

**VOLO
A
VELA**

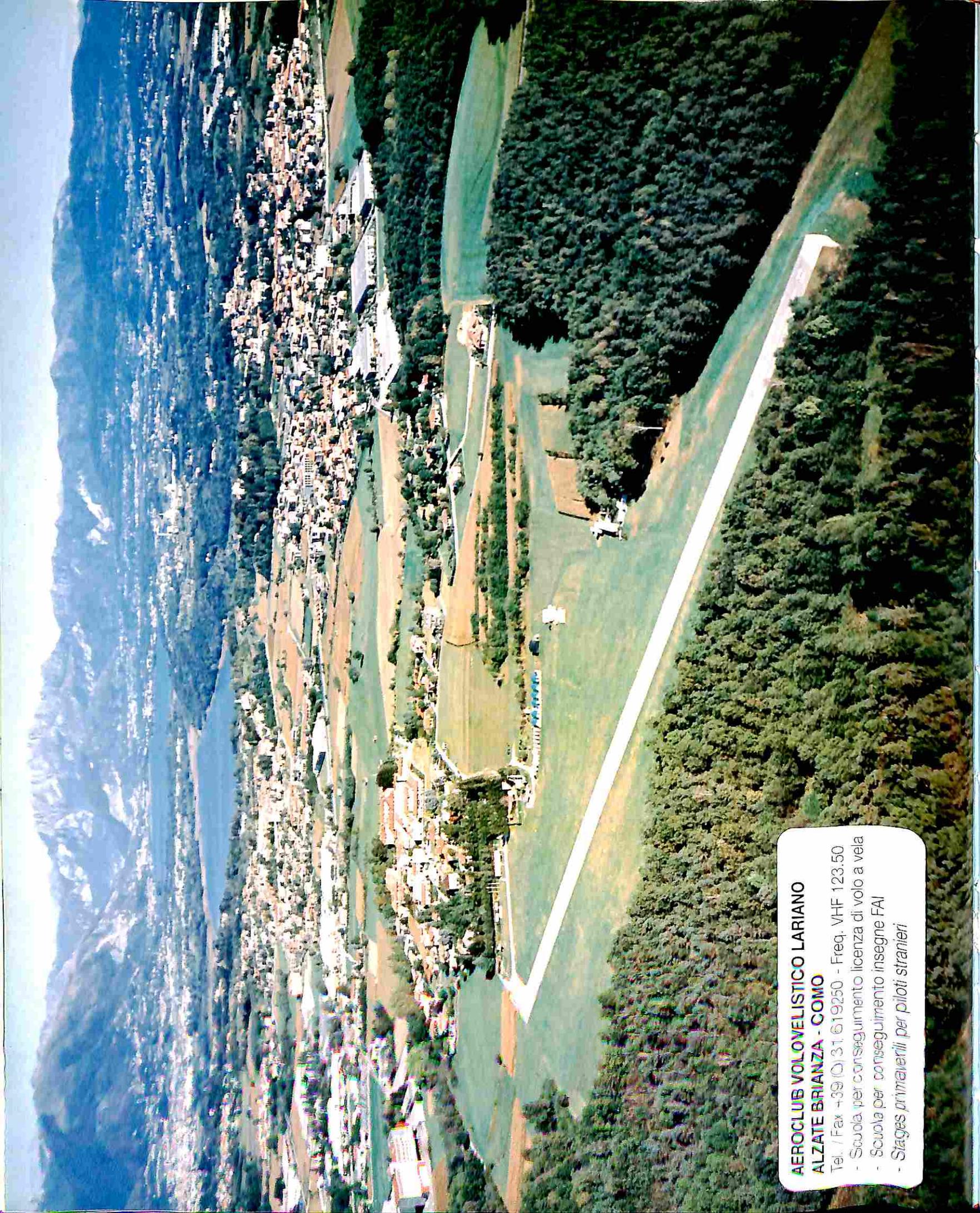


MAG. - GIU. 1998

N. 248

La Rivista dei Volovelisti Italiani





AEROCLUB VOLOVELISTICO LARIANO

ALZATE BRIANZA - COMO

- Tel. / Fax +39 (0) 31 619250 - Freq. VHF 123.50
- Scuola per conseguimento licenza di volo a vela
- Scuola per conseguimento insegne FAI
- Stages primaverili per piloti stranieri

**SE CERCHI LA SPAZZOLA GIUSTA
E' UNA SPAZZOLA SIT**

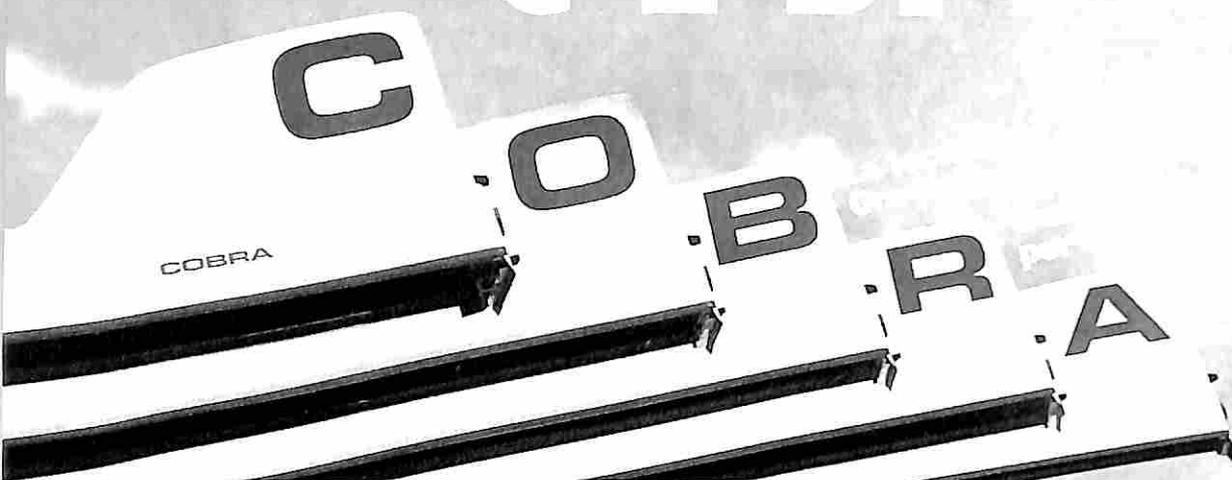


SOCIETA' ITALIANA TECNOSPAZZOLE

LA SCELTA DEFINITIVA

TEL. 051/571201 - FAX. 051/574319

C'È DI PIÙ. ?



"NETTA-MOSCERINI" MOTORIZZATO

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

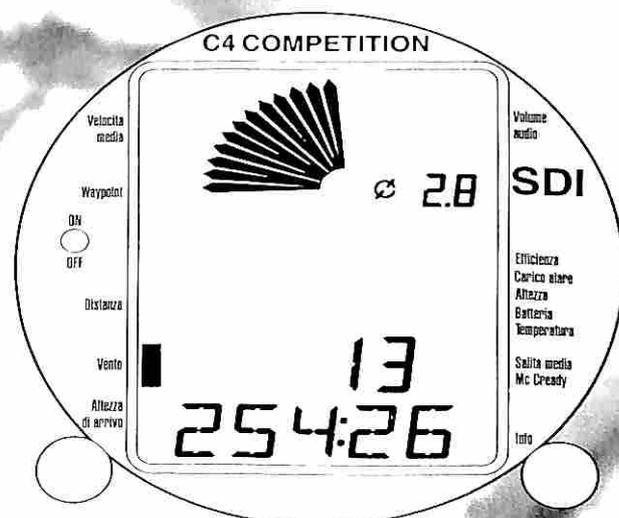


AEROGRAF 2000
la più sicura documentazione di volo

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

SDI C4 COMPETITION

Variometri per il volo a vela



Il più semplice e completo sistema di navigazione e registrazione



ALIMAN S.r.l.
Via Isonzo - Aeroporto
I-22040 Alzate Brianza (CO)
Tel/Fax (031) 619400 - Cell. (0347) 2212784
e-mail: aliman@tin.it



AVIATION COMMUNICATION SYSTEMS

ALEXANDER SCHLEICHER

I PERCHÈ DI UN SUCCESSO MONDIALE...

DA OLTRE 65 ANNI, LA SCHLEICHER COSTRUISCE ALIANTI CHE FISSANO GLI STANDARD COMPETITIVI.

SONO OLTRE 8600 GLI ALIANTI DA NOI COSTRUITI, IN LEGNO E TELA COSÌ COME IN KEVLAR E CARBONIO, PASSANDO ATTRAVERSO LA VETRORESINA.

I NOSTRI PRODOTTI NON SOLO VINCONO LE MASSIME COMPETIZIONI INTERNAZIONALI, MA SEGNANO LE LORO EPOCHE: IL K6, L'ASW20, L'ASH25 SONO GLI ESEMPI DI UNA SCELTA COSTRUTTIVA VINCENTE.

NESSUNO TRA I NOSTRI CONCORRENTI PUÒ OFFRIRVI UNA LINEA DI PRODUZIONE PARAGONABILE ALLA NOSTRA: DAL BIPOSTO-SCUOLA PER ECCELLENZA, L'ASK21, AL DOMINATORE DELLA CLASSE LIBERA L'ASW22B, I MOTORIZZATI CON MOTORE MID-WEST, PER FINIRE CON IL RIVOLUZIONARIO ASW27.

LA CONFERMA DEL RICONOSCIMENTO TRIBUTATO DAL MERCATO AL NOSTRO SISTEMA COSTRUTTIVO È IL VALORE DEL VOSTRO USATO SCHLEICHER!

- ASK21:** BIPOSTO SCUOLA, SEMI-ACROBATICO, 17M., EFF. 35.
- ASK23B:** IL FRATELLINO DELL'ASK21, MONOPOSTO PER SCUOLA E CLASSE CLUB, 15 M., EFF. 34.
- ASW24B:** MONOPOSTO CLASSE STANDARD-FAI, WINGLETS, EFF44 (MISURATA DAI DLR) PESO MAX AL DECOLLO 500 KG.
- ASW22B/BL:** MONOPOSTO CLASSE LIBERA FAI, QUATTRO VOLTE CAMPIONE DEL MONDO, 25M., EFF 60, PESO MASSIMO AL DECOLLO 750 KG.
- ASH25:** BIPOSTO 25M., EFF 58, PESO MAX AL DECOLLO 750 KG.
- ASH25E:** COME SOPRA, MA CON DECOLLO AUTONOMO.
- ASH 26M:** MONOPOSTO 18M. A DECOLLO AUTONOMO, EFF OLTRE 50, DISPONIBILE ANCHE SENZA MOTORE.
- ASW27:** MONOPOSTO 15M.-FAI, EFF 48, PESO MAX AL DECOLLO 500 KG.

