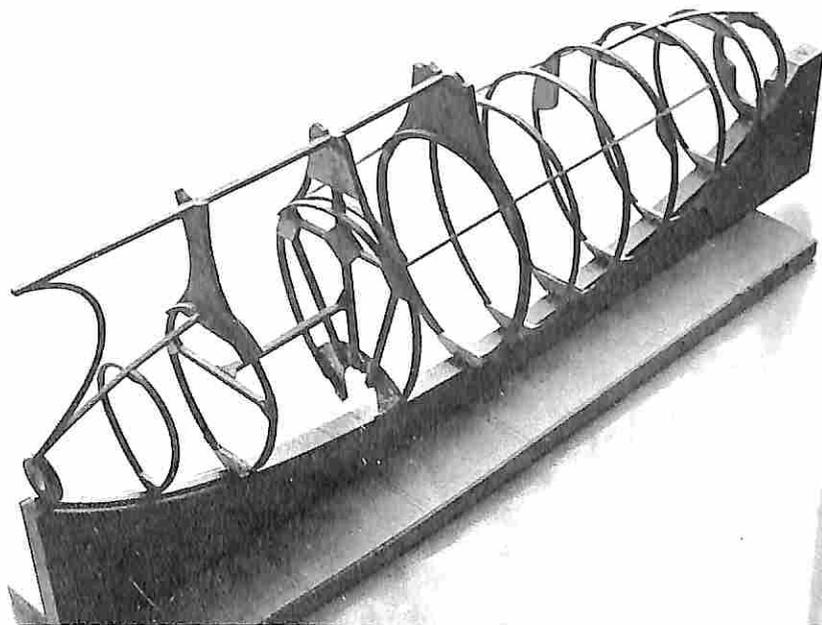
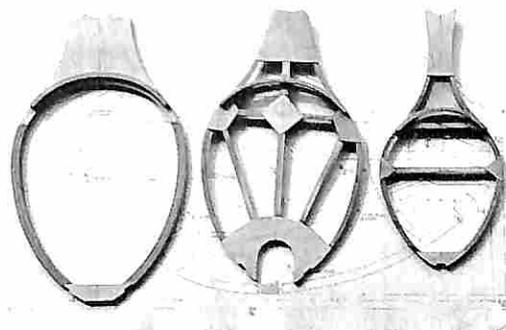
Questo singolare aliante, di facile costruzione, veniva offerto come kit al prezzo di soli \$385, o già assemblato a \$750 esclusa la strumentazione.

Il kit era composto da 10 parti preassemblate pari al 60% dell'intera costruzione.

L'acquirente doveva provvedere alla costruzione del restante 40% che consisteva per lo più nella preparazione delle centine, degli alettoni, dei piani di coda e naturalmente nell'assemblaggio dei 10 sottogruppi.



Jeff Bayard con il suo B.A. 134 in volo a Tehachapi.



Baby Albatross: mediate e struttura della fusoliera in scala 1-4 come da disegno originali.

Venivano fornite nel prezzo anche tutte le parti metalliche, la tela delle ali e degli impennaggi e perfino i collanti.

Il sogno di W.H. Bowlus era di promuovere il volo senza motore ad un ampio numero di giovani offrendo una macchina di aspetto gradevole soprattutto in volo, di facile costruzione ed a un prezzo abbordabile da molti.

Un giornale americano, il Buffalo Evening News, pubblicava un articolo nel febbraio del 1938 che definiva rivoluzionario il Baby Albatross che, sia per il prezzo che le prestazioni, apriva l'orizzonte al volo veleggiato ad un enorme numero di potenziali piloti infliggendo un duro K.O. ai costruttori di alianti in gran parte di provenienza europea.

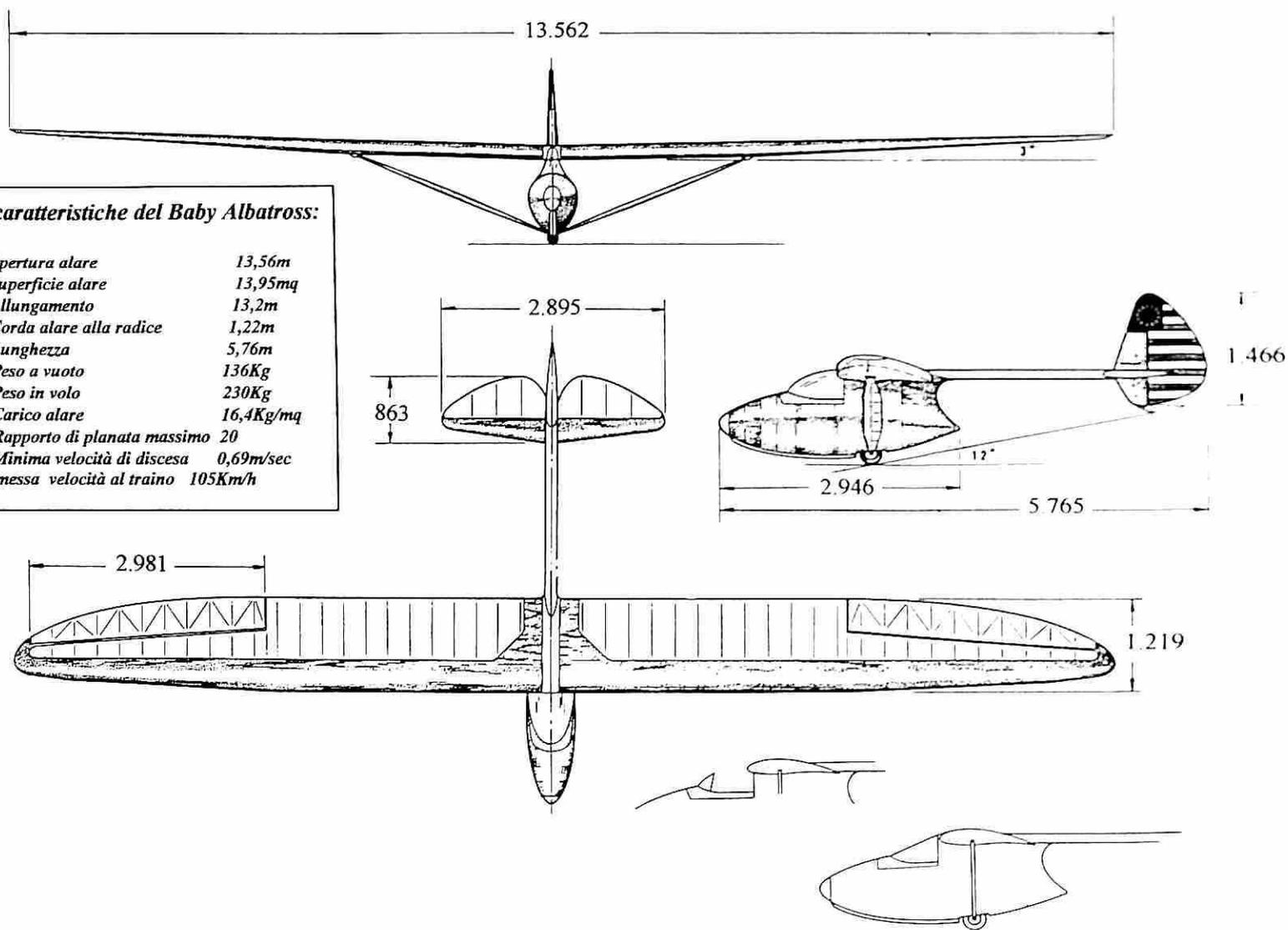
Purtroppo questo sogno grandioso, e che tra l'altro aveva trovato diversi sponsor e finanziatori in America, svanì con l'avvento della seconda guerra mondiale.

Tuttavia, prima che la guerra scoppiasse, W.H. Bowlus fece in tempo a costruire e a vendere circa 50 kit.

Il primo volo del Baby Albatross avvenne il giorno di Pasqua del 1938 ad Arvin vicino a Fresno CA, mentre nel 1939 stabiliva nello stesso volo 2 record nazionali: quello di

Le caratteristiche del Baby Albatross:

- Apertura alare 13,56m
- Superficie alare 13,95mq
- Allungamento 13,2m
- Corda alare alla radice 1,22m
- Lunghezza 5,76m
- Peso a vuoto 136Kg
- Peso in volo 230Kg
- Carico alare 16,4Kg/mq
- Rapporto di planata massimo 20
- Minima velocità di discesa 0,69m/sec
- Permessa velocità al traino 105Km/h



Il caratteristico volantino del B.A.

distanza con un volo di 400Km e quello di altezza volando oltre 2500m.

Il Baby Albatross, serializzato con la numerazione progressiva di BA101, 102 ecc. aveva un'ala piana con estremità ellittiche che ricordava quella dell'aliante tedesco Grunau Baby. (Qualcuno ha ipotizzato che questa somiglianza abbia influenzato il nome Baby Albatross).

L'ala era costruita su un longherone unico a C ed usava un profilo Gottinga 535 alla radice che si evolveva in un quasi simmetrico alle estremità producendo così un'apprezzabile svergolatura che assicurava un buon comportamento allo stallo e quindi, unitamente al basso carico alare, forniva ottime prestazioni di galleggiamento anche in condizioni di deboli termiche o leggere brezze. La fusoliera a forma di bulbo veniva fornita in 2 semigusci di legno prestampati a caldo, mentre i primi 3 prototipi erano stati costruiti con ordinate in legno a 3 strati, collegate da correntini pure di legno ed infine rivestite con pannelli di compensato di mogano. La parte centrale delle ali era fissata al mozzo della ruota tramite due montanti realizzati in

legno con una struttura centinata e rivestita in tela.

L'abitacolo era sufficientemente agevole ed era dotato di un sedile in legno incernierato nel mezzo per consentire il ripiegamento dello schienale in avanti e permettere l'ispezione dei cavi di manovra nella parte posteriore della fusoliera.

La capotina poteva essere realizzata nelle due versioni: estiva o invernale a discrezione del costruttore.

La pedaliera come di solito controllava il timone di direzione, mentre i comandi degli alettoni e del timone di profondità erano effettuati con un volantino.

Questo tipo di comando, molto frequente negli aerei a motore, era completamente insolito negli alianti, fatta qualche rara eccezione per alcuni alianti militari e da trasporto.

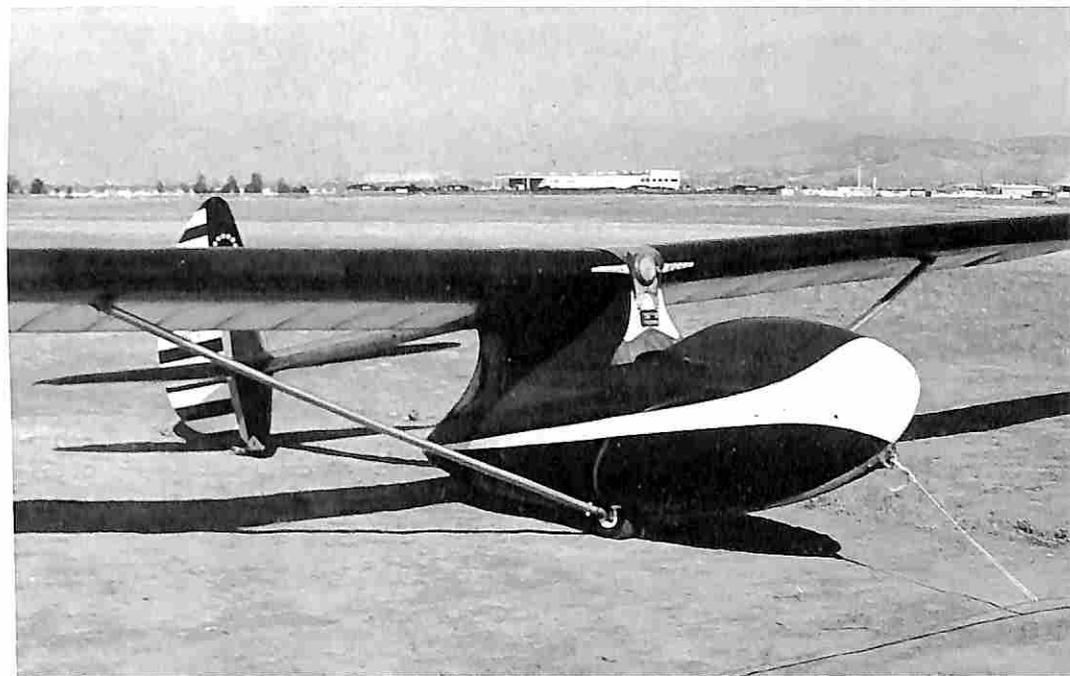
La strumentazione era un optional e veniva sistemata in un cruscotto davanti al volantino rimanendo così un po' arretrata e quindi in ombra.

Alcuni costruttori per aumentare e migliorare la visibilità degli strumenti avevano

introdotta due piccoli oblò così da permettere il passaggio della luce e quindi una migliore lettura degli strumenti.

I piani di coda erano sistemati sull'estremità di un tubo di alluminio da 5 entro il quale scorrevano i cavi per i comandi degli alettoni e dei piani di coda.

Sulla parte mobile del timone di direzione si poteva chiaramente riconoscere la bandiera americana: stelle bianche in campo blu e strisce bianche e rosse, mentre nella parte fissa era applicato il marchio: On the Wings of an Albatross.



Hemet: il bellissimo Baby Albatross di Wayne Spani.

Elmira: Harris Hill, le attrazioni volovelistiche tra cui il "National Soaring Museum".

Il timone di direzione del B.A. 134 di J. Bayard.



Come e quando sono venuto a conoscenza di questa singolare macchina volante?

Una rivista americana di modellismo, Model Builder, recava molti anni fa in copertina una foto del Baby Albatross realizzato in scala 1/4. L'articolo forniva una breve storia di questo aliante che aveva riportato un'altra vittoria anche nella sua dimensione ridotta 1/4, così decisi di costruirmi quel modello.

