

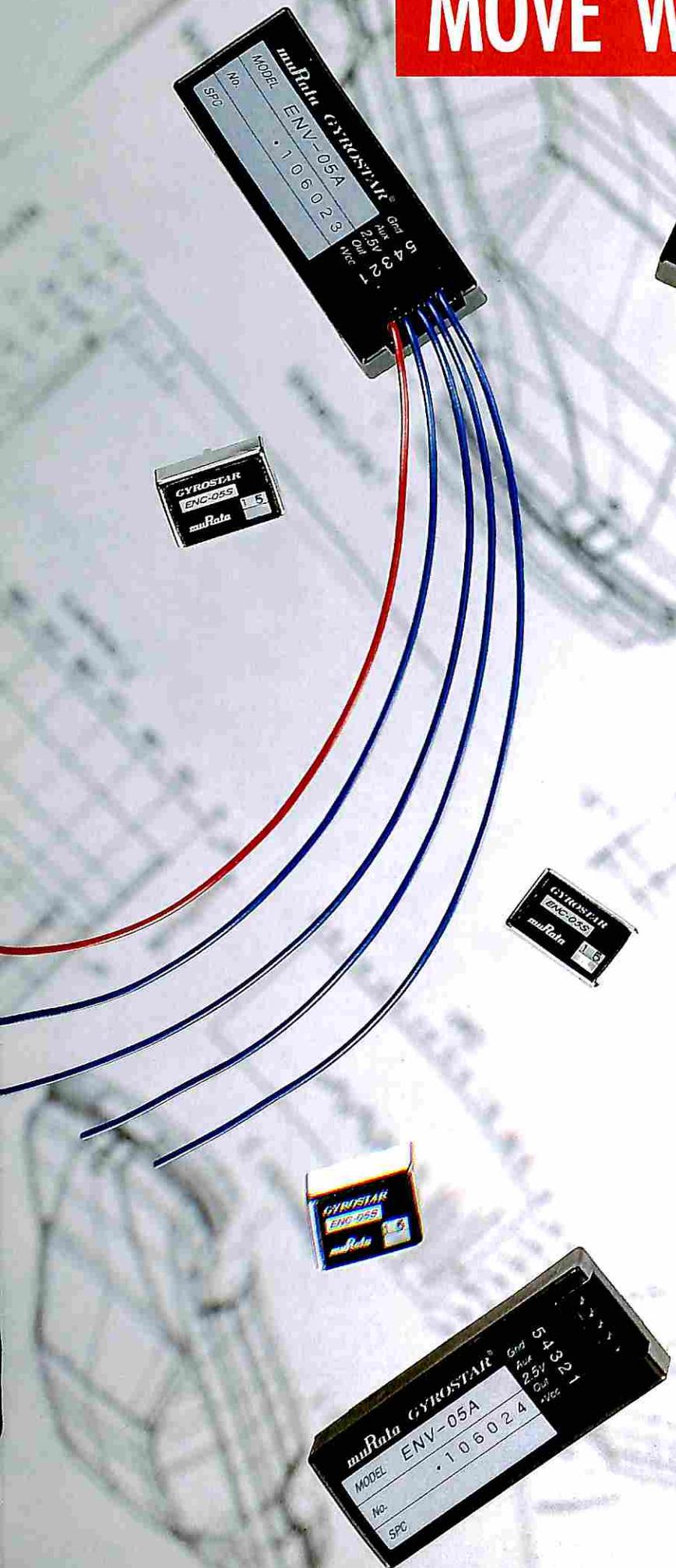
VOLO
A
VELA

SET. - OTT. 1995
N. 232

La Rivista dei Volovelisti Italiani



MOVE WITH MURATA



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

muRata
Innovator in Electronics

Murata Elettronica Spa - Via San Carlo 1 - 20040 Caponago - MI
Tel. (02) 95743000 - Fax (02) 95742292



SOCIETÀ ITALIANA TECNOSPAZZOLE

Lavora con voi.

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

SIT

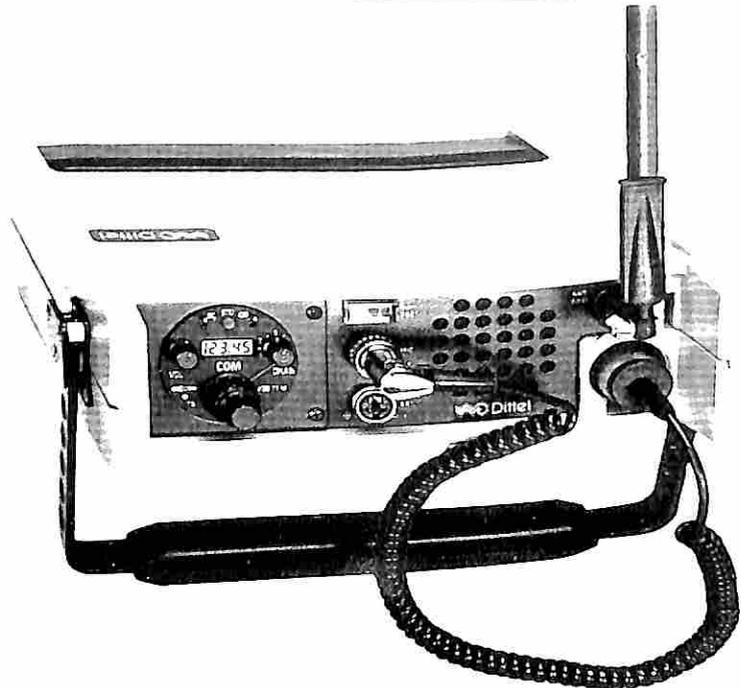
TECNOSPAZZOLE LA SCELTA DEFINITIVA

SIT SOCIETÀ ITALIANA TECNOSPAZZOLE Spa
BOLOGNA ITALY





Walter Dittel GmbH



AVIATION COMMUNICATION SYSTEMS

GRITTI s.p.a. I-39100 BOLZANO/BOZEN • Via Maso della Pieve 72 Pfarrhofstraße
Tel. 0471/940001 (5 linee) • Telex 400312 GRITTI I • Telefax 0471/940472

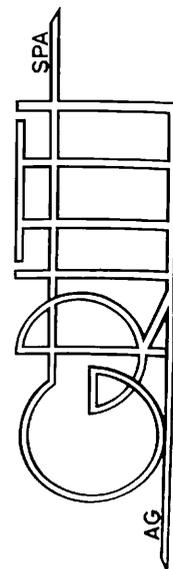
| MODEL | FSG 70 | FSG 71 M | FSG 5 | FSG 4 | FSG 5 W |
|---|---------------------------------------|---------------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| FCC (USA) | yes | yes | yes | yes | no |
| TSO (LBA) | pending yes | pending yes | N/A | N/A | N/A |
| Airborne installation mounting system: transceiver panel size | direct fixed panel: 57 mm 2 1/2" | direct fixed panel: 57 mm 2 1/2" | UL parachute | UL parachute | UL parachute |
| Portable Version | yes | yes | Hand-held | Hand-held | Hand-held |
| Mobile Version | yes | yes | yes | yes | yes |
| Fixed base Version | yes | yes | yes | yes | yes |
| Back up | yes | yes | yes | yes | yes |
| Portable case type: Tx duty cycle (%): Sby Operation time | 2-PC case: Ps 20:10:5 Sby 20:10:5 hrs | 2-PC case: Ps 20:10:5 Sby 20:10:5 hrs | N/A 20:10:5 Sby 8:8:12 24hrs | N/A 20:10:5 Sby 5:8:12 24hrs | N/A 20:10:5 Sby 5:8:12 24hrs |
| Channels Freq range | 760 118-136 975 | 760 118-136 975 | 760 118-136 975 | 6 out of | 1040/118-143.975 |
| Memory channels | - | 10 | - | - | - |
| Transmitter output | min 6 W | min 6 W | 1 W | 1 W | 0.8...1 W |
| Transmitter duty cycle | 100 | 100 | 100 | 100% | 100% |
| Audio (Speaker) | 8 W / 2 Ω | 8 W / 2 Ω | 0.7 W / 8 Ω | 0.7 W / 8 Ω | 0.7 W / 8 Ω |
| Audio (Phones) | 35 mW / 500 Ω | 35 mW / 500 Ω | 0.3 W / 8 Ω | 0.3 W / 8 Ω | 0.3 W / 8 Ω |
| Frequency tolerance | ± 15 ppm | ± 15 ppm | ± 20 ppm | < ± 20 ppm | < ± 20 ppm |
| Sensitivity (m = 30 dB) | 1 μV / 6 dB | 1 μV / 6 dB | 1 μV / 6 dB | < 1 μV / 6 dB | < 1 μV / 6 dB |
| Selectivity ± 8 kHz | > 6 dB | > 6 dB | > 6 dB | < 6 dB | < 6 dB |
| Selectivity ± 25 kHz | > 70 dB | > 70 dB | > 60 dB | > 60 dB | > 60 dB |
| Spurious response Rx | > 80 dB | > 80 dB | > 60 dB | > 60 dB | > 60 dB |
| AGC range | 5 μV ... 0.2 V / > 6 dB | 5 μV ... 0.2 V / > 6 dB | 5 μV ... 0.1 V / < 6 dB | 5 μV ... 0.1 V / < 6 dB | 5 μV ... 0.1 V / < 6 dB |
| Supply voltage range | 9.7...15.2 V | 9.7...15.2 V | 11...15.2 V | 11...15.2 V | 11...15.2 V |
| Low voltage warning | > 11 V (LCD blinking) | > 11 V (LCD blinking) | 5 LED test | 5 LED test | 5 LED test |
| Standby (typ.) | < 25 mA | < 25 mA | < 15 mA | < 15 mA | < 15 mA |
| Receive (typ.) | 140 mA | 140 mA | 35 mA | 35 mA | 35 mA |
| Transmit (typ.) | 1.5 A | 1.5 A | 400 mA | 400 mA | 400 mA |
| Mike dyn. (ext.) 200 (600) Ω | 2...10 mV | 2...10 mV | 2...10 mV < 200 Ohm | 2...10 mV < 200 Ohm | 2...10 mV < 200 Ohm |
| Amplified mike | 0.1...1 V | 0.1...1 V | - | - | - |
| Modulation compressor | yes | yes | yes | yes | yes |
| Climax audio filter | yes | yes | yes | yes | yes |
| Auxiliary audio input | yes | yes | - | - | - |
| Intercom | yes | yes | no | no | no |
| Transmit side tone | yes | yes | optional | optional | yes |
| Frequency display | LCD | LCD | mechanical | label | LCD |
| Display illumination | 14/28 V ext. | 14/28 V ext. | internal LED | no | internal LED |
| Altitude ft / m MSL | 50000 / 15000 | 50000 / 15000 | 50000 / 15000 | 50000 / 15000 | 50000 / 15000 |
| Temperature range | -20 °C / + 55 / + 71 °C | -20 °C / + 55 / + 71 °C | -20 °C / + 60 °C | -20 °C / + 60 °C | -20 °C / + 60 °C |
| Dimensions W x H x D (mm) | 63 x 61 x 237 mm | 63 x 61 x 237 mm | 83 x 35 x 209 mm | 83 x 35 x 209 mm | 88 x 54 x 233 mm |
| Weight (kg / lbs) | 0.74 kg / 1.63 lbs | 0.80 kg / 1.76 lbs | 0.87 kg / 1.91 lbs | 0.87 kg / 1.91 lbs | 1.05 kg / 2.3 lbs |
| Depth behind panel incl. plugs and wiring | 240 mm | 240 mm | - | - | - |

Walter Dittel GmbH



TECHNICAL INFORMATION

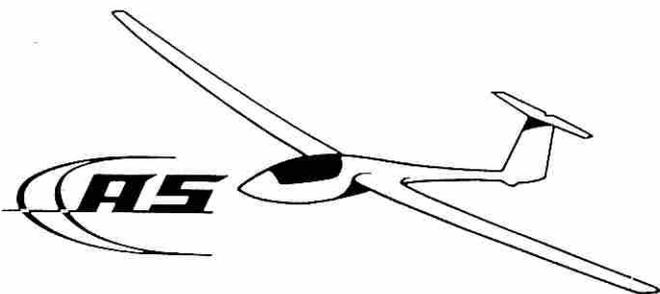
VHF AVIATION RADIO



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

“air classic”

RAPPRESENTANTE ESCLUSIVA PER L'ITALIA DI:



0,89 m



1,70 m

SWIFT S1

Il nuovo super aliante acrobatico monoposto
± 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 alianti
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



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

BE

versione motoaliente
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 motoaliente
decollo autonomo
apertura alare 18 mt
efficienza max oltre 50

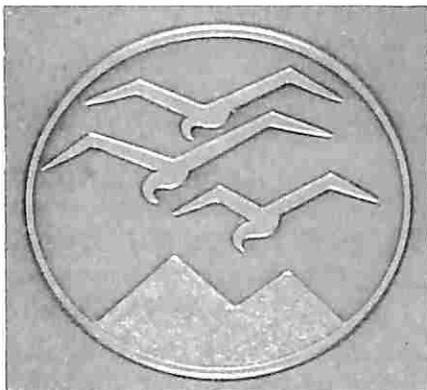


nuovo aliante 15 mt
FAI CLASS
efficienza max 48

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



metti un tigre nel.....motore

lo diciamo per noi che ci occupiamo di queste pagine, lo diciamo per tutti gli abitanti del nostro piccolo mondo, ma soprattutto lo gridiamo forte ai "vecchi" ed ai "giovani" che, pur avendo i numeri, stanno a guardare queipochissimi che, bontà loro, cercano di tirare un carro che scricchiola sotto il peso della zavorra.

In attesa delle novità che potrebbero sortirne da questo stesso Briefing, beviamoci un "tigre" e ricordiamoci dell'ambizioso programma che ci siamo posti per festeggiare (sponsor permettendo) il CINQUANTENARIO di questa "vecchia" rivista.

Trattandosi di un lavoro tipicamente amatoriale, riteniamo che l'anniversario sia assai significativo e noi faremo tutto il possibile per onorarlo con programmi di attività volovelistica, pubblicazioni particolari e con un informatore telematico molto più ampio, più aggiornato e con un collegamento meno oneroso.

E chiudiamo con la promessa di qualche pagina colorata, con una migliore cadenza e con un Aufruff! più tempestivo.

Altro non ci rimane che attendere il consenso dei nostri lettori.... con il rinnovo



dell'abbonamento e con l'invio di articoli e notizie.

A Loro (ma anche per noi) uno schietto: 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 Colacevich
FRANCIA Giancarlo Bresciani

REDAZIONI ESTERNE

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

STAMPA

Arti Grafiche Camagni - Como

DIRETTORE RESPONSABILE

Lorenzo Scavino

**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. 232 SETTEMBRE/OTTOBRE 1995

ISSN-0393-1242

SOMMARIO

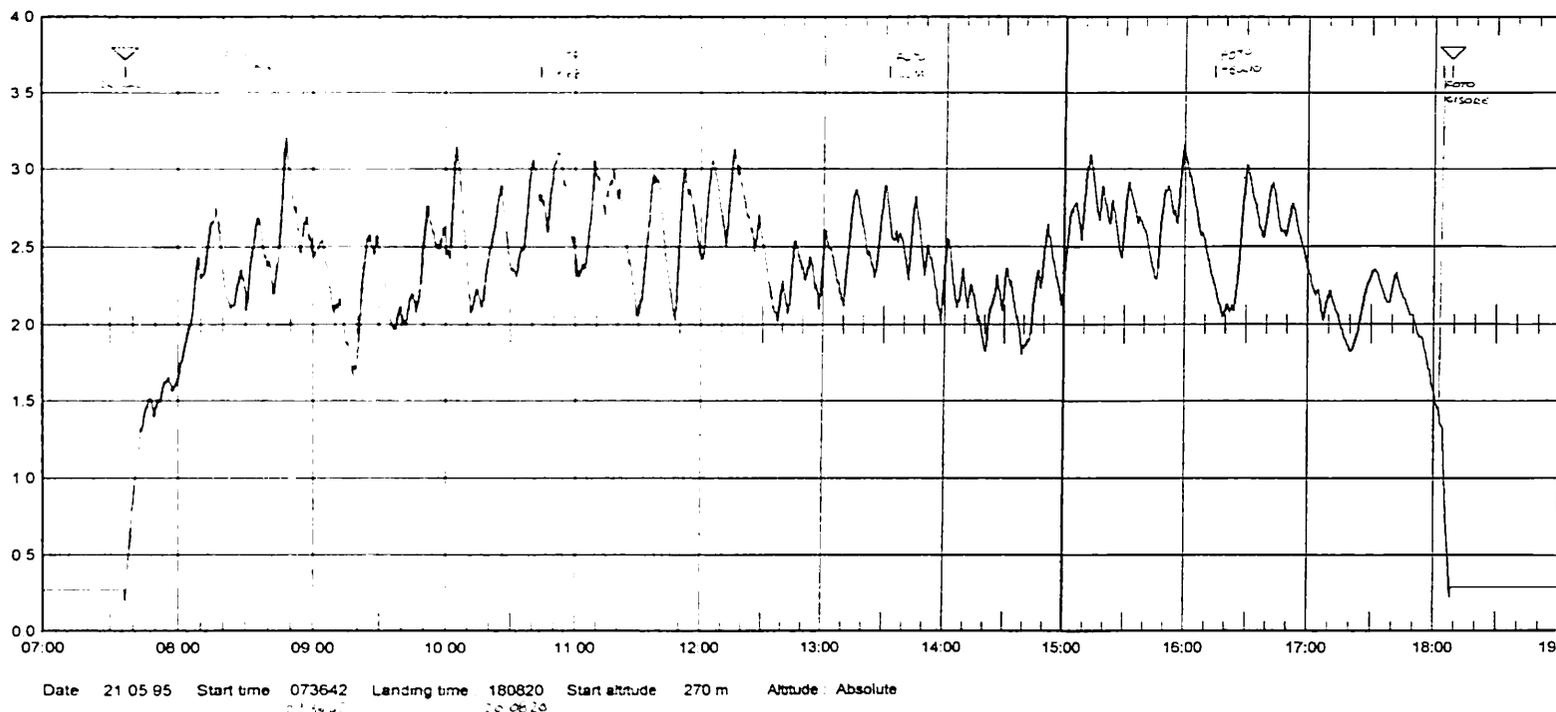
| | |
|----------------------------|---|
| 5 | illusioni & realtà |
| 7 <i>dai campi di volo</i> | MASERA - TRENTO BELLINZONA/VAMBRI - SONDRIO/CAIOLO - FOLIGNO - RIETI |
| 15 <i>riunioni</i> | IGC - RIUNIONE EUROPEA A HELSINKI |
| 18 <i>pubblicazioni</i> | LICENZE ED ABILITAZIONI DI VOLO |
| 19 <i>la meteo</i> | DIARIO METEO DELLE GARE DI AGOSTO |
| 21 <i>competizioni</i> | UNA GIORNATA AD OMARAMA |
| 23 <i>vintage club</i> | UN ALTRO MODO DI VOLARE |
| 27 <i>esperienze</i> | L'ONDA DEL SUD OVEST SUI PIRENEI |
| 29 <i>la commissione</i> | RIUNIONE DEL 22 OTTOBRE |
| 31 <i>il contesto</i> | PILOTI |
| 33 <i>in memoria</i> | NINO PITTINI PER UN AMICO OMAGGIO AD ARTURO FERRARIN |
| 36 <i>vip club</i> | 1964 - RELAZIONE SULLA PARTECIPAZIONE DELL'A.M.I. AI CAMPIONATI MILITARI FRANCESI TENTIAMO DI PREVENIRE LE COLLISIONI |
| 44 <i>varie</i> | |

IN COPERTINA: Batuffoli, bagliori e riflessi da 5000 metri sulla verticale del Pizzo di Claro.
Come tutto è più bello! A.B.

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

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

REDAZIONE e AMMINISTRAZIONE: Aeroporto "Paolo Contri" - 21100 Varese, Calcinatè 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.



PARTENDO DA MASERA

Analisi di due voli anche con l'ausilio del logger (registratore di volo)

I giorni 20 e 21 Maggio di quest'anno ho effettuato, insieme a Corrado, due bei voli partendo dall'aviosuperficie di Masera.

Abbiamo volato con due alianti standard, Corrado con il suo discus ed io con il mio nuovo Ls8, tutti e due abbiamo caricato 100 litri di acqua (ed antigelo) arrivando così ad un carico di circa 42 kg/mq.

Il mio Ls8 è dotato di logger (strumento che registra a brevi intervalli di tempo i segnali che provengono dal GPS) e di computer di bordo. Con questi strumenti è molto interessante analizzare a consuntivo il volo, e vedremo come, per capire tante cose che, se non memorizzate, sfuggono ad una analisi approfondita.

Ma veniamo prima ad una breve descrizione dei voli:

20 Maggio 1995

Arriviamo in aeroporto alle 7 del mattino in compagnia anche di Aldo, montiamo i nostri alianti, facciamo acqua, un'occhiata alle ultime informazioni meteo che ci confermano che il fronte è passato nella nottata ed un flusso da N NW interessa le nostre regioni. Non abbiamo chiaro verso est fino a dove ci si può spingere e così decidiamo di fotografare una "farfalla" che prevede due punti alternativi verso ovest (Barcello-

nette Aeroporto e St Auban Aeroporto) ed uno verso est (Edolo stazione) per poi fare rientro a Masera.

Decollo per primo alle 9,50, alle 10,02 faccio la foto del primo pilone Cisore (un paesino all'ingresso della valle di Bognanco) seguito da Corrado.

Facciamo un po di fatica a fare quota nella valle di Macugnaga per scavalcare verso Alagna.

Prima di entrare nella Valle D'Aosta incontriamo Attilio ed Antonio che con l'ASH-25 stanno tentando un triangolo FAI di 750 km.

Scavalcata la valle decidiamo di stare a cavallo della linea di convergenza tra l'aria sporca della pianura e l'aria nuova spinta dal flusso da nord e così, praticamente sulla pedemontana, corriamo veloci fino a Susa. Vediamo il cielo costellato di bei cumuli fino al Monginevro e poi tutto azzurro.

Una volta entrati nella valle di Briancon facciamo fatica a capire bene cosa fare per correre veloci con termiche secche ed un discreto Mistral.

Così, in prossimità del lago di Embrun decidiamo di fotografare Barcellonette valutando che se ci fossimo spinti fino a St Auban forse sarebbe mancato il tempo per poi fotografare anche Edolo.

Il rientro nel versante italiano risulta più veloce dell'andata e con tre termiche da 3 metri di media arriviamo ad Exilles dove facciamo ancora i 3.300 qnh e poi praticamente una lunga planata fino a

Bielmonte dove arriviamo con 1.500 qnh. Qui ci rendiamo conto di essere nella massa d'aria padana e decidiamo di risalire verso nord ed a Varallo rifacciamo i 3.600 qnh. Rimaniamo sulla sponda occidentale del lago Maggiore e tagliamo verso est sopra vento al monte Ceneri dove una forte dinamica ci porta fino al passo Iorio; scavalchiamo e corriamo al Legnone. Da qui proseguiamo lungo il centro valle e finalmente poco prima del passo dell'Aprica facciamo quota per andare verso Edolo dove risuperiamo i 3.000 qnh. Il ritorno non presenta grossi problemi: facciamo un po di onda verso Sondrio e poi ancora verso Bellinzona. Fotografiamo Cisore alle 19,05 dopo poco più di otto ore di volo per percorrere 744 km con una media di 82,3 km/h. In effetti abbiamo volato 827 km alla media di 91,6 km/h: il valore medio di salita è stato di 1,4 m/s con una percentuale di 38,6% in termica e 61,4% in volo rettilineo.

Atterriamo a Masera e stiamo già pensando all'indomani.....

21 Maggio 1995

Il tema scelto per oggi è una farfalla Cisore-Pezzo-Susa-Teglio-Cisore per un totale di 872 km che vale anche come nuovo record italiano classe standard. Inizialmente il cielo è velato, ma il vento da Nord rinforza e presto spazza tutto: sembra proprio la giornata giusta. Anche oggi sono il primo a decollare: alle

9,36 decollo e sgancio sopra vento nella valle di Bognanco faccio fatica a salire: il vento incomincia ad essere disturbato dalle prime termiche che già si stanno formando. Corrado che decolla subito dopo perde circa venti minuti prima di poter fare la foto di Cisore.

Nel frattempo Io proseguo e dò informazioni a Corrado su come vanno le cose: il vento nella Val Vigizzo e nelle Centovalli è forte e si incontrano buoni rotori. In prossimità di Magadino sento Bob e Lorenzo decollati da Calcinate che hanno dato un tema verso Lienz.

Proseguo senza una grande convinzione quasi pensando che la cosa migliore fosse quella di aspettare Corrado per fare il volo assieme. Faccio un punto basso a Edolo e fatico a tirarmi su nel frattempo Corrado corre veloce e mi raggiunge in compagnia di Paolo Fraenza che ha deciso di cambiare il suo volo e di farci compagnia lungo la nostra rotta.

Dopo la foto di Pezzo mi ricongiungo con Corrado e iniziamo a correre veramente: la rotta verso Susa è la solita e le termiche che incontriamo sono forti e bene organizzate: l'unico problema è dato da una forte instabilità che di tanto in tanto tende a coprire il cielo: tornando da

Susa sentiamo Leo che ci informa sulla situazione in Valtellina che in quel momento è coperta ma che è tutto il giorno che si apre e si chiude molto velocemente: dobbiamo fidare nella buona sorte sperando di arrivare al momento giusto.

Intanto, sulla via del ritorno da Susa fino allo Zeda, non incontriamo nessun problema ed è qui dove dobbiamo prendere la decisione che, a posteriori, è stata quella che è valsa la riuscita del volo.

Invece di prendere i cumuli verso il monte Ceneri ed il Garzirola, decidiamo di stare molto a Nord, dove i cumuli sembrano più alti, passando dalla Cima dell'Uomo e dal Pizzo di Claro dove incontriamo Atilio, questa volta in compagnia di Ercole, che tentano un triangolo di 750km.

Per andare verso la Valtellina, passiamo sopravento al Pizzo Ledù ed attraversiamo la valle puntando a nord della Cima Spluga dove agganciamo un forte valore che ci permette di entrare dall'alta Val Masino: un'altra termica a nord delle vasche e poi il cielo in Valtellina è coperto. Accidenti, pensiamo, questa non ci voleva. Vuoi dire che il nostro bel volo finisce a Caiolo? Ed incominciamo

una lunga e lenta planata in aria calma verso Teglio che fotografiamo alle 18,20 con una quota di 2.200 qnh. Ci giriamo verso Est e, incredibile ma vero, vediamo il sole che illumina il costone della Val Malenco. Quando arriviamo ed agganciamo un bel 2,5 m/s non crediamo ai nostri occhi e rifacciamo velocemente i 3.000 metri.

A questo punto abbiamo solo da capire dove passare per uscire dalla Valtellina: inizialmente torniamo a nord della cima Spluga con l'idea di stare sopravento al Pizzo Ledù e saltare nella valle di Magadino da lì. Molto probabilmente il vento da nord, ancora sensibile, ci avrebbe portato, ma se per caso il costone nord del Pizzo Ledù non dovesse lavorare a dovere, rischieremo di atterrare a Colico e così decidiamo di planare verso il Bregagno anche perché, mal che vada, abbiamo già la planata su Calcinate. In cuor nostro, però, vorremmo chiudere il volo a Masera.

Lungo la strada, ai Denti della Vecchia, un termichino serale ci dà 200 metri e ci fa fare i 2.200 qnh che forse già bastano per arrivare a Masera però vorremo un po' più di sicurezza: arriviamo in punta di piedi al Tamaro dove alle 19,20

Statistics : Printed by WINAW Evaluation program for Zander flight data, Copyright (c) 1993 - 1995 WiMo München

Information about the flight

File : G950521.3A
Date : 21.05.95
Start time : 073642
Landing time : 180820

Position and time difference between the marks

Left mark : 081900
Right mark : 180200
Time difference : 101700

Statistics between left mark and right mark

Altitude change : -1152 m
Distance : 956.6 km
Speed : (871,8 km/h) 84,8 km/h
Cruising speed : (956,6 km) 93,0 km/h
Circling time : 34.4 %
Circling altitude : 20449 m
Mean rate of climb : 1.69 m/s
Mean L/D : 44.3
Rate of climb netto : 0.13 m/s
Altitude netto : 2552 m

Circling

| Rate of climb : | m/s | < | -1.0 | -0.5 | 0.0 | 0.5 | 1.0 | 1.5 | 2.0 | 3.0 | 4.0 | 5.0 | > |
|-----------------|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----|-----|
| Time : | min | 3.3 | 4.7 | 4.0 | 14.3 | 19.7 | 28.0 | 29.7 | 46.0 | 38.0 | 10.3 | 2.7 | 0.7 |
| Altitude : | m | -346 | -290 | -112 | 2 | 650 | 1706 | 2672 | 5960 | 6724 | 2456 | 801 | 226 |

Course

| Speed : | km/h | < | 80 | 100 | 120 | 140 | 160 | 180 | 200 | 220 | 240 | 260 | > |
|------------|------|-----|-----|------|-------|-------|-------|------|-----|-----|-----|-----|-----|
| Time : | min | 0.0 | 0.3 | 31.3 | 69.3 | 107.0 | 112.0 | 8.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Distance : | km | 0.0 | 0.5 | 59.9 | 157.2 | 286.3 | 336.0 | 27.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Altitude : | m | 0 | 2 | 846 | 2060 | 7370 | 11243 | 980 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Overview

| | | | | |
|-------------------------|--------|-----------|----------|----------|
| Circling : | 34.4 % | 201.3 min | 20449 m | 6.7 km |
| Circling and straight : | 9.5 % | 55.7 min | 848 m | 83.2 km |
| Straight : | 56.1 % | 328.3 min | -22501 m | 867.6 km |

troviamo un bel 1,6 m/s che ci da quota in abbondanza per planare verso Mase-
ra dove atterriamo alle 20,05 stanchi e
soddisfatti per il bel volo.

Analisi del volo del 21 Maggio 1995 con l'ausilio del Logger e del Com- puter di bordo.

Il mio LS8 è dotato di computer di bordo
che può fornire importanti informazio-
ni statistiche sul volo effettuato.

Il Logger registra i segnali che proven-
gono dal GPS e li memorizza in un file:
con l'ausilio di un PC e di un software
dedicato, è poi possibile andare a legge-
re e analizzare i dati.

Il grado di approfondimento dell'analisi
che si può fare sul volo dipende anche
dal tipo di software usato.

Si ottengono così dati che, ad integra-
zione dei ricordi che ognuno ha del volo
fatto, permettono di fare ulteriori
approfondimenti.

Ho preso, ad esempio il volo appena
descritto e, alla luce degli ulteriori dati
informativi in possesso, ho tratto alcune
considerazioni importanti.

Il "report" sui quali ho svolto l'analisi
sono allegati appresso e sono:

1. Barogramma

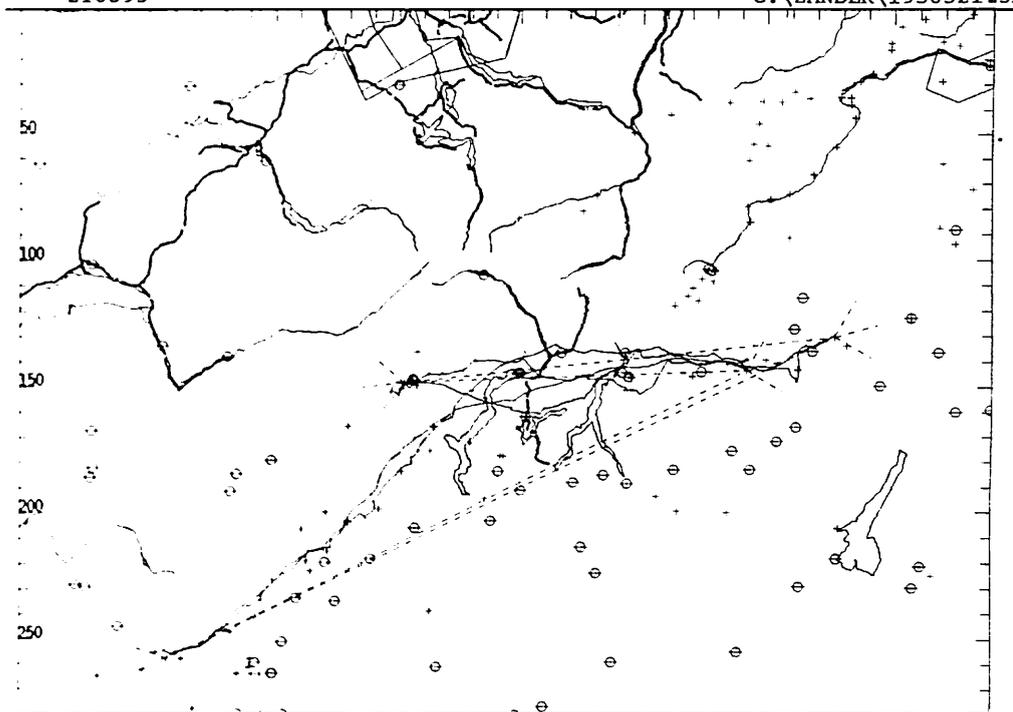
2. Statistiche

Stampa del percorso e della traccia del volo

1. Barogramma: è un barogramma tra-
dizionale che in più ha sull'asse oriz-
zontale evidenziate le ore, rendendo più
facile alcune letture. Ulteriori "utilities"
danno poi la possibilità di modificare la
scala delle quote e di zommare per avere
maggiori dettagli su alcuni tratti del volo.
A computer poi per ogni punto del baro-
gramma posso avere anche i seguenti
dati:

- Latitudine
- Longitudine
- Ora
- Quota
- Indicazione variometrica
- Indicazione velocità indicata
- Indicazione velocità GPS
- Intensità e direzione del vento

Rendendo agevole capire dove e quanto
si è perso tempo durante un volo.