DISTRIBUTORE PER L'ITALIA

AIR CLASSIC srl Via Lucento 126-10149 TORINO - Tel.011.290453 fax 2161555

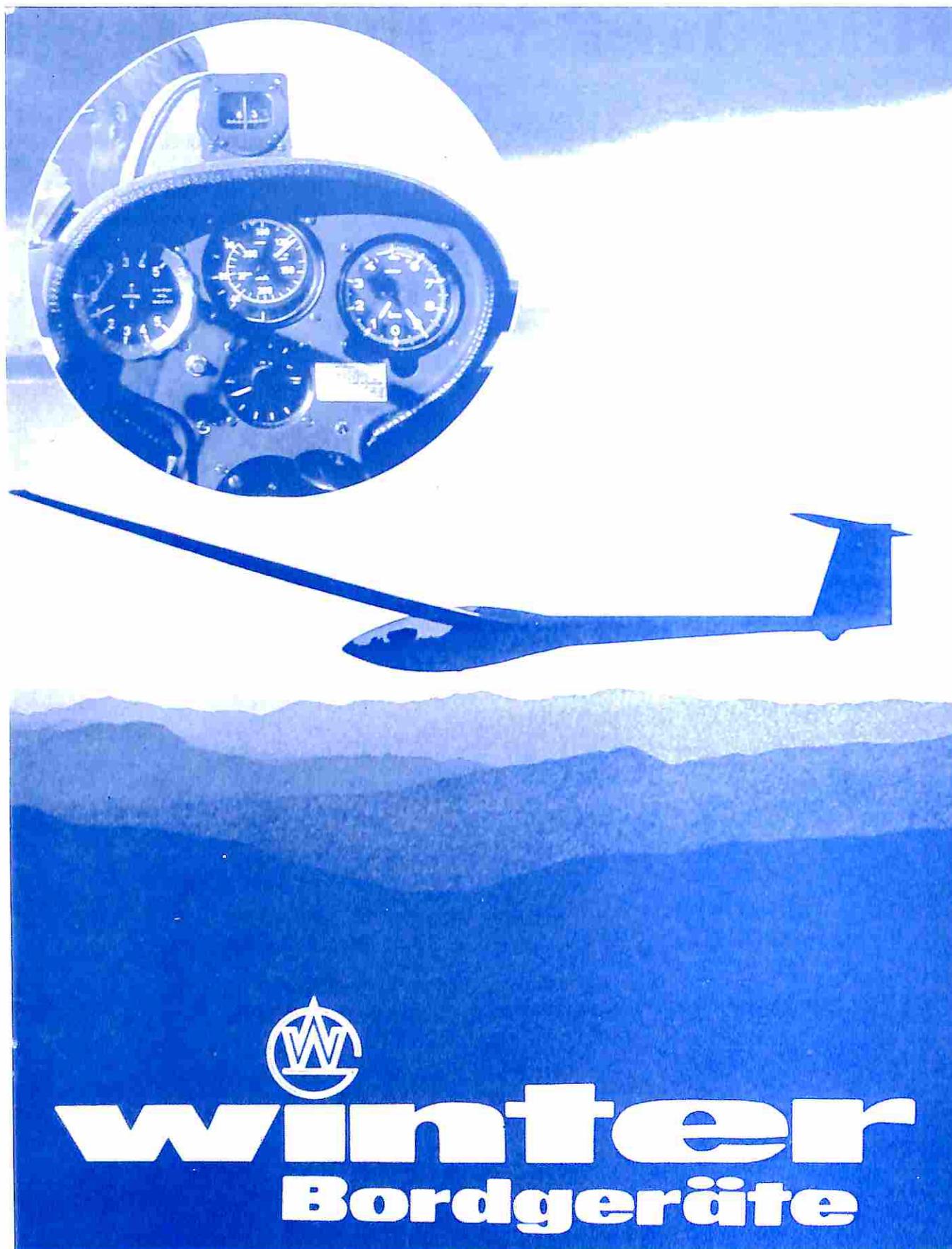
Glasfaser Italiana s.p.a.

ALIANTI	:	SCHEMPP HIRT SCHNEIDER GLASER DIRKS GROB	Discus, Ventus, Nimbus 4e 4D, Janus, Duo Discus anche Selfsustaining e Selflaunching LS 8 DG 800S, DG 800A e B Twin "Accro"
MOTOALIANTI	:	SUPER DIMONA	
STRUMENTI PNEUMATICI	:	WINTER E BOHLI	
VARIOMETRI ELETTRICI	:	ILEC SB7: vario + acustico ILEC SB8: vario + acustico + sollfahrt GPS-ASR: calcolatore di planata e interfaccia GPS	
GPS FLIGHT INFORMATION CENTER :		<u>Filsler Lx 5000</u> Calcolatore di planata con GPS integrato - Vario, Sollfahrt - Audio - Presentazione Grafica dei dati di Volo. Logger * * * Moving Map Database con circa 5000 Aeroporti, 600 Piloni e 100 Temi. Calcolo del vento: intensità e direzione.	
FLIGHT DOCUMENTATION SYSTEM :		<u>Filsler Lx 20</u> GPS Logger	
APPARATI RADIO	:	BECKER AR 4201 FILSER ATR 720	
BAROGRAFI	:	WINTER AEROGRAF 2000	
IMPIANTI OSSIGENO	:	Mountain High EDS 180 E EDS 380 a domanda, leggeri e poco ingombranti	
RIMORCHI	:	ANSCHAU "Komet" PIRAZZOLI/GLASFASER	
VARIE	:	dispositivo silenziatore per Stinson L5 "235" e per Robin DR 400 "180" R dispositivo di avvolgimento e taglio del cavo sistema Tost, per Robin Dr 400 "180" R e Stinson L5	

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

da oltre 25 anni al servizio del volo a vela

24030 VALBREMBO (BG) - Via delle Ghiaie, 3 - Tel. 035/528011 - Fax 035/528310



GLASFASER ITALIANA spa

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



Ciao Adele!

*un minuto di silenzio
un quarto d'ora di riflessione
una valanga di considerazioni
un ricordo indimenticabile
un grazie di tutto cuore
per quello che hai fatto
ed indotto a fare. Ciao!*

VOLO A VELA



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

ARCHIVIO STORICO

Umberto Bertoli

VINTAGE CLUB

Vincenzo Pedrielli

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

Smilian Cibic

CORRISPONDENTI

USA: Sergio Colacevich
FRANCIA Giancarlo Bresciani
CANADA Paolo Miticocchio

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

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. 248 MAGGIO/GIUGNO 1998

ISSN-0393-1242

SOMMARIO

5	CIAO ADELE'
9 <i>fivv</i>	SORVOLANDO...
10	Ae.C.I. - F.A.I.
11 <i>competizioni</i>	COPPA CITTA DI FERRARA TROFEO GHIRLANDINA CAMPIONATI SVIZZERI INTERNAZIONALI
17 <i>meteo</i>	PER CHI VUOL SAPERNE DI PIÙ
19 <i>esperienze</i>	VITA VISSUTA
24 <i>meeting</i>	VALBREMBO 98
25 <i>vintage club</i>	3° RADUNO LUIGI TEICHFUSS
29 <i>dai campi di volo</i>	ALZATE - MODENA - CALCINATE TORRE ALFINA PREISTORIA AERONAUTICA
35 <i>aerodinamica</i>	ALIANZE 34
38 <i>alianti</i>	ABBIAMO LETTO PER VOI
41 <i>rassegna stampa</i>	CINQUE SECONDI PER LANCIARSI
42 <i>prevenzione & sicurezza</i>	AIUTO! CI TOLGONO L'ARIA!
43 <i>vip club</i>	
45 <i>volovelainformazioni</i>	
47 <i>ultimissime</i>	

IN COPERTINA: Lo SPALINGER S18 dello svizzero Willy Schwarzenbach pilotato dall'olandese Hans Disma in occasione del 3° Raduno Internazionale a Pavullo nel Frignano.

(foto di Vincenzo Pedrielli)

ABBONAMENTI:

- 1 - SOSTENITORE L. 600.000: 1998 + Aufruff + Soaring '98 + targa + sciarpa vv seta
2 - PARTECIPAZIONE L. 200.000: 1998 + Aufruff + cravatta vv seta
oppure L. 500.000: 1998 + 1999 + Aufruff + targa + sciarpa e cravatta vv seta
3 - PRESENZA L. 90.000: 1998
oppure L. 200.000: 1998 + 1999 + Aufruff + sciarpa vv seta

N.B. Per l'iscrizione annuale alla Federazione Volo a Vela Aggiungere L. 10.000

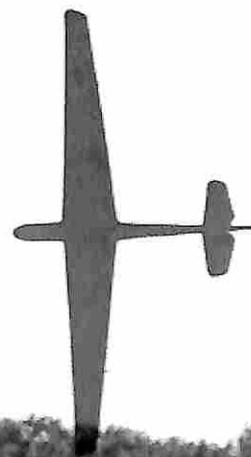
REDAZIONE e AMMINISTRAZIONE: Aeroporto "Paolo Contri" - 21100 Varese, Calcinate del Pesce - Cod. Fisc. e Partita IVA 00581360120
Autorizzazione Tribunale di Milano n° 4269 del 20 marzo 1957 - Bimestrale, spedizione in abbonamento postale, art. 2 Comma 20/B
Legge 662/96, Filiale di Varese. Le opinioni espresse negli articoli impegnano unicamente la responsabilità dei rispettivi Autori. - È consentita la riproduzione, purchè venga citata la fonte. Telefono 0332.310073. Fax 0332.310023

STAMPA: Arti Grafiche Camagni - Como. **DIRETTORE RESPONSABILE:** Lorenzo Scavino

VOLO AVIA VELA

La Rivista dei Volovelisti Italiani N. 101-102

Sett.-Ott. 1973



**PRIMO RECORD
MONDIALE PER L'ITALIA**

ad Adele

*Quando il mattino apro la stanza
al cielo ancora profondo di buio
scopri le foglie toccarsi con gesti di gioia,
ecco, quello è il momento di partire.*

*Solo noi, campioni di pensieri,
scivoliamo le miglia lontane
sopra le vette azzurre e abbaglianti
verso il dunque che sale.*

*Solo noi teniamo stretta nel petto
la tua voce che ci chiama per nome.*

*Solo tu, discreta e leggera,
hai unito in un luogo i nostri sorrisi,
i voli stupendi
e i nostri destini.*

*Solo tu con ali d'alloro hai dipinto colori di gloria
sui nostri anni migliori.*

MARCO GAVAZZI



Parchi nazionali, regionali e divieti di sorvolo

Quando "Volo a Vela" verrà distribuito le più importanti gare di Rieti saranno in corso e si spera che il problema del sorvolo del Parco Nazionale dei Monti Sibillini e del Monte Velino abbia avuto una soluzione accettabile e definitiva.

Molti si domanderanno perchè, dopo tanti anni senza problemi e con uno sport che non è nel frattempo numericamente "esploso", tale questione sia sorta a creare ulteriori difficoltà a questa attività che è una delle più tranquille, silenziose ed ecologiche e che lo Stato dichiara di voler proteggere.

Essendo in genere il nostro tipo di volo poco conosciuto da chi emana leggi e regolamenti, e nella convinzione che sia un'attività aeronautica non solo minore, come purtroppo finora sembra, ma di scarso sviluppo, spesso succede che le regole vengano emanate senza che sia valutato il rapporto fra i benefici che si intendono in altri campi conseguire e danni o disturbi prodotti in questo; e neppure se tali provvedimenti raggiungano poi lo scopo prefisso.

L'aliante è erroneamente per alcuni un aeroplano normale ("aerodina con motore" anzichè "senza") e quindi può dirigersi dove vuole come un qualsiasi aereo o "velivolo". Ne potrà facilmente osservare le stesse regole, rese pertanto necessarie essendo medesima la natura che lo vuole rumoroso ed inquinante. Per altri invece è un normale deltaplano senza motore, che come questo dovendo essere trasportato via terra sulle montagne prima di potersi lanciare e volare potrebbe creare ulteriori tipi di problemi. Per molti infine è solo un intruso ed un fastidio.

La novità è venuta da una legge del 1991, la n. 394/91 detta anche "Legge quadro sulle aree protette" la quale oltre a classificare le stesse in parchi "Nazionali" e "Regionali", vieta sugli stessi "il sorvolo di velivoli non autorizzato, salvo quanto definito dalle leggi sulla disciplina del volo".

Già subito ci si deve accordare su cosa si intenda per "velivolo", se cioè aereo a motore (escluso quindi l' "aliante", come da Codice della Navigazione), oppure se genericamente "macchina volante" (come ha inteso la Cassazione che ha condannato un pilota di elicottero, che velivolo non è, per il sorvolo non autorizzato del Parco dello Stelvio).

A parte ciò, è chiarito che la gestione di detti parchi è dello Stato o delle Regioni a seguito di questa classificazione. Ma, nel secondo caso, nascono molteplici "regionali" modi di pensare ad esempio circa il disturbo che può arrecare il volo degli alianti. Questo fatto è estremamente importante, giacchè moltiplica il numero delle sedi in cui occorrerà esercitare la difesa dei diritti del volo a vela.

Tornando ai divieti di sorvolo già citati, vediamo ora e per esempio quanto sia diversa la probabile valutazione del legislatore sul peso di queste limitazioni, quando le impone, e quali invece nella realtà.

Per l'estensore di queste due norme, non dovrebbe esserci alcun particolare disturbo ai volovelisti: gli alianti passino un poco più alti oppure un poco più in là e tutto è sistemato. Nella realtà, invece, mentre la quota massima di volo, dipende dalla meteo e non dal pilota, vietando il volo di costone viene semplicemente tolta la possibilità di fare "benzina", e quindi drasticamente ridotta la possibilità addirittura di proseguire il volo di distanza, essendo queste due delle zone dove più affidabilmente e generosamente nascono le ascendenze, originate dalle stesse montagne. Su questa Italia lunga e stretta e dalle già scarse possibilità di scelta di percorso questa non è una limitazione da poco.