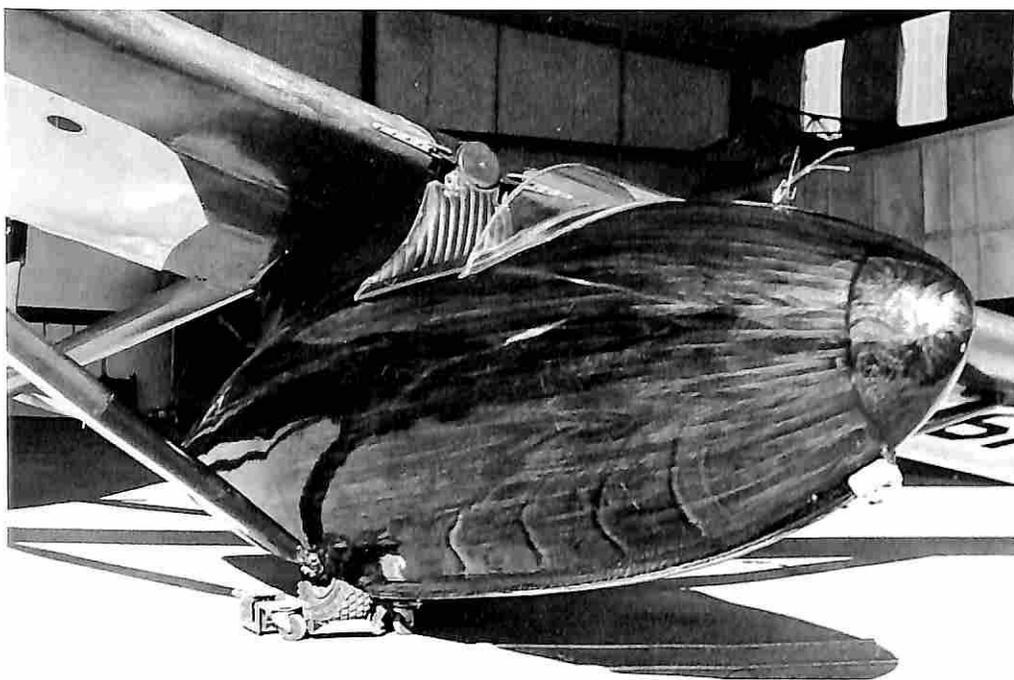
Era effettivamente una soddisfazione vederlo in volo nella sua forma particolare e docile ai comandi radio.

Era senza dubbio diverso dagli altri modelli che si potevano vedere in pendio, per lo più realizzati con scatole di montaggio se non addirittura acquistati pronti al volo.

Un giorno per caso venni a sapere che negli Stati Uniti esistevano alcuni esemplari di

Baby Albatross e che addirittura qualcuno era ancora in ordine di volo. Cercando più a fondo, e grazie ad alcuni amici appassionati di volo a vela storico, sono riuscito a localizzare esattamente dove questi alianti si trovavano.

Così, spinto da una grande curiosità e dal desiderio di saperne di più, ho iniziato una scrupolosa ricerca fino a raggiungere i proprietari di un paio di Baby Albatross. Tramite loro sono venuto anche a conoscenza dei musei americani che espongono altri Baby Albatross, ed è in uno di essi che ho fatto finalmente la conoscenza con il primo Baby Albatross in carne ed ossa. Si trattava del National Soaring Museum di Elmira nello Stato di New York, uno dei più interessanti musei americani di volo a vela che espone molti altri alianti d'epoca tra cui il Senior Albatross, sempre di W.H. Bowlus, il WACO CG4, usato per lo sbarco delle truppe americane in Sicilia, oltre a diversi alianti costruiti dalla società Schweizer che pure si trova ad Elmira. La Schweizer ha prodotto a partire dal 1930 oltre 2000 alianti molti dei quali sono ancora oggi impiegati in molte scuole di volo a vela americane. Il secondo Baby Albatross che ho avuto il piacere di incontrare, è quello che ha partecipato alla 7a edizione della VSA Western Regatta ad Hemet in California nel maggio del 1994, su cui è stato scritto un articolo nella rivista SOARING del settembre 1994 scorso. Hemet è un luogo splendido per il volo a vela: una zona quasi desertica con eccezionali con-



Tebachapi: una bellissima vista del B.A. 134 di Jeff Bayard.

dizioni atmosferiche. In quella occasione ho avuto anche la fortuna di incontrare Ruth Bowlus, la vedova di Hawley Bowlus, con la quale mi sono a lungo intrattenuto a parlare degli alianti progettati e costruiti dal marito. Ruth è rimasta molto impressionata e lusingata dal fatto che un italiano avesse fatto tanta strada per venire a vedere il Baby Albatross e mi ha regalato il manuale di costruzione che veniva fornito insieme al kit per guidare il costruttore nelle varie fasi d'assemblaggio. Un documento di grande interesse storico, ulteriormente avvalorato dal fatto di averlo ricevuto direttamente dalla persona più vicina a W.H. Bowlus. Da lei ho appreso che in tutto, tra prima e dopo la guerra, di Baby Albatross ne erano stati costruiti e venduti 174 kit. Quanti sono stati effettivamente ultimati e portati in volo? Il Vintage Sailplane Association (VSA), da indagini fatte ha stimato che circa 90 sono stati ultimati e dotati di serial numbers, e di questi effettivamente una cinquantina ha preso il volo. Quanti ne rimangono oggi in vita? In tutto 16 di cui: 2 in ordine di volo, 2 in corso di restauro, 3 nei musei ed i 9 restanti presso privati collezionisti. Questo particolare censimento è stato realizzato da un vero appassionato della storia di W.H. Bowlus, un certo Jeff Byard, editore del newsletter Bungee Cord, realizzata dall'associazione americana Vintage Sailplane Association. A quest'associazione sono iscritte oltre 600

persone (compreso il sottoscritto), tutte legate da un comune interesse: quello del volo a vela storico.

Questa passione ed amore per la storia sono molto sentiti in Inghilterra dove esiste un gruppo veramente attivo, il Vintage Glider Club (VGC) che tra l'altro coordina molte attività tra cui diversi raduni di alianti d'epoca in tutta l'Europa. Il Presidente di questo club è Christopher Wills, la cui famiglia è

legata al volo già da due generazioni. Sono molto attivi anche i francesi, i tedeschi con il loro museo della Wasserkuppe, gli slovacchi, gli olandesi, gli svizzeri, i polacchi, gli austriaci e chi altro? Forse tutti tranne gli italiani. Non abbiamo forse niente da dire? Eppure all'estero alcuni ci ricordano non solo per Leonardo da Vinci, ma anche per altre persone che hanno contribuito allo sviluppo del volo senza motore. Perché questi personaggi sono stati dimenticati? Forse esistono ancora oggi tante persone che li hanno conosciuti e che potrebbero aiutare a ricostruire la loro storia e le loro esperienze, persone che come me sono attratte ed affascinate dalla storia di quegli anni che per colpa un po' di tutti sono stati coperti dalla polvere del tempo.

Chissà che un giorno, insieme a queste persone non si possa riportare alla luce e ridare il giusto valore a chi in Italia, come in altri paesi del mondo, ha reso possibile il volo dell'uomo.

V.P.

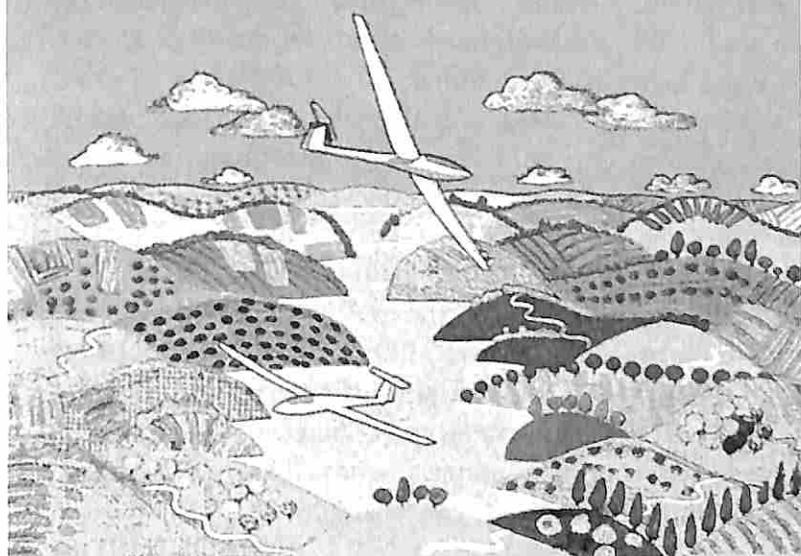
*La Redazione dà il
"benvenuto a bordo"
a Vincenzo Pedrielli
ed invita tutti gli interessati
alla collaborazione.*



Hemet: Ruth Bowlus con Vincenzo Pedrielli

Piste atterrabili

Landing runfields, Champs posables, Landemöglichkeiten



Sonia Gervasoni, volovelista di Valbrembo e ricercatrice dell'ISMES di Bergamo, presenta ufficialmente l'atlante delle "Piste Atterrabili" domenica 29 gennaio, durante una lezione di Secomandi ai piloti iscritti al corso di veleggiamento di "secondo periodo". Nel tardo pomeriggio della stessa giornata, nella biblioteca del "Centro Studi Volo a Vela Alpino" viene presentato alla direzione della nostra rivista, alla direzione dell'AVAL ed ai nazionali del Club di Calcinate.

"Piste atterrabili" è il titolo adottato per questo lavoro, un titolo modesto che non lascia intendere facilmente la mole di lavoro compiuto per la sua realizzazione qualitativa e quantitativa e neppure lascia intravedere gli obiettivi che con esso si sono raggiunti se non si è volovelista provato da numerosi fuori campo.

Dalle pagine della nostra rivista del luglio-agosto '93, nr. 219, avevamo lanciato l'invito di Giorgio Pedrotti di catalogare i campi di emergenza come già avveniva in altri paesi. Per l'occasione si proponeva anche un modello di riferimento. Qualche temprato e provato volovelista sogghignò alla temeraria proposta di Giorgio, sicuramente non la dottoressa Gervasoni dell'ISMES, una società dell'ENEL che si occupa di ricerca applicata e servizi di engineering, che raccolse l'invito e presentò alla direzione dell'ISMES la proposta di realizzare questo progetto nell'ambito delle sue attività della divisione



ambiente e territorio. Venne accettata e sviluppata quale progetto di cartografia geo-ambientale.

Il lavoro realizzato sviluppatosi sotto la diretta responsabilità di Sonia è stato duro ma profittevole in quanto con la data di ultimo aggiornamento "novembre 1994" viene presentato il primo atlante delle "Piste atterrabili" con catalogati 64 campi.

Durante la presentazione a Calcinate Sonia ha ringraziato tutti coloro che hanno collaborato nel fornire le informazioni, in particolar modo è stata ricca di ringraziamenti nei confronti dell'ideatore Pedrotti, che è stato anche attivissimo nella fase operativa. Come da dichiarazioni rilasciate dalla stessa dottoressa Gervasoni il lavoro presentato è solo un inizio, in quanto è intenzione dell'ISMES procedere con una pubblicazione annuale che vede l'inserimento dei nuovi campi censiti, la convalida dei già censiti che non hanno subito alterazioni e le opportune modifiche dei campi censiti che nell'ultimo anno hanno modificato uno qualsiasi dei dati riportati nell'atlante.

Contemporaneamente a questa fase di ampliamento si svilupperà un lavoro di qualità nell'individuare e nell'evidenziare campi sempre più affidabili, per arrivare nel breve volgere di due o tre edizioni ad un atlante in cui le piste di emergenza possano definirsi "selezionate".

La redazione della nostra rivista, visto l'insperato successo



raggiunto da una sua iniziativa, rilancia l'invito di Sonia a tutti i volovelisti per collaborare nel completare l'atlante con tutti i campi italiani del volo a vela, definendo con questo termine, aeroporti, aviosuperfici e campi di emergenza conosciuti e frequentati.

In merito a questi ultimi, si vuol ribadire anche da queste pagine che la responsabilità della scelta di un campo di emergenza è lasciata comunque al pilota che ha il dovere di ispezionare e verificare l'idoneità all'atterrabilità prima di posarvisi.

Si è parlato più sopra di una seconda fase del progetto ISMES in cui si punta nell'individuazione qualitativa di alcuni campi di emergenza, i più sicuri ed affidabili. Alla buona riuscita di questa parte del progetto sono invitati tutti i Presidenti dei Club di Volo a Vela che potrebbero svolgere il ruolo di negoziatori con i contadini o proprietari dei terreni affinché non apportino modifiche alle loro coltivazioni senza preavviso.

Ci rendiamo conto che una iniziativa del genere può causare anche l'effetto contrario ma sicuramente l'affidabilità che si raggiungerebbe su quelli classificabili sarebbe elevata. Lasciamo comunque alla discrezionalità dei singoli Presidenti la decisione di come dirigere le iniziative riguardanti il "proprio" territorio. Tornando alla presentazione dell'Atlante, preferiamo tralasciare ogni commento e rimandare il lettore alle immagini

che l'ISMES ci ha autorizzati a riprodurre. La perfezione delle immaginografie e della relativa elaborazione grafica di ausilio, la precisione delle informazioni che arriva fino all'indirizzo del compilatore della scheda informativa rendono il lavoro pregevole e prezioso per tutti coloro che svolgono attività di Volo a Vela. L'atlante è a disposizione sia nella veste grafica che sotto forma di Compact Disk dal quale si possono stampare singole pagine. Quest'ultima versione è molto indicata per i Club che svolgendo attività didattica, vogliono dotare gli allievi di documenti di ausilio nei primi voli fuori del proprio cono.

Il costo dell'edizione stampata su carta pesante plastificata antiriflesso è di 125.000 L., analogo il costo del Compact Disk. L'acquisto di entrambi contemporaneamente ammonta a 150.000 L. Tutti gli acquirenti riceveranno l'avviso in merito ai futuri aggiornamenti e potranno comodamente acquistarli in aggiornamento a quanto già posseduto.

Informazioni su come acquistare l'Atlante possono essere fornite telefonando al 035-307221 chiedendo del dott. G.L. Callioni, oppure inviando richiesta ufficiale via fax al numero 035-211191 precisando nr. di codice fiscale ed indirizzo. L'invio avverrà per via postale con pagamento all'atto del ritiro.

Buona consultazione!