2. Statistiche: il software che uso lo for-
nisce un report standard di statistiche
(nota: le ore esposte sono Zulu).

Credo che ci siano quasi tutte le infor-
mazioni che uno desidera avere.

A computer esiste la possibilità di defi-
nire su quale pezzo di volo si vogliono
avere queste statistiche (nel report alle-
gato viene fornita la statistica di tutto il
volo del 21/5/95) avendo così la possi-
bilità anche di sezionare il volo ed ana-
lizzarlo separatamente.

Leggendo la statistica allegata del volo
sopra descritto si possono cogliere infor-
mazioni importanti:

- Dal momento del decollo a quando
ho fotografato il pilone di partenza
sono passati 43 minuti: sono minuti
persi.
- A fronte di un percorso di 872 km ho
volato 956 km: significa che ho vola-
to circa il 10% in più dei chilometri del
percorso. Questo dato è abbastanza
statistico: per cui se uno pensa di pia-
nificare un volo di performance lungo
le Alpi sappia che mediamente volerà
il 10%, dei chilometri, in più del percorso
che si è assegnato.
- La percentuale di tempo passata in ter-
mica è stata pari al 34,4%. Questo è un
dato molto importante. A Rieti, per
esempio, con aliante di classe standard,
si fanno percorsi anche con percen-
tuali di tempo passato in termica infe-
riori al 25%. Non credo che si possa
pianificare un volo nelle Alpi pensa-
ndo di passare meno del 30-35% in ter-
mica: anche questo dato può essere di
ausilio per ben pianificare un volo di
performance.
- Il valore di salita medio è stato di 1,69

m/s. Questo dato corredato dall'analisi
dettagliata del tempo speso in termica
come esposto nella statistica allegata
offre un'ulteriore informazione: in
un'economia totale di un volo anche se
ci si è fermati in termiche con valori
medi di 2,5-3 m/s alla fine la media
delle medie scende parecchio.

- Ho avuto un dato medio di netto per
tutto il volo, positivo e pari al 0,13
m/s ed una efficienza media di 44,3.
Questo dato dipende molto dalla situa-
zione meteo che si incontra e dalle scel-
te che si fanno in volo: è comunque da
considerare una buona performance
volare con dati medi di netto positivi
e con efficienza superiore a quella teo-
rica dell'aliante.

Da una analisi delle velocità in traversone
si vede che non ho mai superato i 180
km/h: questo dato dipende anche dal
tipo di aliante e dal carico in kg/mq.

3. Stampa del percorso e della traccia del volo:

Dalla stampa allegata non si riev-
sce a capire molto anche perchè non è a
colori ed è una immagine ferma. Immag-
inate che al computer è possibile vede-
re un cursore, che indica virtualmente il
vostro aliante, che si muove lungo il per-
corso e, in un'altra parte dello schermo
lo stesso cursore è posizionato sul baro-
gramma fornendovi graficamente tutte
le informazioni necessarie. Esiste poi la
possibilità di caricare fino a cinque voli
contemporaneamente e vedere in simul-
tanea le scelte di volo di diversi aliante su
di un medesimo percorso.

LUCIANO AVANZINI



da sinistra: Andrea Tomasi Presidente del CUS Trento, Attilio Pronzati, Giorgio Pedrotti, Hauser Fridolin e Mauro Lunelli con la targa ritirata per conto del vincitore: Van Voornveld Jurg (CH)

TRENTO: Concluso il Trofeo "Rudi Benini"

Si è recentemente concluso il Trofeo Rudi Benini, gara a livello internazionale organizzata dal Centro Universitario Sportivo di Trento in collaborazione con ECUS (European Center for University Sports) ed Aeroclub Trento.

La cerimonia di premiazione si è svolta nell'auditorium del museo G. Caproni il giorno 30 settembre scorso.

La gara si è svolta da inizio marzo a fine agosto e consisteva in due voli di distanza (triangolo fai e andata/ritorno o spezzata) con punto di virata o di arrivo l'aeroporto di Trento.

Il Trofeo Rudi Benini venne organizzato per la prima volta dal gruppo volovelistico di Trento nel 1971 poco dopo la morte di Rudi Benini, appassionato pilota nonché progettista dell'attuale struttura aeroportuale di Trento. L'importanza tecnica del Trofeo è dimostrata dal fatto che nella prima edizione, per la prima volta in Europa i primi 5 classificati riuscirono a superare la distanza di 500 Km.

L'edizione 1995 è stata vinta da un pilota svizzero VAN VOORVELD JÜRG che si è aggiudicato il trofeo con due

splendidi voli come da regolamento:

- un triangolo FAI di 507.50 km: Schaenis (Zurigo) - Zugspitze (N-O Innsbruck) - Trento - Schaenis;
- una spezzata di 646.98 Km: Schaenis - Aigen (Salisburgo) - Trento.

Al secondo posto il pilota del CUS Trento: Pedrotti Giorgio con un triangolo FAI di 353 km. (Trento-Lienz-Vipiteno-Trento) ed un andata e ritorno di 262 km (Trento-Dubino-Trento).

Al terzo posto ancora un pilota del CUS Trento: Lunelli Mauro con gli stessi voli del concorrente Pedrotti ma con un punteggio leggermente inferiore dovuto ai coefficienti applicati per tipo di aliante usato.

Da segnalare anche la partecipazione del pilota svizzero della squadra nazionale Hauser Fridolin classificato quarto e di Attilio Pronzati che, convinto sostenitore della formula di gara del Trofeo, ha partecipato e si è classificato al quinto posto.

Per dare opportunità di ulteriore divulgazione al Trofeo Rudi Benini il Museo Aeronautico Caproni di Trento ha messo a disposizione uno spazio fisso dove sarà esposto il Trofeo originale in oro e l'albo d'oro aggiornato.

La partecipazione e le prestazioni dei piloti svizzeri (anche il

pilota svizzero Hauser Fridolin ha effettuato lo stesso triangolo FAI del vincitore) hanno confermato la validità della formula adottata quest'anno che vuole incentivare voli di distanza con caratteristiche diverse da quelli utilizzati per il CID e rafforza la volontà divulgativa del CUS Trento delle conoscenze in campo aeronautico e meteorologico.

Fiduciosi che lo sforzo organizzativo darà i suoi frutti a medio termine il CUS Trento rilancerà presto la nuova edizione del Trofeo Benini, augurandosi che i vincitori delle varie edizioni accettino la sfida e diano ulteriore prestigio alla competizione.

GIORGIO PEDROTTI

Ricordando Rodolfo Benini

Nato a Trento nel 1929. Il padre ingegnere titolare di una importante azienda di lavori stradali. La madre è a tutt'oggi ricordata a Trento per l'impegno nell'assistenza sociale per le opere benefiche da essa istituite e tuttora operanti.

Rodolfo nella prima gioventù si dedica all'aeromodellismo. Dopo il normale corso di studio si laurea in ingegneria civile al Politecnico di Milano, presta servizio militare come ufficiale dell'Aeronautica ruolo genio aeronautico.

Nel 1962 consegue il brevetto di volo a vela Motore.

Nel 1963 è presidente dell'Aeroclub di Trento.

Nel 1964 su richiesta dell'On. Giuseppe Veronesi (V. presidente AeC. d'Italia) presta consulenza al partito di maggioranza per collaborare con l'On. Corrado Gex alla stesura del progetto di legge conosciuto come la legge Gex.

Nel 1965 ottiene la qualifica di Istruttore di Volo a Vela. Frequenta in Francia un corso di Pilota di montagna, ottenendone la qualifica.

Nel 1967, dopo 5 anni di osservazioni meteorologiche, rilievi statistici e misurazioni anemometriche dei venti dominanti completa la progettazione dell'aeroporto di Mattarello la cui costruzione viene ultimata nel 1969. Nello stesso anno porta a compimento una serie di studi per una rete di altiporti nella provincia di Trento.

Tutte le prestazioni professionali per la realizzazione degli studi ed opere sopraelencate sono sempre state rese a titolo gratuito per la passione e la volontà di vedere realizzate le sue iniziative.

Al momento della scomparsa, avvenuta per incidente aereo, a conferma del valore e della stima di cui godeva, ricopriva le cariche di Presidente Associazioni Industriali della Prov. di Trento, la Vice Presidenza della S.A.T. (Soc. Alpinisti Trentini) e la Presidenza dell'Azienda Autonoma Turismo di Trento.

BELLINZONA - AMBRÌ

Il G.V.V. Leventinese inizia l'attività

La vocazione aeronautica di Ambrì si sta consolidando sempre più non solo nel settore del volo a motore, ma anche in quello degli alianti. Da poco costituito, il Gruppo volo a vela Leventina (GVVL) dispone già di una "flotta" di tutto rispetto, tra cui un nuovissimo Orion DG505, e sabato prossimo inizierà la scuola vera e propria.

Anche negli ambienti del volo a vela Ambrì gode da tempo di un'ottima reputazione: questo aerodromo ospita infatti da alcuni anni i campi di volo a vela alpino organizzati dall'Aero Club Svizzero, frequentati da numerosissimi piloti. Situata nel cuore delle Alpi, a mille metri di quota, la località leventinese è definita da esperti svizzeri ed europei il "paradiso del volo a vela": *E' vero* - osserva Giordano Facchinetti, presidente del Gruppo volo a vela Leventina - *la posizione geografica di Ambrì offre non pochi vantaggi per questa disciplina: grazie alle particolari condizioni meteorologiche e all'altitudine, si possono effettuare voli più lunghi spostandosi sulla catena alpina*". Il Gruppo volo a vela Leventina è stato creato sia per promuovere l'attività aliantistica ad Ambrì (voli di allenamento, voli di prestazione, volo acrobatico e alpino, gare ecc.) sia per valorizzare e salvaguardare, in collaborazione con le altre associazioni aviatorie, questa infrastruttura aeroportuale "riconvertita" all'aviazione civile da un anno e che si sta rivelando anche molto interessante dal profilo turistico. Nel comitato del GVVL (che fa parte della Federazione svizzera di volo a vela) affiancano il presidente Facchinetti, Fabrizio Lucchini, Eddy Reinhart, Giannina Vetterli, Marco Guscio, Andrea Maeder, Renato Belloli, Alberto Sicardi, Armando Croce e Matteo Cello.

Gli scopi principali del gruppo sono già stati raggiunti. I soci (attualmente una ventina) hanno a disposizione una "flotta" di alianti di diverse prestazioni, dal biposto di scuola KA7, al classico KA8 fino al nuovissimo DG505 Orion giunto ad Ambrì negli scorsi giorni: si tratta di un aliante biposto (attualmente tra i più moderni in Ticino) di alte prestazioni, con le estremità delle ali intercambiabili, adattabile a tutte le esigenze, dalla scuola all'acrobazia. Inoltre, da sabato prossimo, la Scuola di volo a vela di Locarno aprirà un'altra sede ad Ambrì. Il volo a vela, sottolinea Facchinetti, è silenzioso come il vento, non crea problemi di impatto ambientale e offre a bassi costi un'attività aviatoria e sportiva.

La formazione per l'ottenimento del brevetto può già iniziare a partire dai 16 anni di età. Ulteriori informazioni e dati dei corsi si possono ottenere rivolgendosi al Gruppo volo a vela Leventina, 6775 Ambrì.

BRUNO PELLADINI

(a cura di Antonio Foglia - 6/10)

SONDRIO/CAIOLO Festa dell'Aria '95

Il nuovo Blanik L.23 con la madrina Signora Floriana Palmieri e la rappresentante della città di Sindelfingen Signora Ingrid Dalzer.



Domenica 1 Ottobre presso l'Aviosuperficie di Caiolo, si è tenuta la "Festa dell'Aria 95".

Il programma era imperniato sul battesimo del nuovo alianti biposto "Blanik L 23" che è stato intitolato alla città tedesca di Sindelfingen, gemellata con la città di Sondrio.

Erano presenti le massime autorità locali, rappresentanti di alcuni AeC Lombardi e della vicina Svizzera oltre ad una delegazione di piloti di Sindelfingen.

La presenza di Sergio Dallan con il suo CAP 21 e di Rino Rinaldi con il Blanik, con le loro figure acrobatiche hanno tenuto con il naso all'insù alcune centinaia di spettatori che hanno espresso ammirazione e stupore per le figure acrobatiche viste. In hangar è stato allestito un punto di ristoro con la possibilità di degustare alcuni prodotti locali: pizzoccheri, bresaola, formaggi e vini Valtellina.

Grande è stato l'impegno profuso dai Soci dell'AeC Sondrio per l'organizzazione della manifestazione, che è stato ripagato dalla buona riuscita della stessa e dalla risonanza avuta sulla stampa locale.

Molti sono stati coloro che hanno scoperto Caiolo, a pochi passi da Sondrio, esiste un aeroporto ed hanno volato per la prima volta.

Perché l'AeC Sondrio ha scelto il Blanik L 23?

Anche il ns. Club aveva a suo tempo inoltrato domanda all'AeC d'Italia per l'assegnazione di un aliante biposto, ma le risposte avute erano molto vaghe ed evasive. Preso atto che da quella parte, a breve, non era possibile ottenere quanto richie-

sto, abbiamo fatto una indagine di mercato, cercando un velivolo in grado di soddisfare le ns. esigenze ma con dei costi di acquisto e di gestione contenuti.

La scelta è caduta sul nuovo Blanik per i seguenti motivi:

- costo d'acquisto contenuto: circa il 50% rispetto al nuovo Twin/Astir.
- Efficienza: 28 senza prolunghe e 32 con prolunghe alari.
- Possibilità di effettuare le manovre acrobatiche fondamentali.
- Grazie alla bassa velocità di stallo ed al peso contenuto l'eventuale fuori campo è facilitato.
- Garanzia di efficienza della struttura e meccanismi della macchina in quanto le parti fondamentali sono sempre quelle dell' L13 che è l'aliante biposto più diffuso nel mondo.
- Facilità di manovra dei comandi e quindi adatto all'attività didattica, in particolare è riconosciuto come il velivolo migliore per l'effettuazione della vite.
- Il TBO della cellula è di 6.000 ore.
- I costi di esercizio della macchina sono in linea con alianti simili in vetroresina.

Ci sono anche dei nei che ritengo giusto sottolineare:

- struttura metallica, in caso di incidente le riparazioni sono molto costose.
- Finiture spartane delle capottine e dei sistemi di chiusura che richiedono delicatezza e attenzione nel loro uso.

A. MAZZUCCHI

FOLIGNO

Novità nel Consiglio Direttivo

I rappresentanti volo a vela, Dante Taddei, e volo a motore, Roberto Morosini, sono stati eletti consiglieri in sostituzione di due dimissionari. Al loro posto sono stati eletti come consiglieri di specialità Sergio Bergantini per il volo a vela e Paola Susta per il volo a motore. L'elezione di Paola Susta ("Paoletta"), pilota di alianti e di aeroplano, pilota trainatore e promossa all'ultimo corso di Rieti Istruttore di volo a vela (una delle rarissime donne con tale qualifica), è indicativa dello sviluppo che il volo a vela sta prendendo a Foligno: al punto che i piloti a motore del sodalizio hanno scelto proprio lei, "volovelista nata", per degnamente rappresentarli in consiglio. Altro indicatore dell'importanza del volo a vela a Foligno è il fatto che,

in questo momento, fra gli allievi piloti di volo a motore affidati alle solerti cure dell'istruttore Dario Laureti ci sono diversi volovelisti dell'Aeroclub Umbro che, per completare il loro bagaglio tecnico, hanno ritenuto opportuno imparare a pilotare anche l'aeroplano. Fra questi uno dei consiglieri (Igino M. Coggi) e il neo rappresentante volo a vela Sergio Bergantini. Un'osmosi, questa, tra volo a vela e volo a motore, estremamente positiva e che testimonia l'ottima collaborazione fra le due specialità "principi" del volo sportivo che regna a Foligno. Ultima annotazione sugli incarichi: il rinnovato Consiglio dell'Aero Club di Foligno ha conferito la vice presidenza a Roberto Morosini. Decisione unanime che premia l'impegno che Roberto, pilota a motore e a vela che spesso (e molto volentieri) ci si "trova davanti" come trainatore, ha sempre messo nello sviluppo e nella gestione dell'Aero Club.

IGINO M. COGGI

RIETI: il mio ultimo stage

Non sono ancora le 4-30 del mattino quando Roberto Piotto e Romano Carnelli arrivano a casa mia. Carichiamo in fretta il mio borsone in macchina e dopo pochi minuti siamo già in autostrada verso Milano. Piccola deviazione a Cornaredo per prelevare Franco Ricciardi e prima delle 5 abbiamo già oltrepassato il casello di Melegnano, destinazione Rieti.

La levataccia alle 4 del mattino, ordinata da Piotto per evitare il traffico del 1 luglio si dimostra azzeccata e devo ingoiare nel dormiveglia, una dotta lezione sulle "partenze intelligenti" che mi viene propinata dall'autista come giusta punizione per le mie contestazioni dei giorni precedenti. In effetti avevo più volte sostenuto che per essere a Rieti alla mattina del 2 luglio mi sembrava un tantino assurdo partire alle 4 di mattina del 1 luglio!

Durante l'inevitabile discussione seguita al sermone di Roberto, ho continuato a sostenere le mie tesi guardandomi bene dal dirgli che anche se fossimo partiti alle 2 di notte, per niente al mondo mi sarei perso quella vacanza insieme a loro. Dal '92, anno in cui abbiamo preso il brevetto a Calcinate, ogni anno puntualmente formiamo un'affiatato quartetto per vivere insieme le emozioni di uno stage a Rieti.

Anche quest'anno ciascuno di noi si è posto degli obiettivi per lo stage. Io personalmente ho cercato di prepararmi al meglio e arrivo a Rieti con più di 80 ore di volo stagionali e +100 totali. Ho volato in primavera 6-7 volte oltre 320 Km, raggiungendo al massimo i +20, nella vana rincorsa ai miei primi 500. Arrivo a questo stage per un corso di terzo livello con la speranza di fare soprattutto dei bei voli di distanza e magari, con l'aiuto degli istruttori, coronare il mio sogno stagionale. Sappiamo che il corso è riservato ai piloti di Calcinate e sembra certa la presenza di Walter Vergani tra gli istruttori. A dire il vero a febbraio quando ci eravamo prenotati per questa settimana le promesse erano ancora più rosee. Si parlava di uno stage ad alto livello con Vergani, Gavazzi e Secomandi come istruttori d'eccezione per un corso avanzato di volo sia sportivo che di distanza. Durante la stessa settimana dello stage, Rieti avrebbe ospitato anche il Velino, e questo veniva interpretato come un'ulteriore positiva coincidenza, soprattutto in relazione all'impronta sportiva che lo stage avrebbe avuto.

In maggio qualcuno decide di inserire nella stessa settimana del nostro stage anche il recupero del campionato italiano standard e così in un sol colpo perdiamo Secomandi e Gavazzi che devono partecipare al campionato e arriviamo ad avere nella stessa settimana 2 gare con oltre 50 alianti più ovviamente quelli del nostro corso! Seguendo il consiglio di Maurizio Secomandi cerchiamo di rinunciare allo stage motivando la nostra richiesta con le mutate condizioni in cui si sarebbe svolto il corso. "Potete ritirarvi senza problemi..." ci rassicura la Rossella sfoggiando il migliore dei suoi sorrisi, aggiungendo subito dopo: "...ma ovviamente non avrete indietro le 400.000 lire che ciascuno di voi ha versato come caparra!!"

Telefoniamo a Rieti e Pina ci garantisce il corretto svolgimento dello stage aggiungendo: "Siamo abituati a sostenere contemporaneamente gare e stage!".

Quindici giorni prima della partenza, subito dopo l'incidente di Costantino ritelefoniamo altre due volte a Rieti per informarci se vi siano problemi o mancanza di alianti. Una volta Cinzia e una volta Pina ci tranquillizzano, informandoci che non c'è alcuna necessità di portare giù il nostro DG300 che rimane a poltrire sul prato di Calcinate.

Arriviamo a Rieti alle 11, ancora immersi nelle nostre considerazioni, ansiosi soprattutto di trovare quanto prima conferme ai numerosi interrogativi che la prolungata discussione in auto aveva ulteriormente accresciuto.

Ci presentiamo in segreteria nel primo pomeriggio e ancora una volta Pina ci rassicura sul corretto svolgimento del corso. Nessuno però è in grado di fornirci una lista degli istruttori.

Verso le 6 ci aspettiamo come tutti gli anni che qualche istruttore ci chiami per il colloquio di presentazione e il controllo delle nostre credenziali: Brevetto in regola, ore di volo totali, ore nella stagione, insegne FAI conseguite, ambizioni e traguardi che vuoi raggiungere in questo stage. Nessuno si fa vivo.

Nel frattempo arrivano gli altri stagisti partiti con calma nel primo pomeriggio senza trovare il minimo traffico!!

Domenica mattina inizia lo stage.

Domenica 2 luglio

Abituati ai ritmi di Wilgus ci presentiamo alla 8,30 davanti alla segreteria. Giriamo in giro per 2 ore prima che qualcuno ci dica che il briefing è previsto per le 11.

Alle 11 siamo riuniti nell'hangar per la prima riunione, l'aula che normalmente utilizzavamo gli anni precedenti, è stata assegnata alla segreteria delle gare. Durante la

riunione conosciamo i nostri istruttori: Lanzi capostage, Vergani istruttore sportivo e Gianni Pavesi istruttore di primo periodo. Ci contiamo, siamo in 12 di Calcinate più 2 piloti di Foligno che faranno preparazione alle gare seguendo il Velino. Avremmo dovuto essere in tredici, ma Guardalà non si è presentato. I due piloti di Foligno che non dovrebbero essere a questo corso riservato esclusivamente a Calcinate, oltre a portarsi via l'unico Janus e uno dei 3 LS4 disponibili, avranno Vergani totalmente dedicato a loro, e con questo perdiamo anche l'ultimo degli istruttori in grado di seguire il 3° livello.

Durante la prima riunione Lanzi ci illustra le procedure dell'aeroporto e le problematiche legate alla concomitanza con le 2 gare che inizieranno il giorno seguente:

La radio. - "La radio non deve essere utilizzata dai piloti. E' inutile e dannoso parlare continuamente...", alza la mano e gentilmente gli faccio notare che fino all'anno prima gli istruttori ci dicevano esattamente il contrario: "La radio è la vostra sicurezza": "Rimanete sempre in contatto con il vostro istruttore" - "Le comunicazioni tra di voi ci servono per sapere sempre dove siete". Non passavano mai più di 15-20 minuti senza che Vela a terra o gli istruttori in volo, richiedessero quota e posizione a ciascuno degli allievi.

(In verità Lanzi con notevoli acrobazie verbali che nei giorni successivi ho avuto modo di apprezzare più volte, cerca di dirci che la radio è riservata ai concorrenti delle 2 gare e quindi noi stagisti dobbiamo utilizzarla solo in casi di assoluto bisogno.)

Situazione alianti. Non è disponibile l'elenco degli alianti riservati allo stage. Girano voci che non ci siano alianti per tutti ma l'argomento viene accantonato perché nel pomeriggio sono previsti voli in doppio comando per tutti, con turni di un'ora. Vengono forniti i nomi di 4 piloti che dopo aver effettuato il volo in doppio potranno volare sui DG300. Non si capisce in base a quale considerazione siano stati prescelti visto che nessuno ha ritirato i libretti o richiesto le ore di volo.

Non viene trattato alcun argomento tecnico. Alla fine della riunione ritiro l'unica cartellina con scritto: 3° livello. All'interno ci sono i temi che mi aspettavo. Il più breve è di 505 Km e il morale ritorna su.

Abbiamo modo di chiedere a Lanzi come sono andati gli stage precedenti, insegne FAI conseguite, descrizione dei voli più belli, le solite cose che Costantino ti snocciolava orgoglioso appena arrivavi a Rieti. La risposta è sconsolante: "Qui si viene per imparare e non per fare le insegne!!".

Nel pomeriggio volo 2 ore nel secondo turno e non essendoci istruttori per lo stage mi viene assegnato un volenteroso volovelista locale di nome Piludu. Non lo vedremo più nei giorni successivi.

Verso sera fortunatamente arriva Gianni Marzotto chiamato in tutta fretta per risanare una situazione al limite del ridicolo: Una scuola senza insegnanti.

In effetti Gianni è l'unico vero istruttore del corso e lo rivedo volentieri dopo 2 anni.

Lunedì 3 luglio

Alle 10 inizia il briefing tutto incentrato intorno agli alianti dello stage.

Situazione alianti. Lanzi spende quasi un'ora per dirci con i consueti giri di parole e acrobatiche arrampicate sugli specchi, che gli alianti sono pochi e non si devono rompere per nessun motivo altrimenti si creeranno seri problemi negli stages successivi. I fuoricampo devono essere evitati.

Veniamo a sapere che mancano 2 alianti rispetto al numero degli stagisti, senza considerare che nessuno poteva preventivare che Guardalà non sarebbe arrivato altrimenti gli alianti mancanti sarebbero stati 3. Si parla di turni in biposto e addirittura di biposti con 2 stagisti. (Che coincidenza, mancano esattamente 2 alianti e 2 sono anche i piloti di Foligno aggregati a questo stage all'ultimo momento.)

Viene data la colpa di questa situazione all'incidente di Costantino costato 2 alianti, ma verrà a sapere nei giorni successivi che per tutti gli stage che seguiranno il nostro, sono state prese prenotazioni per lo stesso numero di piloti, superiore quindi agli alianti oggi disponibili. Nessuno a Rieti si sente in dovere di correggere questa situazione.

Decolli. Ci informano che i decolli degli stagisti avverranno sempre dopo i decolli di entrambe le gare.

Come è risaputo le partenze delle gare iniziano quando le condizioni sono già buone, questo per evitare che 50 alianti tornino a terra con le relative immaginabili conseguenze. Non costerebbe assolutamente nulla pianificare almeno le partenze dei voli di distanza dello stage (2-3 alianti al massimo) prima dei decolli delle gare, quando le condizioni sono ancora acerbe per i concorrenti ma sufficienti per iniziare piano

piano il nostro volo. Questi decolli anticipati potrebbero costituire anche un valido sondaggio per le gare. Lanzi non porta avanti il problema presso la direzione di gara e così non riusciamo ad ottenere nemmeno questa concessione.

Evidentemente partendo con più di un'ora di ritardo rispetto all'orario ottimale risulta difficile per me che non sono un campione, pensare ai miei primi 500 km, ma probabilmente nella stessa situazione si trovano anche i numerosi piloti che sono qui per i loro primi 300.

Questo episodio contribuisce se non altro ad inquadrare la posizione di manzoniana memoria che ha assunto Lanzi in questo stage; una sorta di Don Abbondio reattivo che posto tra l'incudine dell'organizzazione e il martello degli allievi cerca di barcamenarsi come può non assumendo alcuna iniziativa o posizione, intento soprattutto a concludere senza infamia e senza lode un compito che si dimostra in ogni momento più grande di lui.

E se da un lato, l'improvvisazione nel ruolo che cerca di ricoprire, può costituire per lui un'attenuante, dall'altro condanna un'organizzazione che sa benissimo che non è sufficiente essere un volenteroso volovelista per dirigere uno stage.

Tema della giornata. *"Prima di tutto dovete dimostrare di saper volare"*. Con queste parole Lanzi introduce il tema della giornata: 145 Km in valle con 6 piloni tutti nel cono di planata di Rieti.

Non viene trattato alcun argomento tecnico

Dopo il briefing veniamo convocati da Muzi per il pagamento del corso. Vista la precaria situazione degli allianti non ancora esattamente definita e la prospettiva nemmeno molto remota dei turni in biposto, richiediamo di posticipare il pagamento di qualche giorno, quando la situazione sarà più chiara. Muzi non vuole sentire ragioni: *"O pagate o ve ne andate subito"*. Franco si produce in un monologo degno di più vaste platee e Muzi messo di fronte a chiare argomentazioni riesce nel giro di 2 ore a tirare fuori dal cilindro due allianti privati che vengono messi a disposizione dello stage. Uno dei due allianti è l'ASW20 SS di Costantino.

Sono aggregato, assieme ad altri due monoposto al gruppo di Marzotto che vola in biposto con Franco. Mi viene assegnato un DG300 mentre un LS4 viene assegnato ad un pilota con 50 ore che deve fare il "C" d'argento. Roberto Piotto gentilmente mi cede il suo LS4 in cambio del DG300 con cui volo tutto l'anno.

Decollo quasi per ultimo dopo 70 allianti. Alla prima termica siamo almeno in 10, ma del mio istruttore nemmeno l'ombra. Qualche sventurato nella mia stessa condizione cerca di contattare per radio il proprio istruttore e in meno di 2 secondi si ritrova sommerso di ammonimenti a non utilizzare la frequenza.

Decido di fare il volo da solo. La radio è continuamente occupata da messaggi che i concorrenti si scambiano con ritmo frenetico. Sento per la prima volta il mio istruttore che mi chiama dopo 2 ore di volo quando ho appena completato il percorso. Per radio comunico che Vergani ha fatto fuoricampo nella valle di Foligno e anche Giorgio Ballarati che avrebbe dovuto fare il mio stesso tema in valle è atterrato dalle parti di Spoleto. Da terra richiedono due volontari per il recupero e decido di scendere per andare a prendere il Giorgino assieme a Piotto.

Ho fatto tutto il volo senza mai poter contattare il mio istruttore e senza mai vedere un solo alliante del mio gruppo. Mentre andiamo a recuperare Giorgio calcolo la media di volo: 95 Km/ora, sicuramente non significativa per un volo in valle ma sufficiente per la verifica che Lanzi ci aveva richiesto; finalmente domani inizieranno i voli veri.

Giorgio è atterrato in un campo lungo due volte Calcinatè senza alcun rischio né danno all'alliante.

Non viene fatto alcun briefing di fine giornata.

Martedì 4 Luglio

Alle 9,30 inizia il briefing. Giorgio Ballarati subisce una fustigazione morale per il fuoricampo del giorno prima. Oggi per punizione volerà in doppio comando con Marzotto. Vergani da vero volovelista, a differenza di Lanzi vive il suo fuoricampo come un avvenimento assolutamente normale e il suo pilota che ha fatto fuoricampo con lui volerà sull'ASW20, come da programma.

Tema del giorno. Viene fornito il tema del giorno. Chi deve fare il "C" d'argento tenterà il volo fino a Foligno, per tutti gli altri un tema di 230 Km in valle con 8 piloni tutti rigorosamente nel cono di Rieti. In altre parole chi ha 50 ore di volo può uscire dalla valle mentre chi ne ha 400 deve volare sopra Rieti.

Gentilmente faccio notare a Lanzi che non sono venuto a Rieti per volare in valle e pretendo che vengano rispettati i voli previsti da un programma di terzo livello con temi di 400 o 500 Km. Un programma che loro stessi hanno preparato e che negli anni precedenti si è sempre cercato di rispettare.

Dopo mezz'ora di discussione mi viene "concesso" un tema di 300 Km con pilone

a Celano accompagnato da Marzotto. Finalmente si vola!