Fra le due aree protette c'è infine il Centro Nazionale, ultimo avamposto a Sud del volo a vela italiano. A questa consolidata e vitale istituzione di europea importanza il danno arrecato da questi due blocchi a nord ed a sud nel volo sulla dorsale appenninica è di notevoli proporzioni.

Tuttavia i concetti sopra esposti non sembrano estranei al senso comune del legislatore informato, dal momento che nei parchi marini le barche a vela sono escluse dal divieto di ingresso, che riguarda invece i soli natanti a motore. Basta perciò procedere per analogia e chiedere che anche il volo a vela rimanga escluso da tutte queste limitazioni, avendo già la più grande di tutte che è quella di non utilizzare alcuna energia prodotta anche indirettamente da combustioni di qualsiasi tipo.

Uno sport assolutamente ecologico non ha alcun interesse ad opporsi a regole di questo tipo che non lo riguardano. Deve però chiarire che così è ed ottenere finalmente il riconoscimento delle sue fondamentali caratteristiche. Compito della F.I.V.V., ma anche e soprattutto dell'Aeroclub d'Italia porre in cima ai propri pensieri questo obiettivo.

Aero Club d'Italia

Nell'ultimo Consiglio Federale dell'AeCI è stato deliberato l'acquisto di n° 8 alianti biposto scuola ASK21, eventualmente dotati di adattatore per il pilotaggio dei piloti disabili, per consegna di un aliante al mese, a partire dal prossimo gennaio.

Nella stessa riunione è stato deliberato anche l'acquisto di due biposti DG500 ORION da destinare all'AeCCVV, mentre il contratto per i quattro verricelli MUNICH della TOST è in fase di perfezionamento, tanto da far prevedere la prima consegna già nel prossimo mese di settembre.

Ciò in completamento del programma 97 del Piano Rinnovo Flotta dell'AeCI per la prima fase del programma 98, per quanto riguarda il volo a vela (2200 milioni) mentre, per il volo a motore, è stato deliberato l'acquisto di una dozzina di aeroplani Generalavia F22B e di tre F22C.

Per quanto concerne l'assegnazione dei biposti ASK21, ciò avverrà nei termini che verranno deliberati dall'AeCI sulle proposte già avanzate, o da prospettare, da parte della Commissione V.V.

Come è ben noto, l'impegno degli assegnatari sarà limitato al 55% del costo sopportato dall'AeCI per macchina volante immatricolata al RAN (indicativamente poco meno di 150 milioni) con locazione da trentasei a sessanta mesi e con leggero carico di interessi in quest'ultimo caso.

È intenzione dello scrivente di proporre anche il pagamento dell'intero importo della locazione in unica soluzione, all'atto della stipula del contratto stesso. Ciò con riduzione al 50%, in luogo del 55%, del costo complessivo.

Gli importi così introitati potrebbero dare possibilità di adire ad ulteriori acquisizioni in prosecuzione del contratto d'acquisto.

L'intenzione di usufruire di questa possibilità e della acquisizione del "KIT" per piloti disabili (costo suppletivo di circa 9 milioni) potrà essere comunicata alla Commissione. Va tenuto presente che la "proprietà" legale dell'aliante non potrà essere acquisita prima di un triennio. Si farà comunque in modo di non penalizzare gli Aeroclub finanziariamente meno forti.

Chi scrive proporrà all'AeCI che, nell'ambito del Piano suddetto e alle stesse condizioni di cessione, vengano acquisiti anche paracadute, ELT, strumentazione e gli stessi Kit per disabili. Ciò potrà essere attuato in funzione delle disponibilità dell'apposito capitolo di spesa.

PIERO PUGNETTI

F.A.I.

Un nuovo futuro per la federazione aeronautica internazionale

Un nuovo futuro per la federazione aeronautica internazionale

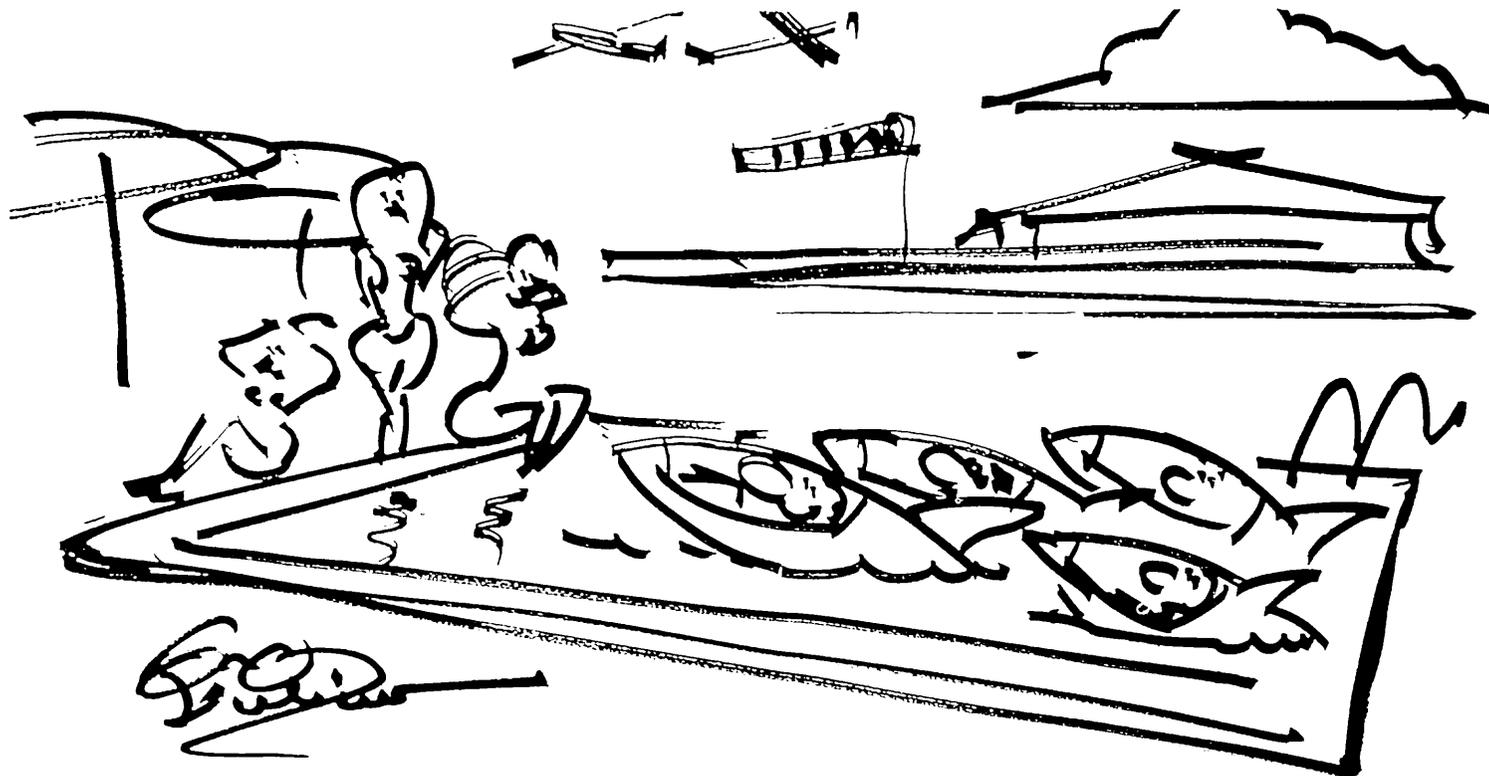
La federazione aeronautica internazionale (FAI), l'organizzazione mondiale degli sport d'aria e dei record spaziali, muoverà il suo quartier generale a Losanna (Svizzera), tra pochi mesi. Il consiglio generale ha selezionato Losanna tra una lista di importanti città tra le quali Ginevra, Monaco e Vienna.

Il Presidente della FAI, il norvegese Eilif Ness, commentando la decisione, ha spiegato le ragioni di questo spostamento:

- Il bisogno, condiviso tra tutte le federazioni sportive internazionali, di un ambiente affaristico stabile con un'atmosfera internazionale
- L'esigenza della FAI di avere una posizione di organizzazione internazionale non governativa, riconosciuta dall'UN e dall'ICAO
- L'effetto sinergia di essere collocata con altre numerose federazioni sportive internazionali già con sede a Losanna, inoltre la collocazione con il Comitato Olimpico internazionale enfatizza il ruolo primario della FAI come organizzatore principale degli sport aerei.
- Il bisogno di spazio per uffici di alta qualità con la garanzia di poterli occupare per tanto tempo.
- La promessa di supporto, incluse concessioni finanziarie da autorità regionali, municipali e olimpiche.
- La disponibilità di uno staff poliglotta molto ben qualificato.
- Facilità di accesso per i delegati attraverso Zurigo e Ginevra.

L'imminente trasloco fa parte del piano strategico della FAI adottato anche dal consiglio della FAI, che aspira a posizionare la FAI, per il nuovo millennio, come una federazione moderna, ben collocata per servire i bisogni dei suoi soci e restare al passo con il movimento sportivo mondiale.

Dettagli sulla data precisa del nuovo indirizzo della FAI, saranno comunicati durante l'anno.



V COPPA "CITTÀ' DI FERRARA"
19/20/21- 26/27/28 GIUGNO 1998

COMPETIZIONE

PROMOZIONE

Pos.	n. gara	Concorrente	Club/nazione	Aliante	punti	Pos.	n. gara	Concorrente	Club/nazione	Aliante	punti
1	EZ	Zanon Ettore	ITA-AeC. Prealpi Venete	LS 6	4138	1	2H	Zorzi Alberto	ITA-AeC. Verona	LS 3	2725
2	6	Fraenza Paolo	ITA-A.V.A.L. Varese	ASW 24	3773	2	DM	Gollini Stefano	ITA-AeC.V. Ferrarese	SZD 55	2713
3	EI	Secomandi Maurizio	ITA-A.V.A.L. Varese	Ventus 2C 18	3768	3	ET	Tarchini Edoardo	ITA-AeC. Novi Ligure	Discus	2688
4	IWI	Rosini Walter	ITA-AeC.V. Ferrarese	LS 6 18m	3679	4	A	Alzetta Roberto	ITA-AeC. Prealpi Venete	Discus	2658
5	LA	Allegrini Lorenzo	ITA-AeC. Prealpi Venete	LS 8	3655	5	88	Cuccoli Cristian	ITA-AeC.V. Ferrarese	Nimbus 2	2444
6	EC	Corbellini Eugenio	ITA-AeC.V. Lariano	LS 6	3629	6	MB	Tardi Renato	ITA-AeC. Torino	ASW 24	2411
7	AB	Beozzi Antonio	ITA-AeC. Torino	Discus	3594	7	6F	Balboni Massimo	ITA-AeC.V. Ferrarese	LS 6	2374
8	CM	Squarciafico Vittorio	ITA-AeC. Novi Ligure	LS 6	3529	8	3C	Bitozzi Andrea	ITA-AeC. Padova	Discus	2338
9	CD	Giacobbe Dino	ITA-AeC. Savona	Ventus BT	3477	9	O	Lojacono Umberto	ITA-AeC. Torino	ASW 20	2077
10	40	Fergnani Michele	ITA-AeC.V. Ferrarese	Discus	3474	10	NT	Calzoni Giovanni	ITA-AeC. Prealpi Venete	Discus	2069
11	007	Bertoncini Luigi	ITA-AeC.V. Lariano	Ventus	3463	11	C	Ruggeri Paolo	ITA-A.V.M. Milano	SF 26	2025
12	FS	Felicori Sergio	ITA-AeC.V. Ferrarese	DG 300	3459	12	EB	Moltrasio Roberto	ITA-AeC.V. Lariano	PW 5	1798
13	83	Lastrico Edoardo	ITA-A.V.A. Valbrembo	Discus	3376	13	TM	Esposito Vincenzo	ITA-AeC.V. Lariano	LS 4	1773
14	45	Bottoni Sandro	ITA-AeC.V. Ferrarese	LS 3 17m	3244	14	202	Magri Gianpietro	ITA-AeC.V. Ferrarese	Libelle std.	1771
15	G1	Dal Grande Giuseppe	ITA-AeC. Prealpi Venete	Ventus 2	3059	15	33	Molinari Manuele	ITA-AeC. Padova	Cirrus std.	1648
16	E22	Passarelli Mimmo	ITA-AeC. Savona	Ventus CT	2566	16	VE	Bellorio Renato	ITA-AeC. Prealpi Venete	Ventus 17,6m	1462
17	DL	Longo Flavio	ITA-AeC. Savona	LS 3	2436	17	GA	Rocca Guido	ITA-AeC. Verona	Nimbus 2c	1165
18	DF	De Franceschi Angelo	ITA-AeC. Prealpi Venete	Ventus	2137	18	IB	Zaccour Roland	ITA-AeC.V. Lariano	Ventus 17,6m	1084
19	SM	Montenaggi Sandro	ITA-AeC.V.V. Mugello	ASW 24	2012	19	1P	Cavosi Paolo	ITA-AeC.V. Lariano	SZD 55	1013
20	A7	Brunazzo Mauro	ITA-A.V.A.L. Varese	Discus	1896	19	DC	Salizzoni Paolo	ITA-AeC.V. Ferrarese	DG 400	1013
21	CC	Borellini Giuseppe	ITA-A.V.A.L. Varese	ASW 20	1890	21	YM	Bardelli Fausto	ITA-AeC.V. Ferrarese	LS 3	1002
22	PR	Riva Adalberto	ITA-AeC.V. Lariano	Discus	1865	22	PM	Toschi Pietro	ITA-AeC.V. Ferrarese	DG 300	869
23	HY	Pozzi Alberto	ITA-AeC.V. Lariano	Cirrus std.	1782	23	Z	Paggiaro Nicola	ITA-AeC.V. Ferrarese	Twin Acro	797
24	E	Poletti Franco	ITA-A.V.M. Milano	SF 26	1660	24	DE	Cristiani Marcello	ITA-AeC.V. Ferrarese	Janus B	791
25	1	Brigliadori Leonardo	ITA-AeC.V. Lariano	Twin Acro	1605	25	WW	Devoto Giuseppe	ITA-AeC.V. Ferrarese	LS 1	684
		Torriani Alberto				26	M	Bampo Roberto	ITA-AeC. Belluno	Twin Acro	645
26	CG	Barbero Claudio	ITA-AeC. Torino	ASW 20	1532						
27	SZ	Borgo Vittorio	ITA-AeC. Novi Ligure	Nimbus 2	1434						
28	V	Costacurta Giuseppe +1	ITA-AeC. Prealpi Venete	Twin Astir	1226						
29	6G	Gnecchi Luigi	ITA-AeC.V. Lariano	ASW 24	470						