ACHILLE BARDELLI

ELAN
®
FLIGHT

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

MONOPOSTI:

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

BIPOSTI:

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

ELAN FLIGHT
•Slovenia•

UNA TRADIZIONE
DI SERIETÀ

Contattate:

PAOLO DE MARCO

33044 MANZANO (UD) - Via G. Marconi, 22
Tel. 0432/740429 - Fax 0432/740092

Noi tutti siamo presi dal ritmo frenetico della vita di oggi, e questo sistema lo proiettiamo, spesso inconsapevoli, anche nel volo a vela... Sovente intendiamo quindi questa pratica in termini di fredda competizione, di exploit. Quasi ci vergogniamo di parlarne come di un rapporto con noi stessi e con la natura che vediamo e affrontiamo durante i nostri voli. Pierre Vaysse forse era come noi, ma prima di lasciarci, consapevole del poco tempo che gli rimaneva, ha pensato di scrivere questo suo ultimo articolo, in cui senza pudori ci confessa tutto quello che questo sport gli ha dato durante la sua vita come emozioni, sensazioni, immagini. Per farlo ha usato parole come: amore - ebbrezza - elisir - incomparabile - innamorato - magico - quintessenza - sfida - spirito - splendore - stregato - voluttà ed altro. Tutti termini ormai di un mondo che più non ci appartiene. Ma è solo retorica? Oppure c'è qualche cosa che continuiamo a provare e non è di moda parlarne... Riusciamo tutti ancora a vedere, durante i nostri voli, quello che Pierre ci descrive?

GIANCARLO BRESCIANI

Da VOL A VOILE n° 60, luglio/agosto 1994.

Nella notte tra il 2 ed il 3 luglio 1994, Pierre Vaysse si è involato per un ultimo "punto prefissato" con rotta verso il paradiso dei volovelisti. Discretamente, lo storico è entrato nella storia. La redazione ha perso un amico. Vol à Voile Magazine ha perduto un collaboratore prezioso. E il volo a vela ha perduto un fervente difensore ed al tempo stesso la sua memoria storica. Il vuoto che lascia è immenso, all'altezza del suo entusiasmo. Il volo a vela, durante la sua vita, è stato la sua filosofia, la sua deontologia, la sua religione. L'ultima immagine l'ha redatta mentre si sapeva "in finale" verso l'aldilà, lasciandoci questo articolo, inno alla Felicità che gli ha procurato il volo a vela. Ed il volo a vela vivrà.

Magie...

di PIERRE VAYSSE

Che cosa ci trovano a volare così? con un tale accanimento, ancora ed ancora! Quale filtro, elisir o pozione magica hanno fatto bere loro? Allora mi viene in mente il Dottor Faust e le sue storte d'alchimista, io ho riempito la mia di tutti gli ingredienti a portata di mano (libri, articoli, studi), ho aggiunto una buona dose di ricordi e l'ho messa a scaldare... a fuoco lento (non si sa mai...). Aspirando i primi vapori, ho bene riconosciuto l'ebbrezza del volo. Veloce! Ho afferrato la colonna cristallina di distillazione!

Nella storta, il residuo si è presto essiccato. Scavando con la mia pinzetta... ma come ben descrivere gli orrori che ho trovato: la guerra, il denaro, le spaccionate... Pouah! Presto! La pattumiera! Ouf!

- A noi resta il liquore, la quintessenza, lo Spirito del volo.
- Nella coppa scaldata dal palmo della mano, immergo prudentemente il naso... Ah, meraviglia!
- Noi voliamo perché noi amiamo volare! Lapalissiano! Ma ancora?
- Perché noi troviamo piacere, ma per meglio dire, piaceri, al plurale...
- Sì, ma ancora?
- Ecco il nocciolo della questione, a cuore aperto, nell'intimità...
- Può essere riprenderesti tu, è un po' di questo eccellente cognac che porta alle confidenze, la sera, di fianco al fuoco?

Ascolta il volo è, come l'Amore, incomparabile!

- Ah, no! Tu non smetterai di ascoltarmi per questo panegirico: ti conosco... e poi, è già una faccenda abbastanza complessa!

- Sì, il desiderio di volo, dicono gli psicanalisti, è desiderio di voluttà amorosa. "Io urlerò il tuo nome, voluttà!" Ma quel volo là, dice Bachelard, è un volo senza ala: noi voliamo con due ali, come gli uccelli!

L'ala è pura, bella e semplice come la vela, la sua bellezza è eterna!

Il volo è sete di splendore. Ah noi abbiamo - per sistema, progresso tecnico, check-list, radio... - abbiamo perduto l'emozione dell'attimo. Eppure il miracolo è sempre là. Ingarbugliato prima del rullaggio, all'inseguimento dell'aereo trainatore nella sua polvere e nel suo risucchio, ecco improvvisamente l'alleggerimento, l'alzarsi in volo! È magico, no? L'alian-

te prende l'aria o piuttosto, è l'aria che lo prende! Volare! Ci sono voluti migliaia d'anni all'Uomo per arrivare e voi vedete che oggi è pure banale!

"La portanza è un fiore nato dalla velocità": i precursori erano lirici ma la sensazione di velocità si attenua in fretta salendo in alto!

Con l'aumento della quota, eccoci come immobili, sospesi nel cielo. Il paesaggio è cambiato, ha preso una dimensione panoramica. Ecco l'orizzonte risulta, circolare, infinito!

Un nostro passeggero contadino non riconosce più la sua terra, si meraviglia scoprendo i suoi campi, le curve delle strade, la scomparsa dei villaggi, la regolarità delle sue lavorazioni, la scacchiera dei campi... È vedere la terra di fronte e non più di profilo!

Tutto cambia e prende un altro aspetto, variabile secondo l'ora o la stagione e le mete del giorno. Non ci sono due voli identici...

Durante un volo di durata, ho visto girare il sole, cambiare il paesaggio, rovesciarsi poi allungarsi le ombre nella foschia della sera... Cambiare così la nozione del tempo... L'Eternità: non più ridiscendere!

Volare, è abbandonare la propria ombra; noi la ritroviamo all'atterraggio o talvolta riportata su di una nube, una parete rocciosa, un po' di neve al centro di un alone... Visto dal cielo, l'arcobaleno è circolare... stupefacente?

Il cielo è il nostro incanto magico, le nuvole parlano a noi, stregoni del cielo che voliamo con niente, dell'Aria dei tempi! Cumuli vorticosi di ascendenze nel vento o strati piatti e desolati sono per noi linguaggio, promesse o proibizioni di volo. Certo seguendo la direzione del vento ed i movimenti del barometro, noi dovremmo "entrare nello spazio aereo". Per meglio dire, penetrarlo, l'aliante nella regione parigina (e non solo ndr) è bloccato dalla regolamentazione aerea. Occorre un motore ed una autorizzazione.

Noi decolliamo con un motoaliante, i cumuli congesti si sono sviluppati nel cielo blu in tarda mattinata. Chi non se ne intende direbbe: "Qui, il bel tempo si guasta". Per noi è una festa poiché è un segno di forte ascendenza, noi saliamo bene e troviamo presto una buona termica: il vario indica da 3 a 4 m/s.

Motore ridotto e lentamente raffreddato - la salita continua.

2 m/s. è buono, 120 m al minuto.

Dai 600 m, fermiamo il motore. Gesto per noi banale, inquietante per un pilota d'aereo; corrisponde allo sgancio dal cavo di rimorchio.

Saliamo regolarmente in questo volo maestoso in spirale, elica orizzontale "a bandiera"... 2 m/s. regolare; e in una decina di minuti siamo alla base della nube... Liberiamo verso un'altra base, ma faccia al vento per compensare la nostra deriva e ci ritroviamo in un'altra bella ascendenza. Possiamo continuare tutto il pomeriggio, andando a spasso sulla campagna in prossimità del campo o ben allontanarsi, fare un circuito... e il più straordinario! Rimettere il motore in moto, riscaldarlo accuratamente e riprendere a salire, certe volte tra le nuvole, a distanza rispettosamente regolamentare; non si sa mai chi può spuntare...

Allora incomincia l'incantesimo, l'entrata in un altro mondo irreali, fatto di biancore eclatante e di tutte le sfumature, dal grigio traslucido all'opaco...

Le forme più straordinarie si sviluppano, di rotondità e pennacchi disordinati che noi sorvoliamo. Salendo in valli strette o dilatate, il sole non è più visibile nelle profondità tenebrose... Sinfonia fantastica! Saliamo verso il sole ed il cielo blu... A cima raggiunta, l'orizzonte si arriccia all'infinito; questo è quello che conoscete in aereo. È ora di ridiscendere, motore raffreddato gradatamente, spento, elica ferma... Ci infiliamo tra le montagne giocando intorno alle sporgenze infilandoci sotto la base di una nube dove l'ascendenza ci riaccoglie e ferma la nostra discesa: potremmo continuare a volare tutta la serata.

Volo di sogno, là al di sopra delle nostre teste, la magia a portata di un colpo d'ala.

L'abitudine ci fa dimenticare un'altra meraviglia: da tutti gli angoli del cielo, talvolta da molto lontano (200, 300 Km) i cinquanta alianti del club ritornano la sera a posarsi sull'aeroporto: un campo minuscolo (800 X 200 m.)... là in mezzo ai prati ed ai boschi, nell'immensità del cielo e della terra. Solo qualcuno si posa da qualche parte altrove "aux vaches"... (fuoricampo ndr) Non è anche questo straordinario e magico?

Così durante la planata l'aliante è un piccolo punto perduto nell'immensità del cielo!

Perduto? Noi lo chiamiamo per radio:

- Roméo Juliette da Buno-Starter: posizione?

-Buno Starter da Roméo Juliette: 1800 m. Pithiviers.

Voi capite: lui sa dove è, in volo locale allargato; rientrerà questa sera senza problemi.

Canta lo splendore degli spazi sorvolati, la gioia della padronanza di un così bel aliante e dell'oceano aereo. Canta la gioia delle difficoltà superate, la gioia del cominciare a scoprire il segreto del volo della poiana e dei rapaci.

Poiana, io conosco il segreto del volo silenzioso che porta alto al cielo! Mouillard, l'inventore del volo senza battimento e di tutta l'aviazione non ha scoperto, questo Segreto, malgrado l'osservazione dei voli del grande avvoltoio fulvo e la sua volontà di conquista de l'Empire de l'Air (il suo libro del 1882). E la morte di Nessler, nel 1976, campione di volo a vela francese dal 1930 al 1955, ci ha privato del racconto di questa conquista: il suo libro "le secret d'un Empire" non è mai stato scritto!

Quale segreto? Che l'aria calda sale, tutto semplice. Lo si sapeva già da cent'anni (Montgolfier 1783) ma nessuno poteva immaginare che queste bolle o colonne di aria calda potessero far salire un aliante biposto di 500 Kg a 2 m/s o più, e che un raggio di sole basti a creare la differenza da 2 a 4' necessaria per provocare il fenomeno; l'abilità del pilota nel sentire ed agganciare la "termica" fa il resto: ciò è magico! La montagna è sfidata!

In che modo volare in mezzo a dei monti, a delle nuvole scarmigliate che

materializzano dei movimenti di aria insensati?

"Per volare là dentro, bisogna essere matti" mi ha detto un giorno un vecchio pilota di grande esperienza in discesa a Bijave dall'AC di Norois. No! questo si impara dai libri e soprattutto in volo... volo dopo volo!

Nella mia vita non ho quasi saputo che il massiccio dell'Oisans e le sue quattro cime di 4.000 m. ha di base (il campo base degli alpinisti) il piccolo aeroporto d'Aspres sur Buech (800 m)

Qui si è come a casa propria ed io mi sono trovato bene, mi sono fatto degli amici, poiché si comportano come me volando modestamente sulla montagna e non come fanno soprattutto i piloti ed i superbialianti moderni: trovano l'onda e la quota per sorvolare i massicci senza neanche conoscerne i nomi.

Nei libri e nelle carte io ho appreso i nomi delle montagne ed in volo il loro nome di battesimo. Nella storia della loro conquista ho conosciuto gli uomini, i drammi... il rispetto ed anche l'amore per la montagna. In moltissime foto mi hanno offerto il loro volto da tutte le angolazioni. Ciascuno dei miei voli mi ha apportato esperienza, immagini, critiche e progetti...

Tutto un lavoro di conoscenza, di cui il senso biblico esprime bene l'intensità.

Eccomi stregato, ammaliato, innamorato... Ciascun volo è conquista, progresso o errore a conseguenze limitate per la rigorosa tecnica, per le regole di sicurezza: avere sempre presente nella mente una soluzione alternativa ed un campo conosciuto (e riconosciuto) a portata di volo anche nelle peggiori condizioni. Che atterraggi "aux vaches"!(fuoricampo ndr) in fondo alle valli, talvolta tra i fiori. Ci vuole del tempo; ho impiegato cinque anni per andare alla Meije, per conoscere la strada, scoprire dove passare, dove si trovano le ascendenze per questo o quel tipo di meteo, l'altitudine necessaria per aspettare qua e là per continuare, i punti di decisione.

Ho avuto la fortuna di cogliere, la sfortuna di subire, i passaggi forzosi...

È vero, non sono che un pilota della domenica, ma pertanto più affamato e preparato per la meditazione ed i sogni. Ah, l'ebbrezza del Desiderio!

Ma il meteo si fa beffe! Un anno (1976) non ho potuto fare che un solo volo nel massiccio dell'Oisans...Ma che volo! Ho riportato proprio immagini a piacimento per completare il mio film in corso. Una vera magia.

Sì, un autentico sortilegio. Ma che cerchiamo quindi in questi voli, al di là di questi voli. Al ritorno da un fantastico volo dalla Meije al Monviso, avevamo provato a rispondere: sete di splendore? Ricerca di forte emozione e gusto del rischio? Progetto perseguito per lungo tempo ed infine realizzato? Sfida? Gioia del successo e del bello? Ma anche, e lo sapete bene, ricordi da raccontare e spartire tra amici, di fianco al fuoco, un buon bicchiere in mano... il bene stare susseguente al bene vivere! Questo è ancora fondare la propria stima di se e quella degli altri per loro stessi. Voler lasciare una traccia nella storia umana ("per lungo tempo dopo che i poeti sono scomparsi, le loro canzoni corrono ancora nelle strade"). Vanità? Orgoglio? Amore proprio, seduzione? E questo Amore della vita più forte che la morte. Il volo come l'Amore, indissociabile dalla vita e dalla morte, simbolo di libertà, salito verso la luce che è tutto ("questo è il mio corpo, questo è il mio sangue") a rischio di perdere tutto: solo la morte libera dai ripensamenti. Al punto di amare la morte come si ama la vita ed il volo! La gioia di vivere, la gioia di volare, la gioia della tenerezza ritrovata e dell'Amore stregone, la sfida alla morte ed alla vecchiaia, io le ho conosciute!

Abbiamo letto per voi...

Alla nostra disponibilità di riviste straniere si aggiunge, anzi ritorna finalmente, l'americana *Soaring Pilot*.