Errore. Mancando lo Janus riservato a Vergani, gli unici biposto disponibili sono due Twin Astir non adatti per un volo di distanza. Usare un monoposto per Marzotto significa portarlo via ad uno stagista.

Don Lanzi inoltre pretende che Marzotto gli garantisca che non verranno fatti fuoricampo che possano danneggiare gli allianti!!

Marzotto, che è un volovelista serio, non può evidentemente promettere una cosa che sa benissimo di non poter mantenere e il mio volo si scioglie al primo sole di una buona giornata volovelistica.

Lanzi ormai totalmente immerso nel suo personaggio manzoniano non si rende più conto delle assurde posizioni che cerca di difendere e in un attimo ti rendi conto che tutto a Rieti si è capovolto.

Non sono più gli istruttori come Wielgus o Costantino che ti insegnano a volare e ti portano a fare cose che tu stesso non credi di saper fare, oggi sei tu, solo come un cane senza radio e senza assistenza, che contro il parere dei tuoi istruttori vuoi dimostrare nella tua immensa vanità, cosa sai fare. Il fallimento è proibito, pena la fustigazione morale per la superbia che ti fa credere di essere un grande volovelista. Quant'è lontano Grumentum quanto Costantino mi fece scendere dall'alliante già in linea perché non avevo preparato la lavagna, appagato com'ero dal mio primo 300 fatto il giorno precedente.

Mi sento preso in giro perché hanno accettato la mia iscrizione al corso di terzo livello sapendo benissimo che non potevano offrirmi quello che legittimamente mi aspettavo,

mi sento preso in giro per un corso improvvisato e senza istruttori, totalmente sulle spalle di bravi volovelisti che pur mettendoci il massimo impegno non hanno però la minima idea di come si organizza e si porta avanti uno stage.

mi sento preso in giro per un'organizzazione che ha accettato 2 gare sovrapposte ad uno stage, sapendo benissimo che quest'ultimo sarebbe rimasto schiacciato dalle giuste esigenze che le gare comportano,

mi sento preso in giro perché nessuno mi ha avvisato che con gli allianti di Rieti non si può volare e nessuno mi ha avvisato che per volare avrei dovuto portare il mio DG300 e nessuno mi ha avvisato di niente, sicuri com'erano che avrei accettato qualsiasi sopraffazione in cambio di qualche ora di volo sopra il campo.

Ho cercato di gridare la mia rabbia nell'unico modo civile che conosco, ritirandomi da un corso ridotto ad un semplice noleggiare allianti e scrivendo questo articolo che vuole essere un pubblico esposto contro un'organizzazione improvvisata e poco professionale a cui ho dato 400.000 lire e una settimana di vacanza ottenendo in cambio solo rabbia e delusioni.

Vi risparmio e non solo per ragioni di spazio la cronaca dei giorni successivi.

Non posso però sorvolare sul fatto che dopo la mia civile protesta per una situazione che non reputavo giusta, la direzione di Rieti non mi ha più rivolto la parola ad iniziare dal vicepresidente dell'aeroclub centrale dott. Aldini, che mercoledì 5 luglio durante il briefing ha chiarito ufficialmente che da sempre a Rieti si viene per imparare a volare (ndr. con quali istruttori?) e non per fare insegne o voli di distanza. Si può imparare a volare anche rimanendo sopra il campo e se negli anni precedenti sono state date ai piloti *cattive abitudini*, queste non devono costituire la regola. In quella riunione il dott. Aldini dopo aver saputo che mi ero ritirato dal corso non mi ha più concesso la parola per poter civilmente esporre le mie ragioni.

Lascio ad altri il compito di valutare questo atteggiamento dal punto di vista personale, ma come socio dell'aeroclub centrale devo sottolineare la mia personale disapprovazione per un comportamento che certamente non fa onore all'ente a cui appartengo e che il dott. Aldini in quella riunione rappresentava a così alto livello. Parlando nei giorni seguenti con Secomandi vengo a sapere che probabilmente per questo mio "sgarro" forse decideranno di non farmi più volare a Rieti, sintomatico di un modo di pensare incredibile, dove il volare non è più un mio diritto di socio dell'aeroclub centrale ma una gentile concessione di questo o quel potente di turno. Ma se per volare a Rieti è necessario avere il benplacito di qualche solone del posto, beh...francamente preferisco volare in altre zone, magari non belle come Rieti ma sicuramente volerà a testa alta.

ALESSANDRO MARCIANTE

P.S.: Voglio pubblicamente ringraziare Franco Ricciardi che ha voluto firmare insieme a me questo articolo come gesto di solidarietà e approvazione per quanto ho cercato di evidenziare in queste righe. Grazie Franco.

Caro Alessandro,

stai tranquillo che il cielo di Rieti non ti sarà precluso e per il resto anche la meteo di quest'anno non è stata all'altezza della tradizione. Capita.

Ora attendo un tuo scritto circa l'impiego del GPS. Ciao,

RENZO

APPUNTI SULLA RIUNIONE EUROPEA DELLA INTERNATIONAL GLIDING COMMISSION (Helsinki, 30 Settembre 1995)

Nazioni rappresentate: Austria, Belgio, Cecchia, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Italia, Monaco, Norvegia, Paesi Bassi, Polonia, Regno Unito, Russia, Slovacchia Slovenia, Spagna, Svezia, Svizzera, Turchia, Ungheria. Rappresentante della FAI: Thierry Montigneaux

Osservatori: USA.

1. VERBALE RIUNIONE PRECEDENTE

Viene approvato il verbale della riunione precedente.

2. RELAZIONI SUI CAMPIONATI EUROPEI GIÀ DISPUTATI

2.1 3.i Campionati Europei Juniores 1995 - Leszno (Polonia)
Il delegato polacco presenta una relazione e riferisce sullo svolgimento delle gare, funestate purtroppo da un incidente in cui ha perso la vita, atterrando fuori campo durante gli allenamenti, un pilota danese.

La partecipazione di una sessantina di concorrenti di diciotto nazioni nelle due classi, standard e club, e' stata piu' che soddisfacente, a dimostrazione della validita' di questa categoria. Le gare si sono svolte regolarmente ed hanno visto la vittoria dell'austriaco Achleitner nella classe standard e del tedesco Frank nella club.

Al polacco Kawa, che stava dominando la gara della standard, sono state rubate le macchine fotografiche in occasione di un fuori campo nella penultima prova. La giuria internazionale, presieduta dal sottoscritto, non poteva che respingere il reclamo polacco ed applicare il regolamento che prevede zero punti in mancanza della prova fotografica. Le macchine sono state ritrovate dopo le fine della gara e le pellicole inoltrate alla FAI per rivedere i risultati. Non abbiamo un'idea del possibile esito di questa azione.

Gravi ed in buona parte ingiuste ed ingiustificate critiche sono state rivolte all'organizzazione dal delegato finlandese, contestate da Fred Weinholtz, steward delle gare, appoggiato dal sottoscritto. Le lacune rilevate non sono state in effetti mediamente diverse da quelle che si riscontrano nelle manifestazioni di questo tipo. Tra queste purtroppo cominciano ad essere una costante quelle che riguardano la meteorologia, tanto che

si sta affermando l'idea di rivolgersi, per i paesi che non hanno persone adeguate, a qualcuno dei noti esperti stranieri, come abbiamo fatto noi stessi in occasione dei Campionati Europei 1994. Si decidera' nella prossima riunione di Parigi se tale esperto non possa entrare nell'organizzazione come Stewart.

2.2 9.i Campionati Europei Femminili 1995 - Marpingen (Germania)

Il delegato tedesco relaziona sulla manifestazione, che ha avuto uno svolgimento molto difficoltoso per una serie di lacune. La piu' importante derivava dal fatto, ammesso dal delegato, che gli organizzatori erano del tutto inadeguati, inesperti ed ignoti delle esigenze e delle norme di una manifestazione di questo tipo. La gara era controllata col GPS al posto delle fotografie, ed inconvenienti enormi ha provocato, oltre all'inesperienza degli organizzatori anche su questo aspetto, il fatto che le coordinate dei punti di virata erano a volte anche notevolmente errate. Ne sono conseguite contestazioni e ritardi inaccettabili della pubblicazione dei risultati.

Si auspica che fatti del genere non possano ripetersi.

3. CAMPIONATI EUROPEI FUTURI

3.1 8.i Campionati Europei Classi FAI 1996

Si svolgeranno a Rayskala (Finlandia) con le seguenti date: allenamenti 26-31.5, gara 1-15.6.

Il delegato finlandese riferisce sulla preparazione della manifestazione e sul pre-campionato svoltosi l'estate scorsa, al quale hanno partecipato con buon successo nostri piloti.

E' stato distribuito il bollettino n.2 dal quale si apprende che le preiscrizioni vanno atte entro il 1.o novembre p.v.

A partire da questa gara la giuria internazionale dei campionati non sara' piu' costituita, come in precedenza, da un presidente nominato dall'IGC e dai capi di tutte le squadre (che normalmente decidevano non in base a criteri di giustizia, ma solo in considerazione dell'interesse della loro squadra), ma da una giuria ristretta di tre persone nominate dall'IGC, che per l'occasione saranno Alf Ingesson Tor (SVE - pres.), Hannes Linke (USA) e Jakko Kaskia (FIN). Stewards saranno Jacqy Clairbaux (FRA) e Holger Back (GER).

3.2 9.i Campionati Europei Classe Club 1996

La gara si svolgera' a Slovenj Gradec (Slovenia) dal 24.6 al 7.7. La preparazione sul campo, come esposto dal delegato sloveno, prosegue regolarmente.

Discussioni ha invece provocato il regolamento a suo tempo proposto. Il delegato russo ha per l'ennesima volta protestato per i coefficienti di handicap, che danneggerebbero in particolare gli alianti dei paesi ex comunisti, e per le modalita' della loro applicazione sia sulla distanza che sulla velocita'.

Per quanto riguarda il regolamento, abbiamo richiesto ed ottenuto che lo stesso non sia basato sui molto particolari regolamenti tedeschi della classe, ma che sia quello dei campionati FAI. Verra' elaborata una nuova tabella dei coeffi-

cienti di handicap, che si applicheranno, per i concorrenti che finiscono la prova, sulla sola velocità'.

Una versione del regolamento in tal senso verrà presentata per l'approvazione finale al Bureau dell'IGC.

Presidente delle giurie è stato nominato il sottoscritto.

3.3 4.i Campionati Europei Juniores 1997

Si svolgeranno a Freudensstadt (Germania Sud Occidentale) dall'8 al 22 agosto.

Si prevede un limite di 60 concorrenti.

Si utilizzerà il controllo coi GPS forniti dall'organizzatore se questi riuscirà ad ottenerli dai fornitori.

3.4 9.i Campionati Europei Classi FAI 1998

L'unica offerta per organizzare questa manifestazione è stata presentata dalla Polonia, nella nota solita notissima località di Leszno.

L'offerta viene ovviamente accettata e la gara sarà messa in calendario per un periodo da definirsi nel luglio '98.

3.5 10.i Campionati Europei Femminili 1998

Non ci sono offerte per organizzare questa gara.

3.6 Campionati Europei Internazionali Motoalianti

Anche quest'anno non è pervenuta alcuna candidatura.

Il presidente della sottocommissione motoalianti Piero Morelli informa sui risultati del campionato tedesco 1995 della nuova classe 18m, valida contemporaneamente come campionato alianti e campionato motoalianti.

Da quello che si è appreso anche dalla stampa specializzata, le due categorie sono incompatibili in una gara che prevede nello stesso tempo classifiche separate per alianti e per motoalianti (chi ha il motore vuole volare anche in condizioni che non consentono il volo ai puri alianti).

Nonostante l'evidente disinteresse per questa manifestazione, si insiste a richiedere che qualora vi partecipino piloti di quattro nazioni oltremare, la stessa venga considerata campionato mondiale.

La proposta viene lasciata cadere.

4. COOPERAZIONE CON L'EGU

Il presidente Van Haaf, impossibilitato a partecipare, è rappresentato dal vicepresidente Zealley.

L'EGU fa formalmente parte di Europe Airsports ed è molto attiva nel settore specifico del volo a vela, in particolare su alcuni problemi di stretta attualità'.

Per quanto riguarda la normativa delle licenze, non si ritiene opportuno di puntare ad un'armonizzazione, che oltre ad essere laboriosissima farebbe perdere gli attuali vantaggi ad alcune nazioni più fortunate. Si va invece verso il riconoscimento reciproco delle licenze.

Per gli alianti denominati da turismo (Touring Motor Gliders), cioè quelli con motore od elica fissa, si stava profilando il pericolo che gli enti comunitari richiedessero la licenza di pilo-

taggio a motore. La FAI proporrà per i volovelisti la normativa attuale, per i piloti a motore un accesso con addestramento speciale. In ogni caso ogni paese potrà regolarsi come crede. Si prevedono cambiamenti nella regolamentazione dello spazio aereo in diversi paesi, non necessariamente peggiorativi per il volo a vela.

Per quanto riguarda le radio, c'è un provvedimento che renderà inutilizzabili molti apparati impiegati nel volo a vela a causa della loro insufficiente protezione contro segnali forti sulle bande adiacenti. L'EGU, insieme con Europe Airsports, spera di ottenere un ragionevole accordo temporaneo.

È noto che è in studio una riduzione a 8,33kHz della spaziatura tra i canali delle radio, necessaria per la saturazione delle frequenze in particolare nei paesi nord-occidentali. Se adottato, il provvedimento comporterebbe costi notevoli per il volo a vela. Si richiede pertanto di lasciare inalterata una gamma di frequenze per l'uso volovelistico (118-124MHz). Si consiglia alle singole nazioni di agire in questo senso sui propri enti interessati.

Si richiede anche per l'assegnazione al volo a vela di 8 frequenze europee. Siccome però la materia è di competenza degli enti nazionali, si dovrebbero interessare gli stessi per arrivare ad una soluzione comune. Alla fine della relazione di Zealley, de Orleans, che aveva espresso riserve sulla convivenza di IGC ed EGU, ritira, alla luce dei fatti, le riserve stesse.

5. ARGOMENTI NON SPECIFICI ALL'EUROPA (solo per informazione)

5.1 Argomenti riguardanti la FAI

Il rappresentante della FAI comunica che la stessa sta per collegarsi con Internet, sul quale ci sarà spazio anche per gli enti nazionali.

5.2 World Air Games

Si svolgeranno in Turchia nel settembre 1997.

Weinholtz, che con i suoi connazionali Lindemann e Winzeck fa parte di un comitato consultivo, e che in questa veste è stato a Inonu (240km ad ovest di Ankara), sede del centro nazionale e della gara di volo a vela, riferisce sulle eccellenti infrastrutture esistenti.

Anche le condizioni meteorologiche sono buone, con basi di 1500m e termiche di 2-3m/sec.

La gara dovrebbe essere per la World Class, ma vi sono molti dubbi, come si vedrà al punto seguente, sulla disponibilità di alianti (25-30).

La partecipazione dovrebbe costare sui 5-8 mila dollari per gli europei, 10-15 per i piloti oltremare.

Si pensa ad un precampionato nel 1996 con alianti di classe club al quale il rappresentante turco invita i piloti.

5.3 World Class

Morelli riferisce sulla situazione ed esordisce ricordando che sono esattamente otto anni dalla prima riunione su questo argo-

mento.

Si e' giunti all'ultima fase, che dovrebbe essere l'annuncio di una gara importante, ma ci sono numerosi problemi.

L'Universita' di Varsavia, vincitrice del concorso FAI, e' inadempiente rispetto a diverse clausole del contratto:

- ai licenziatari non da' i disegni costruttivi su carta, come dovrebbe (vorrebbe farseli pagare), ma su cassette che sarebbero illeggibili (ma in Olanda il licenziatario Busio le ha lette);
- non da' le sagome per il controllo dell'aderenza dei profili al disegno originale;

- prevede che il ballast in piombo per portare gli alianti allo stesso peso venga messo sotto il sedile, mentre per ovvie ragioni di sicurezza deve, secondo il JAR 22, essere visibile.

Piu' in generale non rispondono alle richieste dei licenziatari. La PZI Swidnik, che per ora e' l'unico produttore, non da' notizie sulla produzione.

D'altra parte c'e' in molti paesi un interesse crescente per questa classe. Negli USA (dove ci sono almeno due licenziatari, dei quali uno farebbe costruire in Cina) e' stata fondata una World Class Association che riceve adesioni anche da altri paesi. Se l'IGC stima che si possano produrre 2-3 mila alianti nei prossimi 15 anni, una ricerca di mercato dell'Universita' del Tennessee parla addirittura di 5-7 mila esemplari.

Il rappresentante austriaco del PW 5 vorrebbe addirittura organizzare i Campionati Mondiali, ma si concorda di non consentire l'organizzazione di gare finche' permangono le inadempienze.

Secondo il presidente Ryder, l'Universita' di Varsavia non e' stata ancora dichiarata ufficialmente vincitrice del concorso FAI e si dovrebbe sfruttare questo fatto per costringerli a rispettare il contratto.

Il rappresentante polacco si dichiara spiacente per la situazione. Dichiaro che il costruttore si e' dotato di una seconda serie di stampi e che prevede di produrre 80-100 esemplari l'anno venturo.

Il delegato olandese da' notizia di un incidente verificatosi nel suo paese per interferenza della barra con i diruttori. Il costruttore starebbe provvedendo ad ovviare all'inconveniente.

Informa anche che nel suo paese si vorrebbe organizzare una Trans-Manica.

5.4 Proposta del dr. H. Nietlispach di un nuovo sistema di scoring

Nietlispach propone un sistema particolarmente semplice di scoring in sostituzione di quello FAI attualmente in uso.

Il presidente non ritiene opportuno, in quanto non si e' nella sede adatta, di approfondire l'argomento, ma invita i partecipanti ad esaminare la proposta ed a mandare eventuali osservazioni per la discussione nella riunione generale del prossimo marzo.

5.5 Voli con punti di virata non dichiarati

Il rappresentante austriaco, dopo aver ottenuto di inserire nel

Codice FAI il volo di andata e ritorno con punto di virata non dichiarato (vale dall'1.10.1995), richiede di inserire nel codice anche il volo su triangolo ed il volo di distanza libera con punti di virata non dichiarati.

A sostegno della richiesta cita le statistiche austriache dei voli di distanza che attestano la popolarita' di questo tipo di voli (la meta' dei voli predichiarati vengono trasformati in liberi). Il presidente rinvia ogni decisione alla prossima riunione generale.

E' interessante notare come nella pur breve discussione si siano evidenziate due tendenze contrapposte, dovute ci sembra ai diversi terreni di volo. Ryder, probabilmente per il fatto che vola su territori dove la previsione meteorologica e' piu' facile, dichiara di non capire la filosofia di questo tipo di voli. Clairboux che dirige il centro francese di alto livello ed e' interessato principalmente al volo in montagna appoggia pienamente, come noi, l'idea austriaca.

5.6 GPS/GNSS

Ricordiamo che l'IGC adotta, al posto di GPS che riguarda specificamente il sistema americano, escludendo quindi il GLONASS russo, la piu' generica sigla GNSS (Global Navigation Satellite System).

Dell'argomento si occupa per l'IGC un sottocomitato di cinque esperti che e' responsabile dell'approvazione degli strumenti che gli vengono sottoposti e che devono essere conformi al nuovo allegato B del Codice Sportivo, elaborato in collaborazione coi costruttori.

Sono stati presentati finora 8 tipi ed uno e' stato ritirato.

La preoccupazione principale e' che i sistemi non si prestino a manipolazioni.

Si prevede che le prime approvazioni avverranno all'inizio dell'anno venturo.

6. VARIE

6.1 Deutsche Lufsportjugend

Una rappresentante dell'organizzazione fa appello ai delegati affinche' facciano propaganda per i corsi internazionali per il conseguimento della licenza di pilota di aliante che questo ente svolge nella nuova sede di Laucha (60-70km a NE della Wasserkuppe), e ne distribuisce il programma.

Ricordiamo che i giovani connazionali che vi hanno partecipato negli anni scorsi ne sono tornati entusiasti.

6.2 Coppa Barron Hilton

Il direttore della gara Hannes Linke riferisce che la nota gara internazionale di distanza continuera' anche dopo l'eventuale abbandono per ragioni di eta' dell'attuale sponsor Barron Hilton.

E' stato trovato un nuovo sponsor e per la prossima edizione (1996-7) ci sara' un premio, costituito da un aliante, per il migliore club nazionale.

6.3 European Gliding

La rivista di Brian Spreckley e' rappresentata da Janet Smith Janowitsch, che invita i presenti ad usare la rivista per eventuali comunicazioni di interesse generale. In particolare prega di inviare i calendari nazionali entro un paio di mesi.

6.4 Alianti Ultraleggeri

Nella riunione generale di marzo si era deciso di demandare all'OSTIV lo studio dell'eventuale aumento, richiesto da noi e dai russi, del peso massimo previsto dal Codice FAI ai soli fini sportivi degli alianti ultraleggeri.

In effetti sembra che nessun incarico sia stato dato all'OSTIV, che peraltro ha fatto una inchiesta sulla situazione in questo campo.

6.5 Primati di notte

Il noto pilota tedesco H.W. Grosse richiede che per ragioni di sicurezza non vengano riconosciuti primati che comportino volo notturno.

Il Bureau ne ha discusso ed i pareri sono stati molto diversi. Se ne riparlerà a marzo.

6.6 Proposte all'IGC

Proposte di vario genere all'IGC verranno discusse nelle riunioni solo se presentate ufficialmente in tempo utile.

6.7 Lavender Glide

Il delegato francese distribuisce il bollettino-invito alla Lavender Glide, precampionato mondiale che si svolgerà a St. Auban dal 23 giugno al 7 luglio 1996.

6.8 Sky Track

Due volovelisti finlandesi presentano lo Sky Track, sistema per seguire dal centro gli alianti in gara.

Con questo sistema la posizione dei singoli alianti, debitamente identificati, rilevata dal GPS, viene trasmessa in continuità, sulla frequenza usata per le comunicazioni radio, ad un punto centrale attraverso un modem. In montagna si richiederebbero delle stazioni ricetrasmittenti intermedie.

Per quanto riguarda i costi, per dieci unità il costo unitario si aggirerebbe sui duemila dollari. Intenderebbero avere una trentina di unità ai campionati europei dell'anno venturo.

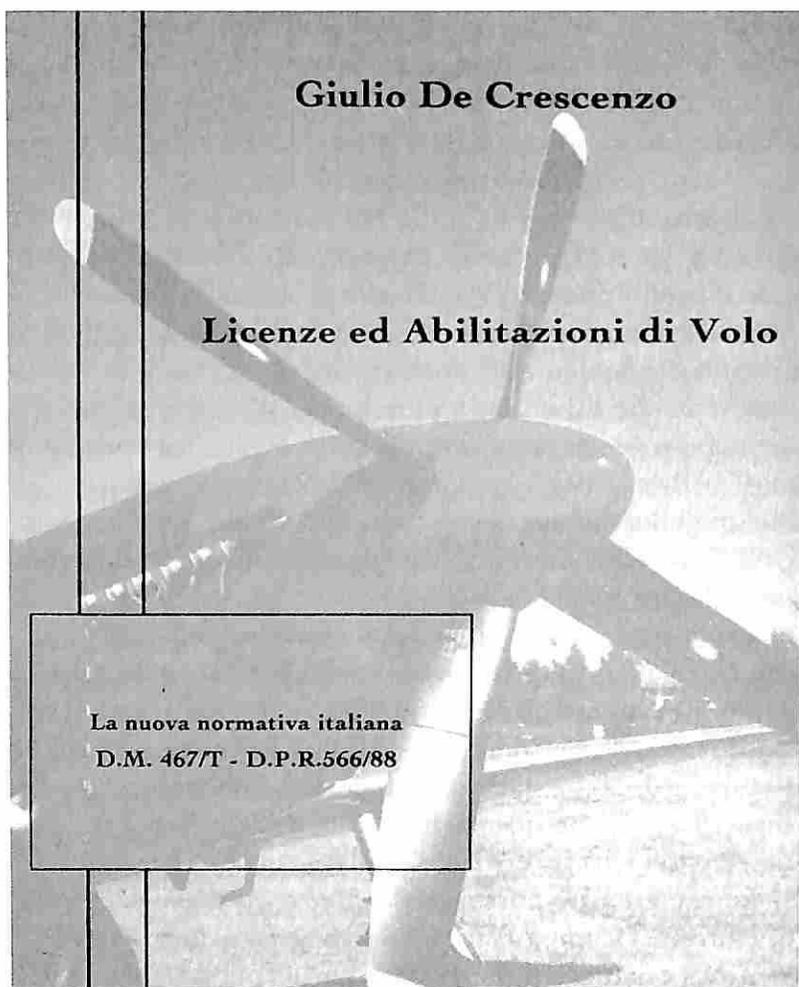
Va peraltro risolto prima il problema della compatibilità del sistema con le attuali filosofie e regolamenti di gara.

7. DATA E LUOGO DELLA PROSSIMA RIUNIONE

Dopo un voto negativo sull'offerta polacca per la sede di Leszno si è deciso che la prossima riunione europea si terrà a Parigi nel settembre 1996. La data precisa verrà stabilita dal Bureau in funzione delle date della riunione annuale della FAI. Per quanto riguarda la riunione generale di marzo, la stessa, data l'indisponibilità a Parigi del solito Hotel Frantour, avrà luogo in un centro del Ministero della Gioventù a Marly le Roy (a 20 minuti di treno dal centro di Parigi).

9 Ottobre 1995

SMILIAN CIBIC



Giulio De Crescenzo

Licenze ed Abilitazioni di Volo

La nuova normativa italiana
D.M. 467/T - D.P.R.566/88

L'avvento della nuova normativa in materia di Licenze ed Abilitazioni di volo, ormai pienamente operante, ha sicuramente creato, come tutti i sostanziali cambiamenti, qualche difficoltà e dubbio, non solo ai piloti, ma anche agli "addetti ai lavori". Sia benvenuta, quindi, ogni iniziativa che possa dare un contributo alla diffusione della conoscenza ed alla sempre migliore comprensione dell'argomento.

Il lavoro del Dr. Giulio De Crescenzo, funzionario della D.C.A. di Malpensa, responsabile dell'Ufficio Licenze ed Abilitazioni, risponde pienamente all'esigenza di chiunque voglia chiarirsi le idee in materia ed avere dei riferimenti certi.

E mi si consenta: ognuno di noi che, praticando attività di volo, deve mantenere, rinnovare, conseguire titoli aeronautici, non può esimersi dall'aver un minimo di conoscenza di questa normativa. Anche perché, a parte inevitabili futuri ritocchi, stiamo parlando di una Legge e di un Decreto Ministeriale che, nelle linee fondamentali, non verranno modificati per chissà quanti anni.

La materia è abbastanza complessa e fortemente innovativa; modifica quanto in vigore da decenni nei quali si sono consolidate conoscenze e convinzioni. Legge e D.M. sono corposi e di non rapida consultazione da parte di chi non vi metta mano frequentemente.

Un ringraziamento, quindi, al dott. De Crescenzo ed un plauso per la capacità dimostrata di sintetizzare ampiamente, pur mantenendo completezza di informazione.

G.G.

RIETI: diario meteo delle gare d'agosto

Finalmente comprendiamo l'aria soddisfatta che mostra Plinio Rovesti nella foto pubblicata nel numero 231 dello scorso agosto, mentre si congratula con il dottor Fattorusso!

Riceviamo e pubblichiamo immediatamente il diario reatino sulle condizioni meteo registrate durante il periodo delle gare di agosto. "Una rondine non fa primavera", ma siamo sicuri che tornerà al suo nido anche l'anno venturo.

Grazie Giuseppe! (n.d.r.)

Dal diario reatino del dottor Giuseppe Fattorusso realizzato durante le gare C.I.M. 1995 dal 3 al 13 agosto e durante le gare Coppa Città di Rieti. Promozione e Campionato italiano 15 m. svolti dal 16 al 26 agosto 1995.

3 agosto

L'Italia è stata interessata da correnti prevalentemente settentrionali in quota. Al suolo una circolazione depressionale, con il minimo di 1010 mb sulle regioni meridionali, ha determinato venti deboli orientali lungo il versante adriatico. Il sondaggio termodinamico di Pratica di Mare ha evidenziato la presenza di una notevole instabilità, che si è puntualmente sviluppata nel pomeriggio dando origine a cumuli imponenti e isolati temporali, soprattutto sulle zone adriatiche e lungo la dorsale appenninica.

4 agosto

Aria fredda ed instabile, proveniente dall'Europa settentrionale, ha continuato ad interessare l'Italia. Al mattino il cielo si è presentato sereno su gran parte dell'Umbria e del Lazio. Durante il pomeriggio cumuli imponenti e CB si sono sviluppati lungo l'Appennino centrale e sono stati associati a rovesci e temporali. Anche Rieti è stata interessata da un temporale.

5 agosto

Le regioni adriatiche sono state ancora interessate da correnti fredde provenienti dalla Germania. Sulle regioni settentrionali e su quelle tirreniche si è cominciato ad avvertire il flusso di una depressione atlantica che ha orientato le correnti da Ovest, determinando l'aumento della temperatura e dell'umidità ma attenuando l'instabilità. Lungo la dorsale appenninica si sono ancora sviluppati cumuli imponenti e qualche CB, ma solo nel tardo pomeriggio e non hanno dato luogo a fenomeni temporaleschi rilevanti.

6 agosto

Le regioni adriatiche hanno continuato a risentire del flusso di correnti settentrionali, mentre i versanti tirrenici sono stati interessati dall'afflusso di aria più temperata di origine atlantica. Il contrasto fra le due masse d'aria si è avvertito soprattutto lungo la dorsale appenninica, ove si sono sviluppati cumuli imponenti e CB. Temporali hanno interessato i versanti adriatici e la dorsale appenninica dal primo pomeriggio. A Rieti, invece, il temporale si è verificato intorno alle ore 18.

7 agosto

Una perturbazione di origine atlantica ha determinato un netto peggioramento del tempo sulle regioni nord-occidentali e sull'alta Toscana. Il sondaggio termodinamico di Pratica di Mare ha evidenziato ancora notevole instabilità, previsto sviluppo di cumuli già prima delle ore 12 e forte probabilità di temporali. Questi ultimi si sono effettivamente verificati ed hanno interessato soprattutto l'Umbria ed il Molise.

A Rieti si sono avute formazioni di TCU e CB tra le 16 e le 17 a cui sono state associate raffiche di vento ma solo pochi goccioloni di pioggia.

8 agosto

La perturbazione ieri segnalata, ha mantenuto marcate condizioni di tempo perturbato su tutte le regioni settentrionali e su parte di quelle centrali. I temi in gara si sono elaborati preferendo i settori a Sud di Rieti e sono risultati validi in quanto, nel Ternano e su gran parte dell'Umbria, si sono verificati violenti rovesci e temporali. La scarsa umidità segnalata dal sondaggio ha determinato lo sviluppo dei cumuli solo dopo le ore 13. In compenso, il rapido incremento della temperatura, ha attivato termiche secche già intorno alle 11,30 e si sono resi possibili decolli anticipati.

9 agosto

Correnti occidentali sono affluite sull'Italia, presentandosi diffidenti sul Tirreno. In parte si sono dirette verso NE, scontrandosi con aria più fredda proveniente dall'Europa settentrionale. Il settore più meridionale del flusso si è invece diretto verso SE, instabilizzandosi sulle zone appenniniche. Dalle immagini del METEOSAT è individuata, nelle prime ore del mattino, una estesa area nuvolosa ad Ovest della Sardegna. L'intensità delle correnti in quota è risultata tale che già nella tarda mattinata le nubi hanno raggiunto il versante tirrenico e, nel primo pomeriggio l'Appennino centro-meridionale determinando lo sviluppo di CB e temporali. L'intensificarsi della nuvolosità su Rieti, tra le ore 13 e 14 ha frenato lo sviluppo delle termiche e non è stato possibile effettuare tutti i decolli. Anche i concorrenti che sono riusciti a decollare sono stati costretti ad evitare i temporali e, solo pochi, sono riusciti a portare a termine la prova.

10 agosto

Un'area di bassa pressione, con il minimo al suolo sulle regioni centro-meridionali, ha determinato venti da NE sul medio versante adriatico. In quota, oltre i 1500 metri, le correnti sono state prevalentemente occidentali, con intensità del vento variante dai 15 nodi a 1500 metri ai 30 nodi intorno ai 3000 metri. Il sondaggio ha evidenziato una inversione alla quota di rotazione dei venti, circa 1000 metri, ed una temperatura prevista per lo sviluppo dei cumuli di ben 35°.