IV Campionato Italiano Classe Club di acrobazia in aliante **TROFEO GHIRLANDINA**

Aero Club Modena (Marzaglia)

Venerdì 28 - Sabato 29 - Domenica 30 Agosto 1998

In data 28/29/30 agosto 1998 si svolgerà, presso l'aero club di Modena, patria di Guido Antonio Ferrari, il IV CAMPIONATO ITALIANO CLASSE CLUB di ACROBAZIA IN ALIANTE e, a seguire, il Trofeo Ghirlandina.

1) PILOTI

Sono invitati a partecipare tutti i piloti con cittadinanza italiana presenti nella graduatoria nazionale, ossia abilitati all'acrobazia in aliante e in possesso, alla data indicata, della PROMOZIONE. (Il campionato Promozione si svolgerà, come ogni anno, insieme al campionato ASSOLUTO presso l'aero club di Viterbo – Aviosuperficie di Torre Alfina il 3/4/5 luglio).

Tra i nuovi promossi speriamo sia presente a Modena anche Stefano Zuccarini insieme al quale vorremmo festeggiare la capacità, la tenacia e il desiderio di vita di tutti coloro che, pur nei limiti di condizioni fisiche con handicap, hanno saputo e vogliono vivere insieme agli altri e come gli altri.

2) ALIANTI

Sono definiti di classe CLUB i seguenti alianti: BLANIK, GROB TWIN III ACRO, ASK 21, SZD 30 PIRAT, DG500.

Il club di Modena non può mettere a disposizione mezzi autorizzati all'acrobazia, pertanto i piloti dovranno portare il loro mezzo. I mezzi potranno essere ancorati nel prato lateralmente all'hangar e in caso di mal tempo il Club garantirà l'hangaraggio.

3) LA GARA

Il campionato italiano classe club si svolgerà con le stesse modalità con cui si sono svolti i precedenti tre campionati (Lucca, Udine e Caiolo).

Ciascun pilota dovrà eseguire due voli:

1° prova) IMPOSTO CONOSCIUTO

(prova preparata dalla commissione acrobatica sportiva in accordo con i piloti)

Di seguito alleghiamo lo schema aerocrittografico e la tabella dei coefficienti di difficoltà. Saranno valutati anche l'armonia K=15 e il quadro K=20.

2° prova) LIBERO

(prova preparata e proposta da ciascun pilota)

Tale prova prevede: Kmassimo=170, armonia K=15, quadro K=35, versatility K=50.

E' facoltà del partecipante eseguire o meno un volo di prova entro il box prima dell'inizio della competizione (venerdì mattina).

Per i piloti che intendono raggiungere in anticipo Modena, il traino sarà a disposizione anche nei giorni di martedì, mercoledì e giovedì (25-26-27 agosto)

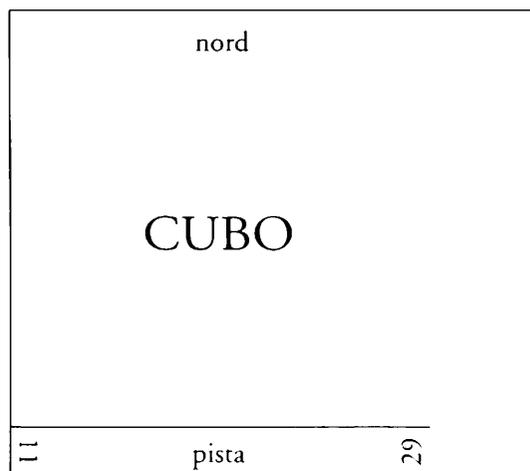
4) I GIUDICI

I voli saranno valutati da una giuria composto da 5 giudici fra cui un capogiudice.

Ciascun giudice esprimerà un voto per ciascuna figura e il punteggio viene ottenuto come somma dei voti medi, dopo aver scartato il minimo e il massimo.

5) IL QUADRO

La pista dell'aeroporto di Modena è orientata 110°-290° per una lunghezza di 800 metri e il cubo avrà un suo angolo sul bordo pista testata 11 sviluppandosi poi totalmente verso nord ed est.

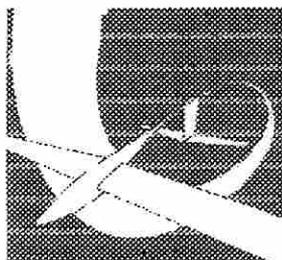


Ben visibili saranno i teloni bianchi che indicheranno il centro del cubo e i suoi estremi a terra.

Le postazioni dei giudici si troveranno a sud del cubo.

INVITO VOLOVELISTICO

In ricordo di Junio Tanchis



Che cosa è la vita?

Un momento

Un sogno

Un amore

Un volo

Un triangolo completato

Una stella mai eseguita

Un programma con troppe figure

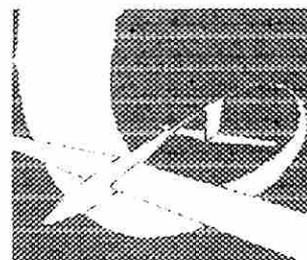
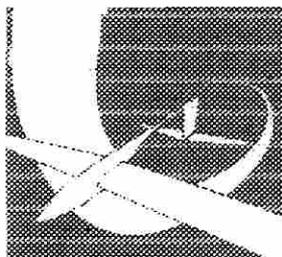
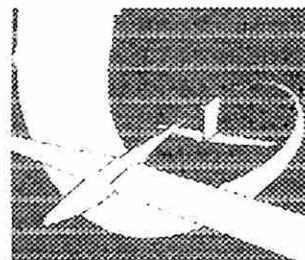
Un cubo senza confini

Un gruppo di amici

Un dolce ricordo

Un prato verde

Un invito a una competizione.



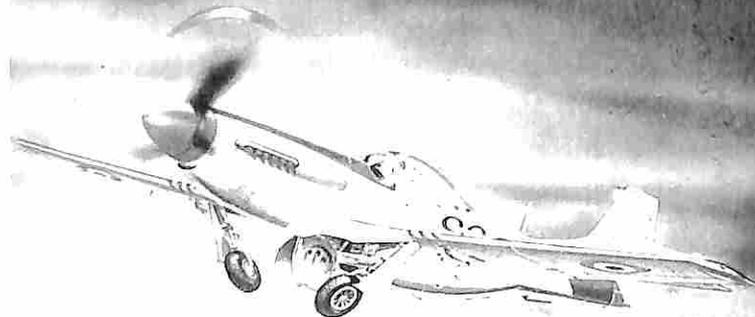
D 6730

NICOLA RAVAIOLI



**VOLANDO
OLTRE LE CIME**

GUIDO ENRICO BERGOMI



**LA MIA
VITA COL
MUSTANG**



SAMADEN

Dal 24 Giugno al 3 Luglio: campionati svizzeri internazionali

Il Campionato nazionale svizzero 1998 di volo a vela s'è svolto a Samaden, esattamente cinquant'anni dopo il primo campionato internazionale organizzato dopo la seconda guerra mondiale avvenuto nel 1948 sullo stesso aeroporto.

Dopo cinquant'anni il volo a vela competitivo è dunque tornato a Samaden. Quello non competitivo è da anni ben presente, piloti che arrivano specialmente da Svizzera e Germania sono ospitati (in numero chiuso) su questo aeroporto a 1.700 metri sul livello del mare per profittare delle particolari condizioni di questa magnifica valle dalle infinite bellezze utilizzando il famoso vento del Maloja per volare facilmente fra i 3.000 e i 4.560, livello massimo di utilizzo permesso agli alianti.

Sette prove valide su di un potenziale di dieci giornate disponibili, due giorni di tempo non volabile, un giorno con tutti gli alianti in volo ma le partenze non sono state aperte per eccesso di turbolenza. La corrente a getto ed il vento sinottico rendevano il volo sgradevole oltre che con un potenziale di pericolosità. Un volo a vela che più alpino di così non è possibile immaginare, montagne

e ghiacciai, valli profonde, laghi alpini ancora ghiacciati, percorsi che ad ovest sono arrivati al Vallese e ad est in periferia di Innsbruck in Austria.

Decolli su due linee con rimorchio aereo e a verricello. Personalmente ho preferito i decolli con quest'ultimo mezzo per rinfrescare vecchi ricordi e per aggiornarmi con le potenze dei mezzi attuali. Il verricello di Samaden ha grande potenza, a quattro rulli permette, con il vento favorevole a chi è in vena di profittarne, di sfiorare i 600 metri di salita in 35 secondi. Io mi accontentavo di meno ma le salite erano comunque vertiginose

3-4 volte superiori a quelle che riuscivamo a strappare a suo tempo dai verricelli di Vergiate.

Max Lamm è stato un direttore di gara che ha unito alla passione per il volo a vela la sua grande esperienza dei luoghi e del volo a vela di montagna. Da ciò ne sono nati percorsi bellissimi e s'è pure profittato di giornate che da un punto di vista meteo potevano essere giudicate povere. Le migliori giornate sono state quelle dei giorni di allenamento con plafonds da 3.600 a 4.000 metri e più QNH.

Ottima, sotto ogni aspetto, l'organizzazione sia tecnica che logistica, perfetta



l'accoglienza e la possibilità di profittare da mattina a sera di un buffet, di ristorante a mezzogiorno e sera e di altre comodità. Gradevole e simpatica la partecipazione dei soci del gruppo di volo a vela di Samaden che con mogli e figlie hanno fatto personalmente del loro meglio per far funzionare con efficienza, con la guida del Presidente Hans Laager, tutto il complesso impianto di assistenza a piloti partecipanti, ai loro aiutanti e in qualche caso ad un numeroso pubblico.

Rapidissimo il calcolo punti, automatizzato con il controllo e la lettura in linea dei loggers.

Gli alianti presenti in tutto 55, con la rappresentanza di 5 invitati di USA, Inghilterra, Germania, Austria e Italia.