È una pubblicazione bimestrale diretta da C. O'Callaghan con la collaborazione di Thomas Knauff ed J. J. Sinclair. Nel numero di maggio-giugno 1994 un articolo ci invita a dissipare sempre tutta la velocità nella richiamata prima di toccare terra, ciò per diminuire la probabilità e le conseguenze di un'eventuale imbardata in atterraggio. Soprattutto nei fuori-campo in erba non tagliata. Certo ci vuole lo spazio sufficiente per poterlo fare! Un altro pezzo ci ricorda che gli alianti volano perché chi li progetta sa come farli, noi possiamo solo peggiorarne le caratteristiche aerodinamiche col nostro pilotaggio o addirittura metterci in pericolo. Interessante la presentazione del *Ventus 2* in quattro pagine a cura di Klaus Holighaus. Poi consigli per i volenterosi autocostruttori dell'*American Spirit*. La cronaca ragionata di un incidente di volo conclusosi senza gravi conseguenze per l'esperto pilota ma con un *Ventus* finito in vite piatta rovescia dopo una richiamata molto brusca fa risalire la causa ad una radio portatile non correttamente fissata: non portate oggetti liberi con voi! Nel numero di luglio-agosto un lungo articolo disserta su varie esperienze di atterraggi fuori campo. Il numero di gennaio '95 della rivista francese *Aviasport* dedica il pezzo più importante allo storico DC 3 Dakota, mentre un trafiletto ricorda che dal 3 dicembre sotto l'altitudine FL 100 la massima velocità legale di 250 nodi. *Australian Gliding* riporta di vari incidenti dovuti all'impossibilità di rimettere dalla vite l'aliante SZD 50-3 Puchacz: la causa sembra risiedere nel piede dell'occupante del posto posteriore che si incastra tra la fusoliera ed il pedale; perciò attenzione e non portate grosse scarpe che peggiorano il problema.

Sailplane and Gliding di dicembre-gennaio '95 contiene articoli sulle correnti a getto nel clima invernale, interessante ma specifico per l'Inghilterra; sul GPS nelle discese strumentali in nube dopo un volo d'onda; sulle prove in volo del Mehta Me

7, il concorrente Russo per l'aliante World Class, e del nuovo LS 8, del quale sono dette cose molto lusinghiere. Nel numero di febbraio-marzo spicca il racconto di un'emergenza al traino: il cavo si rompe, schizza indietro come un elastico e si avvolge intorno all'ala sinistra dell'aliante; l'istruttore ai comandi riesce a liberarsene con uno stallone in virata e poi più efficacemente in una scivolata a 160 km/h l'aria che fluisce dalla radice verso l'estremità alare spazza via gli ultimi tre giri di corda.

Un breve pezzo parla delle grandi economie di carburante (fino all'80%) ottenibili usando motoalianti come il Dimona per il traino: pur con solo 85 HP, il Dimona ne usa 20 per il volo livellato, altri 20 per una salita a 3 m/s., rimangono così 45 HP disponibili per il traino, cioè solo 5 HP in meno di quel che può offrire il Morane da 165 HP. Una visita alla Orlican, ditta Ceca che produce su licenza il Discus CS. Un elenco di tutti gli incidenti avvenuti tra i volovelisti Inglesi in un periodo di quattro mesi.

Technical Soaring, rivista scientifica della OSTIV, presenta i risultati delle prime esplorazioni sulle possibilità di volo veleggiato sull'Himalaya! No, non c'è ancora andato nessun aliante, ma qualche parapendio, e la spedizione ha usato un turboelica per tastare le termiche e i pendii. Seguirà una seconda spedizione nella primavera 1996 per saggiare le rotte verso la cima dell'Everest. Un articolo di R. Biagi approfondisce i problemi dell'avvicinamento finale e dell'atterraggio in presenza di vento. *Soaring* di gennaio 1995 dedica ampio spazio ad un'intervista con Jim Mercer, anima e mente del progetto del Genesis 1, un innovativo aliante che promette prestazioni superiori agli attuali Standard grazie soprattutto alla configurazione con fusoliera molto corta: l'ala progettata per essere quasi completamente auto-stabile realizza una riduzione della resistenza all'avanzamento grazie al fatto di non richiedere, a determinate velocità, l'effetto stabilizzante del piano di coda che in quelle condizioni vola ad incidenza zero. In sostanza un tutt'ala al quale è spuntata la coda! Il Genesis ha da poco ricevuto il battesimo dell'aria e verrà fornito in kit.

Un articolo molto tecnico espone i risultati di una ricerca sull'efficacia aerodinamica dei turbolatori applicati alle winglets di

Masak per il *Ventus C*, concludendo che su tutti gli alianti i turbolatori delle winglets dovrebbero essere più sottili e che il posizionamento di questi è molto critico.

Un intervento di Jason Gregg propone nuove regole di gara per la partenza, che vorrebbe di gruppo, e per lo svolgimento, nel quale più punti obbligati porterebbero spesso gli alianti nel campo visivo di spettatori e operatori TV. Questo è un tema ricorrente nelle riviste di mezzo mondo, che lamentano la mancanza di interesse del volo a vela rispetto alle risorse economiche che le sponsorizzazioni hanno offerto ad altri sport che hanno saputo rendersi più "telegenici"; ed è un tema probabilmente collegato a quello anche più sentito del calo dei volovelisti attivi nei paesi anglosassoni.

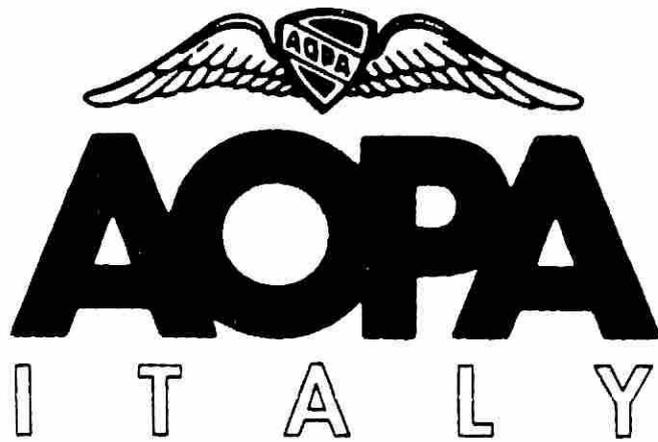
La Newsletter di *Self-Launching Sailplane Pilot* ricorda che il motore del DG 400/Rotax 505 può non avviarsi in volo nemmeno con un'affondata mentre nei successivi test a terra parte regolarmente: è indispensabile lubrificare ogni anno la vite senza fine dietro agli ingranaggi che innestano sul volano. I volovelisti che sanno leggere il danese trovano su *Flyv* il racconto di un volo con diamante di quota a Minden, Sierra Nevada; e una breve presentazione del Sivel SD 27, velivolo leggero italiano.

Aero Revue, la rivista mensile dell'AeC Svizzero dedica molto spazio ai velivoli storici e warbirds e alle mongolfiere. Nel numero di marzo molti elogi per l'efficienza organizzativa dei Neo-zelandesi e una bella foto di due alianti in base che scaricano i ballast. Peccato per la squadra svizzera giunta solo undicesima dopo un brillante avvio.

In generale si nota un gran fervore di novità negli alianti, sia delle note case tedesche, sia di piccoli costruttori che li offrono in kit. Anche Peter Masak ha realizzato un nuovo 15m Corsa, lo Scimitar, che ha portato in gara in Nuova Zelanda. E molto interesse per la World Class: tutti lamentano che il PW5 non sia ancora distribuito e sperano che porti nuovi piloti oltre che la promozione del volo a vela a sport olimpico.

Da una sommaria analisi dei dati della British Gliding Association, mi risultano nove incidenti gravi o mortali negli ultimi sei mesi, dei quali sei avvenuti in relazione al lancio con verricello.

Aldo



AIRCRAFT OWNERS AND PILOTS ASSOCIATION

Il 2 dicembre 1994 si è riunita la Commissione permanente AOPA-RAI, ed ecco i risultati.

a) *Revisione delle eliche a passo variabile.* La normativa attuale prevede che venga compiuta al raggiungimento delle 1.000 ore o dopo 5 anni. La commissione, per i velivoli da turismo o scuola, ha ottenuto che, fermo restando il limite di 1.000 ore, al raggiungimento del quinto anno si possa effettuare un controllo esterno per deterioramento e tenuta e, se questo è favorevole, prorogare la revisione di tre anni e successivamente di altri due.

b) *Validità del C.N.* È stato convenuto che gli utenti non certificati (piccoli Aero-club, associazioni, privati) possono scegliere la validità triennale del C.N. e di compiere i relativi controlli presso una ditta di manutenzione certificata. In tal caso sarà fatto obbligo di copiare almeno un'ispezione annuale ogni 12 mesi calendariali, senza riguardo alla scadenza del C.N., approfondendo tale ispezione in funzione delle ore volate. Nel limite di 200 ore non sarà imposta alcuna manutenzione obbligatoria oltre il normale servicing.

c) *Chi optasse per il C.N. su base annuale potrà presentare il velivolo al funzionario rai nello stato di manutenzione corrente in funzione delle ore volate.* Il RAI istruirà appropriatamente i propri funzionari, delimitando le operazioni necessarie al rinnovo per evitare che i soliti "zelanti" richiedano controlli superflui.

d) *Le tariffe.* È stato confermato lo scon-

to del 50 per cento ai "privati" incluse le associazioni non certificate che non effettuano scuola. Gli utenti triennali potranno pagare anticipatamente i diritti per tutti e tre gli anni in misura del 150 per cento del costo annuale.

e) *Pagamento e prenotazione delle visite.* Sarà semplificata la procedura di pagamento delle tariffe: ogni utente dovrà anticipare una somma sufficiente a coprire i costi e, dietro presentazione dell'addebito definitivo, verserà il saldo. I funzionari sono autorizzati a effettuare ogni prestazione richiesta e opportunamente senza l'apreventiva autorizzazione dell'amministrazione.

Il 24 novembre scorso, il presidente di AOPA Italia Marco Gavazzi, accompagnato dal vicepresidente Mario Panvini Rosati, ha avuto a Roma una serie di incontri per fare il punto sullo stato dell'Aviazione Generale dopo l'abolizione della tassa erariale.

a) *Al termine dell'incontro con il direttore generale di Civilavia, Francesco Pugliese e con il comandante Mauro Benvenuti, capo del servizio Navigazione Aerea, è stata decisa la formazione di una Commissione permanente AOPA-Civilavia con funzioni simili a quella già funzionante con il RAI.*

b) *Durante il successivo incontro con il ministro dei Trasporti Publio Fiori sono state presentate e illustrate due specifiche richieste: la detassazione del carburante aeronautico per i prossimi tre anni (per*

ricostruire il settore distrutto dalla Tassa Erariale); la presenza di un rappresentazione AOPA nei consigli di amministrazione della Società per azioni che - sembra - comprenderà il RAI, l'azienda di Assistenza al Volo e l'ufficio Sicurezza del volo di Civilavia. Il ministro, a titolo personale, si è detto d'accordo, precisando che, per la parte fiscale, è necessario il "concetto" con il suo collega delle Finanze. Una lettera in tal senso è già stata inviata dall'AOPA Italia all'onorevole Giulio Tremonti.

L'AOPA Italia ha preso l'iniziativa di contattare tutti i membri (102 tra deputati e senatori) del neo-costituito "Gruppo Parlamentare Aviazione", chiedendo il loro appoggio alla nostra attività. Sarà nostra cura tenerli informati circa le problematiche del settore e le nostre iniziative.

Il consigliere Ezio Mauri ha partecipato a un convegno su "Aviazione e Aeroporti Minori" organizzato da Alleanza Nazionale ai primi di dicembre. La relazione dell'amico Mauri ha aperto un nuovo canale di comunicazione con l'ambiente politico, così come gli stato richiesto dagli stessi interlocutori.

L'AOPA Italia si è rivolta all'Autorità "Antitrust" per ottenere una dichiarazione di illegittimità per l'attività del Consorzio aeronautico di assicurazioni. Sembra che ora il Consorzio stia cercando una legittimazione presso l'ufficio competente dell'Unione Europea a Bruxelles, ma siamo fiduciosi che l'Unione Europea non vorrà avallare un simile "cartello".

In osservanza delle raccomandazioni da parte della IAOPA, anche l'AOPA Italia "apre" al volo da diporto e sportivo (VDS) per dimostrare che non esistono barriere di categoria, ma solo piloti. Per il settore VDS sono previste numerose iniziative, prima fra tutte, un mailing a tutti i campi di volo nei quali l'AOPA Italia intende presentarsi e offrire la propria collaborazione. L'AOPA Italia si farà carico inoltre - di redigere un "contratto-tipo" per l'acquisto di velivoli ULM nuovi e usati.

Mario Bernardi ci ha scritto di questo simpatico episodio riguardante i "tempi andati" e l'incontro con l'impareggiabile Ann Welch. Vista recentemente in quel di Alzate in occasione della presentazione del Silent. Mario Bernardi ci ha anche inviato la traduzione di un articolo scritto dalla stessa Ann Welch. Articolo che pubblichiamo integralmente dedicandolo ai nostalgici che hanno vissuto la fortunata avventura dell'addestramento senza doppio comando.

R.S.

Un simpatico ricordo

Era un week-end di sole dell'anno di grazia 1950 ed io viaggiavo in treno da Londra a Redhill. Seduta di fronte, una composta giovane Signora (o signorina?) leggeva una rivista di volo a vela. Ci voleva poco a capire che avevamo la stessa destinazione: il Surrey Gliding Club. Con la proverbiale "delicatezza" della provincia emiliana - Gabrielli, che mi teneva a Londra per la licenza Vampire mi chiamava "il Romagnolo di turno" - non esitai a disturbare la privacy della mia compagna di viaggio, anzi ad offrirle il privilegio di volare con me non appena giunti a destinazione. Così, poco dopo, ci trovammo in linea seduti su uno Slingsby del Club. Mentre il verricello ci portava ai fatidici 300 metri, andavo limando frasi d'effetto da buttar là, durante la romantica planata che ci attendeva sulla verde campagna inglese. Non ebbi così modo di notare lo sguardo sempre più professionale della giovane donna seduta alla mia destra finchè, giunti allo sgancio, non si girò verso di me intimandomi in modo pacato ma deciso: "E adesso, Mr Bernardi, mezzo giro di vite a sinistra". Fu così che conobbi Ann Douglas - la futura Signora Welch - istruttore del Surrey Gliding Club, già ferry-pilot della RAF, più tardi coach della nazionale, una delle più notevoli figure del libero volo a vela inglese. Al ricordo di quel giorno ed alla stima che mi lega all'autrice, ti invio un suo articolo, recentemente pubblicato sul Flight Safety Bulletin.