Alle 13, ora prevista per il decollo, non si è visto nemmeno un cumulo ma alcune termiche secche hanno permesso ugualmente di far quota. Dopo le ore 14 si sono sviluppati cumuli sparsi che non sono degenerati, permettendo il regolare svolgimento della prova.

11 agosto

Situazione generale simile a quella del giorno precedente ma con l'aggiunta di due fattori negativi. Una nuvolosità prevalentemente stratificata ha coperto parzialmente il cielo ed il sondaggio prevedeva temperature superiori ai 35° per lo sviluppo dei cumuli. Non è stato nemmeno possibile tentare il volo in onda, in quanto 30 nodi di vento da NW si trovavano solo oltre 2000 metri.

12 agosto

La situazione generale non ha subito significative variazioni.

Dall'esame del sondaggio termodinamico di Pratica di Mare è risultato che, a quote superiori ai 2500 metri, era presente una moderata instabilità, una notevole umidità e venti da NW con intensità di 20-30 nodi. Alle quote inferiori invece, si è avuto stabilità, scarsa umidità e deboli venti da NE. Anche l'elaborazione del sondaggio delle 6,00 non ha mostrato significative variazioni della stabilità presente nei bassi strati e quindi, non è stato possibile effettuare decolli.

13 agosto

Una perturbazione, proveniente dall'Africa settentrionale, ha determinato un generale peggioramento del tempo sulle regioni centro-meridionali. A Rieti la copertura e la pioggia hanno annullato ogni possibilità di recuperare un giorno di gara.

16 agosto

I capricci del tempo, registrati durante la C.I.M., hanno indotto a sperare in un miglioramento delle condizioni meteo. Purtroppo i temporali verificatisi durante le prove e l'analisi delle carte previste per i giorni successivi, hanno fatto subito capire che, anche la "Città di Rieti", la "Promozione" e i "Campionati italiani per i 15 m" sarebbero stati negativamente condizionati dal tempo. Nel primo giorno di gara tutta la Penisola è stata interessata da una saccatura con asse esteso dall'Ungheria alla Tunisia. Una marcata instabilità ha interessato soprattutto le regioni adriatiche e quelle meridionali. Nel primo pomeriggio CB e temporali si sono sviluppati lungo il versante adriatico e gradualmente, si sono estesi alla dorsale appenninica ed anche al versante tirrenico. A Rieti si sono sviluppati cumuli congesti subito dopo le

ore 13 ma non sono degenerati.

17, 18, 19 agosto

Un vortice depressionario, con il minimo al suolo sull'Italia centrale ed in quota tra l'Italia settentrionale e l'Austria, ha determinato prevalenti condizioni di tempo perturbato su tutta la Penisola. Temporali anche di forte intensità si sono verificati sul Lazio e sull'Umbria. A Rieti pioggia abbondante ha anche formato pozzanghere sulle piste per cui non è stata effettuata alcuna prova valida.

20 agosto

La circolazione depressionaria si è attenuata e si è spostata verso Est. Con la minor instabilità i temporali hanno avuto carattere locale e si sono verificati solo verso le ore 17. Il sondaggio delle 00,00 di Pratica di Mare ha evidenziato una base prevista dei cumuli di appena 1600 metri ONH, cosa che si è regolarmente verificata creando notevoli problemi ai concorrenti. Alcuni di essi hanno dichiarato di aver trovato cumuli anche a quote inferiori ai 1000 metri. Ciò è stato determinato da un impulso temporalesco sviluppatosi nella prima mattina sul mare ancora caldo tra la Corsica e la Toscana. Dalle indagini del METEOSAT si è visto che tale nuvolosità si è spostata gradualmente verso il Lazio e l'Umbria, dissolvendosi parzialmente ma determinando l'invasione di cumuli e stratocumuli che hanno ricoperto gran parte delle cime dei monti.

21 agosto

L'Italia centrosettentrionale è stata interessata da una circolazione depressionaria con il minimo posizionato tra le regioni settentrionali e l'Austria. Sulla Sicilia, sulla Sardegna e lungo le coste meridionali tirreniche si sono verificati annuolamenti stratificati provenienti dall'entroterra Nord-africano e dalla Spagna. Il sondaggio termodinamico ha evidenziato ancora una base prevista dei cumuli intorno ai 1500 metri ONH. Prevedendo l'arrivo della copertura stratificata anche su Rieti si è deciso di partire prima delle 12 per sfruttare, quanto più possibile, le prime termiche. Purtroppo la nuvolosità è giunta anche prima del previsto, intorno alle 13, ed ha bloccato parzialmente le termiche.

22 agosto

Una saccatura, con asse esteso quasi lon-

gitudinalmente dall'Europa orientale fino alla Spagna, ha fatto affluire sull'Italia correnti umide occidentali che hanno determinato condizioni di diffusa instabilità. La perturbazione Nord-africana, ieri segnalata, ha interessato le regioni meridionali e la nuvolosità si è estesa anche a parte di quelle centrali.

23 agosto

Finalmente un giorno di intervallo buono per volare.

La saccatura, sempre presente sul Mediterraneo ha subito un movimento retrogrado disponendo il suo asse dall'Europa centrale alla Spagna. Sull'Italia sono affluite correnti da WSW entro cui si sono spostati corpi nuvolosi di modeste entità. Il sondaggio termodinamico ha segnalato la presenza di un'inversione in quota tra i 1500 ed i 2000 metri e la base prevista dei cumuli ancora inferiore ai 1500 metri ONH. L'instabilità si è sviluppata soprattutto lungo il versante della dorsale appenninica dove, nel tardo pomeriggio, sono stati segnalati CB ed isolati temporali. A Rieti si è sviluppato solo qualche cumulo imponente ma non degenerato permettendo decolli ad atterraggi regolari.

24, 25 agosto

Correnti umide Sud-occidentali hanno determinato estesi annuolamenti e precipitazioni sparse sulle regioni centro-meridionali, sulla Sicilia e sulla Sardegna. Al Nord un flusso di aria più fredda ha fatto registrare solo locali fenomeni di instabilità. Non è stato possibile effettuare gare per la presenza di una estesa copertura medio-bassa e di precipitazioni.

26 agosto

Lo spostamento verso levante della saccatura ha determinato un graduale aumento della pressione su tutta l'Italia. Annuolamenti e locali precipitazioni hanno ancora interessato il Sud e le zone adriatiche. Temporali pomeridiani si sono verificati lungo i versanti orientali dell'Appennino centro-meridionale. A Rieti, in mattinata, erano presenti banchi di nebbia che si sono diramati solo dopo le ore 10. La temperatura ha stentato a salire nella prima mattina ma poi è aumentata rapidamente permettendo, sia pure con ritardo, lo sviluppo delle termiche locali.

GIUSEPPE FATTORUSSO

Justin Wills, secondo ai Mondiali di Nuova Zelanda, racconta nei dettagli come ha gestito la quinta giornata di gara. Fu il più veloce guadagnando buone speranze di conquistare il titolo della classe 15 metri.

Una giornata ad Omarama

Venerdì 13 gennaio era il quinto giorno di gara ai Campionati Mondiali di Omarama, e si rivelò il più critico della competizione.

Fino ad allora tutti i temi erano stati assegnati all'interno del bacino di Mackenzie o verso Sud, traendo vantaggio dalla favorevole topografia di queste regioni. L'isola meridionale della Nuova Zelanda è formata dalle Southern Alps che corrono vicino alla linea costiera occidentale; una serie di catene montuose parallele tra loro si dirama dalla catena principale, separate l'una dall'altra da vallate in cui si intrecciano i fiumi che sfociano nell'Oceano Pacifico. A Nord del gruppo di Two Thumbs, i sedimenti di questi fiumi hanno creato la piana di Canterbury che continua verso Est e la costa. Ma a Sud del Two Thumbs un'altra serie di catene montuose corre parallela al Main Divide, creando il bacino di Mackenzie il suo speciale micro-clima fatto di estati calde e secche, e inverni freddi. Ancora più a Sud questa barriera orientale continua a proteggere la zona dall'invasione dell'aria marina, sebbene le condizioni divengano via via più vulnerabili alla fredda aria che arriva dalla costa meridionale dell'isola.

Le gare avevano allora goduto dell'anticiclone, con venti deboli e termiche ragionevoli lungo le catene montuose. La mia strategia era stata di usare prudenza mentre cercavo un'occasione per eccellere. Tuttavia, pur avendo evitato di commettere gravi errori, sembravo aver sviluppato un intuito per la fase digradante delle condizioni e perdevo regolarmente 10 minuti sul vincitore di giornata. Ero relegato al sesto posto e desideravo qualcosa di diverso che mi scuotesse.

Le previsioni di giornata mostravano l'alta pressione in lenta progressione verso Est e che un leggero flusso d'aria da Ovest si sarebbe sviluppato sulla zona. Questo avrebbe potuto dare una debole onda, ma avrebbe anche permesso buon volo termico sulle montagne esposte al vento e suggeriva la possibilità di una convergenza della brezza di mare a Nord di Two Thumbs, nel tardo pomeriggio. Il tema per la classe 15 metri era un triangolo di 561.2 km, col primo corto tratto verso Sud, poi a Ovest in alta montagna per Matukituki; un lato lungo verso Nord col punto di virata sul lago Coleridge, e il ritorno ad Omarama.

Il decollo nel mio LS-6 fu alle 12.50. Subito fui incoraggiato da una salita a oltre 3000 metri al monte Benmore prima di partire alle 13.45, seguendo di un paio di minuti Chris Garton e Alister Kay. Al margine Nord del Lindis Pass un piccolo cumulo mi indicò una salita ragionevole, ma da lì le condizioni erano più deboli e senza nuvole che indicassero le termiche. I miei sforzi per raggiungere Chris e Alister mi portarono al primo punto di virata più basso e ben distaccato. Con una lunga planata attraversai la Cromwell Valley fino al margine Nord del Pisa Range, dove persi altro tempo salendo lentamente in una conca soleggiata. Ebbi l'opportunità di riflettere sulle peculiarità del volo in montagna quando a 100

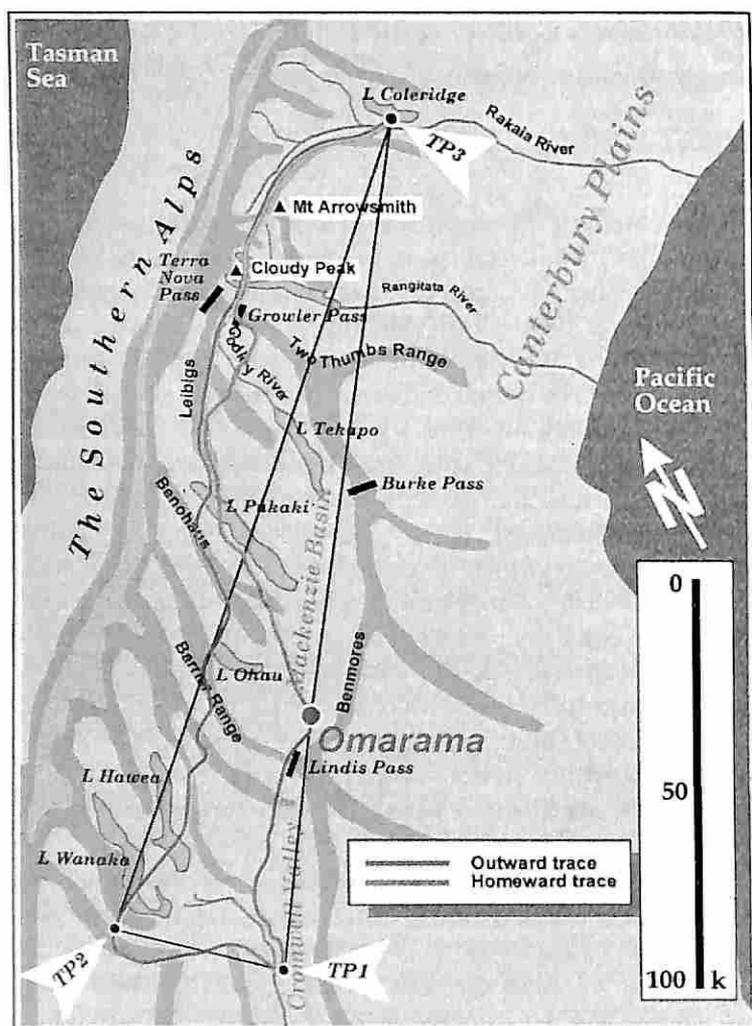
metri sul terreno fui raggiunto da altri alianti sotto di me e li vidi costretti a spingersi più in pianura per aver fallito l'aggancio. Ora volavo più cauto, e decisi di deviare a Ovest aggirando Lake Wanaka verso picchi più alti, che mi portarono a 2500 m. Sorvolai da qui Matukituki e attraversai, quasi grattandolo, un passo nella catena ad Est, evitando così ulteriori deviazioni e riportandomi entro 5 km da Chris e Alister. Attraversammo Lake Hawea e seguimmo Hunter Range, poi volammo a Nord verso Barrier Range e Ben Ohau. Incontrammo molti della Standard, il cui tema da qui coincideva con il nostro. Attraversando la testa di Lake Pukaki osservai nubi alte sopra il Leibig Range davanti a noi. Succede spesso in queste regioni con l'alta pressione, e non significa molto in sé, ma considerando l'assenza di vento sul lago mi preoccupai di poter trovare grossi problemi con l'aria di mare. Rallentai per amministrare la quota mentre mi avvicinavo alla Jolly Valley, per assicurarmi di arrivare sopra l'inizio del crinale. La decisione si dimostrò giusta: Martyn Wells vi giunse 100 m più basso e perse tempo prezioso.

Sopra Leibig Range potenti termiche blu erano evidenziate da altri alianti e ci spinsero a 3400 m. Da questa quota trovai giustificazione ai miei timori: da Rangitata verso Nord si stendeva un miscuglio di nubi che entrava nelle valli ben sotto alle creste. In assenza del previsto vento da Ovest l'aria fredda e umida del Pacifico era stata aspirata nelle valli fino alla stessa catena principale.

Dopo un'ultima buona salita sulla Godley Valley, puntai verso Nord e Two Thumbs, passando tra masse di nubi senza forma. Tenni le montagne più alte, pensando che l'aria fosse più secca verso Ovest. Incontrai Chris scendendo sotto la frastagliata base delle nubi e continuammo insieme, evitando il monte Arrowsmith, i cui pendii più alti erano avvolti dalle nuvole. Diretti ora ad Ovest del nostro punto di virata, la nostra unica scelta era di andare sopravento lungo il lato meridionale di Rakaia Valley. Il terreno era più basso, ma la base delle nubi scendeva progressivamente e le montagne circostanti rimanevano seppellite nella condensazione.

A quindici km da Lake Coleridge incontrammo Alister, che aveva seguito una rotta diretta. La copertura ora era completa, molti alianti costretti in una fascia molto ristretta, e fu con molta tensione che il trio guadagnò il punto di virata. Appena tornati in base nube su un pendio affacciato a Nord-Est, udimmo Steve Jones annunciare per radio che un aliante aveva impattato col pendio vicino. Fortunatamente il polacco Tomasz Rubaj era illeso, mentre l'aliante sembrava distrutto.

Le circostanze non favorivano pensieri costruttivi, ma mi convinsi che l'unica via d'uscita era di tornare sui nostri passi verso Ovest, cercando di guadagnare la quota necessaria per riattraversare Two Thumbs e tornare nel bacino di Mackenzie. Tastando la situazione intorno ai versanti orientali del monte Arrowsmith, non senza schivare le propaggini più basse delle



nubi, notai che il plafone sembrava alzarsi progressivamente dietro ogni costone. Salii il pendio esposto al vento fino alla base di condensazione, percorrendo tutta la cresta per poi passare al lato sottovento. In un punto riparato dal vento trovai una debole termica accanto ad un balzo della base nube, e fui portato qualche centinaio di metri più in alto. Ripetei questa strategia intorno a parecchi crinali, fino a raggiungere il Cloudy Peak sul versante settentrionale dei monti Rangitata. La valle era esposta al sole, così potei osservare il gruppo di Two Thumbs, dove anche i passi meno alti erano ben fuori dallo strato di nubi che ne cingeva i fianchi. In qualche modo avrei dovuto passarci sopra.

Il pendio sopravvento di Cloudy Peak fece il suo dovere e aggirandolo verso il lato sottovento vidi con piacere che il versante occidentale era al sole, grazie all'ora più tarda. La termica era accettabile e il plafone sostanzialmente più alto; riuscii a salire a 2400 m.

Attraversai in punta di piedi la valle alla massima efficienza, la mia rotta per Grouler Pass si insinuava tra le cime delle nuvole sottostanti; con 18 metri di avanzo, pelai il passo.

Il sollievo per essere sfuggito all'umidità di Rangitata, raggiunto il Mackenzie Basin, svaniva già nella difficile ricerca di ascendenza sui pendii soggetti all'influenza dell'aria fredda che scendeva da Nord-Est. Fortunatamente un picco al lago Tekapo produceva una termica di convergenza molto rotta, dove salii con Karl Striedieck (USA) e Jacques Aboulin (Francia).

Andy Davis ci riferiva di trovarsi più a Nord: in qualche modo era riuscito a infilarsi oltre il passo di Terra Nova all'inizio del ghiacciaio, e si trovava costretto nello scomodo tunnel tra il ghiaccio che digradava dolcemente e lo strato di nubi che scendeva con la stessa inclinazione; imprigionato tra le montagne circostanti per oltre 10 km, Andy ci sembrò adeguatamente impressionato.

Un'altra decisione molto critica fu se andare a Sud lungo i Two Thumbs, o piuttosto continuare verso Ovest nell'alta catena di Leibig. Temevo ancora i freddi venti da Est, che a quest'ora avrebbero potuto riversarsi attraverso Burk Pass nel basso bacino di Mackenzie, e scelsi la seconda alternativa, mentre vedevo Karl e Jacques partire verso Sud. Furono entrambi sconfitti dall'aria del mare.

Sorvolai lentamente il fiume Godley, osservando in su i monti davanti a me. Riponevo la mia unica speranza in una gola che correva in direzione Nord-Ovest nella linea di cresta; terminava in un catino dove trovai una dolce ascendenza da 0,5 m/s che, raggiunta la cresta, crebbe a 1 e poi a 2 m/s. Ancora un minuto e l'avrei lasciata per un baffetto formatosi su un picco dove un 3,5 mi spinse a 3200 metri.

Chiamai Andy per assicurarmi che fosse anche lui sul Leibig Range e ci scambiammo informazioni sui valori per arrivare il più alti possibile al margine meridionale della catena, dove iniziava la lunga planata per Omarama.

Ebbi un po' più successo di Andy, essendo a 3000 m (2500 QFE) circa 150 m più alto, con 85 km da percorrere. La nostra rotta ci portò a sorvolare per il lungo Lake Pukaki, la cui superficie indicava un vivace vento contrario. Tuttavia il GPS rivelò un leggero vento in coda alla nostra quota, un fenomeno questo che avevo già incontrato in questa zona a tardo pomeriggio. Accelerai sorpassando Andy a Sud del lago dove, sempre un po' basso, deviò a Ovest per seguire il margine meridionale del Ben Ohau cercando la dinamica del vento orientale che ci veniva riportato da Omarama.

Io seguii invece la rotta, tenendo d'occhio il GPS mentre mi stavo convincendo che ci potesse essere un'utile convergenza tra la corrente in quota e il vento in basso. Infatti, dopo 20 km, incappai in una fascia da 3 m/s che suggerii ad Andy. Mi affrettai verso il traguardo, che tagliai alle 19,28, primo arrivato e primo di giornata. Andy, dopo aver perso quota ad Ohau, raggiunse la convergenza quasi a livello del terreno e arrivò 10 minuti più tardi, primo di giornata nella classe Standard.

Undici piloti riuscirono a concludere il tema nella 15 m, tra essi Alister Kay, e Chris Garton giunse 12° atterrando vicino al traguardo. Oltre a Andy, solo Markku Kuittinen concluse il tema della Standard.

Questa prestazione permise a Andy di essere 1° nella classifica due giorni dopo, posizione che mantenne fino al 9° giorno. Il mio volo mi proiettò al secondo posto, a 151 punti dal leader.

Nel resto della gara rosicchiai questo margine fino a soli 29 punti, evitando gravi disastri e grosse Opportunità. Così è la competizione.

di JUSTIN WILLS,
da *Sailplane and Gliding N. 3*, giugno-luglio 1995
traduzione di ALDO CERNEZZI



Un altro modo di volare

La passione per il Vintage è soprattutto legata al desiderio e alla volontà di voler preservare cose e fatti di altri tempi e di evitare che questi vengano cancellati dal tempo e dall'incalzante avanzare di tecnologie nuove che, se da un lato permettono di raggiungere nuovi ambiziosi traguardi, dall'altro tendono a far dimenticare i precedenti, anche se sono stati più ambiti e più difficili da raggiungere. A volte però questi fatti sono solo presenti nella memoria di chi ha vissuto una certa esperienza, ha presenziato ad un certo avvenimento, o ha realizzato una certa cosa che con gli anni è andata distrutta o dispersa. Purtroppo queste preziose testimonianze



Vero o ... falso? Un bellissimo FUTAR in scala 1:4



Jeff Byard TG2-SGS2-8 in versione originale ed in scala 1:4

sono destinate a scomparire col passare del tempo insieme ai loro validi protagonisti. Un recente esempio: la scomparsa del compianto amico Adriano Mantelli al quale non ho purtroppo fatto in tempo a chiedere tante cose, chiarire molti miei dubbi, soddisfare tante mie curiosità del passato. Se da parte mia c'era molta voglia di sapere, da parte sua c'era tutta la disponibilità di insegnare, quasi di voler consegnare par-

ticolari della sua storia a qualcuno che avesse potuto conservarla e preservarla dal tempo, inesorabile in tutti i sensi. Il concetto di preservare, di mantenere in vita, di ricostruire, ha ispirato tanti appassionati di volo a vela storico e sono nate così delle organizzazioni a livello europeo, come il Vintage Glider Club (VGC) animato dal famoso Chris Wills e la Vintage Sailplane Association (VSA) in America, che pun-

tualmente ogni anno si radunano con i loro alianti d'epoca. Ma c'è anche un altro modo di amare il Vintage e quindi di far volare un aliante storico ed è quello proposto da un esiguo gruppuscolo di aeromodellisti di cui mi pregio di far parte, che ha scoperto il piacere della ricerca, della ricostruzione in scala, della tecnica di costruzione di quel tempo, della colorazione originale dell'aliante, del pro-



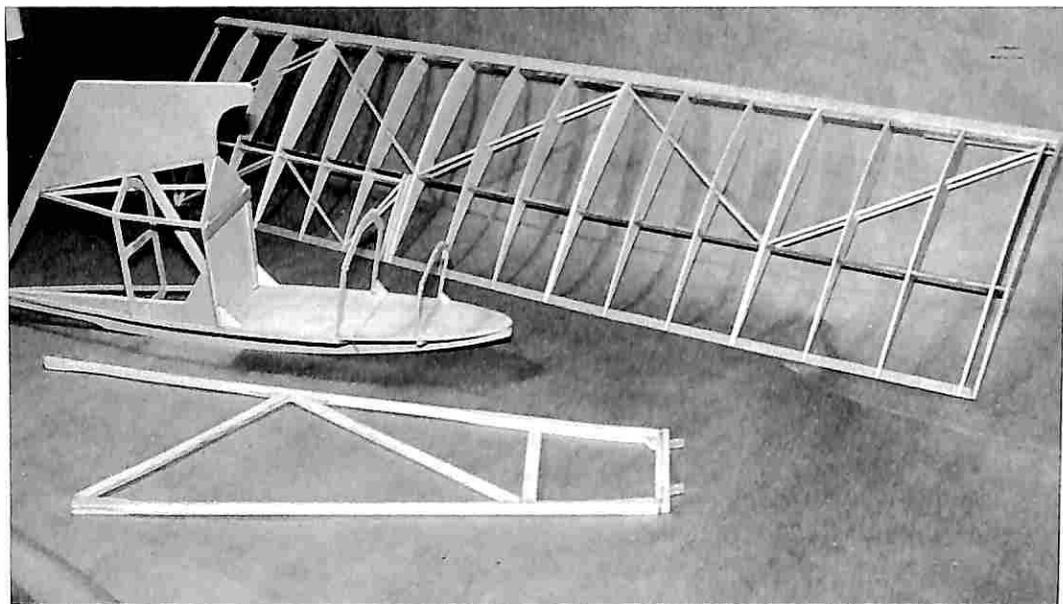
White Sheet: un luogo ideale per volare con scale vintage glider

filo dell'ala, ecc. e addirittura, miracolo dei miracoli:

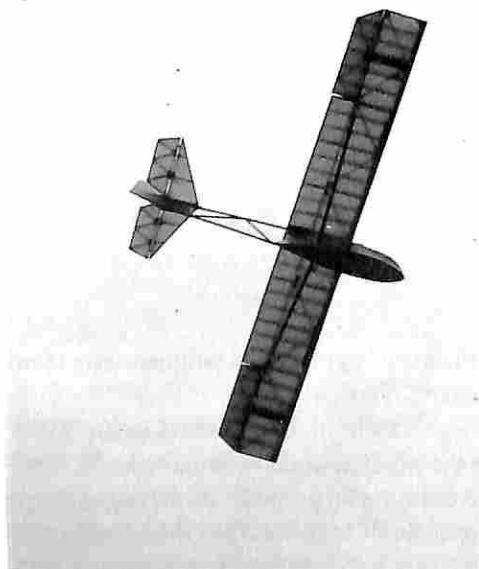
rifare volare un aliante che non esiste più ... Ha dell'incredibile, ma è sicuramente vero e lo dimostro con un esempio.

Degli alianti progettati e realizzati da L.F. Teichfuss non ne è rimasto nemmeno uno, o una parte dello stesso da poter restaurare e poter rimettere in ordine di volo. Purtroppo gli eventi bellici li hanno letteralmente cancellati come tutti sanno. Sono però rimasti alcuni disegni e quasi tutti i tritici di quelle meravigliose macchine volanti.

Ecco che la passione e l'ingegno di un vero aeromodellista Vintage, li può miracolosa-



L'ALLIEVO PAVULLO rinasce dai disegni lasciati da L.F. Teichfuss



L'ALLIEVO PAVULLO di L.F. Teichfuss, in scala 1:5, vola nuovamente nel cielo di Pavullo scala 1:5

mente riportare in vita, naturalmente in scala ridotta, ma non troppo, diciamo 1/3 o più comunemente 1/4 per permettere non solo una buona fedeltà di riproduzione con tutti i particolari, ma anche e soprattutto una buona fedeltà di volo.

Evidentemente gli alianti di 50 anni fa avevano un volo lento, oltre che per le tecniche di costruzione di allora, anche per gli spessi profili impiegati, e quindi sarebbe un controsenso farli volare a velocità elevate o ancor peggio esibirli in voli acrobatici come per i modelli attuali, spesso acquistati pronti al volo o in scatola di montaggio. Ahimè, gli aeromodellisti appassionati di Vintage sono pochi, ed in Italia veramente pochissimi, forse perchè per costruire

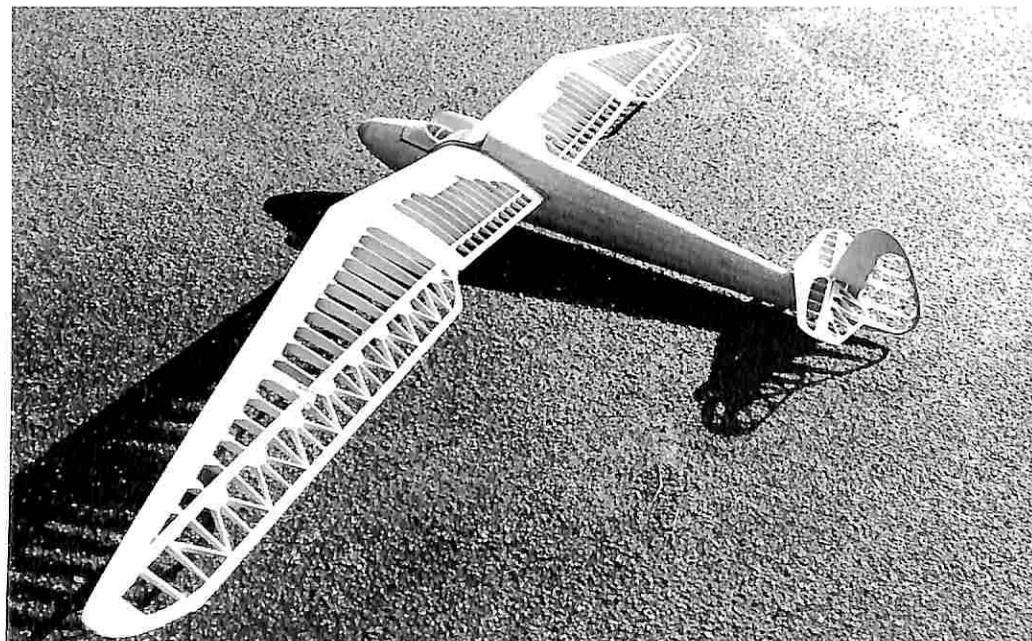
una bella riproduzione in scala di un aliante d'epoca occorrono da un minimo di 6 mesi ad un tempo medio di 1 anno (il massimo può essere anche di 2 anni ed oltre).

Questo perchè, fatta eccezione per veramente pochi modelli che definirei "semi scala" disponibili in scatola di montaggio, come ad esempio il Minimoa, il Grünau Baby, Roehnsperber, o altri di cui il disegno è disponibile presso un aeromodellista che l'ha già realizzato, il più delle volte il progetto parte da molto più lontano e quindi dalla ricerca. Ricerca significa: consultare libri, visitare musei e archivi, contattare personaggi notoriamente esperti di Vinta-

ge (il più lontano che conosco è Martin Simons in Australia ed il più vicino è Carlo Zorzoli di Inverigo) e cosa senz'altro indispensabile è trovare il tritico dell'aliante di cui si vuole iniziare la riproduzione.

Fatto questo, ci si può ora sedere a tavolino ed iniziare lo sviluppo del disegno, riportando le 3 viste prospettiche nella scala desiderata disegnando ad una ad una tutte le ordinate della fusoliera. Per questo esercizio è fondamentale fare un buon ripasso di geometria soprattutto per fusoliere tondeggianti a sezione ellittica o ovoidale.

Nella fase di disegno bisogna anche preoccuparsi di trovare le migliori e le più semplici soluzioni per il comando degli aletto-



Un MINIMOA pronto per essere rivestito con tela e colla come da copione



La fusoliera del DRAGON FLY in scala 1:4 ricavata da foto d'epoca

ni, dei freni e degli impennaggi, perché come tutti gli aeromodellisti sanno, ciò che si costruisce in un anno si può distruggere in un attimo e quindi le soluzioni per le varie manovre di comando sono la parte più importante per la riuscita del progetto.

Ora che il disegno è pronto si può iniziare la costruzione partendo dalla preparazione dei materiali. Questo è senz'altro un altro handicap che scoraggia molti aeromodellisti poiché i materiali necessari, ma soprattutto nelle dimensioni e misure dovute, non sono sempre disponibili presso i negozi di modellismo e quindi chi ha un amico falegname è a cavallo, chi invece non ha questo privilegio deve arrangiarsi diversamente.

E così, trovato il materiale, giorno dopo giorno, mese dopo mese, si procede alla realizzazione che, a parte le difficoltà di percorso, è gratificante lasciando intravedere sempre più chiaramente come potrà essere l'opera finita. Sulle tecniche di costruzione si potrebbe scrivere un libro, a parte che ne esista già qualcuno, ma non è questo lo scopo di questa mia chiacchierata.

Vorrei invece soffermarmi un po' di più sul dopo aver costruito il "capolavoro" che da un punto di vista del valore non ha prezzo o meglio molti modellisti lo esprimono in numero di ore di lavoro. Fortunatamente le tariffe orarie relative agli hobbies sono molto basse e quindi trascurabili, altrimenti anche considerando il costo orario del più modesto operaio, una riproduzione in scala costerebbe veramente un occhio della testa. Dicevo poc'anzi che gli aeromodellisti appassionati di Vintage sono veramente pochi in

Italia, mentre in Inghilterra cominciano ad essere sufficientemente numerosi da creare dei veri e propri Club che si radunano in manifestazioni non necessariamente agonistiche, ma soprattutto impostate sul piacere di incontrarsi, volare insieme, parlare di Vintage, di futuri progetti, di idee nuove di costruzione, di materiali usati sempre più simili a quelli degli anni passati, ecc. Effettivamente la mia passione per il Vintage è nata proprio lì, in uno di quei raduni in Inghilterra, invitato dall'amico John Watkins che allora conoscevo solo per corrispondenza e che oggi è diventato per me un punto di riferimento. Un viaggio indimenticabile in tutti i sensi,



Pino Vitali mostra una bellissima riproduzione in scala 1:4 del glorioso CANGURO



Frederic Fischer lancia il suo GOVIER in scala 1:10 da un pendio a Trogen (CH)

in un luogo ideale per il volo in pendio, dove spesso gli spazi di volo sono ripartiti tra aeromodellisti, appassionati di parapendio e alianti veri.