Encomiabile la gestione della competizione avvenuta, non dimentichiamolo, su di un campo costantemente aperto al traffico internazionale. Il traffico guidato, per le funzioni sportive con bande radio affidate alla direzione di gara, per gli arrivi degli alianti con la torre di controllo che guidava, senza alcuna sbavatura, traffico commerciale e privato assieme a quello degli alianti. Quando mai qualcosa di simile anche su qualche aeroporto italiano?

Di estremo interesse la serata riservata ai veterani in occasione della quale sono state proiettate fotografie e filmati del 1948 e della documentazione di una lunga storia di questo celebre aeroporto sul quale il volo a vela ha sempre avuto e goduto di una presenza importante più che significativa.

L'anno prossimo la gestione del campionato nazionale di volo a vela verrà supportata dai nostri amici ticinesi sull'aeroporto perchè affidata a Locarno, a loro tanti buoni auguri fin da ora.

ATTILIO



Per chi vuol saperne di più

a cura di Plinio Rovesti

T.G. - Milano - Domanda: Sono anch'io un appassionato di storia del volo a vela; per questo le chiedo se è vero che la famosa campionessa del volo a vela tedesco Hanna Reitsch, studentessa in medicina, abbandonò l'università per dedicarsi interamente al volo silenzioso.

Risposta: Sì! Agli inizi degli anni 30 il Prof. Georgii colpito dalla sua bravura e dal suo grande entusiasmo per il volo, la assunse al DFS.

Nell'autunno del 1932 la Reitsch stabiliva il suo primo record mondiale femminile di volo a vela restando in aria per 5 ore e 30 minuti; primato di durata che nell'agosto dell'anno successivo por-

tava a 10 ore.

Nei primi mesi del 1934 partecipa alla spedizione meteo-volovelistica in Sudamerica, ed il 16 febbraio stabilisce a Rio de Janeiro il record femminile mondiale di altezza con un volo di 2.200 metri. Nel maggio dello stesso anno conquista in Germania il record mondiale femminile di distanza libera, con un volo di 160 km.

Infine, nel maggio 1938 stabilisce il primato mondiale femminile di andata e ritorno con un volo di 280 km.

Nel 1939 fa parte dello staff di piloti collaudatori convocati dall'ISTUS presso la Scuola di Volo Veleggiato della

R.U.N.A. di Sezze Romano, per la scelta dell'aliante olimpionico.

Scoppiata la seconda guerra mondiale Hanna Reitsch – unica donna tedesca incorporata nella Luftwaffe con grado di capitano pilota – prende parte non solo all'attività bellica ma anche e soprattutto a quella di pilota collaudatore e sperimentatore dei più avanzati velivoli militari della forza aerea tedesca e particolarmente delle armi strategiche segrete. Fra l'altro, grazie alla sua piccola statura e alla minuta corporatura, la Reitsch venne impiegata per la messa a punto della V.1, prima che questa bomba alata venisse dotata di pilota automatico.



Fotografia dei componenti della spedizione meteo-volovelistica tedesca in Sudamerica, organizzata dal Prof. Georgii nei primi mesi del 1934. La prima davanti al Prof. Georgii è la campionessa Hanna Reitsch.

Nell'aprile 1945, allorchè il Maresciallo Greim venne drammaticamente chiamato da Hitler per assumere in extremis il comando delle forze aeree tedesche, è appunto Hanna Reitsch che, a bordo di un piccolo aereo, atterra a Greim fra le rovine di Berlino, davanti alla porta di Brandeburgo.

Ed è ancora la Reitsch che di lì a pochi giorni riesce a decollare con Greim fra le macerie della strada sotto il fuoco delle batterie russe.

A guerra finita Hanna Reitsch emigrò in India, dove soggiornò alcuni anni dirigendo una scuola di volo a vela.

Cagionevole di salute, rientrava in Germania, dove, qualche tempo dopo cessava di vivere.

* * *

N.T. - Firenze - Domanda: È vero che l'appassionato volovelista tedesco Max Kegel nella vita era un modesto vigile urbano?

Risposta: Sì è vero!

Egli divenne famoso nella storia del volo

a vela per aver compiuto il primo volo veleggiato in una nube temporalesca associata ad un fronte freddo in rapido movimento.

L'avventuroso volo si svolse il 12 agosto 1926, durante un normale allenamento. Max Kegel si trovava a bordo dell'aliante da lui stesso costruito, in veleggiamento lungo i pendii montani della Wasserkuppe, quando senza che egli se ne avvedesse, fu raggiunto ed assorbito da un temporale frontale.

L'aliante di Kegel venne aspirato violentemente nell'interno del cumulonembo, che in una rapida e violenta salita gli fece guadagnare in pochissimo tempo ben 2000 metri di quota.

Successivamente però, entrò in una zona di forte discendenza, dove l'aliante venne investito da pioggia e grandine.

Uscito dalla nube Kegel, dopo un tranquillo volo librato, atterrò in un prato ad oltre 55 km. dalla Wasserkuppe.

Si ebbe con ciò la conferma delle intuizioni del Prof. Georgii circa l'esistenza di forti correnti ascendenti nella parte calda delle nubi temporalesche, le quali, quan-

do sono associate a sistemi frontali, non rimangono ferme, ma si spostano con notevole velocità, percorrendo talora centinaia di chilometri.

* * *

G.B. - Parma - Domanda: Le sarei grato se volesse spiegarmi cos'è il TUBUS.

Risposta: Il "Tubus" è una specie di nido d'ape in plastica che sostituisce lo strato interno del sandwich che ricopre la fusoliera e le cellule alari dei moderni aliанти veleggiatori di vetroresina o di fibra di carbonio.

* * *

C.R. - Modena - Domanda: La preghe-rei di dirmi che cos'è il "TAUBE". Grazie!

Risposta: Il "Taube" è il nome di un velivolo realizzato nel 1906 dall'austriaco Igo Etrich in base agli studi condotti sul seme volante della "Zanonia macrocarpa". Tradotto in italiano significa "Colomba".

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 0362/502323
tel. abitazione 0362/558724

20031 CESANO MADERNO - MI - Via Nazionale dei Giovi 83



Australia - Fuoricampo a sera dietro un temporale

VITA VISSUTA

di Diego Volpi

Nella mia vita ho avuto due grandi passioni, gli aerei, e la vela; Ho passato tutto il mio tempo libero sino all'età di 14 anni costruendo modelli di aerei, poi mi sono iscritto ad un corso di vela nella mia città, Como, ed ho cominciato a fare le prime regate. In quattro o cinque anni diventò la mia attività preferita. Negli anni seguenti le barche diventarono il mio lavoro, dandomi la possibilità di viaggiare, di sostentarmi, e di fare una notevole esperienza.

Nel '92 decisi con la mia compagna Angela di acquistare un'imbarcazione di dieci metri, per intraprendere un giro del mondo a vela. Partiti, in attesa di una figlia e con il cane, ci siamo ripresentati in Italia nell'Aprile del '97 con Alice di quattro anni, avendo percorso trentamila miglia, ed aver in fine venduto la barca in Australia.

Non è certo in questa sede che parlerò della parte nautica del mio viaggio, ma piuttosto delle belle esperienze volovelistiche fatte durante questo viaggio negli Stati Uniti, in Nuova Zelanda e in Australia.

Nel 1989 avendone finalmente la possibilità economica, intrapresi all'Aquila il corso per il brevetto di volo a vela con il Colonn. Corrado Mutignani, seguito poi da due anni di attività entusiastica, in cui accumulai una modesta esperienza.

Partito con la barca, l'attività volovelistica si sospese anche se un parapendio stivato accuratamente tra i sacchi delle vele, mi regalò qualche bel volo in dinamica nelle isole.

Durante la nostra sosta in Florida, fui trascinato (senza grande fatica) da alcuni amici dall'entusiasmo contagioso, nel nord dello stato per volare.

La Florida è uno dei posti più piatti che ci si possano imma-

ginare, l'aria è limpida, e dalle dieci del mattino un mare di piccoli cumuli la ricopre.

Le basi non sono molto alte, mediamente cinque seimila piedi, ma l'orizzonte lontanissimo. Al primo volo di check con l'istruttore del Seminole Glider Port, lo spettacolo è incredibile si vedono distintamente le due coste della Florida separate da più di centocinquanta km, paludi quasi ovunque, con molti posti atterrabili, ma come isole raggiungibili poi, solo con un elicottero.

Il giorno seguente completato il mio check, e ricevuto un solido briefing, partiamo per un volo "cross-country". Le termiche sono larghe e poco turbolente, assolutamente prevedibili anche da me! Le ombre dei cumoletti sugli Overleads sembrano un disegno geometrico ripetitivo sono ai vertici di una forma geometrica definita, proprio come sul libro di Rovesti. Voliamo con gli Astir, per circa tre ore chiudendo il nostro percorso senza problemi.

E la mia prima esperienza di volo in grandi spazi, e la prima esperienza di volo all'estero.

Dopo i pochi voli in Florida, e una pausa di un anno e mezzo passata navigando per il Pacifico, approdato in Nuova Zelanda all'inizio dell'estate Australe del '95, mi feci socio del Kaikohe Gliding Club, nell'isola del Nord a circa un'ora di auto da dove avevo la mia barca all'ancora. Il club è uno dei più vecchi del paese quasi cinquant'anni, sono il quattordicesimo socio in assoluto, il primo dopo dieci anni! Un vecchio aeroporto militare della seconda guerra, due piste in erba lisce come un biliardo, una di milleottocento metri e una di soli mille ma larghe più di centocinquanta metri a disposizione completa



Nuova Zelanda - Io con mia figlia Alice nel H101 salto del Kaikohē Gliding Club

del club.

Quattro alianti, un verricello, un frigorifero, ed un tavolo con dieci sedie, eppure centinaia di ore volate ogni anno, qualche gara tra clubs molta passione poche chiacchiere. Dopo i consueti check iniziali vengo istruito ed in seguito abilitato al decollo con verricello, e nei mesi seguenti all'uso del verricello stesso dove passerò poi molte ore per ricambiare la cortesia ai consoci.

La macchina più bella è uno Janus, seguito da un Salto, e da un KA6 il quarto è un ASK13. I soci sono tutti allevatori e contadini della verdissima isola del Nord gente pratica e simpatica che ha imparato presto ad usare l'aereo come mezzo di comunicazione e con una buona coltura aeronautica. Faccio molti voli con buone condizioni, anche se essendo l'isola molto stretta a quella latitudine, la brezza di mare che penetra per parecchi km nelle ore calde complica le cose.

Nel mese di Gennaio 96 scendo in auto nell'isola del Sud, uno dei più bei posti che abbia mai visto, dopo vari pellegrinaggi turistici arrivo ad Omarama diventata famosa nel mondo dopo il mondiale del 95. Faccio subito amicizia con Alan

Mc.Naughtan, l'istruttore del Whigram Gliding Club di Christchurch, che durante l'estate migra nella piccolissima cittadina tra le montagne dove svolge la sua attività istrutturale. Alan mi trova un bel LS3 che noleggio per dieci giorni, e quando libero dai suoi impegni mi accompagna con uno Janus nei voli di distanza.

Ad Omarama in stagione c'è un carrello che passa alla mattina per travasare ossigeno nelle bombole degli alianti. Incredibile! un giorno su sette quando il fronte freddo si avvicina dal mare di Tasman all'isola del Sud, si formano gigantesche lenticolari, ma più spesso si formano onde di minor rilievo che consentono comunque di raggiungere quote notevoli.

Così per il cross-country l'ossigeno è d'obbligo. Anche il trasponder è d'obbligo perché sopra i diecimila piedi lo spazio è controllato. I controllori sono molto gentili e anche volovelisticamente preparati; il volo a vela viene tenuto in grossa considerazione in N.Z. e tutti sono orgogliosi dei records di Rey Linskey e Terry Delore come di aver conquistato la Coppa America

Le Alpi del Sud, questo il nome della catena molto alta che si snoda per tutta l'isola, non hanno nulla da invidiare alla bellezza delle nostre, pur essendo molto meno estese.

Passo giornate indimenticabili in condizioni molto diverse da quelle a cui sono abituato a volare. Alan ha molta passione, non è solo un lavoro si vede, non atterrebbe mai come me! Più di qualche sera ci fermammo tornando dai temi prefissati e più o meno conclusi, sopra una collinetta, alta una cinquantina di metri e lunga tre km circa, che crea una specie di sbarramento tra "Big Ben", una montagna subito a Nord di Oma-



Nuova Zelanda - In onda sopra il bacino di Mc. Kentsy

rama e il campo di volo. La collina era ortogonale al forte vento che sale dalla vallata. La dinamica era consistente il terreno sottostante atterrabile, così organizzammo una corsa tra piloni distanti circa due km, dieci giri o quindici, a tempo cronometrato fino allo scadere delle effemeridi.