MARIO BERNARDI

Duri tempi passati?

I ruotini anteriori a terra, come i poveri, sembrano ormai divenuti parte della vita di ogni giorno e gli istruttori, come i politici, pare non siano in grado di porvi rimedio. Ma le cose non sono sempre andate così.

In effetti, quando gli aeroplani si lasciavano posare a terra con maggior difficoltà, gli istruttori facevano in modo di insegnare agli allievi ad atterrare come si deve. Probabilmente quando qualcosa è facile da insegnare, l'istruttore non deve mettercela tutta come quando è difficile. Quando ai piloti d'aliante si insegnava a volare da soli fin dal primo volo, l'istruttore era costretto a sviluppare al massimo il proprio talento e le sue tecniche per far arrivare a terra il principiante in un solo pezzo. Probabilmente si è dimenticato che, tra gli anni trenta e gli anni cinquanta, a migliaia di piloti di aliante si è insegnato a volare da soli sul velivolo, con l'istruttore a terra a masticare nervosamente un filo d'erba. Certamente di quando in quando c'erano alianti a pezzi; ma molti di quei piloti continuarono a volare nelle competizioni internazionali, a battere records mondiali a fare del buon lavoro divenendo istruttori essi stessi, istruttori di lenta meditata autoformazione.

Con questo non voglio certamente dire, che si dovrebbe ritornare all'addestramento senza doppi comandi. Al contrario, dal momento che da lungo tempo sono disponibili ottimi addestratori biposto; ma vale forse la pena di considerare a fondo in qual modo gli istruttori di allora riuscissero ad evitare che si sentisse troppo spesso il rumore del compensato che va a pezzi.

In breve, l'aspirante pilota cominciava a imparare con delle scivolate a terra, trascinato dal cavo del verricello, dentro, o per meglio dire, sopra un aliante veramente rudimentale, senza abitacolo, senza strumenti e spesso senza alcun sistema ammortizzante tra il fondo schiena ed il terreno. Lo scopo di questo esercizio era di imparare ad andar diritto e ad ali livellate. Quando questo esercizio riusciva era seguito da balzi a pochi metri di altezza per prendere cautamente dimestichezza col timone di profondità; seguivano balzi un po' più in alto con dolci variazioni di

direzione, a destra e a sinistra, prima di prender terra diritto in avanti. Dopodichè arrivava il primo vero balzo nell'ignoto - un lancio in circuito al verricello. L'esercizio conteneva molte novità tutte insieme: l'allievo non si era mai trovato prima d'ora così in alto, non si era mai trovato con il campo dietro le spalle, non aveva mai fatto virate di 90° (o giù di lì); prima d'allora non aveva mai volato sottovento (con una velocità al suolo più elevata del normale); non si era mai trovato a dover decidere a che punto virare in base effettuando la seconda virata "corretta" della sua vita. L'unica cosa di cui aveva esperienza era l'ultimo pezzetto della sequenza, l'avvicinamento finale a velocità corretta ed atterraggio.

Non si trattava solo di una grande sfida per il principiante ma anche un faticoso lavoro per l'istruttore. Toccava a lui analizzare tutti i problemi dell'esecuzione del circuito, fornire tutte le informazioni necessarie per ottenere il risultato, senza sovraccaricare, spaventare o confondere l'allievo. Fù così escogitato un modo semplice ed economico di aiutare l'allievo ad affrontare l'ignoto. Si trattava di percorrere, conversando così con l'allievo, un circuito tracciato sul terreno. Una zona erbosa o dell'area di parcheggio di 30 o 40 metri rappresentava il campo visivo e pilota ed istruttore percorrevano la traiettoria prevista finchè l'allievo non avesse perfettamente chiaro in mente ciò che stava per fare e non fosse in grado di ripeterselo percorrendo in volo il circuito, ivi incluse eventuali emergenze. Il percorso a terra era ovviamente orientato come quello da seguire in volo. Quasi invariabilmente i principianti effettuavano il circuito in modo corretto fin dalla prima volta, eseguendo correttamente le eventuali correzioni del caso. Ciò non sarebbe stato possibile attraverso un "briefing" esclusivamente verbale, poichè l'istruttore non sarebbe stato in grado di ottenere le necessarie reazioni da parte dell'allievo. La procedura era necessaria per aiutare lo studente "a visualizzare la scena". Anche oggi, nell'addestramento a doppio comando, potrebbe ancora valere la pena di usare questo metodo, per stabilire rapi-

damente e senza spesa i principi su cui è basata l'esecuzione di un circuito e ciò ancor prima di effettuarlo in aria con tutte le complicazioni dovute alla presenza di altri aerei in volo, delle chiamate radio, della turbolenza e la necessità di richiamare i controlli pre-atte-rraggio. Si potrebbe pensare che oggi nell'istruzione a doppio comando l'allievo arriva a fasi avanzate dell'addestramento senza avere completamente assimilato le fasi precedenti, cosa che può facilmente accadere per effetto della presenza rassicurante di un istruttore seduto nell'aliante. Qualche giustificazione degli incidenti al ruotino anteriore potrebbe derivare dal fatto che l'allievo si trova semplicemente a seguire delle istruzioni senza averne assimilato le ragioni precise e le inevitabili conseguenze. Sfortunatamente l'accertarsi che l'allievo si renda realmente conto di ciò che sta cercando di fare, e perchè, richiede tempo - spesso molto tempo - che l'istruttore di volo a motore può non essere in grado o essere disposto a concedersi in quanto un secondo allievo è in pressante attesa del proprio turno di istruzione. I ritmi più lenti del volo a vela - mentre allievo ed istruttore attendono l'arrivo del cavo del verricello - normalmente offre l'opportunità di un utile dialogo tra istruttore ed allievo, un dialogo per esempio di questo tipo: "Cosa te ne sembra del tuo ultimo atterraggio? Ti sei reso conto del perchè sei entrato in campo così basso?" Il briefing post-volo e la discussione, qualunque sia il metodo di addestramento usato, è essenziale per comprendere quel che l'allievo ha veramente appreso quanto egli sia in grado di approfondire da solo l'insegnamento ricevuto.

Dopo il circuito il grande passo successivo per il pilota addestrato senza doppi comandi era rappresentato dalla transizione su aliante diversi e sempre più avanzati: Anche qui non era possibile presentare una sola novità per volta. Ora il nuovo aliante avrebbe avuto qualcosa davanti al pilota, come un abitacolo o forse anche un parabrezza e magari, benedetta comodità, un elemento ammortizzante tra pattino e fondo schiena. Magari nel primo passaggio di macchina non ci sarebbe stato ancora nessuno strumento, ma nel successivo forse ci sarebbero stati un indicatore di velocità, un altimetro ed un variometro. Le velocità normali di volo oscillavano tra 30 e 50 nodi.

A questo punto ci si poteva aspettare che l'allievo fosse in grado di volare con una certa sicurezza ed assetto e velocità ragionevolmente accurati e di effettuare virate di 90 gradi anche se qualche volta con un po' troppo piede. Il primo passo nel passaggio ad una macchina diversa richiedeva che l'istruttore aiutasse l'allievo a capire l'assetto corretto a cui volare ed atterrare. Anche questo processo cominciava a terra con l'allievo seduto sull'aliante, lo sguardo fisso in avanti, mentre un assistente alzava ed abbassava la coda per simulare l'assetto necessario per ottenere la corretta velocità di volo e d'atterraggio. Per l'atterraggio l'istruttore sollevava commentarla con frasi di questo tipo "Devi planare in questo assetto" oppure "continua a sostenerlo in modo da vedere l'orizzonte in questo modo quando l'aliante tocca terra". Potrebbe darsi che sugli aerei a motore con carrello triciclo si potrebbe salvare qualche ruotino anteriore.

Se l'istruttore, a terra si prendesse la briga a far rilevare all'allievo le graduali variazioni di assetto durante l'avvicinamento finale e l'atterraggio: in questo modo l'istruttore riuscirebbe a scoprire che cosa l'allievo vede in quel momento ed a cosa guarda.

Il pilota addestrato da solista precedeva per passi successivi verso il primo rimorchio aereo, lì verso il volo di pendio, quindi alla ricerca delle termiche ed al loro impiego, alla lettura delle carte ed all'atterraggio su campi diversi da quello di decollo, il tutto unicamente in base ad istruzioni ricevute a terra. L'addestramento da solista a parte le tecniche svilup-

pate dall'istruttore per evitare di mettere prematuramente i capelli bianchi aveva anche altri meriti. Come già detto, l'addestramento al volo su aliante era e spesso è ancora - un processo lento e graduale. Ma gli allievi restando sul campo tutto il giorno, erano in grado di assorbire una gran quantità di informazioni necessarie, famigliarizzandosi con le variazioni di direzione del vento e prendendo confidenza con il graduale aumento delle turbolenze. Avevano anche l'opportunità di osservare gli errori degli altri, spesso da molto vicino, come gli effetti di un atterraggio troppo lento o di una richiamata troppo alta, e di comprenderne le ragioni. C'era tempo per parlare tra allievi di ciò che ciascuno trovava difficile o facile e di ascoltare i commenti dei piloti più esperti. Oggi, per molte ragioni, l'allievo pilota di aereo a motore raramente è in grado di acquisire, e in modo gratuito ed automatico tutte queste informazioni "periferiche". Per il pilota d'aliante che sistematicamente solo a bordo c'erano poi anche segni tangibili del proprio progresso: il primo circuito, il passaggio ad un aliante di nuovo tipo, il primo volo veleggiato, il passaggio ad un aereo ancora migliore. Questi gradini erano ambiti, faticosamente raggiunti e di grande soddisfazione, allorchè conseguiti. Occorre anche dire che erano un regalo diretto ed immediato da parte dell'istruttore senza bisogno di pezzi di carta o di voli di controllo da parte di esaminatori esterni. Il neo pilota si divertiva assai di più e si sentiva assai di più parte in causa in quanto non possa l'allievo a motore tutto pimpante nella sua calda cabina costretto di quando in quando a chiedersi se stia effettivamente progredendo in qualche misura ed in quale direzione.

Naturalmente, alcuni di questi allievi strada facendo si perdevano: non è strano che trovassero il tirocinio troppo lungo o difficile. D'altronde nemmeno tutti gli allievi di volo a motore raggiungono oggi livelli di addestramento di qualche interesse. Tuttavia gli allievi formati senza istruttore a bordo, quelli che resistevano fino alla fase del veleggiamento divenivano piloti versatili ed affidabili perchè il metodo di addestramento aveva dato loro l'opportunità di analizzare a fondo il proprio modo di volare. Ed in genere diventavano essi stessi ottimi istruttori.

Molti anni orsono ho avuto occasione di far fare la transizione su aereo Topsy Nipper a due di questi piloti, senza doppio comando sull'aereo a motore. Un aliante come un Olympia ed un aereo come Nipper avrebbero potuto essere più diversi in termini di condotta, di prestazioni e comportamento all'atterraggio. Ma dopo un briefing, fatto usando le tecniche tipiche nell'addestramento senza istruttore a bordo, entrambi i piloti d'aliante volarono sul Nipper effettuando circuiti impeccabili, con avvicinamenti precisi seguiti ad atterraggi perfetti.

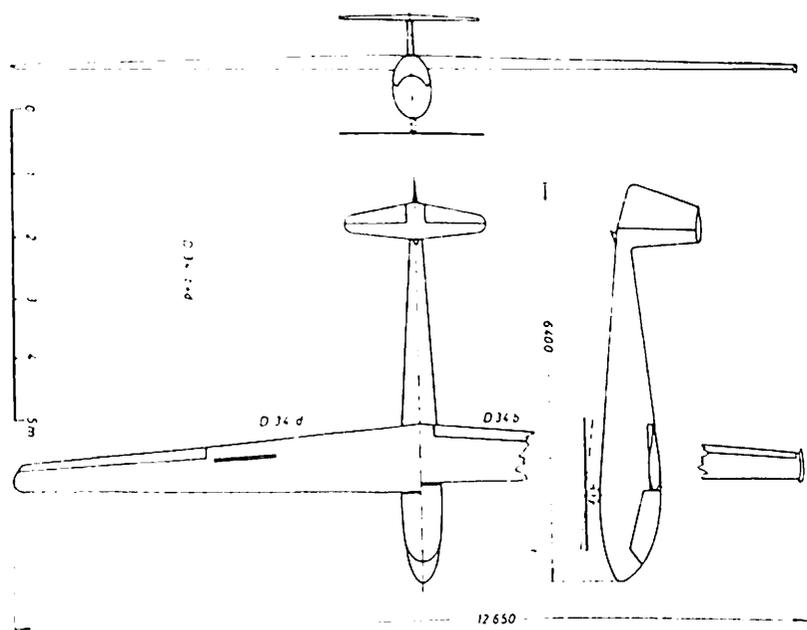
Oggi l'addestramento senza istruttore a bordo è storia. A quel tempo non c'era alternativa. Così istruttori ed allievi dovevano convivere anche se ciò poteva pesare non poco sui nervi dell'istruttore. Non c'è dubbio che il metodo funzionasse perchè l'intero sviluppo dei voli di distanza da parte dei piloti tedeschi fu costruito su questo metodo, così come è stato generoso ed indipendente il movimento volovelistico inglese. Esso ebbe successo perchè gli istruttori dovevano lavorare duramente per assicurarsi che i loro allievi comprendessero ciò che dovevano fare e come mettersi a farlo; e ciò produsse piloti in grado di pensare e decidere con la propria testa, la prima cosa che imparavano era come atterrare; non solo perchè numerosi brevi voli fornivano l'opportunità di un sacco di pratica, ma perchè gli istruttori sapevano che il solo modo per evitare dispendiose riparazioni era di insistere perchè l'allievo continuasse a sostenere l'aliante fuori contatto col terreno fino al momento in cui la macchina fosse pronta ad atterrare da sola.