Questo luogo splendido, dalle condizioni atmosferiche spesso ideali, si chiama White Sheet. Arrivarci è facile se si accetta di viaggiare a sinistra delle strade e quindi noleggiare una macchina appena arrivati all'aeroporto di Heathrow a Londra, ma se invece si preferisce usare i normali mezzi di trasporto, la cosa diventa un po' più complicata. Bisogna infatti prendere un autobus navetta che collega Heathrow alla stazione di Woking, e di prendere un treno in direzione di Bristol e scendere a Gillingham. Fin qui abbiamo impiegato circa due ore e mezzo. Come fare ora per raggiungere White Sheet? Oggi è facile perchè molti amici che ho



John Watkins vola con l'aliante polacco JASKOLKA



Un passaggio ravvicinato dell'aliante JASKOLKA di J. Watkins in scala 1:4

conosciuto nei miei viaggi precedenti mi vengono a prendere alla stazione, ma la prima volta è stata veramente un'impresa! Gillingham è un paesino di poche centinaia di abitanti ed i taxi non sono lì, fuori dalla stazione ad attendere i dieci o venti passeggeri che scendono dal treno in tutto il giorno, quindi bisogna chiamarlo da un telefono pubblico ed attendere fiduciosi il suo arrivo. Il prossimo problema è fargli capire dove si vuole andare, in quanto White Sheet è una vasta collina come tante altre, dove migliaia di pecore pascolano indisturbate. Comunque dopo vari: "mi pare di ricordare di aver visto una volta...", si scorge qualcosa volare nel cielo "Ecco deve essere da quelle parti", ed inforcando un sen-

tiero sterrato ci si inoltra verso la sommità di questa collina fantasma (White Sheet ha infatti il significato di lenzuolo bianco e quindi di fantasma).

Ed ecco finalmente una lunga fila di auto parcheggiate al lato di questo sentiero con persone intente a montare i loro modelli. Più oltre qualcuno ha già cominciato a volare. Ma dov'è il pendio dal quale lanciare i modelli? Forse il nostro concetto di pendio è diverso in quanto legato alle nostre montagne sia Alpi che Appennini; ma a White Sheet non si vede alcuna montagna, ma soltanto un'immensa distesa collina. Eppure l'aria è tesa e di discreta intensità e gli alianti in scala prendono quota dopo essere stati lanciati contro vento.

A volte, quando sono in volo anche alianti veri del vicino campo di volo, è difficile capire se è un aliante vero oppure un modello. Per certo l'emozione di pilotare in entrambi i casi è grande.

VP



Una fedelissima riproduzione del HARBINGER prende il volo a White Sheet

VOLA VOILE

M A G A Z I N E

L'onda del sud ovest sui Pirenei

di NOEL BRAVO, CLAUDE ORTOLA E LÉON BOUSQUET

Il 26 febbraio 1994, l'Autan si scatenava sul Midi tolosiano facendo sbattere porte e persiane. La situazione meteorologica favorevole per l'onda del sud ovest si preparava ed il 27, la vigilia di Saint Giron stavamo un allarme: l'occhio di Foehn, rotori e lenticolari non mancarono all'appuntamento.

L'Autan

"auta que Bufo un cop cado mès" (l'autan che soffia una volta ogni mese) dicono le genti della lingua d'Oc. La tradizione popolare non da un nome che ai venti potenti: a Tolosa il vento dell'ovest non porta un nome, è flebile il più delle volte, ma accelerato al passaggio del venturi alle porte di Naurouze (Castelnaudary), è subito battezzato e chiamato le Cers a Carcassonne e Narbonne e la Tramontane a Perpignan. Inversamente il vento marino, flebile la maggior parte del tempo verso Narbonne e Carcassonne non ha un proprio nome ma nuovamente dopo il suo passaggio nell'altro senso dello stesso venturi, si ritrova potentemente accelerato, è allora battezzato vento di Autan.

Lo Janus di Noël ed il DG 500 di Cramp (*Centre Régional Aéronautique Midi-Pyrénées, aérodrome d'Antican, 09200 Saint Girons*) lanciano dai prati di Saint Giron-Antichan, degli sguardi pieni di desiderio verso il cielo: sono pronti e non aspettano che i loro cavalieri. Rispetto alla pianura della Garonna, il vento al suolo qui è praticamente nullo. E' una bella mattinata primaverile ma è coperto verso le creste sulla frontiera; gli sciatori del versante francese vedono brillare il sole attraverso l'immenso occhio di Foehn.

A sud ovest di Saint Girons, il Bouirex è il trampolino ideale per infilarsi nei rotori, il top è a 1800 metri; un traino di 20 minuti vi ha portato lo Janus, e il DG c'è arrivato contemporaneamente con i propri mezzi.

Questo è il preludio alla sinfonia dell'onda e tutto si svolge come nei sacri testi (*Les Pyrénées en planeur di Alain Blanchard*), il Vallier (2839 m.) è coronato da una nube a cappello, l'occhio di Foehn illumina il lago di Bethmale ed i rotori si sviluppano sul Bouirex, il primo fremito ondulatorio spunta verso i 2200 metri. Ecco allora apparire il laminare che va crescendo e ci spinge con dolcezza verso i 3000 metri. La sinfonia Pirenaica dell'onda del sud ovest va sviluppando le sue meraviglie.

Partendo da est c'è la stazione di sci di Guzet. Verso sud tutte le creste sono coperte ed il mare di nubi si estende sulla Spagna. L'onda è tranquilla ed il vario oscilla tra 1 e 2 m/s ad una bazzecola di 150

km/h. Il vento di sud ovest ci spinge abbastanza fortemente e rileviamo una velocità al suolo di 200 km/h.

Avanziamo sull'asse Bouirex - St. Barthélémy, il Massif Sacré domina da un lato la valle dell'Ariège, dall'altro c'è il castello di Montségur.

Sono dei luoghi che estraggono l'anima dal suo letargo, dei luoghi avvolti, bagnati di mistero, al di fuori del tempo per essere la culla di tutte le emozioni. I Pirenei possiedono uno di questi luoghi ispirati, è il massiccio di Saint-Barthélémy (2389 m.), estrema visione di Cathares montante sull'alberata di Montségur. Una emozione che solleva, l'energia dell'onda si manifesta su due ali di poesia sorvolando questo luogo magico.

Lo Janus ci disimpegna quindi, e riparte verso ovest muso al vento. Siamo in efficienza su Saint Girons lasciando quella di Puivert.

Un possente ingresso d'aria marittima ricopre tutto il litorale mediterraneo e si spinge abbondantemente al di là di Carcassonne.

Il pic di Bugarach (1231 m.) ne emerge, poi la verta del Medres, punto culminante del dipartimento di Aude, che mostra la sua cresta pacificamente arrotondata.

Ax-les-Thermes quindi la valle di Pailhères si delineano e la nostra rotta si piega verso sud, con l'onda del Carlitte (2921 m.) che ci porta sino alle grandi distese ghiacciate del Capcir e del lago di Matemale. Siamo ora in efficienza su Sainte Léocadie.

Lasciamo questo passaggio per quello di Puigmal. L'altimetro indica 2800 metri e l'onda è nuovamente al rendez-vous di Montlouis e della Llagonne, questo magnifico campo di volo a vela (il più alto d'Europa) con la sua pista tutta innevata a 1700 metri.

Entrata di aria marittima

Vista dall'alto, è uno strato perfettamente orizzontale che ricopre interamente il golfo del Leone e penetra profondamente all'interno delle terre ma sventura per il pilota d'aereo da turismo che vorrà raggiungere il mare infiltrandosi sotto questa entrata nuvolosa: la sua base è sempre obliqua, è a 500 metri a Carcassonne, a 100 a Narbonne ed è al livello del mare quando raggiunge il litorale.

L'entrata di aria marittima sbarra anche tutta la valle della Têt, si distingue la cresta del Cambre d'Aze e nell'Oceano bianco, maestose in lontananza le striature incandescenti del Canigou (2785 m.). La Cerdagne è annegata in un fiume di nubi che si riversano dal Puigmal alla Sierra di Cadi (2638 m.).

Mezzo giro per ritrovare l'onda del Carlite (2921 m.); che ci riporta a 3000 metri e cosé passiamo il pic di Tarbézou per ritornare verso la parte sud della valle dell'Ariège e la grande spianata di Beille dove si stendono delle lunghe piste di sci di fondo. Alla nostra sinistra, le guglie del Fontargente e le creste coperte dell'Andorre.

Il vento di fronte rallenta l'avanzata ma i variometri sono sempre positivi e l'altimetro oscilla intorno ai 3000 metri. Attraversiamo la valle di Vicdessos quindi i Piques Rouges di Bassiès. Lo Janus si presenta a Gavarnie. Ripassiamo il Bouirex rotta verso Luchon. E' necessario ora cambiare versante: dobbiamo entrare nell'onda del massiccio più alto dei Pirei, la Maladetta, e la sua cima l'Aneto (3404 m.).

I rotori sono là, sul Campsaur di fronte a Port de Vénasque e l'Aneto mantiene le sue promesse. E' prudente qui verificare le cinture, il "sotto onda" è molto turbolento, è il sentiero aspro che lascia rapidamente posto ai *Champs-Élysées* del laminare la cui potenza ci stupisce ancora. Siamo in efficienza di Luchon e l'occhio di Foehn è qui una strada maestosa dal lago d'Oo a Saint Lary.

I grandi laghi ghiacciati d'Orédon e Cap de Long si estendono nelle loro candide solitudini, l'onda s'indebolisce, un enorme cappello ci nasconde le alture del circo di Gavarnie, e passiamo poco sopra le creste con un punto basso a 2500 metri sulla valle di Luz Saint Sauveur. Siamo un po' più bassi del cappello ed ora abbiamo una vista splendida del formidabile circo. L'occhio di Foehn si sviluppa davanti alla stazione di sci e la valle è perfettamente sgombra. I rotori sono ben visibili sul fianco ovest ed il riaggancio del "sotto onda" non crea problemi. Siamo in efficienza di Tarbes. C'è da scegliere tra le nubi in formazione con brevi spirali e fra brevi tratti di pendio con una impegnativa grande cura per restare sempre sopravvento ai rotori. Finalmente il laminare riappare e risaliamo di nuovo verso i 3000 metri. Verso ovest ed i Paesi Baschi le nuvole hanno oltrepassato la frontiera. Non si vede più nessun occhio di Foehn, l'onda c'è forse ma non è più materializzata.

Dietro front: rotta verso est, ci ritroviamo con dei buoni valori di variometro e vento in coda, raggiungiamo i 300 km/h al suolo. Il poderoso strapiombo dell'Aneto sopra il Campsaur è sempre incredibile e già il Vallier scivola sotto le nostre ali. La curiosità ci spinge a contare in linea retta i suoi strapiombi, come indicato nei libri, ne individuiamo quattro regolarmente spazati di 7 od 8 km. (Si tratta di grandi strapiombi calcarei eretti come muraglie gigantesche che, alla zona, conferiscono un raro carattere architettonico n.d.r.).

Risaliti sulla pianura di Salat; non ci resta che baloccarci sotto le basi di bei cumuli con dei valori di 3 m/s: brillante finale di sinfonia. L'onda del sud est è adesso bene conosciuta, non è più un exploit in aliante ed il volovelista medio può utilizzare questa meravigliosa macchina per sorvolare i Pirenei:

Belle machine aux reins puissants
Bella macchina dai reni possenti
Fais moi bondir, moi qui me sens
fammi balzare, io che mi sento
plus agile que les panthères.
più agile delle pantere.

Un jour sur un planeur très beau
Un giorno su un aliante molto bello
vèlivoles monta si haut
volovelista sali cosé alto
qu'il devint Dieu du vol à voile,
da diventare il Dio del volo a vela,
et le coeur Eperdu d'amour
e il cuore folle d'amore
vario bloqué et pour toujours
vario bloccato e per sempre
alla rouler dans les étoiles
andrà avvolto nelle stelle

(Copia conforme, "Le Tremplin" di Teodore de Banville)

Da **VOL A VOILE Magazine** n° 62 Novembre/Dicembre 1994
Tradotto da Giancarlo Bresciani

*Ancora un volo in onda. Questa volta sui Pirenei, non proprio alle porte di casa nostra, ma vale la pena leggere di questa esperienza dove si è saputo miscelare informazione, poesia, tecnica, calcolo... E l'aver per i due alianti volato pressoché in formazione è la conferma di quanto questo tipo di volo debba e possa essere fatto nella massima tranquillità e consapevolezza. Gli autori, ad ogni successiva tappa di questa escursione non si dimenticano mai di farci notare di essere sempre consci di quello che stanno facendo e di dove sono in efficienza in quel momento. Qui, e lo si dice, non si tratta più di esplorazione, semmai conferma di un qualche cosa dove il "caso" ha un ruolo molto marginale. Ne consegue che, come filosofia di volo, questo articolo è molto educativo... Hans-Werner Grosse in un altro contesto, recentemente apparso su *Volo a Vela* scrive: "...ho osservato che i piloti che volano in gara sulle Alpi francesi (e sulle altre montagne) seguono quasi sempre le stesse ben collaudate e "consumate" rotte. Non ci sono molte decisioni da prendere..." Poi Grosse conclude che vincono quelli che volano più basso e più pesanti degli altri riducendo la sicurezza in favore della velocità. Se ci fermiamo alla prima parte del ragionamento di Hans-Werner, risulta chiaro che muoversi "per linee collaudate" è la "filosofia" che paga a condizione poi di non azzardare fidandosi più delle proprie capacità che delle finalità obbiettive di ciò che in quella specifica occasione ci si è proposti di fare! Oppure affidarsi alla sorte mistificando una analisi razionale sulle meteo di quel momento! Per concludere risulta chiaro che un buon volo è sempre comunque una miscela di tutte queste componenti che ruotano attorno ad un sottile limite e guai se non fosse cosé, chissà che noia se non potessimo scaricare adrenalina... e poi di che cosa potremmo parlare alla sera?*

GIANCARLO BRESCIANI



Commissione per il Volo a Vela

Verbale riunione del 22 ottobre 1995

La CPS Volo a Vela si è riunita a seguito di formale convocazione a Milano, presso la Corium il giorno 22 ottobre 1995 alle ore 9, con il seguente ODG:

- 1) Bilancio di Previsione 1996 (esame modifiche)
- 2) Piano rinnovo flotta: passaggi di proprietà mezzi alla fine dei pagamenti pattuiti e richieste assegnazione alianti, verricelli e L.19
- 3) Richiesta integrazione contributi all'AeClub Torino per le gare 1995
- 4) Calendario gare 1996
- 5) Federazione di Volo a Vela
- 6) AeClub Centrale Volo a Vela
- 7) Attività sportiva 1996 Squadra Nazionale - Iscrizione alle gare internazionali
(invitato il Direttore Tecnico Nazionale R. Monti)
- 8) Relazione dei membri della Commissione nelle specifiche aree di competenza
- 9) Organizzazione Briefing "Due Torri"95 a Bologna
- 10) 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 |

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

1) Bilancio di Previsione 1996

Si esaminano le modifiche alle nostre richieste inserite nel bilancio di previsione 1996 e si deve constatare come la riduzione dello stanziamento compromette sia l'attività sportiva internazionale che il funzionamento dell'AeClub Centrale. La CPS Volo a Vela prende atto di quanto riferito dai Consiglieri Federali circa la possibilità di ulteriori stanziamenti in relazione ad ulteriori erogazioni da parte del CONI, che ver-

ranno decise nei primi mesi del 1996.

2) Piano rinnovo flotta

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

Si propone l'assegnazione di verricelli ai seguenti Club che lo hanno richiesto: AeClub Centrale di Volo a Vela, AeClub di Lodi, AeClub Volovelistico Lariano.

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

Per quanto riguarda il secondo lotto di L.19, si richiede una indicazione delle disponibilità future per soddisfare le esigenze di aeromobili adatti al traino di alianti.

Si richiede inoltre la tempestiva disponibilità dei pezzi di ricambio già acquistati per gli L.19 già consegnati.

3) Richiesta integrazione contributi all'AeClub Torino per le gare 1995

Si dà parere favorevole alla richiesta di integrazione del contributo all'AeClub Torino per l'organizzazione dei Campionati italiani e per il Trofeo Città di Torino.

4) Calendario gare 1996

Si dà parere favorevole al seguente Calendario Sportivo 1996:
CID Campionato Italiano di Distanza 1/3 - 30/9 organizzatore AVAAL AeClub Volov. Alta Lombardia

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

Campionato italiano 15metri e Promozione e Coppa Città di Rieti (12)13/8 - 23/8 organizzatore Aero Club Centrale di Volo a Vela - Rieti

Campionato italiano Libera e Coppa Internazionale del Mediterraneo (29)30/7 - 9/8 organizzatore Aero Club Centrale di Volo a Vela - Rieti

Campionato italiano Acrobazia Assoluta e di Promozione 22/23/24 marzo (alternativo 29/30/31 marzo) organizzatore Aero Club Viterbo

Trofeo dell'Esordiente - Coppa Nino Dell'Orto 2/3/4 e 9/10/11 marzo (riserva 16/17 marzo) organizzatore AVL Aeroclub Volovelistico Lariano

Gara Internazionale Volovelistica Itinerante 20/4 - 12/5 organizzatore AeClub Giuliano, Gorizia

Trofeo Città di Torino 25/4 - 20/5 organizzatore AeClub Torino

Coppa Città di Ferrara 24/25/26/31/5 1/2/6 organizzatore Aeroclub Volovelistico Ferrarese.

5) Federazione di Volo a Vela

Si propone un formale riconoscimento della FIVV Federazione di Volo a Vela, riconoscendole un ruolo in linea con le attese dei volovelisti italiani.

6) AeClub Centrale Volo a Vela

Si discute sui criteri ispiratori del Preventivo 1996 alla luce sia della riduzione del contributo da parte dell'AeCI che della riduzione del numero dei partecipanti agli stages.

Si chiarisce che attività complementari a quelle istituzionali non devono essere consentite se in contrasto con gli interessi degli altri AeClub o se non danno un contributo economico positivo alla gestione (almeno non devono arrecare delle perdite). Si raccomanda una articolata disposizione dei programmi e dei dati economici del preventivo, sia alla assemblea di sabato 2 dicembre, che nel corso del Briefing del 3 dicembre..

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

7) Attività Sportiva 1996 Squadra Nazionale

Si propone di iscrivere tempestivamente le nostre squadre nei campionati internazionali come segue:

Pre-Word Gliding Championship "Lavender Glide" - Francia: 3 piloti in Classe Standard, 3 piloti in Classe 15M, 1 pilota in Classe Libera

Campionati Europei - Rayskala - Finlandia: 3 piloti in Classe Standard, 2 piloti in Classe 15M, 1 pilota in Classe Libera - Si propone inoltre come Responsabile della Squadra: Smilian Cibic.

Campionati Europei Classe Club - Slovenj Gradec - Slovenia: 3 piloti in Classe Club - Si propone inoltre come Responsabile della Squadra: Pierangelo Pietra.

8) Relazione dei membri della Commissione nelle specifiche aree di competenza

Smilian Cibic riferisce sulle riunioni internazionali distribuendo una dettagliata relazione.

9) Organizzazione Briefing "Due Torri"95 a Bologna

Si decide il seguente programma di massima per la manifestazione:

Sabato , 2 dicembre :

ore 10 Commissione Volo a Vela (R. Manzoni)

ore 11 Assemblea FIVV Federazione Italiana Volo a Vela (P. Pugnetti)

ore 14 Riunione piloti rosa nazionale (R. Monti)

ore 15,30 Assemblea AeClub Centrale Volo a Vela (P. Pugnetti)

ore 17,30 Riunione Rappresentanti Specialità Volo a Vela dei Club periferici (C. Marchetti e Roberto Manzoni)
- Interverrà il Presidente Testa.

Domenica, 3 dicembre:

ore 10 Briefing "Duc Torri" (P. Pugnetti) - Interverrà il Presidente Testa.

ore 13,30 Colazione

10) Varie eventuali

Si dà parere favorevole all'omologazione dei:

- Campionati Italiani Acrobazia

- Campionati Italiani Classi Standard e 15M

- Coppa Città di Ferrara

- Giudici per l'acrobazia in aliante, proposti dal Sig. Marchetti:

- Carlo Marchetti, via A. Vellere 17 - 00012 Guidonia

- Valentino Poli, via Pieve di Cadore 46 - 20131 Milano

- Marida Santagostino, via Piccinni 21 - 20131 Milano

- Luca Andraghetti, Cso Garibaldi 104 - 48022 Lugo di Romagna

- Tommaso Marzetti, via Compagnoni 42 - 48022 Lugo di Romagna

- Sergio Dallan, via Dante 50 - 20022 Cinisello Balsamo

- Irene Pasini, via Destra Canale Molinetto - 48010 Ravenna

- Emilia Meroni, via Dante 50 - 20022 Cinisello Balsamo

- Daniela Carazzi, Località Quirico - 05010 Viterbo

- Lina Corrias, Via di Casalotti 53 Pal.C3 - 00100 Roma

- Francesca Resi, via 24 Maggio 20 - 37126 Verona

- Simone Pietro Nascimbeni, Via A. Dionisi 59 - 00122 Roma

- Vittorio Russo, via Andrea Doria 67, sc.f in.10 - 00192 Roma

- Livio Cerreto, Via Paolini 175 - 00122 Roma

- Mauro Urbano, via G. Massaio 65 - 00154 Roma

- Margherita Pirri Aguglia, Laghetto di Sugano 1 - 05018 Orvieto

- Paolo Zelli, via Flavio Stilicone 1 - 00175 Roma

La riunione si chiude alle ore 18 circa.

Il Presidente della Commissione
Roberto Manzoni

PILOTI

È la fine del mese di agosto, fa ancora molto caldo, ed io mi trovo in Sardegna come tutti gli anni in compagnia dei miei amici. Chiamo i miei per sapere come stanno, sono tornati dalle vacanze il giorno prima, chiedo come è andato il loro viaggio in giro tra Praga, Vienna e Budapest. Vengo a sapere che papà ha la febbre. Ho immediatamente la sensazione che qualcosa non vada, anche se in definitiva si tratta solo di una banale febbre.

Sono rientrato da qualche giorno, siamo ai primi di settembre, ed arriva la notizia ufficiale: papà ha la leucemia.

È difficile da accettare, visto che il malato è l'unica persona che ho sempre considerato immortale, forse perchè è un ex pilota militare, forse perchè viene dall'Accademia Aeronautica (Corso Centauro II) dove vengono selezionati solo i migliori, forse solo perchè è mio padre.

Non c'è tempo per preoccuparsi, papà è già stato ricoverato per effettuare i primi cicli di chemioterapia. Tutti cercano di tranquillizzarci, raccontandoci di persone che sono guarite, o che da anni convivono senza problemi con la stessa malattia. Ma i dottori sono più prudenti, dicono che si tratta di una forma molto difficile da curare, dicono che le speranze di guarigione sono nell'ordine del 20%.

Scattano in queste situazioni alcune molle interne molto particolari. Cerco quasi maniacalmente tutte le sensazioni che mi facciano sentire il più vicino possibile a lui, cerco tutti i punti di contatto possibili. Scopro che ovviamente il più saldo punto di contatto è la passione del volo, trasmessami prima per via "genetica" credo, e poi in tanti anni di convivenza fatta anche di gite in bicicletta in Aeroporto, di sogni ad occhi aperti a Vigna di Valle, dove ci divertivamo a sentire l'odore di olio bruciato che ancora proveniva dall'abitacolo di un vecchio ma sempre bellissimo G 55, di progetti in cui veniva sempre ricompreso il desiderio di acquistare un biplano per volare insieme.

Le ruote della mia macchina mi guidano all'Aeroporto dell'Urbe: ho deciso, prenderò il brevetto di pilotaggio. Ma non ho molti soldi, ho aperto da poco il mio nuovo studio professionale e sono all'inizio della mia carriera. Il volo a motore è troppo caro, ripiego sul volo a vela, molto più alla portata delle mie tasche.

C'è tanta gente a fare la visita medica all'I.M.L.: piloti militari, civili, ragazzi studenti dell'Istituto Aeronautico. Mi sento un po' in colpa quando scopro di avere superato la visita medica, contrariamente a quanto accade a qualcun altro che vola per vivere, ma sono felice. Non passo da casa, vado diret-

tamente in ospedale per dirlo a papà.

La chemioterapia ha distrutto tutti i globuli rossi, le piastrine ed i globuli bianchi, ovvero ne inibisce la formazione avendo "bruciato" le cellule del midollo osseo. Nell'attesa che si riformino, seguo la procedura. Mi lavo le mani, indosso la mascherina ed entro nell'asettica stanza dove stà papà. Lui non ha un bell'aspetto, ma non si lamenta minimamente, è felice nel vedermi felice come un ragazzino per l'esito della visita medica. Posso volare, e diventa il nostro segreto, la mamma non deve sapere niente, ha già sufficienti motivi di preoccupazione.

E finalmente eccomi a Guidonia, conosco l'istruttore, gli altri piloti, vedo gli alianti e li studio uno ad uno. Dopo alcune veloci questioni burocratiche da assolvere, mi ritrovo già con il paracadute allacciato, imbracato, pronto al decollo. Siedo nel posto anteriore, come un automa eseguo quanto mi viene detto dall'istruttore, dopo i controlli prevolo segnalo all'assistente all'ala di essere pronto, comunico altrettanto via radio al trainer, ed in pochi secondi sale il rumore del motore del trainer e con lui saliamo noi. Benchè agganciati ad un altro velivolo siamo in volo.

Sgancio. È questione di una frazione di secondo ed il volo a vela non è più un ripiego, è qualcosa che rimarrà sempre nella mia vita. La mano destra sulla cloche, i piedi sui pedali, lo chiamo "volo di ambientamento", ma dovrebbero chiamarlo "volo di elevamento". Mi sento privilegiato, elevato a rango di conoscenza superiore, perchè conosco una cosa fantastica che molti non conoscono, troppo presi dalle cose di tutti i giorni. Eppure è lì, a disposizione di tutti, e chiunque potrebbe provare, ma solo pochi ci arrivano, chissà perchè.

È tardi, il sangue necessario alla trasfusione non è arrivato, papà ne ha bisogno e non si sente bene, ma dopo aver cercato donatori in lungo ed in largo scopro che il mondo è fatto di finti anemici, di gente che ha paura dell'analisi del sangue, di struzzi che infilano la testa sotto la sabbia pur di non vedere cosa esiste al mondo. Non posso biasimarli. Anch'io ero così prima che accadesse a me, ma ora ho capito che ogni individuo sano ha il dovere morale di donare il sangue, e che lì dentro è pieno di papà, mamme, sorelle, mogli, figli, che stasera soffriranno perchè qualcuno ha una stupida ed infantile paura degli aghi.

Le lezioni, ovvero le "missioni" come vengono chiamate, proseguono. Arrivano i primi stalli, le prime virate accentuate che servono ad illustrare la progressiva inversione dei comandi, e la prima vite.

Il giorno della prima vite non lo dimenticherò mai. Mai nome fu più azzeccato. Ti sembra proprio di avvitarci nell'aria, come una vite parker. Ma anche questa volta il mio istruttore e l'aliante sono stati generosi, mi hanno insegnato che non c'è nulla di cui spaventarsi, che il pericolo non è la vite in sé, ma sono io se non eseguo correttamente la manovra di rimessa. Ed allora via, pedale contrario al senso di rotazione, cloche avanti dritta, attendi che la rotazione si fermi, centralizza i comandi, richiama, smaltisci la velocità in eccesso e riprendi il volo livellato. È Bellissimo!

Sono in ospedale da papà per raccontargli delle mie peripezie volovelistiche. Sono ormai passati diversi mesi da quando ha iniziato la terapia. Dopo il primo ciclo è arrivato anche il secondo, che in ospedale chiamano di "consolidamento", ed è arrivato anche l'"autotrapianto". L'autotrapianto è una strana terapia mediante la quale ti estraggono le cellule midollari pulite dopo i due cicli di chemioterapia, poi ti fanno un altro ciclo di chemioterapia per distruggerti il midollo completamente, ed alla fine ti reinfondono le tue cellule prelevate in precedenza per ricostituire il midollo. La caratteristica peculiare è che, almeno nel caso di papà, è una terapia della serie "o la vò la spacca", nel senso che se non funziona non c'è poi molto di più da fare.

Nella stanza accanto sento ancora piangere quella bambina. Sara ha cinque anni e da sei mesi sta aspettando di trovare un donatore di midollo. Se non lo troverà morirà. Chiusa nella sua stanza con lei, la mamma di Sara prega perchè nel mondo il potenziale donatore scopra che donare il midollo è assolutamente privo di rischi, che non è una donazione come quelle di organi, ma che semplicemente viene estratto un quantitativo di midollo osseo che dopo appena una settimana si è già riformato. La mamma di Sara spera che il potenziale donatore scopra che per donare il midollo bisogna andare in strutture specializzate, dove dopo un'analisi del sangue si viene inseriti in una banca dati mondiale, e si verrà chiamati a donare il midollo solo se nel mondo qualcuno avrà specificatamente bisogno di quello e solo di quello. Ognuno di noi è potenzialmente responsabile della morte di qualcun altro fino a quando non chiederà di essere inserito in quella banca dati.

Oggi le condizioni sono ottimali, dopo tante missioni sul campo, chiedo all'istruttore di farmi fare un vero volo, lontano dall'aeroporto e a lungo in aria. Così andiamo verso Nerola, vediamo Rieti lì alla nostra portata. Da duemila metri il mondo assume una prospettiva diversa a bordo di un aliante. Vedo il Tevere con le sue anse, che dai soliti seicento-ottocento metri di quota non riesco a vedere. La Via Salaria è lì sotto, e posso distinguerla fino all'alberato ingresso di Rieti. Il Castel-

lo di Nerola è sotto di noi, la nostra quota ci consente di ammirarlo per tutto il tempo che vogliamo. C'è turbolenza, mi sento sballottato da una parte all'altra. L'istruttore mi apre un'altra enorme finestra sulla conoscenza del volo: non sarò un vero pilota fino a quando sentirò di essere sballottato. Non sono sballottato se io e l'aliante siamo una cosa sola e se l'aliante e l'aria in cui si muove sono una cosa sola. La voce è dell'istruttore, ma sento che la lezione viene dall'aliante.

L'autotrapianto non ha funzionato. Papà se ne va di lì a qualche giorno. Io ero lì quando è successo. Non credo che in generale sia una cosa facile assistere alla morte di qualcuno. Di certo è durissimo assistere a quella del proprio padre. Non ha mai accettato l'idea di non farcela, non ha mai nominato la malattia, il giorno prima mi ha detto "quando guarisco voglio comprarmi un piccolo biplano". Da quel momento e per parecchi giorni a venire ho sentito nelle mie orecchie la colonna sonora del film "La mia Africa". Non ho capito a lungo il significato di quella musica, fino a quando non mi sono ricordato di quel magnifico biplano giallo che sorvola l'infinita savana. Ora lui ha finalmente il suo biplano e vola libero.

È arrivato il giorno del decollo, sono pronto ed emozionato. Anzi scopro che se mi fermo a ragionarci su, non sono pronto per niente e mi sembra che non lo sarò mai. Dopo l'ultimo volo predecollo con l'istruttore sono allineato. Ed inizio: tettino chiuso e bloccato, diruttori estesi controllati e bloccati, pedaliera libera, cloche libera, strumenti su zero, altimetro su QFE, radio accesa e sintonizzata, trim libero e regolato, cavo agganciato e teso, flap del trainatore in posizione di decollo, pista libera, manica che indica calma di vento. Si decolla. Sono solo, sono a metà del traino che mi porterà alla quota di sgancio, ora sono a quota di sgancio e tiro il pomello giallo e finalmente sono libero. Per un attimo ho il terrore e la consapevolezza che se sbaglio qualcosa potrei farmi male seriamente. Un secondo dopo sento un colpetto sulla cloche. Istantaneamente penso al doppio comando e mi volto verso la coda. Con la coda dell'occhio scopro di non essere solo: dietro c'è papà, oggi voliamo insieme.