Ad Omarama ho fatto i voli più lunghi sino a otto ore, passate in un soffio, e con molta soddisfazione e me ne sono andato a malincuore.

Dopo un'altra stagione passata nella zona equatoriale con la nostra barca, approdiamo in Australia nel Novembre del '96; da subito dopo Natale mi iscrivo al "Darling Downs Soaring Club" nel Queensland a circa duecento km ad Ovest di Brisbane. Il Darling Downs è un immenso altopiano tutto coltivato a cereali, una delle zone coltivate più estese dell'Australia. Pare che sia anche uno dei posti al mondo con la percentuale più alta di cumuli / anno. Le condizioni non sono eccezionali come nel deserto ad Alice Spring dove le termiche blu ti portano oltre quattromila metri, ma si vola sempre. Devo subito dire che l'ospitalità del club nei miei confronti è stata superiore ad ogni possibile aspettativa. Dopo la consueta ripresa voli, mi viene fatto "l'outlanding check" consistente in un vero atterraggio fuori campo, con smontaggio dell'aliante e rientro via carrello il tutto sotto lo sguardo inquisitivo dell'istruttore giustamente preoccupato non solo del volo ma anche del come smontavo e caricavo il pesante Pucatz. Così vengo abilitato a voli di distanza fino a cento km di rag-



Preparativi per un volo "Cross Country" al Darling Down Soaring Club

gio dall'aeroporto.

Per ottenere l' "unlimited cross-country rating" devo riportare le foto di tre piloni posti sul perimetro del cerchio in cui sono abilitato.

Il volo per l'abilitazione mi frutta il mio primo diamante, e perciò è festeggiato con tutti a sera davanti al capiente frigo del club.

Piano piano scopro che i soci sono tutti campioni, specie quando a sera rientrano dopo seicento km lamentandosi per le cattive condizioni! è il primo club che trovo dove i voli di distanza sono seriamente incoraggiati, e dove i carrelli sono tanto efficienti quanto gli alianti, ed il gancio sulla macchina obbligatorio!!!

Faccio un accordo con il club ed ottengo un LS7 a condizioni particolari garantendo almeno 100 ore, ne farò 120 tra Gennaio ed Aprile, due gare e quattro fuoricampo.

I fuoricampo in Australia sono sempre un pò particolari. Il territorio non è molto popolato, e nonostante la zona dove volo fosse tutta coltivata, serpi ragni ed insetti velenosi abbondano, ed è consigliabile atterrare molto vicino ad una casa, controllando bene che sia abitata. Faccio il mio primo fuoricampo Australiano in un magnifico prato con l'erba un pò alta, tutto bene; mi fermo a cinquanta metri dalla casa, ma aimè le macchine posteggiate sul retro erano dei rottami e la casa vuota. Mi rivolgo agli abitanti di una casa ad un paio di km. Intanto Angela era partita con il carrello per il recupero, potere dei



Australia - Il Darling Downs Soaring Club nel mezzo della più fertile pianura australiana



Australia - L'aeroporto di Tucumwall ai confini tra New South Wales e Victoria, testa di ponte per numerosi records

telefoni cellulari!

Vengo invitato a mangiare subito, mentre qualcuno dopo una lunga trafila riesce a rintracciare il proprietario del mio campo, che lascia il lavoro per venire ad aprire il cancello della proprietà e far accedere il carrello. In breve tutto il paese di Brigalow dieci case ed un Pub attorno ad un gigantesco silo per cereali, sono in agitazione per darmi una mano. Telefonano anche al Pub del paese che si trova sulla strada principale raccomandando di deviare la macchina bianca con carrello in arrivo da Est. Alle nove di sera con i vestiti ricoperti di cardi e mangiati dalle zanzare lasciamo i simpatici abitanti di Brigalow con un invito da parte della maestra della scuola elementare ad andare a raccontare le avventure marittime e aeree ai bambini e rientriamo al club su una strada assolutamente dritta tra i campi. Gli altri fuoricampo non hanno certo smentito l'ospitalità degli Australiani, sono sempre stato accolto con entusiasmo, ed ho anche procurato nell'occasioni qualche nuovo allievo al club!

È incredibile volare a tremila metri con una visibilità di cento chilometri su un terreno assolutamente piatto, me ne sono reso conto una volta tornato in Italia dove i primi voli sono stati praticamente in IFR!

Molto particolari sono anche le giornate "blu" non molto frequenti sul Darling Downs, ma normali a sud, nel Victoria, dove altre pianure aride sono il serbatoio di potenti termiche.

Sulla strada tra Brisbane e Melbourne, a Tucumwall, posto famoso per essere stato il punto di partenza per numerosi records, ho fatto qualche volo. Non è difficile capire perchè questi posti attirino volovelisti da tutto il mondo. Il paesaggio è molto desolato erba secca e qualche arbusto, unico punto di riferimento il fiume Murrey con due fasce di vegetazione verde ai lati. Quando il vento è perpendicolare al fiume è lui che innesca le termiche e così, nonostante la poca esperienza si riescono a fare bei voli.

E il posto più atterrabile che abbia mai visto Tutti i recuperi che Sportavia, la locale commercial operation, fa sono per via aerea. Danno per scontato che ovunque uno atterri si possa ridecollare, ed in pratica è così. Purtroppo sono arrivato troppo avanti nella stagione per poter trovare le famose condizioni eccezionali, pazienza sarà per un'altra volta.

Queste due lunghe soste nell'emisfero Sud mi hanno dato la possibilità non solo di apprezzare l'ospitalità ma di partecipare attivamente alla vita dei clubs.

Sono rimasto sorpreso di notare che i problemi sono simili se

non identici in tutto il mondo e mi sono fatto l'idea che alla base di tanti problemi non tecnici nostrani c'è una cattiva interpretazione del concetto di club.

All'estero, in quelli da me visitati, gli incarichi vengono fatti obbligatoriamente ruotare tra i soci, da quello di presidente, a quello di responsabile delle pulizie. Tutti così si possano rendere conto delle difficoltà e dei problemi, evitando inutili critiche, ed evitando il formarsi di due gruppi, uno dirigenziale oberato dalle "beghe amministrative" a cui rimane poco tempo per volare, ed uno di soci piloti che tendono ad usare il club come una "commercial operation" cioè come un posto dove pagando si ha il diritto di volare senza doversi interessare di altro.

Le sedi sono di solito molto modeste, e comprendono oltre agli hangars, una cucina comune, una foresteria, un grosso frigo pieno, con un cassetto per depositare i soldi delle consumazioni. Non vi ristoranti o bar, dove portare gli amici, quest'ultimi creano solo problemi, sono perennemente in perdita, e chiudono quando servono.

Il costo delle associazioni raramente supera i duecento dollari annui, e non vi sono tasse di prima iscrizione o altre onerosità.

Così gli sforzi sono tutti rivolti alla manutenzione e a mantenere i costi al minimo indispensabile.

Altro aspetto importante è il grosso affiatamento tra clubs che sia in Nuova Zelanda che in Australia mi ha permesso di volare ben accetto, in diversi posti, a prezzi modesti. Purtroppo da noi i clubs sono praticamente in concorrenza, e ciò è un grosso ostacolo economico per chi vorrebbe fare esperienze diverse, limitando anche il totale delle ore volate.

Anche le federazioni laggiù sono meno esigenti hanno organici ridotti, e non perdono di vista lo scopo finale della loro esistenza.

Grossissime associazioni aeronautiche come la Experimental Aircraft Association, o la Soarig Society of America, si sostentano con il lavoro volontario di migliaia di soci entusiasti ben organizzati, mi chiedo come noi riusciamo ad avere tanti problemi e tanto poco tornaconto con le cifre che paghiamo alla nostra associazione.

Non è bello fare dei paragoni ma è molto amareggiante e frustrante essere tornato nel mio paese e aver ritrovato mille difficoltà, e pochissimo entusiasmo.

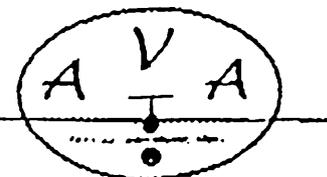


Il fiume Murrumbidgee che divide il Victoria dal New South Wales nei pressi di Tocumwal

VALBREMBO '98



**Meeting di Volo a Vela
Mostra/Mercato dell'usato**



Aeroporto di Valbrembo (BG) 26-27 Settembre

La ventesima edizione del meeting di Valbrembo 1998 è in fase di allestimento.

Molte le novità di quest'anno.

Primo fra tutti il nuovo monoposto classe standard di casa Shempp-Hirth: Discus 2.

Tilo Holigaus sarà presente in campo con un esemplare che verrà messo a disposizione dei piloti per eventuali prove in volo. Altra presenza quasi certa quella del nuovo LS8 con le prolunghe a 18 metri.

Anshau, Spindelberger e Cobra (rappresentato da Roberto Vanoni) esporranno la nuova produzione nel campo dei rimorchi.

Per gli amanti della strumentazione il meeting offrirà tutte le novità del mercato: GPS/GNSS, Data Loggers, strumenti di centraggio termico e software di analisi post volo. Peshges, Cambrige, Zander, Filser e Illec hanno già assicurato la loro presenza.

La Geobit di Parma presenterà il kit di monitoraggio di velivoli in tempo reale tramite una stazione a terra e un trasmettitore GPS a bordo del velivolo. Il tutto in ambiente Windows 95, quindi utilizzabile tramite qualsiasi PC.

Volkslogger è il nuovo logger a basso prezzo omologato FAI e IGC.

Particolare attenzione sarà anche dedicata al mondo del volo virtuale: dimostrazioni di software sia per il volo a vela che per il volo a motore, applicazioni a internet, test flights e gare con più stazioni collegate in parallelo assicureranno un interessante test delle nostre qualità di piloti ... da tavola!

Bancarella Aeronautica, Selnav e Gasparri assicurano la presenza di testi, cartine e accessoristica oltre che l'esposizione dei nuovi GPS portatili di casa Garmin e Magellan.

Non mancate, Valbrembo 98 è l'unica manifestazione italiana che si concentra sul mondo del volo a vela, la XX edizione dimostra che l'interesse per il nostro bellissimo sport è sempre in crescita!

Buoni Voli a tutti!

Glasfaser Italiana S.p.A.

Nota Bene: Chi fosse interessato ad esporre l'usato può contattare direttamente la Glasfaser Italiana per richiedere la scheda d'iscrizione.

Ecco i numeri:

Tel: 035/528.011

Fax: 035/528.310

E-mail: glasfase@mediacom.it



3° Raduno Internazionale Alianti d'Epoca Luigi Teichfuss



Una veduta aerea del campo volo di Pavullo

E così il raduno a Pavullo di alianti d'epoca in commemorazione di Luigi Teichfuss è arrivato alla sua terza edizione.

Facciamo un piccolo salto indietro quando abbiamo realizzato il primo raduno nel maggio 1994. Un inizio difficile avvenuto all'insegna del maltempo e caratterizzato dall'assoluta mancanza di esperienza in tutti gli aspetti logistici necessari ad un raduno internazionale.

Il secondo raduno, avvenuto a cavallo di giugno e luglio '96, forte dell'esperienza precedente e grazie ai suggerimenti degli amici volovelisti stranieri, è andato senz'altro meglio, anzi direi che ha ottenuto un buon successo del quale ne hanno parlato le maggiori organizzazioni di volo a vela storico come il Vintage Glider Club (VGC) in Europa e il Vintage Sailplane Association (VSA) in USA attraverso le loro Newsletter.