ANN WILCH

Alla ricerca delle glorie (forse) passate!

a cura di CELESTINO GIRARDI

Il nostro viaggio a puntate attraverso i «miracoli» compiuti dagli studenti universitari di Darmstadt, appassionati piloti di volo a vela, ci porta oggi a far conoscenza con due realizzazioni, due alianti fondamentali nella storia del volo a vela di tutto il mondo. Il D-34 e il D-36 (dove la lettera D sta appunto per la città tedesca Darmstadt ed il numero è il progressivo dei prototipi) rappresentano i primi tentativi di impostare un sistema di lavorazione adeguato alle esigenze della futura produzione industriale. E dobbiamo dire che il tentativo è perfettamente riuscito, tanto che l'industria volovelistica tedesca, capitanata a tutt'oggi dai più illustri ex studenti della associazione AKAFLEG di Darmstadt, è in posizione leader in Europa e nel mondo intero!



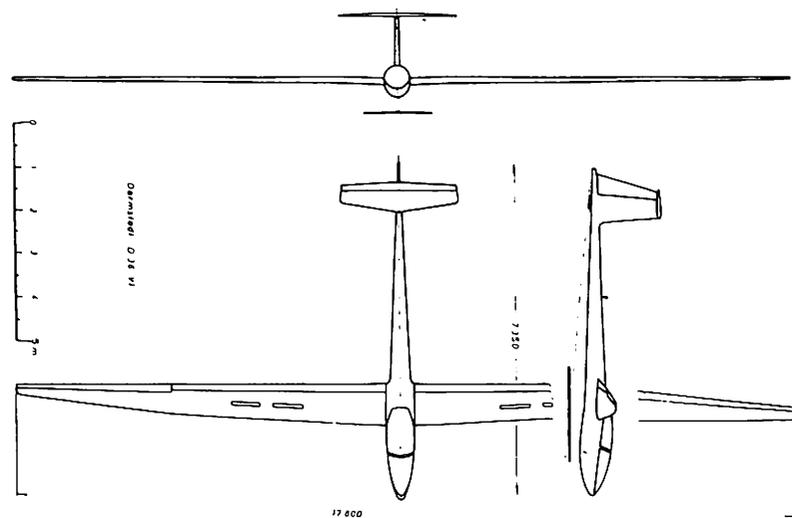
per il loro decisivo contributo alla progettazione e nascita del "CIRCE": Heiko FrieB, Klaus Holighaus, Wolf Lemke, Gerhard Weibl. Sono tutti "mostri sacri" del volo a vela dei nostri giorni, che si guadagnano la quotidiana pagnotta dedicandosi alla progettazione e costruzione di tutti gli alianti più moderni attualmente in commercio: mono o biposto con apertura alare di oltre 25 metri, efficienza 60, motoalianti in fibra di carbonio, ecc. La loro brillante carriera iniziò proprio all'interno del gruppo studenti universitari piloti, Akafleg, di Darmstadt, con la costruzione del D-36 "CIRCE", capostipite di tutti i moderni alianti in fibra sintetica.

LA RIPRESA NEL DOPOGUERRA

Ormai è universalmente riconosciuto che la posizione di assoluta avanguardia della Germania nel settore della progettazione e costruzione di alianti è dovuta ad effetto collaterale del divieto di costruire aeroplani a motore, imposto dai vincitori dell'ultimo conflitto mondiale. Tutte le energie confluirono pertanto nello studio e sviluppo del volo a vela, autorizzato a rifare la sua comparsa a partire dal 1950. Ricordiamo in tale contesto l'aliante D-34, costruito in quattro versioni, allo scopo di studiarne i procedimenti di produzione di tipo preindustriale, in particolare per i profili laminari e la lavorazione delle materie sintetiche in combinazione con il compensato.

Ma è il nuovo aliante D-36 "CIRCE" ad introdurci nell'epoca moderna. La costruzione a sandwich e fibra di vetro unitamente al legno compensato parla un linguaggio a noi familiare, come pure la sua efficienza massima di 44, ed i sottili profili laminari FX 62 K 131 e FX 60-126 abbinati ad una superficie liscia e tiratissima, dovuti agli studi del Prof. Franz Xaver Wortmann.

Altri giovani studenti della scuola di Darmstadt vanno ricordati



CARATTERISTICHE del D-36 "CIRCE"

Anno di costruzione	1964
Monoposto	
Apertura alare	17,8 m
Superficie alare	12,8 mq
Allungamento	24,8
Peso a vuoto	285 kg
Carico alare	32 kg/mq

Profondo è il pozzo del passato e noi rinnoviamo l'invito alla ricerca di storie ed avvenimenti del tempo andato, per lasciare traccia del nostro "passaggio". Un significativo esempio può essere rappresentato dalla simpatica filastrocca inviata dal Pioniere Gen. Adriano Mantelli – scritta dall'Ing. Nuvoli in occasione del 3° Campionato di Volo a Vela nel 1939 in quel di Asiago.

III° Raduno Alianti di Asiago XVII

*Osteria del volo a vela
paraponziponzipò
ma anche il filo fa la tela
paraponziponzipò
e per questo tutti quanti
a filare vanno avanti
daghela bel biondino
daghela bel biondà*

*Pochi uomini son belli
come Mino Cassinelli
ma purtroppo, e per questo è male
è arrivato a generale*

*Col Gi otto fresco fresco
per la Navi c'è Moresco
che per fare il seduttore
scrive lettere d'amore*

*Al timone della RUNA
c'è Mecozzi per fortuna
ma per farti disperare
ti ci fa una circolare*

*È la bussola un affare
che t'insegna a navigare
ma ad Asiago Teresiana
fa girar la tramontana*

*È Garelli un puritano
che le prediche fa invano
la sua fama è già sciupata
dal ricordo di Zappata*

*Di Nannini non mi lagno
per il pranzo di Valdagno
ma dall'a fino alla zeta
giudichiamolo acqua cheta*

*Elegante e un po' gagà
il Gandolfi eccolo quà
occhi grandi, sognatore
ideale delle signore*

*Col suo far da gran signore
il baron veleggiatore
ti strannunzia una partenza
ma si ferma già a Vicenza*

*Ambrosini il costruttore
per la Navi ha perso il cuore
senza chiedere licenza
l'ha portata giù a Vicenza*

*È l'Apollo un Dio pagano
ma lo batton di lontano
di Bonomi i bei gambini
quando porta i calzoncini*

*Al Venezia in fretta in fretta
c'è un espresso per Mietta
guarda il bollo e tira via
certo viene da Pavia*

*Chiotto chiotto buono buon
capitano Mazzaron
cavillando i suoi cavilli
va a raccogliere mirtilli*

*Seminudo un ufficiale
può star bene e può star male
consigliamolo a Caldera
di comprarsi una pancera*

*Coi suoi gusti sopraffini:
scandalizza un po' Todini:
delle donne caso strano
lui apprezza il de...*

*No tesoro, non abbocco:
quel dei baffi non lo tocco:
di una cosa stai sicuro:
della stampa ci ho paura*

*Osteria dello Stufato
il Deslex col suo primato
ti riesce a dimostrare
che in candela sa montare*

*Eid infine attenti al Cus
un pilota d'extra lus
che va in volo per erbette
a cercar le ragazzette*

*Visto questi e visto quelli
vincitor resta Mantelli
io vi inchino e riverisco
e da solo mi applaudisco*

Gilberto Cervesato

AGENTE GENERALE D'ASSICURAZIONE

CONSULENZE ASSICURATIVE
RAMO AERONAUTICO
per piloti e aeromobili

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

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



V. I. P. - International Gliding Club

A letter from the USA.

More about Post-declared Tasks

I am writing in reference to the proposal of possible changes in the sporting code, consisting in allowing the post-declaration of turnpoints. I considered the proposal as it appeared in the magazine "Voio a Vela", but after adequate thinking I came to the conclusion that it is not a desirable change. I would like to present some considerations on the matter.

First of all, I feel the arguments in support of the proposal are presented in a way which is not appropriate. It is said that the system used now is like to ask, for example, to a downhill skier to pre-declare his/her time: if the skier does better than the pre-declared time, he/she is only credited the time that he/she declared. If the skier makes a time that is worse than the declared, then the skier is credited nothing. Another example: "Javelin throwing at the Olympic Games. The winner is the one achieving the greatest distance. The javelin thrower would find the rules crazy if they asked him/her to throw the javelin to a self-declared, pre-declared distance rather than as far as he/she can, and in addition to that to value not the thrown distance (performance) but the pre-declared distance". Then the soaring task is presented as a game of chance, where you have to guess the results in advance. With the post-declaration, it is said, we may better exploit the maximum from the soaring day.

These examples are used in a way clearly inappropriate and there is no soaring task scored in this fashion. There are no crazy rules in the Sporting Code: the tasks where the aim is to achieve the greatest distance are the Straight Distance and Free Distance, and in these two tasks there is no pre-declaration of the finish point. All other tasks consist of racing a course: then the course may be raced in record time or not, and may be completed or not. There is no need to guess anything.

Our sport is somewhat different from others with respect to the area of the competition. A car race takes place in an autodrome with a defined track; a downhill ski competition takes place in a track defined by gates, which is prepared for the occasion; a sailboat race takes place around buoys which are placed in a certain configuration. Also a soaring competition consists of going around identifiable turnpoints.

In flights for badges and records, it is given faculty to the pilot to pre-determine the turnpoints, so as to make his/her own track. I think this faculty gives us a big freedom. We can fix the task according to our ability and also to our liking, selecting the tour which is more easy or more interesting for us.

In a soaring flight, the pre-declaration is the task. The turnpoints are like the buoys in a sailboat competition. Indeed, the task is: define a course, then try to fly it. I think this concept is logical, fair and in line with what is done in other sports. If the pre-declaration is removed, we have another kind of task, quite different.

To illustrate a post-declared event, let me use a couple of examples, probably inappropriate on their own standing. Roald Amundsen starts to

conquer the South Pole. In the vicinity of the Pole though, the weather is inclement and Amundsen goes to another place, as far away as the Pole, then comes back.... Would you give him a place in the history books? Another example: a downhill skier (not Alberto Tomba) races in a slalom, but finds some of the gates too difficult to pass through: quickly the skier changes his/her path cutting out the difficult spots. Of course everybody else can do the same. Would you consider this type of slalom the same as the traditional one, where you are eliminated if you do not follow the prescribed path? Note that in this way you made a better time and so exploited at best the possibilities of the slope! Stretching the improper exemplification some more: How would you evaluate an archery contest where the arrows are thrown first, and a target is painted around them after?

In soaring the pre-declaration is used for badge tasks, as well as for records attempt. I will make some consideration on the rules for badge flights, then I will talk about the records attempts.

The badge tasks were instituted many years ago as goals for the soaring pilots to strive for, in order to develop and improve their soaring skills. The pilots who achieve them are given an award, which has great prestige because it is a recognized standard of performance the world over. In essence, a badge task requires that a pilot demonstrates good judgement in planning a task and good skill in executing it.

The way I understand the spirit of the soaring badges, the purpose of the flight is not to take the best out of the day, but out of the pilot. If today you did 300 km and the weather was good for 500 (or so you think), then take the 300 today, you will try the 500 tomorrow. Anyway, if you are a 300 km pilot, you probably won't do 500 km even in a good day. Wait when your skills are improved. By construction, badge attempts are not a race against time: they are just to be completed as planned.

In the case of flights for national and world records, either speed or distance, also what we want to measure is the ability of the pilot - given a set of rules. Nobody ever said that we want to extract from the day the maximum. If we want the maximum from the day, then the pre-declaration of the task is not the only rule that must be changed. Why fix the shape of the triangle, prescribing minimum lengths for the sides? A more elongated triangle may better fit the conditions of the day. Why prescribe fixed, round distances: 500 km, 750 km, etc? An intermediate distance may more exactly fit the maximum that can be extracted from the day. Why fix a maximum start altitude of 1000 meter? There are days that may allow a start at 2000 meters, and so on. If we begin to change the rule of pre-declaring the turnpoint in order to extract the maximum possible from a soaring day, all the other rules may be questioned too.

I will explain why I am so sensitive to the topic of post-declaration, and may be somebody will recognize him/herself in what I am saying. I am known for one that very rarely does a local flight. I go cross country prac-

tically every time, but many of my flights are of the post-declared variety. This is because I often begin a flying day without a good weather forecast, without knowing what time I will have a tow, without an exact task in mind, and I decide when I am aloft where the good conditions may be today and so in which direction to start. Then I normally go as far as I can, until the watch tells me that it is the time to come back if I want to find somebody help me de-rig. After the flight, I write in the log book what I did today, and what I am writing is a post-declared task (at least one half of it is....the returning portion has a strong declared goal to make it back to the home field). True, I happened to do many nice flights in this way, unexpected, amazing, some really noteworthy. But I would not consider this kind of flights as something to enter in the record books: they just happened, the conditions were good and I was there.

As everybody else, I nurture in the back of my mind some flights that I would like to do, and when I see a good day I try to fly them. Even if do not say anything to anybody, the fact that I have the determination to do this flight makes it a pre-declared task. Believe me, and probably you know it by yourself, there is no comparison in difficulty between a pre-declared and a post-declared task. And if you know what I mean, there is no comparison in learning, and in satisfaction, between the two types of flight. This is why I do not think it is the case to reward a performance declared "a posteriori". True, post-declaration would eliminate some unlucky chances, but would also introduce lucky ones.

An important consideration: soaring tasks are a way to compare the progress of man, machine, instrumentation, technique. It is important that they remain unchanged. The option to change the turnpoints in flight makes for an entirely different task. It is like to allow the use of the engine in a motorglider competition: you can conceive such a rule, and it will be fair in itself, but you cannot compare it to a pure sailplane competition.

Another consideration: we are now at the beginning of the era of the GPS. It will eventually become our standard system to record a flight. Somebody has already anticipated that with the GPS, it may be possible to individuate turnpoints by their coordinates only, even if those coordinates do not correspond to a physical feature on the ground. I think I would not object to turnpoints individuated only by coordinates....if they are pre-declared. Would you imagine what will happen if we allowed the declaration of such turnpoint after the flight? A distance task would become a zig-zag succession of points, from one thermal to the other, all around the field or the strongest area of the day. In a triangular course the turnpoints would be made of three thermals, and so on. Again, it is still conceivable to have such a task, because the rules would be the same for everybody, but....is this what we want?