PIERUMBERTO SPANO

Caro Pierumberto,

un po' di numeri fa ho fatto qualche modesto tentativo per lasciare una traccia che richiamasse il contesto nel quale tentiamo di far vivere il nostro piccolo mondo. Poi ho desistito.

Grazie e complimenti a Te che hai assolto egregiamente il compito. Ciao,

RENZO S.

NINO PITTINI

Al momento della Grande Chiamata il tenente colonnello pilota è già sull' "attenti". Corregge ulteriormente la posizione e risponde con voce ferma: "Comandi!"

E' la sua ultima missione, integrale, al di là di tutti gli orizzonti di guerra e di pace, la più bella per lui, la più triste per noi. E' la missione soprannaturale.

Gli uomini si soppesano dalle opere, non dalle parole, anche se incorniciate di buone intenzioni.

Nino Pittini ha lasciato molte opere.

Alla Patria ha lasciato una gamba. In quel lontano 28 Marzo 1944, dopo aver abbattuto un P-38 "Lightning" gli arriva nella cabina del "Macchi 205" una cannonata che gli spappola la gamba destra, rovescia l'apparecchio e si lancia sulla verticale delle Valli di Comacchio. Il paracadute si apre all'altezza degli alberi. Un chirurgo coi baffi lo restituisce alla vita ed al volo volato.

Vola per mezzo secolo con una gamba comperata.

La febbre del volo lo porta dopo la parentesi dei "piper" e dei "morane" al volo a vela. Era l'attrazione invincibile nata nel 1938 con l'Attestato "B".

Al volo a vela italiano lascia prima l'Associazione Volovelistica Rivoli Osoppo e dopo quel gioiello dell'Aviosuperficie di Rivoli di Osoppo.

Porta sempre, nel lavoro della sua azienda e nel volo a vela, l'esempio trascinate del capo, dall'acquisto dei primi alianti per l'associazione all'affittanza del primo terreno e all'acquisto poi del rettangolo magico del campo di volo.

Non gli basta. Partecipa a decine e decine di manifestazioni aeree col programma acrobatico del biposto "L-13 Blanik", sempre più arrotondato con il fumo tricolore e con la musica di Morricone quale accompagnamento.

Spesso, nel crepuscolo delle giornate di aeroporto, i miei pensieri vanno insistentemente a lui, quale fratello maggiore per quelle affinità che insorgono da radici secolari che non possono venir catalogate.

Cinquanta anni di voli di pace con una gamba sola ma con la carica e lo spirito di Enrico Toti in quella rimasta.

Dal "Veltro" al "Blanik": Nino Pittini non aveva nulla del motorai, era profondamente volovelista. Entusiasta, creava entusiasmi. Gli amici gli credevano con naturalezza e lo seguivano con la sicurezza dei credenti.

Una moltitudine di ostacoli vinti. Forse il più bello, il più nobile è la lastra di marmo che all'ingresso della parte ancora militare dell'Aeroporto di Campofornido ricorda, uno ad uno, col Maggiore Pilota Adriano Visconti in testa, i valorosi piloti del



primo Gruppo Caccia. Sono i colleghi di Nino Pittini caduti per la Patria.

Lastra di marmo, nessuno si risenta, pagata dal sopravvissuto. Una delle tante assenze di quelle autorità che non sono state capaci di rialzare la testa dopo la guerra persa.

Nino Pittini ha vissuto una bellissima vita a testa sempre alta. Eppoi l'amalgama di uomini di estrazione e cultura militare con altri di razza volovelistica ed altri ancora di recente formazione ultraleggeristica è davvero il suo capolavoro.

Il metro atto a misurare il suo agire di uomo e di pilota è lungo un chilometro ma solo chi respirava la stessa aria lo percepiva perchè grande era la sua modestia, la modestia dei galantuomini di valore.

Andavamo, ogni due o tre mesi, nei ristorantelli e nelle trattorie di Manzano e di San Daniele per aggiornarci sugli avvenimenti delle nostre associazioni: pochi ricordi e molti progetti. Verso la fine della cena gli chiedevo: "si può cantare in questo locale?" Mi rispondeva affermativamente con la sicurezza del padron di casa e allora - sottovoce, per riguardo verso gli altri commensali - andavamo pian piano ad inumidirci gli occhi per la presenza silenziosa ma pesante dei nostri Morti.

Nino Pittini muore compostamente il 14 Settembre 1995.

Dopo la toccante cerimonia funebre, tutta caratterizzata dalla compostezza di cui sanno vestirsi i friulani, i suoi intimi amici, uomini e donne, radunati nella sua aviosuperficie concentrano tristezza e amore in un "ghe-re-ghe-ghez" sgorgato dal cuore con la forza della preghiera.

Il grido-preghiera sale per le vie del Cielo: "Nino, continueremo il tuo lavoro".

EGIDIO GALLI

PER UN AMICO

Alcuni anni fa....

.....La parete scoscesa scorre sotto l'ala del vecchio TWIN mentre gli alberi e gli arbusti che sfilano a sinistra esaltano la sensazione di velocità. Caro vecchio Sterparo, palestra di tutti i nostri *Guidoniani* tentativi di imparare a volare lungo un costone. Più avanti la cresta piega verso destra, mentre lì in fondo si vede la valle di Vicovaro. Ecco Tivoli con le cascate, il monte Ripoli, poi subito una virata a destra cercando di restare nella fascia portante. Il mio tutore dal posto posteriore conforta i miei sforzi classificandoli con un *"abbastanza bene ma mi raccomando la velocità, mai inferiore ai 90, ali livellate, sempre una via di fuga verso valle"*.

"Ora proviamo il centraggio delle termiche" mi arriva da dietro; cumuletti facili facili sembrano guardarmi divertiti al pensiero di quello che combinerò. Ecco il colpo da sotto, 1, 2, 3... via a sinistra...; macchè, il filo è tutto storto, la velocità ora sale a più di cento ora scende verso un prestallo, il vario emette gemiti sempre più bassi e sempre più tristi. Non ce la farò mai!... Dietro non si sente nulla; solo dopo tre o quattro tentativi falliti la sua voce gentile e disponibile mi guida nell'evitare gli errori che commetto in continuazione. Mi stupisco sempre come tutto si stabilizzi d'incanto appena lui prende i comandi; il filo, l'anemometro, il vario, che ai miei comandi sembrano impazziti andando di qua e di là, di su e di giù, improvvisamente si mettono su *bello stabile* e ci restano!

"Proviamo a spostarci verso Nerola o Scandriglia!". Per me sono la Patagonia! Lasciamo il Torrino del Gennaro e paesaggi sempre meno consueti si snodano sotto l'IVAB. A destra il Pellecchia, Montelibretti, Montorio Bello viaggiare così, puntando al cumulo successivo, sempre più lontano dal campo, senza preoccuparsi del ritorno (perchè tanto c'è lui lì dietro che mi riporta a casa...) e senza provare una stretta al cuore guardando l'aeroporto lì in fondo così lontano!.....



Alcuni anni dopo....

.....Sulla cava di Spoleto l'altimetro del mio DG300 segna 900 metri e continua a scendere inesorabilmente. Con l'amico Claudio tento un rientro a Rieti ad una quota mai provata prima. Alla radio lo sento che con voce un po' incerta chiama la nostra guida che ci precede con il suo ASW20 (ma com'è che riesce sempre, dico sempre, a stare 50 metri più in alto di noi!.....) *"che facciamo... veniamo avanti?"*. La solita voce pacata, che ti dà subito sicurezza, dell'ormai amico di vecchia data risponde subito: *"Se ve la sentite di fare costone...."*. In questa risposta c'era tutto il suo modo di essere e di volare. Sapeva perfettamente che eravamo capaci di fare costone perchè ci conosceva e perchè era lui che ce l'aveva insegnato, ma giustamente voleva farci decidere da soli, dominando il timore che ti insinua i dubbi con la sicurezza del ragionamento che ti deve sempre sostenere nei momenti difficili. (MMMMH... *Il vento è da sud ovest...MMMMH... La Val Nerina DEVE portare ... anche il Coscerno e il Civitella...speriamo bene...*) E poi vuoi mettere la sfida?... Come, noi di Guidonia da sempre abituati ad andare su e giù per i costoni, ci spaventiamo per questa valle? Andiamo avanti! Passo Forca di Cerro cercando di non guardare sotto o di lato e tenendo sempre d'occhio l'ASW20 che procede sicuro lì avanti (ragazzi se me lo perdo ora mi butto con il paracadute, se ancora ho la quota sufficiente!...e com'è che è sempre 50 metri più in alto di me... Boh!) *"Attraverseremo una zona di discendenza, occhio al MacReady e non vi preoccupate...."* si sente per radio. Grande! vorrei fargli un monumento; oramai non posso più tornare indietro, la Val Nerina sembra un imbuto scuro e minaccioso lì avanti, la quota scen-

de paurosamente, il vario emette una nota così bassa che è inaudibile, ma quella frase mi dà immediato conforto (acqua agli assetati di certezze!...) Il DG di Claudio che mi precede mi evidenzia quanto siamo bassi, poi improvvisamente come se una mano invisibile l'avesse afferrato ecco che lo vedo schizzare verso l'alto (la combinazione tra sua salita e la mia discesa crea un effetto *ascensore* incredibile); pochi istanti ancora di apprensione e poi la spinta da sotto si fa sentire mentre il vario canta ad intermittenza sempre più frequente. Che meraviglia il volo a vela! Rinfrancato guardo il costone verde del Civitella che mi scorre a fianco, ci sono dei cavalli e delle mucche al pascolo, il vento è teso e mi sostiene bene, il DG sembra essere un prolungamento del corpo, mi sembra che le ali mi escano dai fianchi, lo spirito vola più in alto di tutti... Seguiamo i costoni della Val Nerina verso casa, poi Polino, Poggio Bustone, "Papa Eco in sottovento, carrello fuori e bloccato", 90° a sinistra, un po' di diruttori, velocità corretta, punto di mira, richiamata, e la sensazione sempre nuova di rimettere la ruota sul terreno. Magnifico! Ho imparato di più oggi che in tutto lo stage! Con Claudio sento per radio le difficoltà di Vincenzo, che ci seguiva a distanza, finito bassissimo su Labro e costretto ad un mitico rientro (dalle case di Poggio Bustone dovevano guardare in basso per vederlo costonare!). Passeranno alla storia come "i 300 di Vincenzo" (ma non chilometri, metri!...).

Giugno 1995.....

.....Guardo e rguardo una fotografia di alcuni anni prima: E' un pomeriggio estivo vero sera (si capisce dalla luce leggermente arancione, il cielo pulito senza più cumuli, le ombre lunghe), l'hangar del Centrale è chiuso, gli alianti sono stati messi a posto. Ci sono quattro amici (io, Claudio, Vincenzo, e il nostro "AWACS" come l'aveva ribattezzato Paolo Iudica) che ridono felici guardando l'obbiettivo, soddisfatti dopo un grande giornata in aliante e pregustando il seguito della serata: la sacrosanta doccia (che sensazione la doccia dopo 5-6 ore di sauna sotto il sole!), la cena in trattoria con gli amici a parlare di volo a vela e a raccontarsi le tante cappellate e le poche cose fatte bene.....

Ciao Costantino! Sono felice di averti avuto per amico e sono sicuro che un giorno voleremo ancora assieme.

BERNARDO FOLLINA

OMAGGIO AD ARTURO FERRARIN

Una grandiosa manifestazione aerea ha concluso, Domenica 1 Ottobre 1995, le celebrazioni che la città di Thiene ha organizzato quest'anno per il centenario della nascita del suo figlio più illustre, Arturo Ferrarin.

Nato a Thiene (VI) il 13 Febbraio 1895, conseguì il brevetto di pilota militare nel 1917 e nello stesso anno fu nominato sottotenente di complemento.

Partecipò a numerose azioni di combattimento nella prima guerra mondiale come pilota da caccia, guadagnandosi una medaglia d'argento al valor militare.

Istruttore pilota anche di acrobazia, dopo la fine della guerra mise in luce tutto il suo ardimento e tutta la sua perizia in ogni parte del mondo, con imprese che hanno fatto la storia dell'aviazione. Il 14 Febbraio 1920 partì da Roma con un vecchio SVA, residuo bellico e rabberciato alla meglio, e con un prodigioso volo durato 109 giorni, percorrendo la distanza di ben 17.000 chilometri, raggiunse Tokio, meritandosi la "Spada del Samurai", massima onoreficenza giapponese. Nel 1922 partecipò alla Gran Coppa Italia, e nel 1926 e 1927 alla Coppa Schneider, gara di alta velocità per idrovolanti. Successivamente, per conto del governo Italiano, compì numerose missioni di propaganda in Spagna, Polonia, Francia, Belgio e Inghilterra.

Nel 1928, avendo a fianco l'amico Carlo Del Prete, conquistò all'Italia due importanti primati mondiali: quello di durata e distanza in circuito chiuso (58 ore e 43 minuti con 7666 chilometri) e quello di distanza senza scalo, con un volo dall'Italia al Brasile di 7181 chilometri. Per queste imprese Ferrarin fu decorato di medaglia d'oro al valore aeronautico. Raggiunto il grado di Tenente Colonnello, la sua meravigliosa carriera fu stroncata da un incidente nel corso di un volo di collaudo a Guidonia (Roma) il 12 luglio 1941.

Indubbiamente Arturo Ferrarin è stato un uomo eccezionale. Pur avendo a disposizione dei mezzi assai limitati, è riuscito con la sua professionalità che non ha mai concesso nulla all'improvvisazione o alla pura temerarietà, a ottenere dei risultati che anche al giorno d'oggi riempiono di meraviglia, pur essendoci abituati alle performances che le moderne tecniche aeronautiche permettono agli aerei che quotidianamente solcano i cieli. Certamente il ricordo di questo valente e saggio aviatore sarà sempre di sprone e di esempio per le giovani e meno giovani aquile che ora frequentano, a Thiene, il bellissimo e funzionale aeroporto, dedicato a questo straordinario eroe della terra veneta.

GIUSEPPE BAUDINO

V. I. P. - International Gliding Club



“Profondo è il pozzo del passato” scrive spesso il nostro Direttore (io penso a volte che purtroppo saranno enormi gli abissi del futuro, ma questa è una questione diversa). Da questo passato ci è giunta, per la cortesia del figlio Roberto, una relazione che il padre, Generale Adriano Mantelli, importante esponente della comunità volovelistica recentemente scomparso e del quale forse soltanto i più giovani non hanno sentito parlare, fece sui campionati militari francesi di volo a vela del 1964. Questo scritto, a mio avviso, non solo rappresenta una valida testimonianza di un’esperienza, ma ci permette forse di capire perchè la Francia è ora una nazione guida nel volovelismo mondiale. R.F.

“The well of the past is deep” often quotes our Chief Editor after Thomas Mann. I conversely believe that the abyss of the future is bound to be not only deep, but awesome, but this is another matter. From the past, “Volo a Vela” received, courtesy of his son, Roberto, a report Gen. Adriano Mantelli, wrote about his participation in the French National Military Championships in 1964. General Mantelli passed away recently, and was well known amidst the soaring community; possibly only the younger generations do not know enough about him.

This report is published here not only because it describes in full detail an interesting experience, but also because it is a clue to understand why France is a leading nation in soaring today. R.F.

RELAZIONE SULLA PARTECIPAZIONE DELL’A.M. AI CAMPIONATI MILITARI FRANCESI DI VOLO A VELA A DOLE TAVAU (JURA)

Il giorno 8 giugno lo scrivente veniva interpellato dallo SMAM 1° Reparto circa la possibilità di aderire all’invito dell’Aeronautica Militare Francese a partecipare al loro Campionato di Volo a Vela, programmato fra il 20 e 30 giugno a Dole Tavaux (Jura).

Data l’indisponibilità da parte dell’A.M. di alianti moderni, ed essendo in ritardo la consegna dei CVV 8 destinati ai Corsi dell’Accademia Aeronautica, si era pensato di utilizzare il CVV 8 in assegnazione al Centro Nazionale di Volo a Vela dell’Aero Club d’Italia.

Difficoltà varie non hanno però permesso questa soluzione e si è dovuto ripiegare sul Canguro “PALAS” M.M. 100028 al quale, per l’occasione, è stata smontata la turbina.

Poichè lo scopo della missione era di aderire in modo decoroso all’invito senza pretendere di competere nel campo sportivo, la scelta del Canguro “PALAS” presentava il vantaggio di far conoscere una macchina che ha destato un notevole interesse nel campo volovelistico internazionale.

Il giorno 18 giugno l’aliante, il suo carrello di trasporto, il pulmino FIAT 1100 T. per il rimorchio su strada, lo scrivente,

REPORT ON THE PARTICIPATION OF AN ITALIAN AIR FORCE TEAM IN THE FRENCH MILITARY GLIDING CHAMPIONSHIPS AT DOLE TAVAU (JURA)

On June 8, 1964 I was asked by the Chief of Staff of the Italian Air Force about the possibility of accepting the invitation received from the French Air Force and concerning a participation of the IAF in their Gliding Championship scheduled for the period between June 20 and 30 at Dole Tavaux (Jura).

The IAF had no modern sailplane available at that time because the delivery of the CVV8s destined for the Aeronautical Academy was lagging behind schedule. It was first considered using the CVV8 in possession of the National Soaring Center of the Aeroclub of Italy, but that option was dropped in view of several problems.

As we believed that the purpose of our mission was to send a decent, but not necessarily competitive team to the event, we decided that the Canguro “PALAS” was a viable ship (the engine was removed on that occasion). In this case, there was even the advantage to “exhibit” a ship that had stirred quite a bit of interest on the international gliding scene.

un sottoufficiale autista e un sottoufficiale montatore, venivano imbarcati a Ciampino su un C. 119 e sbarcati a Digione, da dove, con mezzi propri, raggiungevano la base di Dole Tavaux, scelta per lo svolgimento della competizione.

ORGANIZZAZIONE DELLA COMPETIZIONE

Tutta l'Organizzazione della competizione era curata dal Capitano Pequè, ufficiale pilota dell'Aeronautica Militare Francese dotato di una notevole capacità nel campo organizzativo e uno dei più ferventi sostenitori del volo a vela come attività sportiva dell'Aeronautica Militare.

Il supporto logistico sulla base di Dole Tavaux era a carattere prettamente militare con alloggi in baracche semplici e confortevoli, mensa tipo Self Service, ecc.

Un efficiente servizio meteo era curato da uno specialista della meteorologia applicata al volo a vela, che aveva a disposizione due carri-radio campali attrezzati per lo specifico impiego.

Una Commissione di Commissari Sportivi Giurati composta totalmente da militari, aveva la responsabilità del controllo delle prove e l'applicazione del regolamento.

Il regolamento era basato su quello adottato per i Campionati Mondiali di Volo a Vela, ma con l'introduzione di un coefficiente basato sull'efficienza (rapporto di planata) dei singoli tipi di alianti che si riprometteva di metterla a parità di condizioni meccaniche i piloti competitori. In pratica si è comprovato, che le formule non riproducono mai questi requisiti e l'unica soluzione rimane quella del velivolo di tipo unico per tutti i piloti (monotipo).

MATERIALE DI VOLO

Gli alianti iscritti erano venti più il nostro Canguro fuori gara.

Di questi, otto erano del tipo Javelot e Super-Javelot, aliante piuttosto rustico ma di buon rendimento e soprattutto curato nella praticità del montaggio e smontaggio rapido. Due alianti erano del tipo Air 102, macchina paragonabile al nostro Canguro ma molto più leggera, due Meise, due M.100 S, di progetto italiano e prodotti in Francia su licenza, due K 6, un Breguet 901 S, un Breguet Fauvette, e un LO 100 S, e infine l'Edelweiss Siren, l'aliante tecnicamente più evoluto.

Nonostante appartenga alla categoria "standard" viene accreditato di una efficienza pari a 36, valore eccezionale per una macchina di soli quindici metri di apertura.

Pilotato dal Ten. Herry che è anche campione di Francia di Volo a Vela 1963, ha dimostrato di possedere doti di penetrazione ad alta velocità, particolarmente adatte a prove basate sulla velocità pura; senza l'handicap sul rapporto di planata, sarebbe risultato vincitore anche nel Campionato Militare.

Progettista di questo interessante aliante è l'Ing. Cayla, e il C. 30 "Edelweiss" è l'ultimo di tutta una serie di prestigiose realizzazioni come il Breguet 901, Breguet 904 e il Breguet Fauvette.

Con l'Ing. Cayla presente alla manifestazione, lo scrivente ha avuto un interessante scambio di idee sul campo tecnico. Fra l'altro l'Ing. Cayla mi ha invitato a visitare l'officina che produce l'Edelweiss pregandomi anche di provarlo in volo.

On June 18 the glider, trailer and towing car (a FIAT 1100 T van) were on the road to France, while two air force uncommissioned officers (a driver and a rigger), plus myself boarded a C.119 at Ciampino airport, landed in Dijon and completed the trip to the competition site, the Dole Tavaux Air Force Base, overland.

THE COMPETITION ORGANIZATION

The entire competition organization was in the hands of Captain Pequè, a flying officer of the French Armée de l'Air, a born organizer and one of the most ardent supporters of soaring as a sporting activity of the Air Force.

Logistic support on the Dole Tavaux AFB betrayed the military environment. Lodging was provided in simple yet comfortable barracks, the canteen was of the self-service type, and so forth.

A very cognizant officer specialized in weather forecasts applied to soaring took care of the meteo service. He had two radio-equipped cars at his disposal for enhanced efficiency.

A committee, entirely composed of military men was in charge with scoring, checks and implementation/enforcement of the rules.

The competition rules were a sort of replica of those used during the World Gliding Championships, but with a difference. A handicap factor was included that considered the lift-to-drag ratio of the different competing gliders. The purpose of this handicap factor was to place all pilots competing in different gliders on a par as far as scoring was concerned. The experience demonstrated that mathematical formulas are no good to achieve that goal and that the only sound solution is a single type of glider for all the pilots.

FLYING SHIPS

The entries were twenty, plus our Canguro. Out of those twenty, eight ships were Javelots or Super-Javelots. These machines are fairly "rugged", yet well performing and above all easy to rig and derig. Two ships were Air 102, a machine comparable to but lighter than our Canguro, two Meises, two M-100s manufactured in France after the Italian design, two Ka6s, a Breguet 901 S, a Breguet Fauvette, an Lo 100 S, and an Edelweiss Siren, the then most technologically advanced design.

In spite of it being a standard glider, the Edelweiss was said to achieve a lift-to-drag ratio of 36, certainly an outstanding performance for a machine with a wingspan of only 15 meters, and demonstrated excellent capabilities also as far as high speed penetration was concerned, a characteristics that made it particularly suitable for pure speed tasks. It was piloted by Fl. Lt. Herry, the French national champion in 1963, and would have been the winner of the Military Championship as well, had the handicap factor not been used.

Difficoltà varie hanno impedito sia l'una che l'altra cosa, ma riterrei opportuno non perdere questa preziosa occasione per mantenere contatti con il più avanzato ambiente tecnico volovelistico Francese.

VELIVOLI RIMORCHIATORI

Per il rimorchio in volo degli alianti erano disponibili una decina di Fieseler Storch, il ben noto velivolo STOL tedesco progettato prima dell'ultimo conflitto, ma che può considerarsi ancora uno degli esempi più risciti del velivolo con ala fissa adatto a decolli e atterraggi brevi ed al volo lento. Come riserva sono stati usati due Tiger Moth, con motore Gipsy da 130 H.P.

I velivoli rimorchiatori erano condotti da piloti militari i quali, oltre alla specifica attribuzione, erano tutti in possesso del brevetto di pilota d'aliante.

CARRELLI DI TRASPORTO ALIANTI

Ve ne era tutta una varietà di tipi, e non si nota un indirizzo ben preciso in questo campo, che viene evidentemente lasciato all'estro e alla passione dei componenti le Sezioni Militari di Volo a Vela. Il nostro carrello progettato dallo scrivente fin dal 1954, è stato ammirato per la sua estrema semplicità e funzionalità.

AUTOVETTURE PER TRAINO CARRELLI TRASPORTO ALIANTI

Anche qui non si nota un orientamento preciso e si passava dal grosso automezzo militare tipo "Dounque" alla leggera vettura del tipo sportivo. Il nostro pulmino FIAT 1100 T. si è dimostrato molto adatto sulle eccellenti strade francesi, inoltre, l'ottima abitabilità, crea una efficiente base mobile e permette al pilota dell'aliante di riposare durante il viaggio di ritorno al campo di gara.

E' questo un elemento di grande importanza e che può influire in modo determinante sul rendimento del pilota soprattutto se si tiene conto del notevole impegno psicofisico richiesto in queste competizioni, nelle quali ogni pilota compie una media di 50 ore di volo, in sei o sette giorni di gara, e una decina di atterraggi fuori campo con relativi faticosi smontaggi e montaggi dell'aliante.

SVOLGIMENTO DELLE COMPETIZIONI

Il giorno 22 giugno, con l'alza bandiera contemporaneo dell'insegna Francese e Italiana, il Gen. Comandante la Regione Aerea apriva ufficialmente le gare.

In base al rapporto sulle condizioni meteo, la Commissione Sportiva decideva di effettuare una gara di velocità sul triangolo Dole-Coligny-Pontarlier-Dole di km 241.

Le condizioni meteo poco adatte costringeva all'atterraggio fuori campo di buona parte dei concorrenti e solo uno chiudeva il circuito. Da parte mia riuscivo a superare il primo e il secondo pilone e a 30 Km dal traguardo avevo ancora una quota di 1800 m sul livello del mare sufficiente, in condizioni normali, per raggiungere la meta, ma non conoscendo le condizioni del terreno, e data l'ora tarda decidevo l'atterraggio nel Jura a 900 m di quota in prossimità della statale Pontarlier-Dole. Come distanza percorsa era la terza in senso assoluto ma il coefficiente finezza assegnato al Canguro, mi faceva

The designer of the Edelweiss was Engr. Cayla, and this ship was the newborn of a family of successful sailplanes such as the Breguet 901, 904 and Fauvette.

I had an interesting conversation with Engr. Cayla who attended the Championships as an interested spectator. He also invited me to visit the shops where the Edelweiss was manufactured, and to test fly it. Unluckily, different difficulties prevented me from doing that, but I believe such a good chance should not be lost, and a visit should be planned in the future. It would enable us to remain in contact with the most advanced technical environment of the French soaring movement.

TOWPLANES

Some ten Fieseler Storchs were used as tugs. This airplane was conceived and manufactured by the Germans as a STOL ship before WWII, but can still be considered one of the best fixed wing machines as far as short field performance and slow flight characteristics are concerned. Two Tiger Moths fitted with 130 H.P. Gipsy engines were also used as reserve.

The towplanes were flown by military pilots who also had a gliding licence.

TRAILERS

The variety was large, it seemed that this field was left to the ingenuity and taste of the various members of the Military Sections involved in soaring. Our trailer, designed by me as early as in 1954, was admired because of its simplicity and functionality.

CARS FOR TRAILER TOWING

Also in this case there wasn't a single solution, but a variety thereof were big military trucks of the "Dounque" type, thereof and sportscars. Our Fiat 1100T van proved quite fit for the purpose on the excellent French roads. Besides, the ample space available inside made it a comfortable mobile base and permitted the outlanded glider pilot to rest while getting back to the competition airfield.

This is very important and may have quite an impact on pilot's performance in consideration of the huge psychological and physical stress to which the pilot is subjected during the competitions. A pilot may in fact fly an average of 50 flying hours, spread over only six or seven days, and land out several times, which involves tiring sailplane rigging and derigging operations.

THE CONTEST

On June 22 the French and Italian flags were concurrently raised, and the Commanding General of the Air Region declared the competition open.

Based on the weather forecasts and report, the Sporting Commission assigned a speed task over a triangle whose vertices were Dole, Coligny and Pontarlier. Task length was

retrocedere alla 5ª posizione.

Giorno 23 giugno - Gara di velocità sul percorso Dole-La Palisse

Il primo gruppo di concorrenti, fra cui lo scrivente, partito quando le condizioni delle termiche erano ancora deboli e instabili, è costretto all'atterraggio a una quarantina di Km dalla partenza, mentre tredici alianti arrivavano regolarmente al traguardo. Poiché il minimo di distanza classificabile è di 50 km il punteggio risulta nullo.

Giorno 24 giugno - Gara di velocità sul percorso Dole-Chalon-Saone-Dole

Il forte vento da nord favorisce il raggiungimento del pilone di Chalon, che viene doppiato dalla maggioranza dei concorrenti, ma il ritorno è una penosa "via crucis" che sgrana la maggioranza degli alianti fuori campo. Io riesco a portare il lento Canguro a una decina di km dalla meta ottenendo un buon punteggio.

Giorno 26 giugno - Gara di velocità sul triangolo Dole-Champlette-Besançon-Dole km 177

Zone temporalesche sviluppatasi sul secondo lato del triangolo, costringono molti concorrenti all'atterraggio fuori campo. I più fortunati atterrano all'Aeroporto di Besançon.

A causa di una errata piegatura della carta di navigazione, perdo oltre un'ora per trovare il pilone di Champlette dal quale mi porto verso Besançon, ma nel frattempo i temporali avevano distrutto tutte le ascendenze e dopo una lunga planata atterro vicino a un aliante francese in prossimità della cittadina di Gy. Nonostante l'errore commesso riesco a realizzare 729,103 su 1000 punti.

Giorno 27 giugno - Gara di velocità sul triangolo Dole-Dijon-Gray-Dole Km 126

Condizioni deboli sul primo lato del triangolo, molto buone sul secondo e sufficienti sul terzo. Una decina di concorrenti chiudono il circuito compreso il Canguro con 3 h 12', che risulta fra i migliori tempi, ma viene poi alterato dal famoso coefficiente di finezza.

Giorno 28 giugno - Gara di velocità sul percorso Dole-Besançon-Dole Km 112

Il tema piuttosto facile e le buone condizioni meteo, permettono a quasi tutti gli alianti di completare la prova. Con 1 h 35' vince il Siren del Ten. Herry. Il Canguro, nettamente handicappato in queste prove di velocità pura, riesce a chiudere il circuito in 2 h 02', facendo meglio di macchine più adatte quali il K6, l'M100 S. e il Javelot.

Il 30 giugno cerimonia di chiusura e consegna dei premi, fra cui la coppa della Città di Dole alla squadra Italiana. Seguiva una manifestazione aerea con la partecipazione di quattro aviogetti Mirage III° di stanza alla base di Digione, lancio di precisione di paracadutisti militari e civili e acrobazie con alianti. Nella serata tutti gli organizzatori e i concorrenti

241 km.

The meteo proved weaker than estimated, and all but one pilots soon landed out. I could turn the first and second turnpoint, and still had an altitude asl of 1800 m at 30 km from the home field. Under normal conditions, that altitude would have been sufficient for the final glide, but I was not enough familiar with the terrain, and it was late. Therefore, I decided to land at 900 m in the Jura Massif, close to the state road Portalier-Dole. The distance covered was the third best distance, but the handicap factor assigned to the Canguro made me fall back to the 5th placing.

June 23 - Speed task Dole-La Palisse

The first group of competitors, including me, went across the starting line when thermals were still weak and unsteady. These pilots were, therefore, compelled to land out some forty kms from the start. Other thirteen gliders, conversely, reached the finish. As the minimum distance to fly to get some points was 50 km, I got 0 points on day 2.

24 June - Speed task Dole-Chalon-Saone-Dole

The strong northerly made it fairly easy to reach the Chalon turning point, which was attained by most competitors. The return from it, conversely, proved really "painful", and most sailplanes ended up scattered in outlanding fields scattered around. I succeeded in bringing the slow Canguro to about 10 km from the finish line, and got a good score.

June 26 - Speed task over a triangular course Dole-Champlette-Besançon-Dole, 177 km

Thunderstorms developed along the second leg caused many outlandings. The luckiest one landed at the airport of Besançon.

Due to an error in folding my map, I lost nearly an hour trying to find the turning point of Champlette, from where I headed to Besançon. In the meanwhile, however, the storms had killed all lift. After a long glide I eventually landed by a French glider near the town of Gy. In spite of the mistake, my score was 729.103 points out of a total of 1000 points for the day

27 June - Speed task over a triangular course Dole-Dijon-Gray-Dole, 126 km

Conditions were weak on the first leg, very good on the second and acceptable on the last. Ten gliders completed the task, the Canguro among them. The time taken by the Canguro was 3h12min, one of the best, but the final placing was worsened again by the handicap factor.