Il terzo raduno infine, avvenuto

ancora tra fine giugno e inizio luglio di quest'anno, si è concluso con la totale soddisfazione di tutti i partecipanti e dei numerosi visitatori presenti alla manifestazione. In tale occasione Pavullo si è definitivamente qualificato come luogo ideale per questo tipo di volo veleggiato grazie alle sue meravigliose condizioni atmosferiche e di volo oltre alle capacità logistiche ed organizzative del Club Aereo Pavullo. Il nuovissimo Robin 400/200 del Club ed il verricello hanno assicurato a tutti i partecipanti la possibilità di effettuare 92 voli durante tutta la durata della manifestazione, tranne nella giornata di giovedì 2 luglio quando il forte vento di Sud-Ovest ha imposto agli alianti di restare a terra. Alla manifestazione, oltre ai piloti svizzeri, tedeschi, olandesi, svedesi, ungheresi e inglesi, hanno partecipato



Robert Gaines presidente del VSA ispeziona lo Schweizer 1-26A appena assemblato



Sono arrivati gli alianti: fervono i preparativi



Chris Wills in volo sulla MG19 Steinadler sorvola il Monte Cimone

anche piloti americani guidati dal presidente del Vintage Sailplane Association, Robert Gaines, pilota della compagnia aerea Delta Airline e grande appassionato di volo a vela storico.

Insieme a loro un bellissimo aliante rappresentativo della storia del volo a vela americano: uno Schweizer 1-26A perfettamente restaurato ed inviato via mare dal porto di Baltimora a quello

di Brema in Germania. Da Brema ha poi proseguito al traino di un'auto fino a Pavullo in tempo per la manifestazione. Questo meraviglioso aliante resterà tra l'altro in Europa, e precisamente vicino a Zurigo, per poter partecipare ai raduni europei di alianti d'epoca che si terranno in futuro.

Un'altra presenza di notevole caratura è stata quella di Chris Wills,

presidente del Vintage Glider Club alla sua seconda presenza a Pavullo, questa volta con il biposto austriaco MG 19 Steinadler, un'ala bassa a gabbiano di 17.60 m. di apertura alare ed un peso a vuoto di Kg. 301. Per la terza volta a Pavullo lo Spalinger S18 HB-411 di Willy Schwarzenbach, lo Spalinger S19 HB-225 di Philip Rothenbueler, l'ammiratissimo biposto di Hugo e



Un passaggio ravvicinato dello Schweizer 1-26A pilotato da Jo...



Il Blauk 1-BZAC del Club Aereo Pavullo in volo sulla città

Werner Roth, lo Spyr 5 HB-369 con il quale Hugo ha portato in volo diverse persone del pubblico che desideravano provare l'ebbrezza del volo senza motore.

Per continuare l'elenco di queste meravigliose macchine volanti l'Olympia Meise D-1420 del tedesco Joerg Ziller, il Weihe D-7080 di Werner Tchor, altri habitués dei raduni vintage di Pavullo insieme a Uwe Morgenstern con un magnifico KA 6CR D-1551 denominato a ragion veduta Stradivari a causa del suo perfetto stato di mantenimento. Un altro KA6-B, HB625 è quello di Richard Schneider già presente a Pavullo nelle precedenti edizioni. Invece alla loro prima esperienza a Pavullo un secondo Weihe D-0301 di

Rendiconto del Campionato Italiano Classe Club e della Coppa del Velino.

Caro Renzo, forse non Te l'aspettavi di ricevere da me uno scritto, perché sai benissimo che il mio italiano non è dei migliori, ma ciò nonostante Ti trascrivo i dati nudi e crudi e Ti prego di metterli in un italiano accettabile dagli amici del volo a vela!!!!

Innanzitutto vorrei ringraziare da queste righe il mio staff per la preziosa collaborazione che ha permesso uno svolgimento di gara senza intoppi e senza troppi disagi per i concorrenti, perché non riesco a farlo alla premiazione per via dell'emozione e quando debbo parlare rischio sempre di dimenticare qualcuno altrettanto meritevole. Grazie, grazie di cuore!!!

Purtroppo non si è potuto far svolgere il Campionato Italiano World Class per mancanza di partecipanti (parecchi mi avevano telefonato per sapere le date, ma quando hanno saputo che incominciava un martedì e finiva un mercoledì hanno rinunciato). Si erano iscritti solo due piloti (anche se in Italia ci sono più di sei PW5 e potevano avere un campionato tutto per loro ed il regolamento richiedeva solo 6 partecipanti per il titolo di campione) che ho poi dirottati nella classe Club. Debbo dar atto al coraggio di Ferro che ha voluto far la Club con il PW5 pur sapendo che sarebbe stato svantaggiato al massimo.

Anche per la Club ci sono difficoltà di mettere insieme un numero sufficiente per la regolarità e per l'assegnazione del titolo. E' mia opinione che non è nemmeno serio far entrare in questa classe tutti i vecchi alianti, pur di mantenere in vita un campionato classe Club, che in Italia non è sentito, per avere il numero per lo svolgimento, perché nessun fattore correttivo può mettere alla pari alianti di così differenti prestazioni (dal PW5, dagli standard vecchia generazione ai 15 metri e il nimbus 2 con eff. vicino ai 50). In questa gara si è avuto la conferma che non possono coesistere nella stessa classe alianti flappati e alianti non flappati, perché in condizioni buone le macchine flappate sono avvantaggiate al massimo. Si dovrebbe pensare di bloccare almeno i flaps per farli volare in unica configurazione neutra, come si fece alcuni anni fa nel campionato standard, ma anche così saranno sempre avvantaggiati.

Sarebbe potuto essere una grande festa del volo a vela, ma la scelta di date sbagliate per lo svolgimento della competizione ha costretto tanti piloti italiani, che per loro "sfortuna" non sono dei professionisti del volo a vela, a dover rinunciare a parteciparvi, per motivi di lavoro (molti non possono sprecare due settimane di lavoro per volarne una). E' stato anche chiesto, con parecchio anticipo, di rivedere le date, ma ci è stato risposto "picche".

Una volta tanto la meteorologia ci ha assistiti a ci ha permesso di avere uno svolgimento di ottime gare, con pochissimi fuoricampo, medie alte, pochi temporali e tanti chilometri e tanto divertimento per i piloti. Purtroppo non abbiamo avuto un buon supporto meteorologico per cui abbiamo "cannato" qualche tema per esempio le carte davano cumuli su tutto l'arco appenninico ed invece non si è visto un cumulo e così via, ma questo i piloti me l'hanno perdonato, perché alla fine cumoli o non cumoli tornavano a casa tutti soddisfatti delle loro prestazioni.

Ed ora i temi: il 21 viene assegnato alla Coppa del Velino un tema di 418.2 km Rieti Osp. - Rivisondoli - Costacciaro - Rieti che viene vinto dalla coppia Manzoni - Manzoni alla media di 142.5 km/h, secondo Fanfani Francesco e terzi sono la coppia Colombo - Cattaneo. Al Marco nazionale (Gavazzi) capita un incidente fotografico cioè prende Pescocostanzo per Rivisondoli e prende solo 118 punti al posto dei mille che gli sarebbero

spettati se le foto fossero state buone, perché con il logger ha sorvolato per caso Pettorano che è diventato poi un "foto atterraggio".

Alla Club viene dato il tema classico Cittaducale - Pescasseroli - Gualdo - Tadino - Rieti di 365.6 km che viene vinto da Calà con un ASW 20 alla media di 111 km/h. Gli altri niente hanno potuto, secondo Istel e terzo Ballarati.

Il 22 alla Velino viene dato il tema Rieti - Campo di Giove - Gubbio - Todi - Rieti di 421.6 km che viene vinto da Gavazzi a 122.2 di media secondo Fanfani e terzo Dalla Vecchia.

Alla Club Cittaducale - Pettorano - Perugia - Rieti di 361.0 km che viene vinto da Ballarati secondo Calà e terzo Gritti.

Il 23 sembra una giornata meno buona, ma poi si rivela ottima, e viene assegnato alla Velino Rieti - Pescasseroli - Norcia - Foligno - Rieti di 319.7 km vinta a 130 di media da Gavazzi secondo Erba e terzo Fontana Guido tutti e tre alla media di oltre 129 km/h ed alla Club un temino di 302.9 km Cantalice - Luco del Marsi - Assergi - Assisi - Rieti che viene vinto da Calà a 118 di media, con Ballarati secondo e Istel terzo.

Il 24 la Velino si vede assegnato il tema Contigliano - Navelli - Gualdo - Umbertide - Rieti di 360.9 km. Vince Gavazzi, Fontana secondo e Erba terzo.

Alla Club invece Cantalice - Celano - Costacciaro - Rieti di 329.5 km vinto da Istel con Ballarati secondo e Calà terzo.

Il caldo è tremendo in compenso le condizioni sono ottime ed il 25 viene assegnato alla Velino un tema di 387.2 Rieti - Castelluccio - Rivisondoli - Trevi - Rieti vinto dall'inavvicinabile Gavazzi alla media di 122 km/h, secondo Dalla Vecchia e terzo Erba.

Alla Club si danno 330.6 km Rieti - Trevi - Pettorano - Piediluco - Rieti ed in una giornata da Gritti può vincere solo lui e la fa alla grande, secondo Ballarati terzo Istel.

Per il 26 viste le condizioni i concorrenti premono per un temone, ma le condizioni si rivelano a posteriori meno buone, ma cerco di accontentarli, a dire la verità poco convinto, con alla Velino 438.0 km Marmore - Pettorano - Campotosto - Rivisondoli - Piediluco - Rieti vinto dallo scatenato (cinque vittorie di seguito) Gavazzi a 110,5 km di media che così si porta nella classifica generale al 2° posto (forse l'errore il primo giorno l'ha galvanizzato) con Fanfani secondo e la copia Colombo - Cattaneo terzo.

Alla Club prescrive Contigliano - Rivisondoli - Castelluccio - Salto - Piediluco - Rieti di 365.1 km, prova vinta da Ceccarelli con un punto di vantaggio su Gritti e sei su Antonelli. Qui mi hanno accusato di avere commesso la mia cattiveria quotidiana dando alle due classi i punti di partenza di Contigliano e Marmore che si sono rivelati scarsamente attivi termicamente, ma ovviamente non è stato deciso per cattiveria ma solo per cambiare e non dover fotografare sempre gli stessi punti di partenza.

Abbiamo fatto il giorno di riposo dopo la sesta prova e siccome era lunedì alcuni concorrenti erano già andati a casa per lavoro sempre per il motivo di cui sopra.

Nella mattina del 28 è passata la coda di un fronte e sembrava che non si potesse far gara ed invece è uscito tardi un postfrontale che ha permesso a Gavazzi di fare l'ultima gara a 144 km/h di media con gli altri lontanissimi, Fanfani secondo e Manzoni/Manzoni terzi su un percorso di 266.1 km. Cittaducale - Pescasseroli - Spoleto - Rieti.

Nella Club si sono volati 220.2 Cantalice - Avezzano - Trevi - Rieti che ha visto il Nino nazionale vittorioso con Calà secondo e Gritti terzo così il Campionato Italiano Club è andato a Calà e la Coppa del Velino a Gavazzi scatenatissimo con sei vittorie consecutive.

Spero che queste righe possano svegliare i "signori" del volo a vela, quelli che decidono le sorti dei poveri mortali, di rivedere le condizioni in cui volano cioè di prendere un calendario in mano quando decidono le date, poi di rivedere i criteri di ammissione ad una gara, di quali alianti possano partecipare ad una od ad un'altra gara. Mi spiego meglio per il CID va bene ammettere tutti gli alianti di vecchia data nella classe Sport perché la velocità non conta così tanto come in competizione. Ammettere i flappati ad una classe Club significa ammazzarla per la troppa differenza di prestazioni, PW5 contro ASW20 o Nimbus 2. Non c'è fattore correttivo che tenga!!! Si dovrebbe limitare la classe Club ai partecipanti con macchine simili o con poca differenza per non dare troppo vantaggio a chi possiede una macchina con efficienza vicino ai 50.

La stessa cosa vale per le superorchidèe assieme ai Twin Astir nella coppa del Velino e così via, anche se queste gare sono aperte a tutti. Io esprimo quello che i concorrenti "mugugnano". Mi auguro che il Gota del volo a vela trovi una soluzione a questa situazione. So bene che mettere d'accordo tutti non è terreno, ma almeno spero che prendano in considerazione queste righe per pensarci e per provare a trovare una soluzione.

Spero che stiate tutti bene e Vi saluto. Pram

In anteprima, prima ancora
della pubblicazione

Saluti Pram

Grazie Pram, si tratta di un vero "regalo" e spero possa anche essere di esempio e stimolo per altri.....amici!

Lo allego al n° 248 che è appena stato stampato.

Ciao e grazie ancora

29 luglio 1998 !!!!