Final considerations. Please be objective, be realistic. Do we think the option of selecting the turnpoint in flight will really help us that much? Think about it, this option is of limited practical application. When we try to beat a record, we will declare something which is just somewhat better than the existing one. Will we jeopardize the flight by adding 30 kms at the beginning of the last leg? Also, I understand that at times, one of the turnpoint may be in the blue, making it impossible to complete the task. But there are many more times when a flight goes wrong for a variety of reasons, that no change of turnpoint may remedy. Just try again another day, as our fathers did. And also, please do not compare a soaring flight to a pure game of chance. Those pilots that over and over again find themselves in the first places in competition, are not there because they are luckier than others.

In conclusion, the option of changing the turnpoint in flight does not seem in the spirit of the badge flight, which are more a test of individual achievement rather than a race. In the case of record flight, it seems that the proposal of changing the turnpoints in flight is based on the principle to extract the maximum from the soaring day. The principle is new, and if accepted should require other changes in the rules of the soaring code. In my opinion the pre-declaration as a rule of non-change is a great freedom to the pilot, is comparable to pure performance and is an integral part of a soaring flight because it includes the important feature of planning ahead. I do not think it is the case to modify it. The post-declaration of turnpoints may be considered as an entirely new task, and I think it has little meaning and I do not feel there is a need for it. Otherwise, we would become the first sport in history, where we can change our course while we are racing it.

SERGIO COLEVALECH

4436 Northampton Dr. - Carmichael, CA 95608
Tel (916) 966 9909 - Fax (916) 966 9209

* * * * *

Italian outlanding field atlas It is available on CD-ROM too!

64 outlanding fields were found (with the help of many glider pilots, who were asked to provide assistance), examined, analyzed, scanned, maybe even "flight-tested" by a group of gliding enthusiasts led by Sonia Gervasoni, a glider pilot and researcher of ISMES, a research center belonging to ENEL, the Italian State-owned electricity company.

They were able to involve ISMES in the endeavor. The result is a brand new, quite, innovative atlas including a set of safe outlanding fields in Italy, that is available on hard copy, and what's more... on CD ROM!

The atlas layout is excellent, image definition is outstanding, really worth seeing, yet, ISMES plans to further fine-tune it, and to update it year after year.

Provided data include: an image of the field, its GPS coordinates, elevation, typical crops, time of the year during which the field is landable, and much more.

This atlas is meant to be a didactical aid for the pilots who set out on their first cross-country flights, for visiting pilots who are unfamiliar with a given area, and for all who like to know where going "aux vaches" on their course is safe. (Note, however, that the Atlas comes with a disclaimer... it is always the responsibility of the pilot to decide where to land in full safety" !)

If interested, please call G.L. Callioni at 0039/351307221.

L'Aliante Militare

presentazione di PLINIO ROVESTI

L'aliante, questo meraviglioso frutto della creatività umana, fin dal suo primo apparire ha sempre evocato, nell'Immaginario collettivo, idee o sensazioni connesse con un palpitante anelito di libertà, di pace e di infinito, che si nutre di arcani silenzi così come di slanci ardimentosi, propri di un animo forte e sensibile alle suggestioni dell'ignoto. E il volo a vela, che con l'aliante raggiunge una delle espressioni più pure in cui si realizzano queste eterne aspirazioni dell'uomo, sembra proprio essere il simbolo perfetto di una serenità riconquistata, nella quale il cuore e la ragione si ritrovano uniti in una indescrivibile esperienza fatta di entusiasmo sportivo, di sapere scientifico, di solido razioicinio e di pura gioia dello spirito.

Ciò non di meno, come dalle opere della guerra sbocciano talora impensati frutti benefici per le sorti dell'umanità, così non è infrequente che anche le opere della pace possano, all'occorrenza, trasformarsi in impensati strumenti di guerra. E se nell'antica leggenda un misterioso cavallo di legno fu per Troia portatore di morte e distruzione, in tempi a noi più vicini anche alle pacifiche ali dell'aliante fu affidato il compito di sorprese non propriamente gradevoli per il malcapitato nemico.

Quando nel settembre del 1939 scoppiò la seconda guerra mondiale, certamente furono molti a pensare che gli alianti sarebbero stati messi in disparte, per lasciare che i loro rombanti fratelli dispiegassero tutta la loro micidiale potenza; ben presto, però, tutti dovettero ricredersi. L'attività volovelistica, lungi dal venir meno, fu invece adeguata ai nuovi compiti che lo stato di guerra imponeva. E così anche gli alianti conobbero i cieli fiammeggianti delle battaglie e si fecero, di volta in volta, strumento di salvezza per gli uni, di morte per gli altri.

Fra i paesi che per primi intravidero e sperimentarono con spettacolosi risultati le straordinarie possibilità degli alianti in compiti di guerra, la Germania occupò un posto di preminenza. Ben presto, però, tutti gli altri paesi belligeranti ne seguirono le orme, e l'aliante fu, davanti al mondo stupefatto, il protagonista di memorabili imprese ai limiti dell'incredibile. Il fatto che esso possa giungere inavvertito sugli obiettivi che gli sono assegnati, il fatto che per la sua scarsa velocità possa prendere terra entro breve spazio, il fatto infine che esso, non appesantito nè ingombrato dal motore, possa trasportare in volo un notevole carico utile, fecero dell'ala silenziosa un'arma nuova, che poté colpire obiettivi altrimenti inaccessibili, o sbloccare situazioni nelle quali altre strategie o altre armi erano riuscite molto meno efficaci.

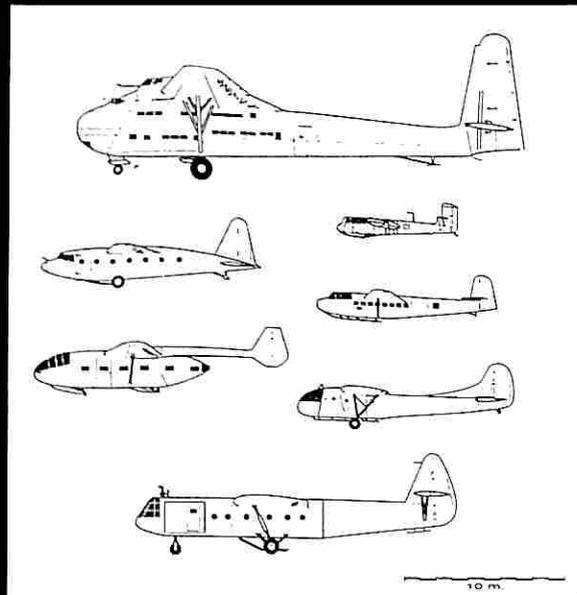
"L'Aliante Militare", l'opera a cui Maurizio Setti ha lavorato per anni con tanta passione, serietà e competenza, è qualcosa di più che una semplice storia dell'aliante bellico. In questo volume, infatti, l'autore, oltre a delineare gli sviluppi e le vicende dell'aliante militare da guerra, è sempre attento a guidare il lettore nella comprensione di quella vasta gamma di fat-

Publicazione promossa dallo Stato Maggiore Aeronautica - Ufficio Storico

MAURIZIO SETTI

L'ALIANTE MILITARE

Caratteristiche e Storia di uno straordinario Mezzo da Battaglia della II Guerra Mondiale



disegni di
Lorenzo Pallotti

 IBN Editore

tori che tanta importanza rivestono nell'attività bellica, sia nel campo dei trasporti aerei, sia in quelli dello sbarco e dell'assalto. L'aerodinamica, le tecniche di pilotaggio e la tecnologia costruttiva sono elementi che, inseriti di volta in volta nell'organico canovaccio storico di cui l'opera è intessuta, fanno di essa una vera e propria sintesi multidisciplinare, in cui tutto ciò che concerne gli alianti militari da trasporto, da sbarco e da assalto, è trattato in una prospettiva ad angolazione mondiale, con dovizia di particolari tecnici, di materiale illustrativo, e di dati il cui reperimento non è stato certo cosa facile. Una sintesi che, per la completezza essenziale del suo contenuto e per la chiarezza delle sue linee espositive, costituisce un ideale strumento di informazione per il pubblico profano e nello stesso tempo un utilissimo punto di riferimento e di verifica per il lettore competente.

A molti potrà sembrare un'espressione logora, dettata dalla retorica di un dilagante costume laudativo, ma certamente non si è lontani dal vero se si afferma che con la pubblicazione di quest'opera si viene a colmare una annosa lacuna nella letteratura tecnico-aeronautica, non soltanto nell'editoria italiana, ma anche in quella internazionale.

Richiedetelo all'Istituto Bibliografico Napoleone
Via Mingazzini, 7 - 00161 Roma - Tel. 06/4469828

VIDEOCASSETTA SUL VOLO A VELA STORICO A PAVULLO.

È disponibile su prenotazione, per i lettori di *Volo a Vela*, la videocassetta presentata in anteprima al "Briefing Due Giorni" di Bologna di novembre, sul volo a vela storico, gli alianti e la scuola a verricello a Pavullo nel Frignano (Modena).

La selezione delle immagini, il montaggio dei filmati professionali e delle musiche (durata circa 30') sono opera di Rino Rinaldi, animatore della rinascita della Pavullo volovelistica e autore del recente volume *"ALI MISTERIOSE - Luigi Teichfuss e Pavullo: oggi si vola a vela"*, del quale le più importanti pubblicazioni aeronautiche hanno già dato lusinghieri giudizi.

La parte storica di filmati si snoda, con emozionanti zoomate, sulla documentazione tecnica originale, sulle foto d'epoca di Luigi Teichfuss, sui personaggi di allora e sulla prima Scuola di Volo senza Motore nata nel 1926 a Pavullo.

Prosegue poi con le bellissime e vivaci riprese, fatte durante il Primo Raduno Internazionale d'Alianti d'Epoca "Luigi Teichfuss" di giugno '94, di voli dei più famosi alianti d'epoca al vero e in sala (fra cui: DFS-MEISE, SPYRV, CASTEL, SPALINGER, MUE-13E BERGFALKE, MOSWEY, ZOEGLING, BABY ALBATROSS, MINIMOA, KRANICH, TURBINE, ORIONE, BALILLA, URIBEL C, SZD30-PIRAT, ecc. ecc.) lanciati a traino e a verricello.

Il video si conclude con la realtà attuale dell'antico aeroporto in erba di Pavullo, che ha visto, finalmente, la ripresa dell'attività scuola alianti a verricello, riapertavi dopo 50 anni, grazie al trasferimento del disciplinare scuola dell'AeC di Viterbo.

Per gli amanti del volo a vela si tratta di un'occasione unica da non perdere.

Per la prenotazione contattate: **Studio Ing. R. Rinaldi - Via Emilia Est, 667 - 41100 MODENA - Tel. 059/372796**

Dall'Olanda ci giunge la statistica dei velivoli civili iscritti nel Registro Olandese al 31.12.1994.

Inevitabile qualche considerazione positiva, visto l'incremento degli alianti e la rapidità dell'informazione, ed altrettanto inevitabile una domanda: come avere una statistica analoga da parte del Registro italiano?

Classe	31/12/93	31/12/94	
Turbogetto	141	138	- 3
A elica (pistoni)	595	591	- 4
A elica (turbina)	115	119	+ 4
Elicotteri (a turbina)	26	27	+ 1
Elicotteri (a pistoni)	16	18	+ 2
Autocostruiti (ad elica, a pistoni)	15	19	+ 4
Autogiri (autocostruiti)	1	1	=
Ultraleggeri	197	213	+ 16
Alianti	553	574	+ 21
Alianti motorizzati	62	67	+ 5
Palloni (a gas)	3	1	- 2
Palloni (ad aria calda)	223	238	+ 15
Dirigibili (ad aria calda)	2	2	=
Totale dei velivoli registrati	1949	2008	+ 59

Comunicato stampa Ae.C.I.:

Il Vice Presidente dell'Aero Club di Lecce, Antonio Santoro, ed il Presidente dell'Accademia Internazionale Dioscuri e rappresentante della specialità ULM/VDS del suddetto Aero Club, Signor Salvatore Russo, saranno i protagonisti dall'1 all'11 giugno 1995 del "1° Raid Aereo dell'Acropoli e dei Faraoni, la cui madrina sarà la Contessa Maria Fede Caproni.

23 ore di volo VFR a bordo di un Cesna 206 TU marche I. TLRS percorse in 11 giorni per un totale di 5.000 Km. durante i quali saranno toccati gli aeroporti di: Grottaglie, Sparta, Atene, Alessandria d'Egitto, Cairo, Luxor, Santorini e Corfù. È previsto inoltre un gemellaggio tra le città di Taranto e Sparta.

Strumenti di volo Cambridge

una linea completa di prodotti

CAV II



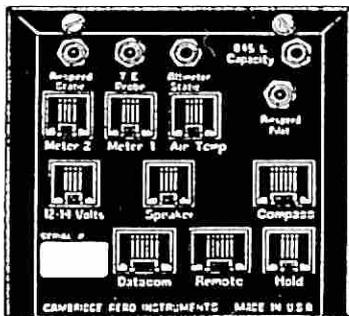
CAV II Il variometro elettrico con audio integrato. Ideale per gli allianti del club e per i voli «turistici». L'audio ed un secondo visualizzatore rendono questo strumento ideale per i biposti.

LNAV, SNAV



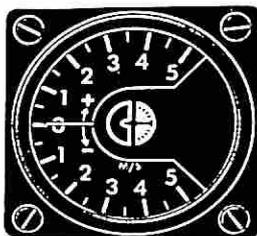
LNAV L'ultima evoluzione per colmare la distanza dai sistemi economici, derivato dalla collaudata tecnologia SNAV e MNAV, semplice da manovrare, con funzioni accessorie per la regolazione. Disponibili la versione biposti e il collegamento al GPS.