28 June - Speed task Dole-Besançon-Dole, 112 km

The task was fairly easy and, thanks to the good weather conditions, nearly all pilots made it home. The winner of the day was Fl. Leut. Herry. The Canguro, although not the most suitable ship for these pure speed tasks, made it home in 2h 2 min. beating more performing machines such as the K6.

partecipavano al "Vin d'Honneur" che si è svolto in un ambiente di simpaticissimo cameratismo aviatorio. In questa occasione lo scrivente a nome dell'A.M. ringrazia gli organizzatori per l'invito e per tutte le manifestazioni di simpatia cui era stato fatto oggetto la squadra Italiana, e si accomiatava dai camerati dall'Aviazione Militare Francese augurando le migliori fortune per il loro volovelismo sportivo.

Il 1° luglio la spedizione al completo decollava dalla base di Dole Tavaux sul C. 119 della 46° Aerobrigata raggiungendo Ciampino.

Si concludeva così la missione iniziata il giorno 18 giugno durante la quale l'aliante "Canguro" MM 100028 aveva compiuto:

- n° 12 voli con un totale di ore 37;
- n° 6 gare di velocità sui percorsi prefissati per un totale di km 676;
- n° 4 atterraggi fuori campo con relativo smontaggio, recupero a mezzo auto e rimontaggio.

Nonostante il clima agonistico che ha portato a frequenti rotture di aliante pilotati da pur bravissimi piloti francesi e la poca conoscenza del terreno da parte dello scrivente, non si è dovuto lamentare il minimo incidente al nostro materiale.

CONCLUSIONI

Sotto l'aspetto generale è da considerare la grande importanza che l'Aeronautica Militare Francese sta dando al volovelismo, similmente a quanto si fa in Inghilterra e in Germania. Oltre che un bellissimo sport, perfettamente intonato alla mentalità aeronautica, viene considerato un efficace mezzo di propaganda; ad esempio ogni aliante che atterra fuori campo, il pilota ha l'incarico di svolgere una vera e propria conferenza di cultura aeronautica fra le persone che, in genere molto numerose, accorrono al suo atterraggio. Ho veduto insegnanti accompagnare in visita all'aliante intere scolaresche.

I volovelisti militari, generalmente di piloti di Reparti operanti in possesso dei più avanzati "standards" addestrativi, volando nei "Club" assieme ai volovelisti civili, trasmettono a questi, automaticamente, le loro conoscenze, con vantaggi immaginabili, soprattutto se si considera la facilità di individuare e selezionare gli elementi più idonei all'Aviazione Militare.

Ritengo opportuno far rilevare come anche da noi, dieci anni fa, si fosse organizzato qualche cosa di analogo, arrivando poi ad invertire il concetto fino all'assurdo di affidare l'addestramento volovelistico dei nostri cadetti, ad una organizzazione civile, pur avendo in seno all'A.M. tutti gli elementi idonei a svolgere questo delicato compito.

- ASPETTO TECNICO -

Per quanto riguarda gli aliante, l'orientamento dei francesi mi è parso caratterizzato da una notevole incertezza sulla scelta di un tipo unico da adottare. Le difficoltà non sono solo di carattere tecnico, ma evidentemente intervengono interessi di varia natura (industriali, politici ecc.).

Su questo punto ritengo, che noi abbiamo qualche vantaggio. Il Canguro prima ed ora il CVV 8, sono macchine

M100S and Yavelot.

The closing ceremony took place on June 30. The prizes were awarded, with the Italian team receiving the Cup of the Town of Dole. There followed an air show during which four Mirage III of the Dijon AFB performed a flew fly-bys, military and civil parachutists accomplished precision launches, and sailplanes flew aerobatic routines. In the evening, the organizers and competitors took part in the "Vin d'Honneur", where friendliness and camaraderie were deeply felt. On that occasion, I thanked the organizers for their invitation, and for their kindness toward the entire Italian team. We then joined our French friends in wishing a bright future to soaring as a sport.

On July 1st, the entire team boarded a C. 119 of the 46th Wing at the base of Dole Tavaux, destination Ciampino. The mission begun on June 18 was completed. The Canguro Military Serial Number 100028 had accomplished:

- 12 flights for over 37 hours*
- 6 speed tasks with assigned turning points for a total of 676 km;*
- 4 outlandings, with relevant derigging, retrieval by road, and rierigging.*

In spite of the strong competition amongst the pilot, which brought about several incidents to gliders piloted by very good French pilots, and the lack of familiarity with the terrain I had, the Italian material suffered from no damage at all.

CONCLUSIONS

The first, general remark concerns the importance the French Air Force assigns to soaring, as they do in the UK and Germany. Soaring is not only a wonderful sport and an excellent way to achieve airmanship, but also a strong means of promotion. For instance, when a glider lands out, the pilot is required to explain aeronautics to the people who gather around it. Sometimes these people are quite numerous. I even saw school teachers with their pupils around an outlanded glider.

In France, the military glider pilots, who are generally also pilots of operational aircraft in their squadrons, and as such are trained to the highest standards, are considered to be also a source of recruitment when they fly in the civil gliding clubs, as they can easily spot the best subjects.

I would point out that a similar approach was tried in Italy about ten years ago. Then, there was a 180° turn, and training for gliding flight of the air force cadets was assigned to a civil organization, in spite of the full capability of the Air Force to perform the task.

TECHNICAL ASPECTS

As far as sailplanes are concerned, I had the impression that the French are not sure about the adoption of a single type. Difficulties seem to be not only technical, it seems rather

multimpiego molto aderenti alle esigenze del nostro volovelismo. La formula biposto da noi adottata, permette di unificare su un solo tipo la macchina l'attività didattica, addestrativa e da competizione.

- ASPETTO SPORTIVO -

Trattandosi di Campionati Militari Francesi, il nostro ruolo era di invitati concorrenti fuori gara, con tutte le limitazioni dovute alla poca conoscenza delle condizioni meteo locali, dei punti di atterraggio e, soprattutto, della importante necessità di arrivare in fondo alla competizione. A questo proposito basti considerare la critica situazione nella quale ci saremmo venuti a trovare se avessimo dovuto subire un incidente all'alante e rimanere inattivi per il resto delle gare o rientrare anticipatamente in Italia.

Tenuto conto di quanto sopra, dell'impostazione di tutte le gare sulla velocità e della mia mancanza di allenamento in voli di competizione, il risultato ottenuto con una macchina progettata ventisei anni fa, è da considerarsi superiore a ogni previsione.

Da quanto mi è stato riferito, il prossimo anno i francesi contano di avere l'adesione di molte Aeronautiche Militari Europee ai loro Campionati. In questo caso si stabilirà una competizione fra i vari rappresentanti stranieri e qualora l'A.M. avesse intenzione di partecipare sarà opportuno mettere in condizione gli equipaggi di svolgere un adeguato allenamento e disporre di alianti moderni.

IL COMANDANTE
(COL. A.A. r. n. Pil A. MANTELLI)

clear that interests of different nature play a role (industrial, political, etc.).

As far as this aspect is concerned, we think we have some advantages: the Canguro first, and the CVV8 later are ships that meet all requirements of soaring in Italy. The use of a two seater permits the lead-in and continuation training as well as the competition needs to be satisfied.

SPORTING ASPECTS

The Italian team took part in the French Military Championships but were not counted in the score. That meant that placing first was not our goal, rather, as were not familiar with the local meteo, outlanding fields, we were definitely intentioned to cross the finish line or at least land safely on each task. We achieved that. We definitely wanted to avoid the risk of damaging the glider and being grounded or compelled to return home before the end of the competition.

All in all, I do believe that, the results we achieved were beyond expectations given the competition rules, the fact that all tasks were speed tasks, that I was somehow out of exercise for competition, and that the Canguro was a 26-year old design.

I learned recently that the French expect that several foreign Air Forces would take place in their national championships next year. In that case, a contest will be held amongst the participating foreign countries. If the Italian Air Force decides to participate, it will be necessary to adequately train the crews, and give them modern ships to fly.

ADRIANO MANTELLI, IAF Sq. Ldr.

2° INTERNATIONAL VINTAGE GLIDER MEETING

PAVULLO NEL FRIGNANO - MODENA

Dal 28 Giugno al 7 Luglio 1996

Con la partecipazione di alianti d'epoca
e riproduzioni di alianti d'epoca radiocomandati
(dal 5 al 7 Luglio)



Per informazioni contattare:
Daniele Bonvicini tel. 0536 324.767
Fabio Venturelli tel. 0536 324.935

TENTIAMO DI PREVENIRE LE COLLISIONI

Per cercare di migliorare la situazione relativa alle collisioni tra alianti, che indiscutibilmente si verificano perchè UNO O TUTTI I PILOTI COINVOLTI NON SI SONO VISTI O NON SI SONO VISTI IN TEMPO lo scrivente suggerisce agli interessati (costruttori, utilizzatori, ecc.), di studiare dei sistemi per migliorare le doti di visibilità (cioè la facoltà di essere visti) degli alianti. Questi sistemi potrebbero essere:

1° - Il colore. Attualmente tutti gli alianti in materie plastiche sono bianchi per contenere la temperatura delle superfici esposte ai raggi del sole. Solo qualche numero o sigla è presente, ma ciò non basta per la visualizzazione; servono solo per identificare l'aliante quando è già stato individuato.

Bisognerebbe poter dipingere di un colore vivo (rosso o arancione, meglio se fosforescenti) almeno alcune parti, come uno o due metri di estremità alari, il timone ed il muso.

Le vie per riuscire ad applicare questi colori potrebbero essere:

- costruire dette parti con superfici fatte di materiali insensibili alle alte temperature, oppure
- usare vernici riflettenti i raggi solari in modo da non influire sulla temperatura delle superfici in oggetto, oppure qualunque altro sistema adatto.

2° - Luci anticollisione. Un'altra soluzione potrebbe essere un sistema di luci stroboscopiche che assorbano poca corrente e quindi necessitanti di una molto piccola batteria o pannelli solari per tenere accese queste luci durante tutto il volo.

Un altro piccolo suggerimento, che non è una novità essendosi già visto in qualche caso, è quello di munire l'aliante di uno specchietto retrovisore che consenta al pilota di guardarsi alle spalle.

Rivolgo un vivo appello a tutti i tecnici dei settori interessati (costruttori di alianti, di equipaggiamenti, esperti chimici, ecc.) affinché studino almeno uno, ma meglio se tutti, i suggerimenti sopraccitati onde si possano adottare con le dovute certificazioni su tutti gli alianti e si possano così migliorare decisamente le caratteristiche di visibilità degli alianti stessi per cercare di evitare il più possibile le tanto funeste collisioni in volo.

Grazie.

GUIDO BERGOMI

LET'S TRY TO PREVENT MID-AIRS!

Mid-air certainly occur because one or both the involved pilots DID NOT SEE THE OTHER OR SAW HIM TOO LATE. What could we do to improve the situation?

I suggest that everybody involved in gliding, and manufacturers first, should study systems to enhance the visibility of our sailplanes.

Solutions to the problem could include:

1. *Color. All sailplanes manufactured from plastic materials are white to keep low the temperature of the surfaces impinged by the sunrays. There are a few competition and registration letters/numbers in dark color, but they are insufficient to enhance visibility, they just serve to identify the sailplane after it has been spotted.*

A few sections of the sailplane should be painted a bright color (red or orange. Anticollision bright or fluorescent colors would be the best.) The parts to be painted should be one or two meters of the wings, starting from the wingtips inboard, the nose and the rudder.

This approach would require the adoption of solutions permitting paint application, such as:

- *the painted components should be made from high-temperature resistant materials, or*
- *light reflecting paints should be used, so that the temperature of the painted surfaces is not different from that of the unpainted ones,*
- *any other suitable system.*

2. *Installation of anti-collision lights. The installation of low-power-absorption anti-collision strobe lights could be another solution to the described problem. These lights should require a very small battery or solar panels to remain on throughout the flight.*

Another option, but this is not a novelty, as it was already seen on sailplanes in the past, is the installation of a rear-view mirror that enables the pilot to see what happens behind him.

I urge all specialists in the concerned industries (sailplane manufacturers, equipment manufacturers, chemists, and so forth) to study at least one, if not all of the proposed solutions, and strive to find a system that can be certificated for use in all sailplanes so that their visibility characteristics can be significantly improved and the often fatal mid-air drastically reduced.

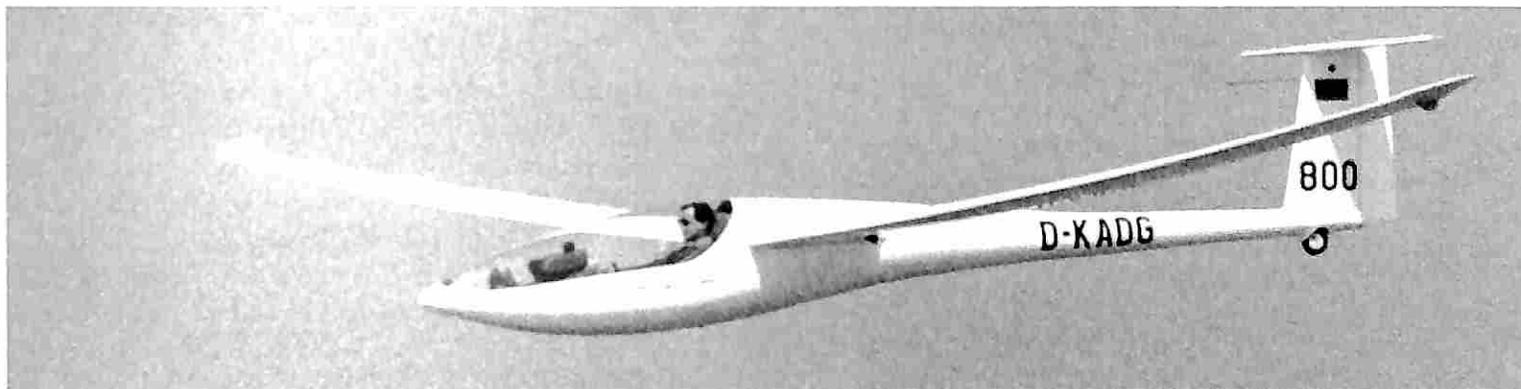
Thank you.

GUIDO BERGOMI

(translated by R.F.)

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!

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

VERGIATE & CALCINATE !

Il Centro Studi del Volo a Vela Alpino, editore di VOLO A VELA, ha organizzato una simpaticissima serata raggruppando i Fondatori del "Gruppo Volo a Vela SIAI Marchetti" al quale va riconosciuto il grande merito di essere stati i promotori ed autori della ripresa volovelistica in Italia nell'immediato dopoguerra. Una pubblicazione è stata consegnata ai dieci veterani ed una targa a Sergio Baldisserrri, che ha vissuto in primissimo piano tutta l'odissea di questi cinquant'anni: dagli Zoeglin ai Nimbus 4, da Vergiate a Calcinate. Alla cena era presente anche Adele Mazzucchelli Orsi - pilota che si è formata (come il marito Giorgio) sui campi di Vergiate e Calcinate - che continua ad essere l'unico nome italiano iscritto nel libro dei primati mondiali.

CODICE SPORTIVO FAI

Il Codice sta diventando un documento sempre più lungo e complesso. Nell'ultima riunione dell'IGC è stata decisa una serie di modifiche tra le quali il seguente tipo di volo : 1.3.1.2 volo di A&R libero, volo di distanza in A&R per il quale il punto di virata può essere scelto in volo, da un elenco predichiarato di punti di virata. Per il primato mondiale è richiesta una distanza minima di 500 km. Notizie più dettagliate nel prossimo numero.

MEGLIO TARDI CHE.....MAI

Nel n. 226 di settembre/ottobre 1994 abbiamo dato notizia della pubblicazione dell'interessante libro "BUSTO ARSIZIO E LA STORIA DELL'AVIAZIONE". Ma chi è l'Autore di questa interessante opera? - si è chiesto un attento lettore (di nome Plinio) della nostra rivista.

È il noto giornalista aeronautico ALBERTO GRAMPA, abitante a Busto Arsizio (VA) in via Giulio Pastore, 2 - col quale ci scusiamo vivamente per aver omesso di fare il suo nome, stampato in testa alla copertina, che l'impaginatore è stato costretto ad accorciare perchè il cliché era....troppo lungo. Succede.....succede!

OSSERVAZIONI

Spettabile Redazione,
ho letto l'articolo sulla vera aerodinamica degli uccelli nel numero

230 di maggio-giugno 95 e sono rimasto sorpreso della imperturbabilità di codesta Redazione di fronte allo scempio compiuto su di un rapace.

L'intervento chirurgico ha comportato il taglio della testa, del collo, della coda, delle zampe e perfino delle ali per farne un bel fuso aerodinamico, senza piume e a portanza nulla, con coefficiente di resistenza di sezione maestra rubato in una galleria del vento americana, secondo gli usi dell'aerodinamica classica.

Ad una velocità di 70 Km/h sicuramente l'aliante non ci fa bella figura a confronto con l'aquila, se però la velocità stessa fosse scesa ancora a pochi metri/secondo, sicuramente una farfalla sarebbe passata in vantaggio.

Mi sembra francamente che l'aerodinamica vera rimanga tutta da verificare con metodi più obiettivi, cioè strumentali e senza voli pindarici.

Quanto agli animali marini essi raggiungono il regime supersonico in un attimo, a causa della densità dell'acqua, ben lontano dal regime tipico del basso subsonico, proprio degli alianti e degli uccelli. Cordialità.

Belluno, 25.09.95

DR. CARLO BARBORINI

*Egregio Dottor Barborini,
al primo momento ho temuto che si trattasse di un avviso di garanzia da parte della protezione degli Animali, poi l'amico Agostino mi ha chiarito che si trattava di aerodinamica ed allora - non avendo dimestichezza con la materia - lascio l'eventuale riscontro all'Autore dell'articolo.
Cordialmente ed imperturbabilmente suo,*

RENZO SCAVINO

VOLOAVELAINFORMAZIONI

ATTENZIONE: l'accesso alla rubrica degli annunci cambia recapito, ferma restando la gratuità.

Dovete inviare o faxare i vostri testi ad **Aldo Cernezzì, viale Verzellina 2, 20122 Milano - telefono 02-48003325**, i fax devono essere preceduti da un breve contatto. Avvisate, allo stesso recapito, quando la pubblicazione non è più necessaria.

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

Strumenti di volo Cambridge

una linea completa di prodotti

CAV II



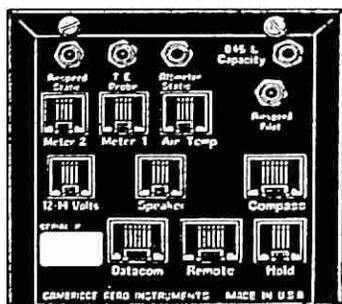
CAV II Il variometro elettrico con audio integrato. Ideale per gli allianti del club e per i voli «turistici». L'audio ed un secondo visualizzatore rendono questo strumento ideale per i biposti.

LNAV, SNAV



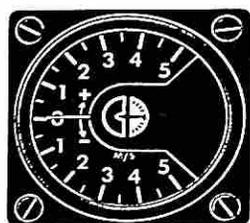
LNAV L'ultima evoluzione per colmare la distanza dai sistemi economici, derivato dalla collaudata tecnologia SNAV e MNAV, semplice da manovrare, con funzioni accessorie per la regolazione. Disponibili la versione biposti e il collegamento al GPS.

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

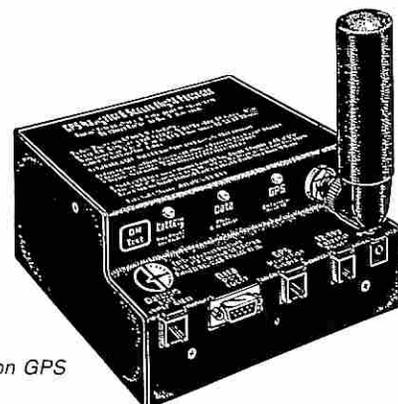
GPS Registratore di volo La nuova generazione della navigazione globale. CAMBRIDGE ha sviluppato la terza generazione di GPS sulla base della tecnologia Garmin e ha aggiunto la registrazione dei dati. Sarà la documentazione di volo del futuro per le gare e i voli di distanza. Lo standard NMEA 0183, utilizzando 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

ELENCO PILOTI NAZIONALI DI VOLO A VELA 1996 AL 31/10/1996

| Pos. | PILOTA | PUNTI | Pos. | PILOTA | PUNTI | Pos. | PILOTA | PUNTI |
|------|-------------------|-------|------|--------------------|-------|------|-----------------|-------|
| 92 | Acquaderni Marg. | 971 | 51 | Corbellini E. | 1618 | 126 | Mazzi G. | 603 |
| 41 | Albertazzi A. | 1715 | 153 | Cosimi G. | 12 | 17 | Meriziola S. | 2070 |
| 146 | Aldini L. | 247 | 15 | Costa C. | 2119 | 104 | Mion P. | 768 |
| 150 | Ales G. | 61 | 40 | Cox F. | 1715 | 108 | Miticocchio P. | 740 |
| 38 | Ametta M. | 1721 | 107 | Crippa M. R. | 750 | 24 | Montemaggi S. | 1916 |
| 50 | Ancillotti R. | 1620 | 122 | Custo R. | 647 | 36 | Monti Lorenzo | 1765 |
| 151 | Angelini P. | 57 | 98 | Dal Grande * | 806 | 13 | Monti Luca | 2131 |
| 20 | Anghileri A. | 1970 | 48 | Dalla Rosa P. G. | 1634 | 3 | Monti Roberto | 2302 |
| 2 | Avanzini L. | 2320 | 115 | Dalla Vecchia A. | 680 | 95 | Monti Romeo | 836 |
| 61 | Baffigo R. | 1419 | 145 | Danesy E. | 308 | 137 | Mussio R. | 451 |
| 69 | Balestra B. | 1324 | 99 | De Franceschi A. * | 680 | 125 | Nicotra N. | 617 |
| 109 | Ballarati G. * | 739 | 100 | Della Santa * | 800 | 141 | Nuccio P. | 365 |
| 77 | Baroffio E. | 1227 | 64 | Di Vecchio G. | 1385 | 80 | Orsi G. | 1174 |
| 67 | Baumgartner A. | 1335 | 103 | Erba G. * | 789 | 22 | Paolillo U. | 1960 |
| 119 | Baumgartner J. * | 667 | 83 | Esposito B. | 1146 | 25 | Paris G. | 1873 |
| 111 | Bellora M. | 728 | 31 | Fanfani F. | 1815 | 149 | Passardi R. | 199 |
| 37 | Beozzi A. | 1731 | 70 | Fellicori S. * | 1321 | 73 | Passarelli G. | 1292 |
| 84 | Bertoncini L. | 1107 | 27 | Fernani M. | 1860 | 147 | Pavesi G. | 230 |
| 34 | Biagi M. | 1783 | 106 | Ferrero A. * | 760 | 59 | Pavesi U. | 1447 |
| 129 | Bianchi L. | 530 | 81 | Fianco G. | 1158 | 133 | Peccolo L. | 471 |
| 143 | Bientinesi C. | 339 | 88 | Finocchiaro F. | 1008 | 12 | Perotti G. | 2134 |
| 102 | Bonfatti U. * | 789 | 46 | Foglia A. | 1682 | 152 | Pessina F. | 27 |
| 90 | Bonini L. | 990 | 44 | Fontana G. | 1695 | 71 | Piazza S. * | 1319 |
| 82 | Borellini G. | 1151 | 85 | Fontana V. | 1076 | 89 | Pigni A. | 999 |
| 113 | Borgo V. | 715 | 32 | Fraenza P. | 1806 | 132 | Piloni G. | 509 |
| 139 | Boschi S. | 428 | 1 | Galetto G. | 2355 | 124 | Piludu F. | 631 |
| 57 | Bottoni S. | 1475 | 140 | Gandolfi A. | 405 | 33 | Pinni V. | 1786 |
| 54 | Bozzetti G. | 1584 | 76 | Garbari F. | 1263 | 66 | Plattner C. | 1370 |
| 75 | Bravi F. | 1268 | 16 | Gavazzi M. | 2117 | 58 | Poletti F. | 1457 |
| 93 | Bricoli E. * | 880 | 6 | Ghiorzo S. | 2284 | 94 | Pozzi G. | 845 |
| 7 | Brigliadori L. | 2274 | 60 | Giacobbe D. | 1433 | 144 | Pramstraller W. | 335 |
| 4 | Brigliadori R. Jr | 2296 | 120 | Gioppo G. | 665 | 35 | Pronzati A. | 1766 |
| 43 | Brunazzo M. | 1704 | 72 | Gnecchi L. * | 1293 | 8 | Pronzati M. | 2264 |
| 26 | Cala S. | 1861 | 9 | Gostner T. | 2235 | 87 | Righini A. | 1026 |
| 56 | Cappadozzi P. | 1476 | 101 | Grinza C. | 796 | 62 | Riva A. | 1391 |
| 79 | Caraffini A. | 1203 | 18 | Grinza G. | 2067 | 118 | Rizzoli E. | 669 |
| 135 | Carugati A. | 458 | 5 | Gritti A. | 2287 | 55 | Romano R. | 1478 |
| 42 | Casamatti A. | 1705 | 21 | Guazzoni R. | 1962 | 10 | Secomandi M. | 2209 |
| 47 | Casetti D. | 1642 | 128 | Introzzi R. | 534 | 105 | Servilio S. | 761 |
| 52 | Cattaneo M. | 1607 | 49 | Istel R. | 1624 | 29 | Spreafico G. | 1836 |
| 138 | Cazzolli G. | 429 | 53 | Lastrico E. | 1589 | 28 | Squarciafico V. | 1854 |
| 65 | Ceccarelli P. | 1378 | 131 | Longhi M. | 517 | 117 | Stagi F. | 677 |
| 136 | Ceriani D. | 455 | 96 | Longo F. * | 835 | 121 | Stefanutti O. | 648 |
| 86 | Chiesi E. | 1030 | 127 | Lucco G. | 543 | 74 | Taddei D. | 1275 |
| 63 | Clerici A. | 1390 | 142 | Magni V. | 352 | 130 | Taverna A. | 522 |
| 110 | Colombo A. | 732 | 148 | Mantica U. | 201 | 68 | Trovo' D. | 1332 |
| 39 | Colombo D. | 1721 | 116 | Manzinali D. | 680 | 97 | Tschager G. | 812 |
| 112 | Colombo M. | 721 | 30 | Manzoni R. | 1821 | 91 | Tura F. * | 982 |
| 23 | Colombo S. | 1938 | 134 | Marchi U. | 469 | 14 | Urbani L. | 2130 |
| 78 | Colombo V. | 1211 | 11 | Marchisio G. | 2201 | 19 | Vergani W. | 2063 |
| 123 | Comoni S. | 638 | 114 | Mayer L. | 710 | 45 | Villa A. | 1691 |

GRADUATORIA NAZIONALE PILOTI

| PILOTA | PUNTI | I 96 | x1 | I196 x.7 | I196x.5 | I 95 x.8 | I195 x.56 | I195x.4 | I 94 x.6 | I194 x.42 | I194x.3 |
|---------------------|--------|------|-----|----------|---------|----------|-----------|---------|----------|-----------|---------|
| 1 Galetto G. | 2355 | 950 | 950 | 950 665 | 925 463 | 925 740 | 915 512 | 925 370 | 925 555 | 900 378 | 872 262 |
| 2 Avanzini L. | 2320 | 925 | 925 | 907 635 | 782 391 | 950 760 | 925 518 | 818 327 | 919 551 | 892 375 | 737 221 |
| 3 Monti Roberto | 2302 | 950 | 950 | 925 648 | 874 437 | 925 740 | 762 427 | 686 274 | 868 521 | 863 362 | 634 190 |
| 4 Brigliadori R.-Jr | 2296 | 937 | 937 | 860 602 | 0 0 | 946 757 | 878 492 | 793 317 | 911 547 | 857 360 | 0 0 |
| 5 Gritti A. | 2287 | 950 | 950 | 932 652 | 816 408 | 856 685 | 820 459 | 813 325 | 925 555 | 922 387 | 663 199 |
| 6 Ghiorzo S. | 2284 | 892 | 892 | 890 623 | 0 0 | 961 769 | 950 532 | 943 377 | 980 588 | 748 314 | 0 0 |
| 7 Brigliadori L. | 2274 | 943 | 943 | 0 0 | 0 0 | 950 760 | 941 527 | 713 285 | 952 571 | 877 368 | 0 0 |
| 8 Pronzati M. | 2264 | 950 | 950 | 897 628 | 688 344 | 858 686 | 786 440 | 773 309 | 880 528 | 796 334 | 0 0 |
| 9 Gostner T. | 2235 | 910 | 910 | 877 614 | 843 422 | 889 711 | 886 496 | 867 347 | 950 570 | 925 389 | 909 273 |
| 10 Secomandi M. | 2209 | 925 | 925 | 856 599 | 667 334 | 856 685 | 685 384 | 380 152 | 782 469 | 728 306 | 609 183 |
| 11 Marchisio G. | 2201 | 917 | 917 | 844 591 | 800 400 | 866 693 | 834 467 | 800 320 | 867 520 | 845 355 | 800 240 |
| 12 Perotti G. | 2134 | 888 | 888 | 786 550 | 0 0 | 870 696 | 670 375 | 605 242 | 865 519 | 833 350 | 0 0 |
| 13 Monti Luca | 2131 | 894 | 894 | 876 613 | 724 362 | 898 718 | 735 412 | 0 0 | 894 536 | 859 361 | 789 237 |
| 14 Urbani L. | 2130 | 800 | 800 | 704 493 | 0 0 | 950 760 | 802 449 | 0 0 | 950 570 | 939 394 | 925 278 |
| 15 Costa C. | 2119 | 868 | 868 | 585 410 | 801 401 | 887 710 | 752 421 | 548 219 | 903 542 | 0 0 | 0 0 |
| 16 Gavazzi M. | 2117 | 868 | 868 | 746 522 | 0 0 | 908 726 | 828 464 | 339 136 | 836 502 | 803 337 | 0 0 |
| 17 Meriziola S. | 2070 | 792 | 792 | 0 0 | 0 0 | 912 730 | 761 426 | 205 82 | 914 548 | 273 115 | 0 0 |
| 18 Grinza G. | 2067 | 906 | 906 | 744 521 | 0 0 | 739 591 | 344 193 | 267 107 | 950 570 | 788 331 | 727 218 |
| 19 Vergani W. | 2063 | 874 | 874 | 689 482 | 0 0 | 883 706 | 828 464 | 742 297 | 700 420 | 0 0 | 0 0 |
| 20 Anghileri A. | 1970 | 860 | 860 | 721 505 | 651 326 | 756 605 | 582 326 | 484 194 | 634 380 | 615 258 | 520 156 |
| 21 Guazzoni R. | 1962 | 857 | 857 | 0 0 | 0 0 | 746 597 | 260 146 | 218 87 | 847 508 | 667 280 | 609 183 |
| 22 Paolillo U. | 1960 | 749 | 749 | 743 520 | 0 0 | 863 690 | 800 448 | 800 320 | 806 484 | 706 297 | 649 195 |
| 23 Colombo S. | 1938 | 739 | 739 | 409 286 | 0 0 | 786 629 | 597 334 | 0 0 | 950 570 | 895 376 | 0 0 |
| 24 Montemaggi S. | 1916 | 803 | 803 | 786 550 | 735 368 | 703 562 | 140 78 | 0 0 | 738 443 | 566 238 | 310 93 |
| 25 Paris G. | 1873 | 800 | 800 | 634 444 | 0 0 | 787 630 | 314 176 | 143 57 | 736 442 | 419 176 | 272 82 |
| 26 Cala S. | 1861 | 800 | 800 | 674 472 | 0 0 | 737 590 | 322 180 | 0 0 | 757 454 | 712 299 | 0 0 |
| 27 Fergnani M. | 1860 | 800 | 800 | 0 0 | 0 0 | 707 566 | 595 333 | 0 0 | 824 494 | 786 330 | 0 0 |
| 28 Squarcialfico V. | 1854 | 769 | 769 | 765 536 | 591 296 | 687 550 | 674 377 | 475 190 | 862 517 | 0 0 | 0 0 |
| 29 Spreafico G. | 1836 | 705 | 705 | 680 476 | 0 0 | 819 655 | 762 427 | 619 248 | 722 433 | 503 211 | 324 97 |
| 30 Manzoni R. | 1821 | 875 | 875 | 673 471 | 601 301 | 875 700 | 594 333 | 536 214 | 875 525 | 250 105 | 0 0 |
| 31 Fanfani F. | 1815 | 823 | 823 | 701 491 | 423 212 | 801 641 | 626 351 | 61 24 | 579 347 | 433 182 | 0 0 |
| 32 Fraenza P. | 1806 | 784 | 784 | 369 258 | 0 0 | 654 523 | 279 156 | 0 0 | 831 499 | 828 348 | 0 0 |
| 33 Pinni V. | 1786 | 758 | 758 | 710 497 | 681 341 | 689 551 | 0 0 | 0 0 | 597 358 | 546 229 | 0 0 |
| 34 Biagi M. | 1783 | 807 | 807 | 0 0 | 0 0 | 694 555 | 0 0 | 0 0 | 702 421 | 685 288 | 593 178 |
| 35 Pronzati A. | 1766 | 647 | 647 | 587 411 | 560 280 | 774 619 | 722 404 | 665 266 | 833 500 | 742 312 | 707 212 |
| 36 Monti Lorenzo | 1765 | 785 | 785 | 729 510 | 0 0 | 587 470 | 551 309 | 547 219 | 715 429 | 0 0 | 0 0 |
| 37 Beozzi A. | 1731 | 760 | 760 | 704 493 | 0 0 | 514 411 | 437 245 | 0 0 | 797 478 | 0 0 | 0 0 |
| 38 Ametta M. | 1721 | 768 | 768 | 646 452 | 0 0 | 549 439 | 209 117 | 0 0 | 835 501 | 833 350 | 0 0 |
| 39 Colombo D. | 1721 | 765 | 765 | 551 386 | 0 0 | 705 564 | 633 354 | 0 0 | 653 392 | 613 257 | 0 0 |
| 40 Cox F. | 1715 | 741 | 741 | 704 493 | 0 0 | 764 611 | 601 337 | 0 0 | 765 459 | 529 222 | 0 0 |
| 41 Albertazzi A. | 1715 | 742 | 742 | 0 0 | 0 0 | 777 622 | 531 297 | 268 107 | 585 361 | 0 0 | 0 0 |
| 42 Casamatti A. | 1705 | 742 | 742 | 686 480 | 272 136 | 603 482 | 564 316 | 197 79 | 795 477 | 788 331 | 0 0 |
| 43 Brunazzo M | 1704 | 674 | 674 | 581 407 | 387 194 | 779 683 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 |
| 44 Fontana G. | 1695 | 640 | 640 | 321 225 | 0 0 | 775 620 | 0 0 | 0 0 | 725 435 | 712 299 | 555 167 |
| 45 Villa A. | 1691 | 734 | 734 | 614 430 | 601 301 | 369 295 | 0 0 | 0 0 | 878 527 | 0 0 | 0 0 |
| 46 Foglia A. | 1682 | 692 | 692 | 40 28 | 0 0 | 644 515 | 567 318 | 423 169 | 792 475 | 0 0 | 0 0 |
| 47 Casetti D. | 1642 | 776 | 776 | 0 0 | 0 0 | 648 518 | 226 127 | 0 0 | 580 348 | 368 155 | 38 11 |
| 48 Dalla Rosa P. G. | 1634 | 644 | 644 | 576 403 | 0 0 | 707 566 | 0 0 | 0 0 | 707 424 | 266 112 | 0 0 |
| 49 Istel R. | 1624 | 752 | 752 | 0 0 | 0 0 | 759 607 | 582 326 | 0 0 | 677 406 | 550 231 | 0 0 |
| 50 Ancillotti R. | 1620 | 696 | 696 | 680 476 | 625 313 | 560 448 | 284 159 | 0 0 | 535 321 | 279 117 | 0 0 |
| 51 Corbellini E. | 1618 | 720 | 720 | 0 0 | 0 0 | 468 374 | 0 0 | 0 0 | 872 523 | 0 0 | 0 0 |
| 52 Cattaneo M. | 1607 | 704 | 704 | 503 352 | 70 35 | 688 550 | 0 0 | 0 0 | 266 160 | 0 0 | 0 0 |
| 53 Lastrico E. | 1589 | 679 | 679 | 618 433 | 268 134 | 565 452 | 643 360 | 568 227 | 764 458 | 676 284 | 582 175 |
| 54 Bozzetti G. | 1584 | 730 | 730 | 602 421 | 502 251 | 541 433 | 189 106 | 0 0 | 680 408 | 354 149 | 0 0 |
| 55 Romano R. | 1478 | 582 | 582 | 527 369 | 514 257 | 739 591 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 |
| 56 Cappadoczi P. | 1476 | 525 | 525 | 408 286 | 255 128 | 551 441 | 354 198 | 0 0 | 850 510 | 0 0 | 0 0 |
| 57 Bottoni S. | 1475 | 699 | 699 | 424 297 | 413 207 | 378 302 | 249 139 | 197 79 | 789 473 | 0 0 | 0 0 |
| 58 Poletti F. | 1457 | 545 | 545 | 544 381 | 529 265 | 593 474 | 368 206 | 273 109 | 730 438 | 578 243 | 576 173 |
| 59 Pavesi U. | 1447 | 819 | 819 | 512 358 | 0 0 | 811 649 | 338 189 | 172 69 | 657 394 | 631 265 | 0 0 |
| 60 Giacobbe D. | 1433 | 566 | 566 | 554 388 | 414 207 | 599 479 | 428 240 | 426 170 | 639 383 | 622 261 | 605 182 |
| 61 Baffigo R. | 1419 | 387 | 387 | 382 267 | 0 0 | 799 639 | 106 59 | 32 13 | 655 393 | 634 266 | 621 186 |
| 62 Riva A. | 1391 | 543 | 543 | 0 0 | 0 0 | 615 492 | 0 0 | 0 0 | 593 356 | 0 0 | 0 0 |
| 63 Clerici A. | 1390 | 593 | 593 | 289 202 | 0 0 | 530 424 | 193 108 | 0 0 | 621 373 | 0 0 | 0 0 |
| 64 Di Vecchio G. | 1385 | 693 | 693 | 390 273 | 0 0 | 164 131 | 0 0 | 0 0 | 699 419 | 277 116 | 0 0 |
| 65 Ceccarelli P. | 1378 | 721 | 721 | 0 0 | 0 0 | 671 537 | 0 0 | 0 0 | 200 120 | 0 0 | 0 0 |
| 66 Plattner C. | 1370 | 814 | 814 | 591 414 | 0 0 | 770 616 | 178 100 | 40 16 | 637 382 | 0 0 | 0 0 |
| 67 Baumgartner A. | 1335 | 619 | 619 | 408 286 | 0 0 | 277 222 | 106 59 | 0 0 | 717 430 | 240 101 | 0 0 |
| 68 Trovo' D. | 1332 | 662 | 662 | 0 0 | 0 0 | 422 338 | 0 0 | 0 0 | 680 408 | 626 263 | 470 141 |
| 69 Balestra B. | 1324 | 532 | 532 | 483 338 | 0 0 | 567 454 | 428 240 | 0 0 | 552 331 | 546 229 | 0 0 |
| 70 Felicori S. | * 1321 | 700 | 700 | 581 407 | 428 214 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 |
| 71 Piazza S. | * 1319 | 818 | 818 | 715 501 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 |
| 72 Gneccchi L. | * 1293 | 700 | 700 | 614 430 | 327 164 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 |
| 73 Passarelli G. | 1292 | 493 | 493 | 0 0 | 0 0 | 646 517 | 17 10 | 0 0 | 470 282 | 274 115 | 0 0 |
| 74 Taddei D. | 1275 | 559 | 559 | 0 0 | 0 0 | 596 477 | 0 0 | 0 0 | 399 239 | 0 0 | 0 0 |
| 75 Bravi F. | 1268 | 695 | 695 | 568 398 | 0 0 | 773 618 | 582 326 | 0 0 | 310 186 | 254 107 | 0 0 |
| 76 Garbari F. | 1263 | 798 | 798 | 351 246 | 0 0 | 261 209 | 172 96 | 0 0 | 366 220 | 243 102 | 0 0 |
| 77 Baroffio E. | 1227 | 710 | 710 | 0 0 | 0 0 | 359 287 | 0 0 | 0 0 | 714 428 | 211 89 | 169 51 |

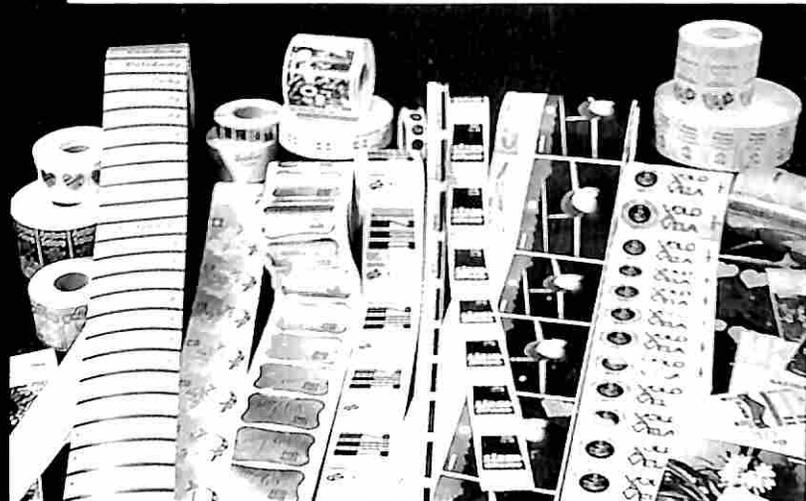
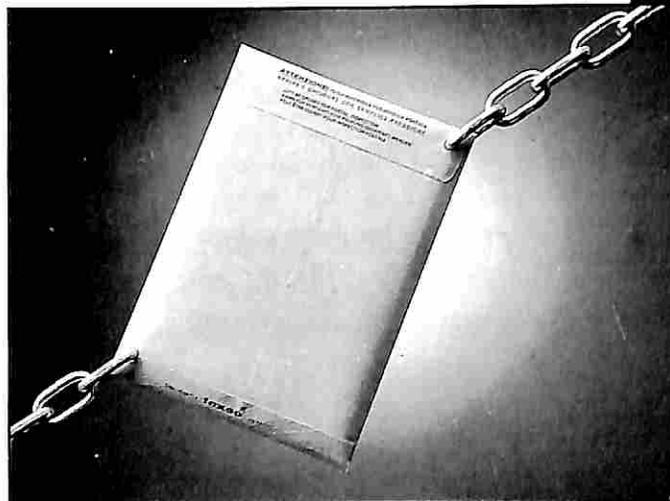
DI VOLO A VELA 1996 AL 31/10/1966

| PILOTA | PUNTI | I 96 x1 | II96 x.7 | III96x.5 | I 95 x.8 | II95 x.56 | III95x.4 | I 94 x.6 | II94 x.42 | III94x.3 |
|----------------------|-------|---------|----------|----------|----------|-----------|----------|----------|-----------|----------|
| 78 Colombo V. | 1211 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 950 570 | 907 381 | 868 260 |
| 79 Caraffini A. | 1203 | 771 771 | 617 432 | 0 0 | 311 249 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 |
| 80 Orsi G. | 1174 | 567 567 | 371 260 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 578 347 | 0 0 | 0 0 |
| 81 Fianco G. | 1158 | 693 693 | 0 0 | 0 0 | 581 465 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 |
| 82 Borellini G. | 1151 | 555 555 | 422 295 | 0 0 | 363 290 | 325 182 | 83 33 | 501 301 | 407 171 | 0 0 |
| 83 Esposito B. | 1146 | 563 563 | 0 0 | 0 0 | 729 583 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 |
| 84 Bertoncini L. | 1107 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 729 583 | 0 0 | 0 0 | 873 524 | 0 0 | 0 0 |
| 85 Fontana V. | 1076 | 511 511 | 0 0 | 0 0 | 434 347 | 389 218 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 |
| 86 Chiesi E. | 1030 | 569 569 | 0 0 | 0 0 | 184 147 | 0 0 | 0 0 | 523 314 | 191 80 | 0 0 |
| 87 Righini A. | 1026 | 655 655 | 340 238 | 143 72 | 539 431 | 0 0 | 0 0 | 221 133 | 0 0 | 0 0 |
| 88 Finocchiaro F. | 1008 | 443 443 | 0 0 | 0 0 | 706 565 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 |
| 89 Pigni A. | 999 | 359 359 | 239 167 | 0 0 | 800 640 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 |
| 90 Bonini L. | 990 | 599 599 | 364 255 | 273 137 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 |
| 91 Tura F. | * 982 | 850 850 | 188 132 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 |
| 92 Acquaderni Marg. | 981 | 355 355 | 321 225 | 0 0 | 502 402 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 |
| 93 Bricoli E. | * 880 | 683 683 | 282 197 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 |
| 94 Pozzi G. | 845 | 391 391 | 203 142 | 0 0 | 390 312 | 253 142 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 |
| 95 Monti Romeo | 836 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 445 356 | 0 0 | 0 0 | 800 480 | 0 0 | 0 0 |
| 96 Longo F. | * 835 | 835 835 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 |
| 97 Tschager G. | 812 | 673 673 | 0 0 | 0 0 | 925 740 | 128 72 | 0 0 | 925 555 | 0 0 | 0 0 |
| 98 Dal Grande | * 806 | 806 806 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 |
| 99 De Franceschi A. | * 806 | 806 806 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 |
| 100 Della Santa | * 800 | 800 800 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 |
| 101 Grinza C. | 796 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 486 389 | 320 179 | 0 0 | 380 228 | 177 74 | 0 0 |
| 102 Bonfatti U. | * 789 | 789 789 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 |
| 103 Erba G. | * 789 | 789 789 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 |
| 104 Mion P. | 768 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 527 422 | 0 0 | 0 0 | 577 346 | 0 0 | 0 0 |
| 105 Servillo S. | 761 | 213 213 | 0 0 | 0 0 | 415 332 | 197 110 | 0 0 | 841 505 | 610 256 | 0 0 |
| 106 Ferrero A. | * 760 | 760 760 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 |
| 107 Crippa M. R. | 750 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 901 541 | 499 210 | 0 0 |
| 108 Miticocchio P. | 740 | 522 522 | 181 127 | 0 0 | 432 346 | 0 0 | 0 0 | 364 218 | 0 0 | 0 0 |
| 109 Ballarati G. | * 739 | 739 739 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 |
| 110 Colombo A. | 732 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 800 480 | 600 252 | 0 0 |
| 111 Bellora M. | 728 | 408 408 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 534 320 | 0 0 | 0 0 |
| 112 Colombo M. | 721 | 721 721 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 795 477 | 0 0 | 0 0 |
| 113 Borgo V. | 715 | 155 155 | 0 0 | 0 0 | 700 560 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 |
| 114 Mayer L. | 710 | 710 710 | 295 207 | 0 0 | 209 167 | 0 0 | 0 0 | 873 524 | 496 208 | 0 0 |
| 115 Manzina D. | 680 | 680 680 | 679 475 | 0 0 | 654 523 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 |
| 116 Dalla Vecchia A. | 680 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 850 680 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 |
| 117 Stagi F. | 677 | 488 488 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 381 229 | 274 115 | 0 0 |
| 118 Rizzoli E. | 669 | 274 274 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 659 395 | 266 112 | 0 0 |
| 119 Baumgartner J. | * 667 | 667 667 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 |
| 120 Gioppo G. | 665 | 517 517 | 0 0 | 0 0 | 185 148 | 0 0 | 0 0 | 194 116 | 0 0 | 0 0 |
| 121 Stefanutti O. | 648 | 424 424 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 373 224 | 0 0 | 0 0 |
| 122 Custo R. | 647 | 647 647 | 0 0 | 0 0 | 565 452 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 |
| 123 Comoni S. | 638 | 638 638 | 0 0 | 0 0 | 681 545 | 0 0 | 0 0 | 649 389 | 0 0 | 0 0 |
| 124 Piludu F. | 631 | 631 631 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 |
| 125 Nicotra N. | 617 | 303 303 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 524 314 | 0 0 | 0 0 |
| 126 Mazzi G. | 603 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 631 505 | 175 98 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 |
| 127 Lucco G. | 543 | 141 141 | 0 0 | 0 0 | 357 286 | 0 0 | 0 0 | 194 116 | 0 0 | 0 0 |
| 128 Introzzi R. | 534 | 534 534 | 0 0 | 0 0 | 296 237 | 0 0 | 0 0 | 371 223 | 0 0 | 0 0 |
| 129 Bianchi L. | 530 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 663 530 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 |
| 130 Taverna A. | 522 | 552 552 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 610 366 | 0 0 | 0 0 |
| 131 Longhi M. | 517 | 429 429 | 210 147 | 0 0 | 646 517 | 640 358 | 0 0 | 347 208 | 0 0 | 0 0 |
| 132 Piloni G. | 509 | 327 327 | 173 121 | 0 0 | 636 509 | 0 0 | 0 0 | 660 396 | 0 0 | 0 0 |
| 133 Peccolo L. | 471 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 314 251 | 92 52 | 0 0 | 281 169 | 0 0 | 0 0 |
| 134 Marchi U. | 469 | 469 469 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 214 128 | 0 0 | 0 0 |
| 135 Carugati A. | 458 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 572 458 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 |
| 136 Ceriani D. | 455 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 290 232 | 0 0 | 0 0 | 371 223 | 0 0 | 0 0 |
| 137 Mussio R. | 451 | 379 379 | 0 0 | 0 0 | 357 286 | 0 0 | 0 0 | 751 451 | 0 0 | 0 0 |
| 138 Cazzolli G. | 429 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 715 429 | 0 0 | 0 0 |
| 139 Boschi S. | 428 | 428 428 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 |
| 140 Gandolfi A. | 405 | 405 405 | 0 0 | 0 0 | 184 147 | 0 0 | 0 0 | 199 119 | 0 0 | 0 0 |
| 141 Nuccio P. | 365 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 249 199 | 0 0 | 0 0 | 276 166 | 0 0 | 0 0 |
| 142 Magni V. | 352 | 25 25 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 545 327 | 0 0 | 0 0 |
| 143 Bientinesi C. | 339 | 339 339 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 |
| 144 Pramstraller W. | 335 | 140 140 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 558 335 | 0 0 | 0 0 |
| 145 Danesy E. | 308 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 252 202 | 0 0 | 0 0 | 178 107 | 0 0 | 0 0 |
| 146 Aldini L. | 247 | 247 247 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 |
| 147 Pavesi G. | 230 | 230 230 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 |
| 148 Mantica U. | 201 | 201 201 | 0 0 | 0 0 | 91 73 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 |
| 149 Passardi R. | 199 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 331 199 | 0 0 | 0 0 |
| 150 Ales G. | 61 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 101 61 | 0 0 | 0 0 |
| 151 Angelini P. | 57 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 95 57 | 0 0 | 0 0 |
| 152 Pessina F. | 27 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 45 27 | 0 0 | 0 0 |
| 153 Cosimi G. | 12 | 0 0 | 0 0 | 0 0 | 10 8 | 0 0 | 0 0 | 7 4 | 0 0 | 0 0 |

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

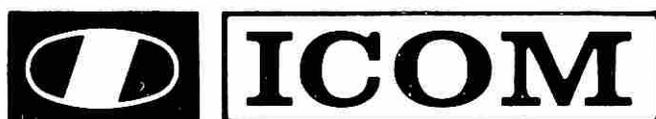
21013 GALLARATE (Va)
Via Torino, 8 - Telefono (0331) 781.368

CONCESSIONARIO:
CAVI - CONNETTORI
ACCESSORI V.H.F.



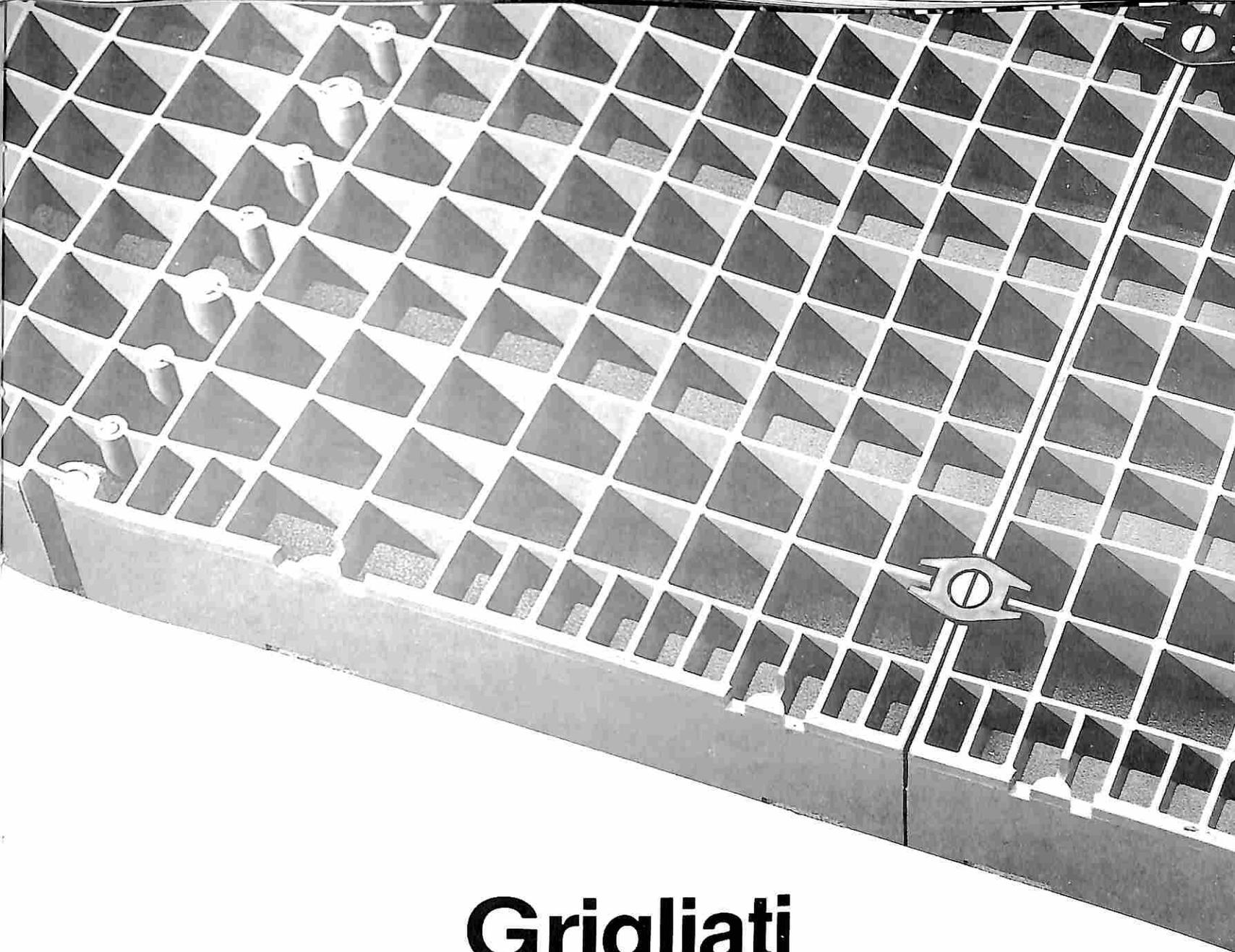
Batterie

COMPONENTI ELETTRONICI



ICOM INCORPORATED

First in Communication



Grigliati per pavimentazioni

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

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

Per informazioni telefonare al numero 0331-826.553.

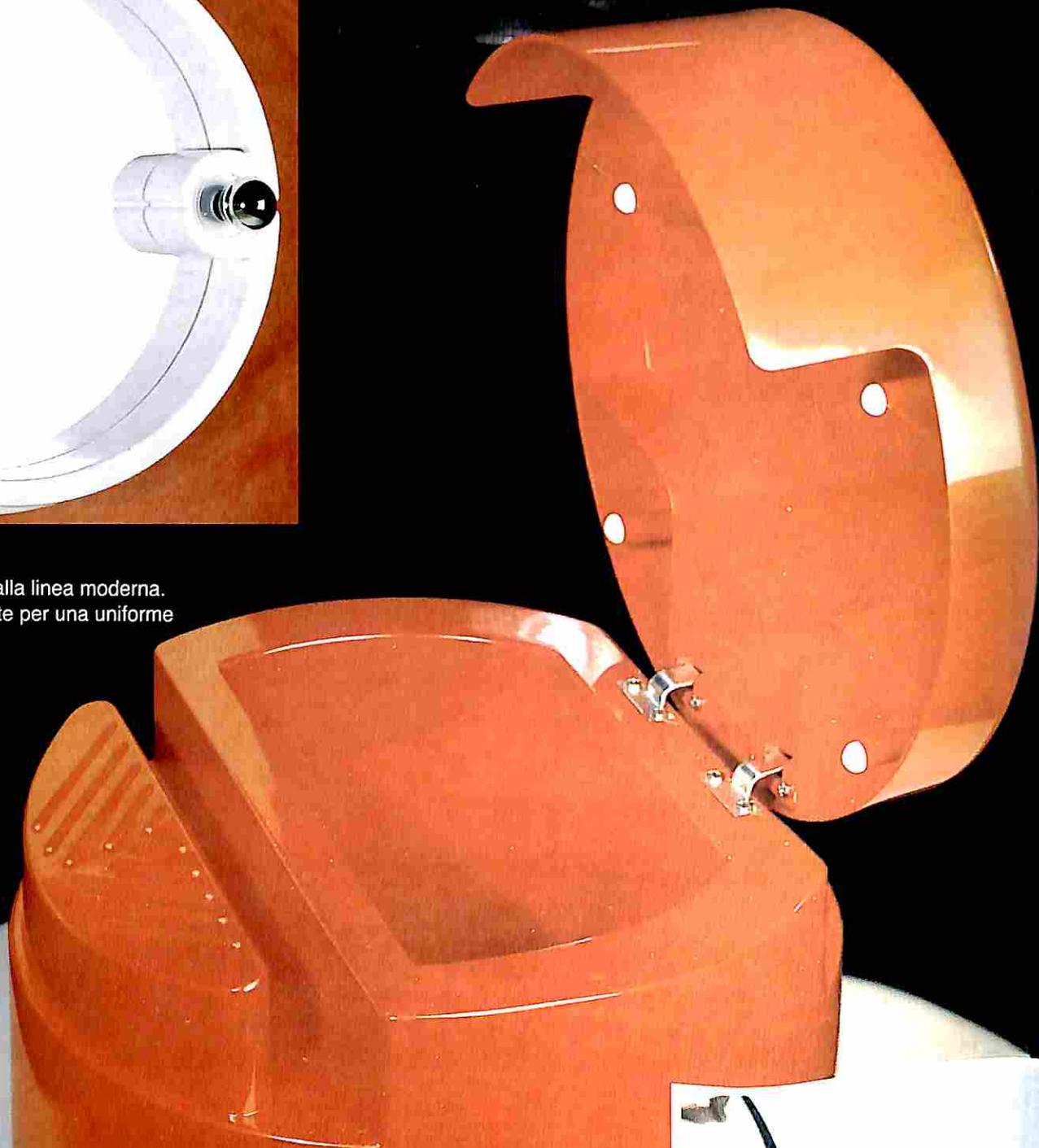
1849 **Mazzucchelli**

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



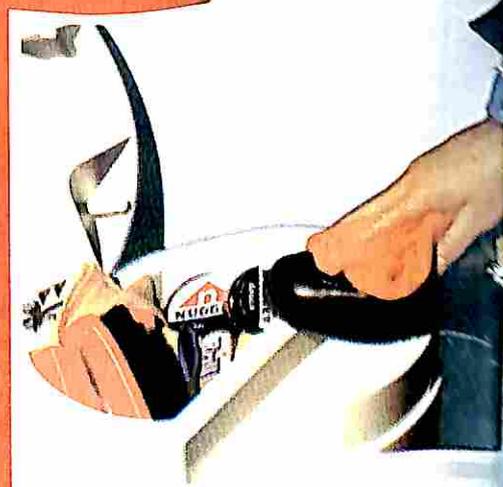
SELVA

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



ROLLE

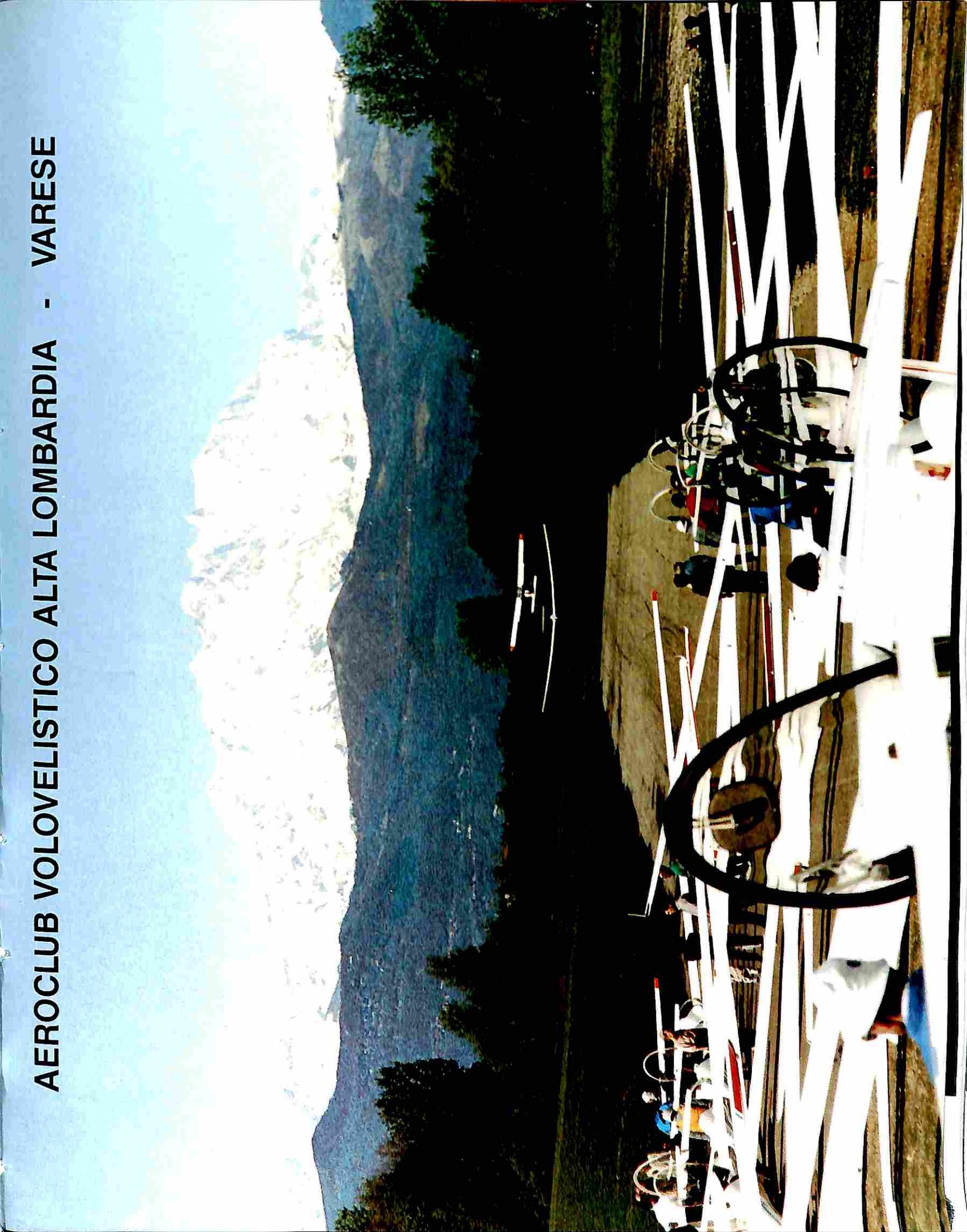
Funzionalità, robustezza e sobrietà di linea conferiscono allo sgabello ROLLE un piacevole aspetto estetico. Il Rolle indispensabile nel bagno può rivelarsi utilissimo in qualsiasi altro ambiente. E' dotata di un capace vano interno portaspazzole e di un appoggio per lucidare le scarpe ed ha una base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



PLASTICA
ilma

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

AEROCLUB VOLOVELISTICO ALTA LOMBARDIA - VARESE



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

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

Aerei ed alianti a disposizione di tutti i soci:

2 STINSON L 5, 2 ROBIN DR 400,

4 TWIN ASTIR, 2 JANUS B, 3 ASTIR STANDARD, 4 HORNET, 5 DG 300,

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

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

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