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



SNAV

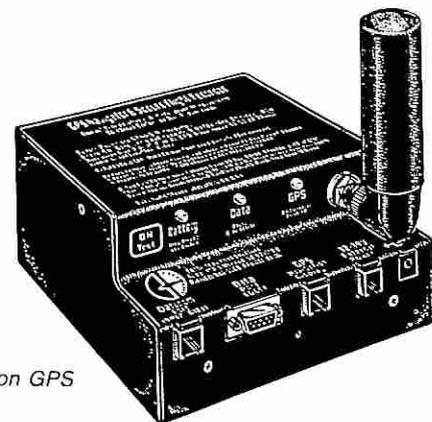
GPS Registratore di volo La nuova generazione della navigazione globale. CAMBRIDGE ha sviluppato la terza generazione di GPS sulla base della tecnologia Garmin e ha aggiunto la registrazione dei dati. Sarà la documentazione di volo del futuro per le gare e i voli di distanza. Lo standard NMEA 0183, utilizzando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



Variometro in 57 et 80 mm



Display GPS



Registratore di volo con GPS

Il segreto del successo del Cambridge:

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

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

I campioni volano con strumenti CAMBRIDGE!



per Austria, Germania e Italia

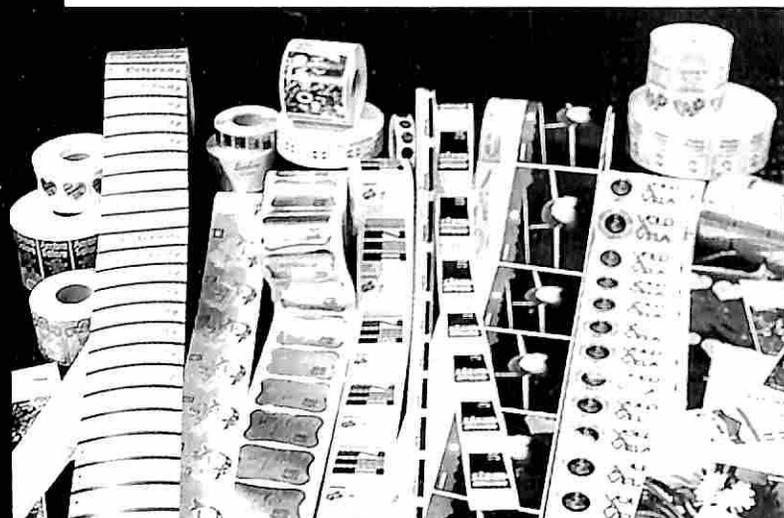
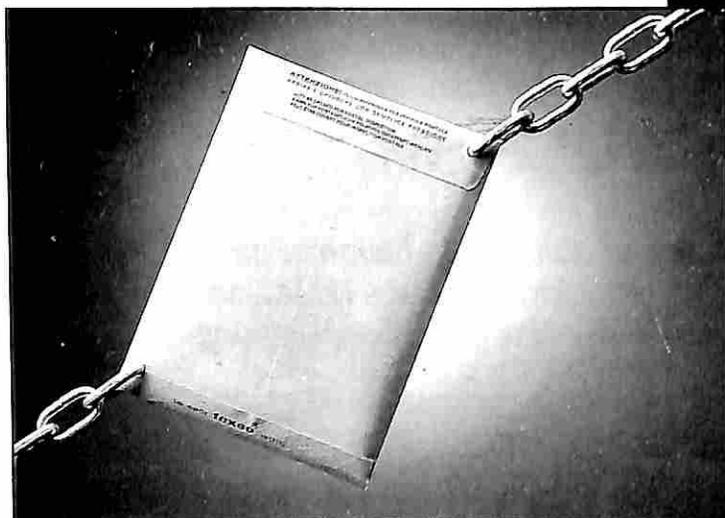
TEKK Vendita e Assistenza
Technische Konsultation Keim

Eyachstrasse 33
71065 Sindelfingen
Tel. (0049-0)7031-871 521
Fax (0049-0)7031-877 128

BUSTE RINFORZATE A TRAMA
SINUSOIDALE **texso**®



ETICHETTE AUTOADESIVE:
LA TRADIZIONE NEL FUTURO



LEGGERE
RESISTENTI
ECONOMICHE
IMPERMEABILIZZATE

sales

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

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

G. GIUSTI

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

CONCESSIONARIO:

CAVI - CONNETTORI
ACCESSORI V.H.F.

Batterie



GBC

ITALIANA

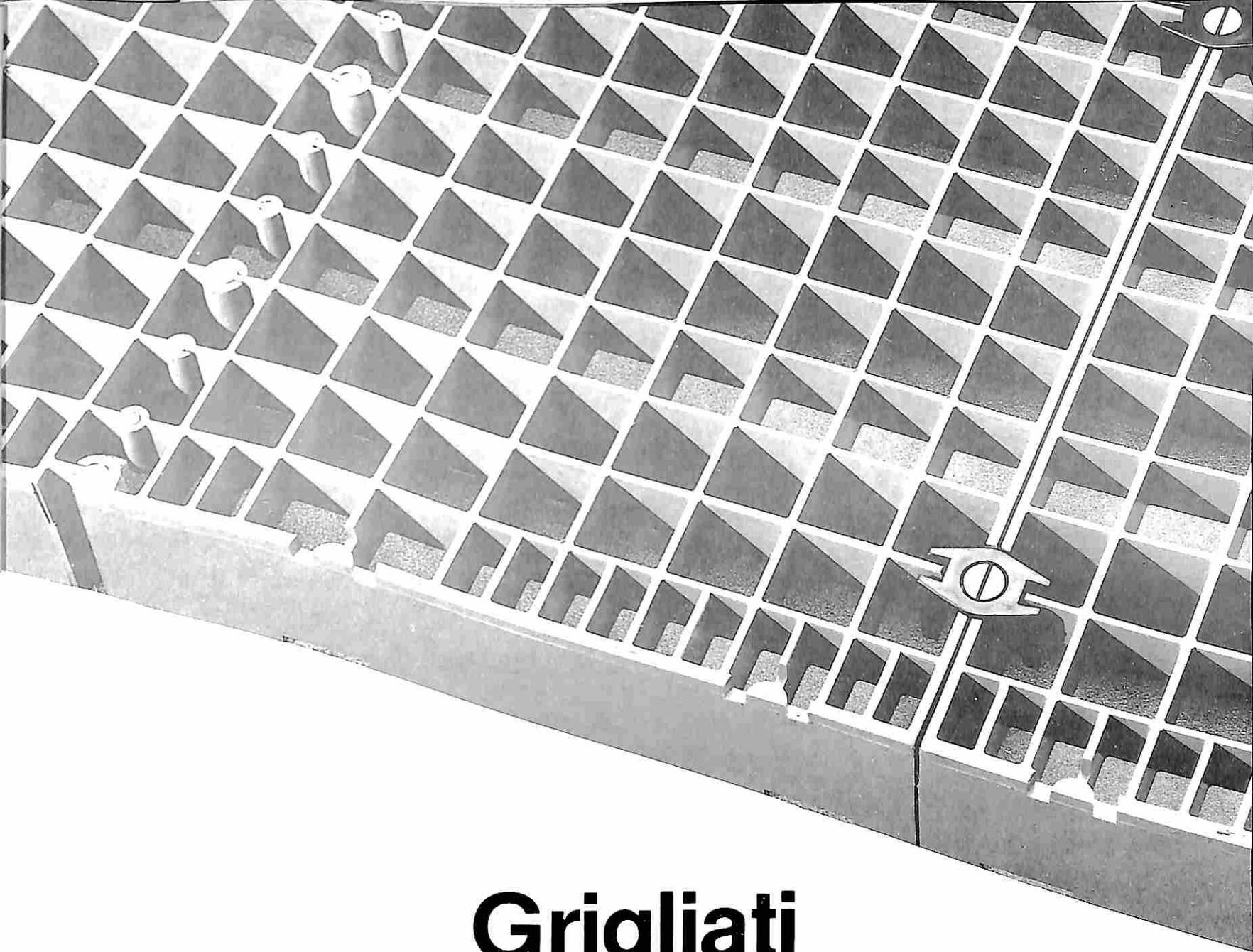
COMPONENTI ELETTRONICI



ICOM

ICOM INCORPORATED

First in Communication



Grigliati per pavimentazioni

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

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

Per informazioni telefonare al numero 0331-826.553.

1849 **Mazzucchelli**

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

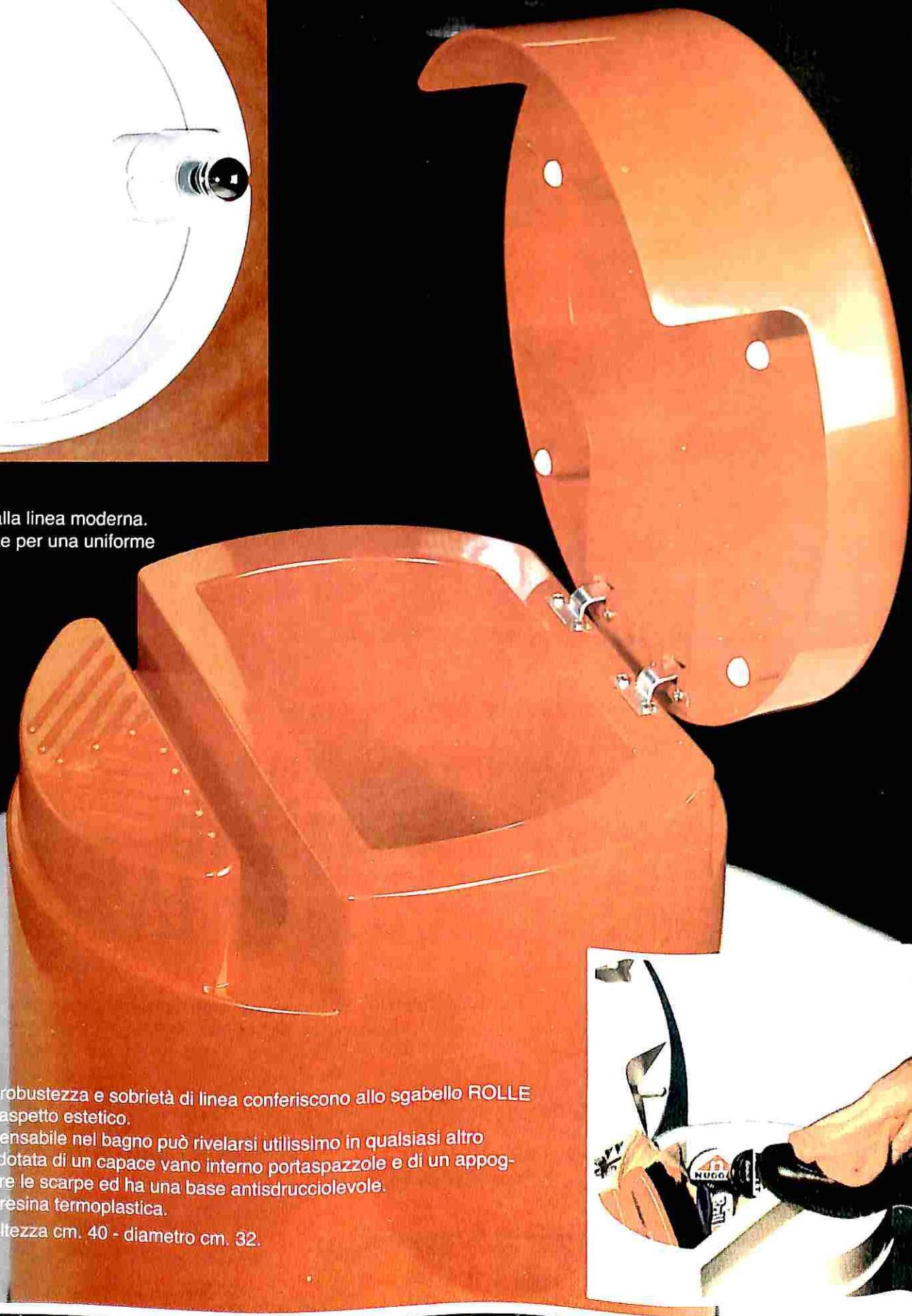


SELVA

Elegante specchiera rotonda dalla linea moderna. Dotata di due lampade argentate per una uniforme diffusione della luce.

E' prodotta in resina ABS.

Dimensioni: diametro cm. 68.



ROLLE

Funzionalità, robustezza e sobrietà di linea conferiscono allo sgabello ROLLE un piacevole aspetto estetico.

Il Rolle indispensabile nel bagno può rivelarsi utilissimo in qualsiasi altro ambiente. E' dotata di un capace vano interno portaspazzole e di un appoggio per lucidare le scarpe ed ha una base antisdrucchiole.

Realizzato in resina termoplastica.

Dimensioni: altezza cm. 40 - diametro cm. 32.

PLASTICA
ilma

S.p.A. 21026 OLTRONA DI GAVIRATE/VARESE (ITALIA)
Via Unione, 2 - Tel. (0332) 731.050 - Fax (0332) 730.330

Don't accept less than the best.
The ultimate series of single seater sailplanes and selflaunchers

DG-800



Glaser-Dirks Flugzeugbau
GmbH

Im Schollengarten 19-20 • D-76646 Bruchsal 4 - Untergrombach • Germany
Postbox 4120, D-76625 Bruchsal • Germany

Phone 07257 8910 aircraft sales and service • Phone 07257/8911 spare parts and material sales
Phone 07257 89-0 switch board and management • Telefax 07257/8922

DG-500 ELAN TRAINER: il biposto ideale per scuola e allenamento.

DG-500/22 ELAN: il biposto di alte prestazioni con 22 m. di apertura.

DG-500 M: versione a decollo autonomo del DG-500. con motore retrattile.

DG-600 M: la versione motorizzata del DG-600 con elevatissime prestazioni di volo. Decollo autonomo. Apertura 15, 17 e 18 metri.

DG-800 S: il super 15 corsa ultima generazione, disponibile con prolunghe a 18 m.

DG-800: il nostro "TOP MODEL": il primo aliante a decollo autonomo della classe 18 metri, con fortissima motorizzazione.

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

ELAN
FLIGHT

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

DG-300 ELAN

ALIANTE DI ALTE PRESTAZIONI - CLASSE STANDARD

Connessione automatica di tutti i comandi

Profilo con turbolatori soffianti

Capottina monopezzo per una eccezionale visibilità ed abitabilità

Efficienza: 1:42

LO STANDARD DI SUCCESSO

DG-300 CLUB ELAN

ALIANTE VERSIONE «CLUB»

Senza turbolatori, senza ballast (opt)
possibilità di carrello fisso

DG-300 ELAN ACRO

ALIANTE VERSIONE «FULL ACROBATIC»

Apertura 15 m - +7/-5 g

**SERVIZIO E MANUTENZIONE SU ALIANTI IN FIBRA DI TUTTE LE MARCHE CON
POSSIBILITÀ DI RINNOVO CN-LBA PER ALIANTI A MARCHE "D". CONTATTATECI!!**

ELAN FLIGHT
•Slovenia•

**UNA TRADIZIONE
DI SERIETÀ**

Contattate:

PAOLO DE MARCO

33044 MANZANO (UD) - Via G. Marconi, 22
Tel. 0432/740429 - Fax 0432/740092

AERoclub VOLOVELISTICO ALTA LOMBARDIA - VARESE