Pram

AeC.C.V.V.
 Campionato Italiano Classe Club 1998
 Rieti 21 v 29 Luglio 1998

Classifica Generale Ufficiale dopo la prova n. 7 del 28/07/98

Pos.n.gara	Concorrente	Club/nazione	Aliante	punti	pr.n 1 km: 356	pr.n 2 km: 351	pr.n 3 km: 303	pr.n 4 km: 330	pr.n 5 km: 331	pr.n 6 km: 365	pr.n 7 km: 221
1 C	CALA' STEFANO	ITA-AeC. VITERBO	ASW 20 C	6225	1 975	2 985	1 1000	3 896	6 707	5 963	2 699
2 F	GRITTI ANGELO	ITA-A.V.A. Valbrenbo	DG 300	6191	6 883	3 977	4 746	3 895	1 1000	2 999	3 690
3 D	ISTEL ROBERTO	ITA-AeC. Bolzano	ASW 20 L	5947	2 957	5 845	5 745	1 1000	3 814	4 980	6 595
4 C5	BALLARATI GIORGIO	ITA-AeC.C.V.V.	LS 4	5852	3 954	1 1000	2 915	2 964	2 916	9 421	4 682
5 Y3	ANTONELLI MARIO	ITA-AeC. Rieti	LS4	5276	5 904	4 949	7 608	7 621	7 638	3 994	7 562
6 C6	PEROTTI NINO	ITA-AeC. Valle Aosta	LS 4	5259	4 932	7 805	6 697	6 872	4 776	6 471	1 706
7 1	TEUTSCH PETER	ITA-AeC. Bolzano	Mosquito	4625	8 198	6 814	3 895	5 878	5 766	8 463	5 611
8 P3	CECCARELLI PAOLO	ITA-AeC. Foligno	DG 300	1590	9 0 9	0 9	0 9	0 9	0 8	590 1 1000	8 0
9 BF	PILUXX FERRUCCIO	ITA-AeC. Rieti	PM5	1277	7 254	8 299	8 472	8 252	10 0 10	0 8	0
10 P2	TADDEI DANTE	ITA-AeC. Foligno	DG 300	1022	9 0 9	0 9	0 9	0 9	0 9	557 7 465	8 0

AeC.C.V.V.
 Coppa del Velino 1998
 Rieti 21 v 29 Luglio 1998

Classifica Generale Ufficiale dopo la prova n. 7 del 28/07/98

Pos.n.gara	Concorrente	Club/nazione	Aliante	punti	pr.n 1 km: 418	pr.n 2 km: 422	pr.n 3 km: 320	pr.n 4 km: 361	pr.n 5 km: 387	pr.n 6 km: 438	pr.n 7 km: 266
1 IX	GAVAZZI MARCO	ITA-AeC.V.Lariano	Discus	5674	17 118	1 1000	1 924	1 1000	1 1000	1 1000	1 632
2 99	MANZONI ROBERTO+PUPA	ITA-A.V.A.L. Varese	Nimbus 4DM	5566	1 1000	7 793	4 801	4 857	5 762	4 845	3 508
3 AM	COLOMBO+CATTANEO	ITA-AERONAUT.MIL.ITA.	Nimbus 4DM	5398	3 938	4 815	6 716	5 855	7 697	3 876	4 501
4 1CB	DALLA VECCHIA ATTILIO	ITA-AeC. Prealpi Venet	LS 6	5368	6 811	3 845	5 750	7 820	2 891	8 781	5 470
5 GF	FONTANA GUIDO	ITA-AeC.V.Lariano	Ventus	5055	4 930	6 802	3 838	2 905	4 785	12 468	11 327
6 Y4	FANFANI FRANCESCO	ITA-AeC. Roma	ASW 24	4985	2 964	2 852	7 708	15 475	11 570	2 890	2 526
7 MC	CATTANEO MARIO	ITA-AeC. Rieti	DG 600/18M	4932	5 822	9 630	8 701	6 835	9 669	6 825	7 450
8 MG	ERBA GIORGIO	ITA-AeC. 1'Aquila	LS 6	4635	8 727	5 814	2 854	3 884	3 880	11 476	16 0
9 40	BONFATTI UMBERTO	ITA-AeC.V. Ferrarese	Discus	4523	11 637	11 626	12 549	9 686	6 748	5 829	8 448
10 P9	VOLPI DIEGO	ITA-AeC. 1'Aquila	DG 300	4480	7 808	10 627	9 639	14 540	10 594	7 802	5 470
11 PR	POZZI GIOVANNI	ITA-AeC.V.Lariano	Discus	3884	9 714	8 654	11 560	8 689	8 689	16 233	10 345
12 CB	BALLABIO GIUSEPPE	ITA-AeC. Rieti	ASW 20	3319	12 630	12 544	15 403	10 595	12 562	15 278	13 307
13 DC	CRISTIANI MARCELLO	ITA-AeC.V. Ferrarese	DG 400M	3020	16 244	12 544	14 506	16 444	13 487	9 704	15 91
14 RB	STAGI FOLCO	ITA-AeC.V.Lariano	Discus	2886	10 651	15 405	16 382	12 566	16 412	17 158	12 312
15 H	BIANCHETTI+FRANCESCHINI	ITA-AeC. Rieti	TWIN ASTIR III	2870	13 556	17 341	17 376	17 419	15 414	13 362	9 402
16 BK	CAGLIERIS MATTEO	ITA-A.V.A.L. Varese	Discus	2576	15 315	15 405	13 526	11 582	14 426	14 322	16 0
17 BG	MOGGIO GIOVANNI	ITA-AeC.V.Lariano	LS 7	2451	14 321	14 450	18 107	13 550	16 412	10 503	14 108
18 1P	TORRIANI ALBERTO	ITA-AeC.V.Lariano	SZD 55	598	18 19	18 0	10 579	18 0	18 0	18 0	16 0

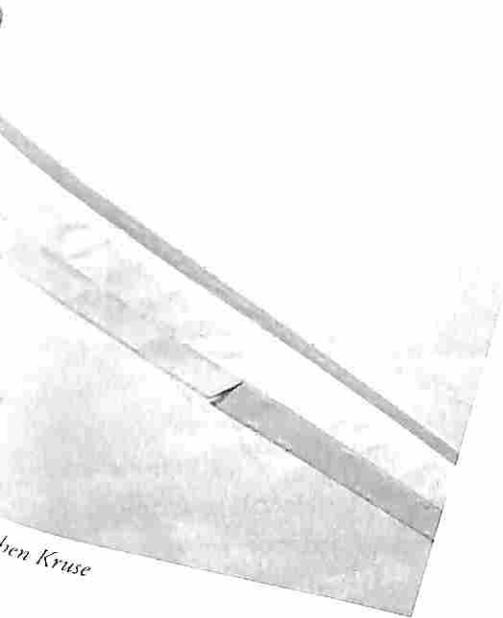
Gerd Hermjacob e il WLM-2 HB 562 di Albert Uster ora residente negli Stati Uniti.

Da parte italiana il Mü-13 I-CROZ, l'Uribel C I-RORI, lo Spatz 55 D-6160 ed il Blanik I-BZAC del Club Aereo Pavullo.

La manifestazione si è svolta regolarmente senza particolari difficoltà, anzi direi in condizioni metereologiche veramente eccezionali. Tutti i partecipanti hanno volato effettuando numerosi voli fino a 4 ore di durata raggiungendo quote tra i 2000 e i 3000 metri.



Lo Spalinger S-18 di Willy Schwarzenbach pilotato da Hans Disma

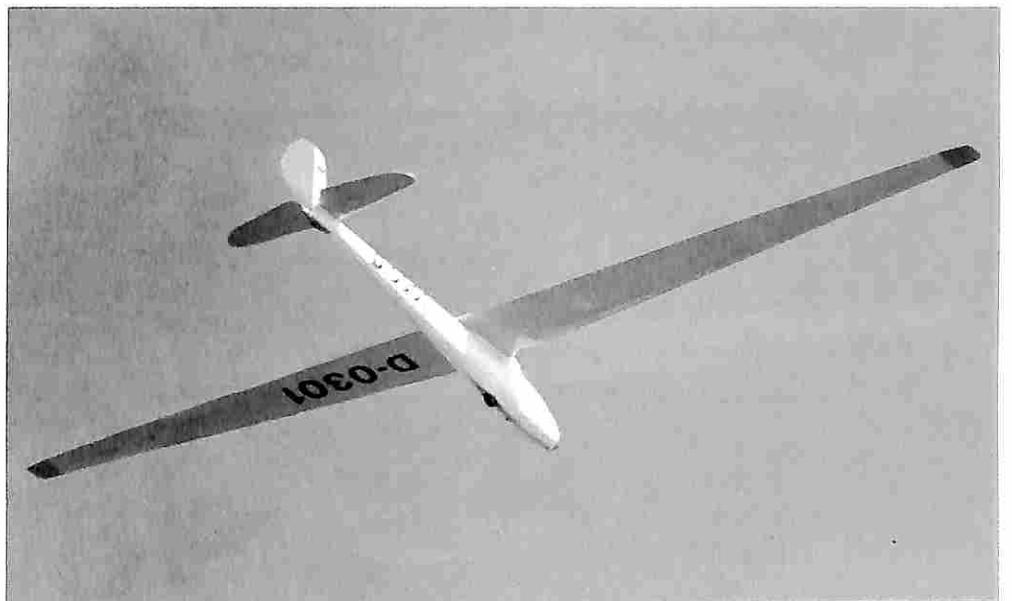


Lo Spyr 5 di Hugo e Werner Roth

Due episodi da citare: un atterraggio fuori campo da parte dell'Olympia Meise con a bordo Klaus Heyns nel lunedì 29 giugno.

Klaus era già in volo da oltre un'ora, quando si è accorto di aver scambiato un fiume per un altro, cioè il Reno invece del Panaro e trovandosi disorientato ha preferito atterrare sul campo più favorevole. L'atterraggio si è concluso alla perfezione ed il mattino successivo l'Olympia Meise era di nuovo in linea di volo.

Il secondo episodio ha avuto per protagonista Chris Wills che, arrivato il giorno prima e avuto appena il tempo di montare la sua Steinadler, al suo primo volo ha sfruttato la splendida onda di quel giorno salendo



Il Weibe D-0301 di Gerd Hermjacob



Vista aerea del Castello di Montecuccolo

Germania per vedere cosa succedeva da quelle parti in materia di volo senza motore. Il risultato di questa indagine ha portato alla realizzazione della prima Scuola di volo a vela in Italia e precisamente nel Frignano, a Pavullo nel lontano 1927. L'avvocato Paolo Balbo, nel complimentarsi dell'eccezionale successo della manifestazione e dell'ottimo lavoro svolto dal Club Aereo Pavullo per la rinascita delle attività di volo a vela a Pavullo, ha incoraggiato tutti a continuare su questa strada superando tutte le difficoltà che si porranno inevitabilmente di mezzo.

Prima di accomiatarci dagli amici partecipanti, la domanda di

intorno ai 4500 metri. Il volo è stato un capolavoro di bravura, ma Chris Wills è atterrato dopo circa due ore e mezzo di volo, semicongelato e stupito di essere riuscito a ritrovare il campo volo di Pavullo che per metà del tempo era rimasto coperto da una malefica nuvoletta.

E così si è arrivati alla serata di chiusura della manifestazione in un clima di grande amicizia, soddisfazione e gratitudine per tutti coloro che hanno contribuito al successo di questo raduno che potremo definire senza retorica memorabile. A questa serata conclusiva ha partecipato anche Paolo Balbo, figlio del famoso Italo Balbo. Nel suo breve discorso augurale ha ricordato quando il padre Italo chiese al Capitano Nannini di andare in



Un ritratto a penna di Chris Wills con la sua famosa fisarmonica eseguito da Werner Meier



L'Olympia Meise di Joerg Ziller

prammatica: "Arrivederci ... a quando?" Al 2001. Perché? Perché nel 2000 ci saranno altri importanti raduni di alianti d'epoca sia negli Stati Uniti che in Europa ed inserirci entro questi eventi potrebbe limitare le presenze di molte persone, quindi, con il consenso di tutti i partecipanti, la risposta definitiva è: "Arrivederci al 2001, a Pavullo beninteso!" e perché no, più numerosi e con una maggiore presenza di alianti italiani che forse per eccessiva modestia non si sono presentati ai raduni precedenti.

V.P.

ALZATE BRIANZA: Stage di Primavera per piloti stranieri



Giancarlo mi ha trasmesso la carica e la volontà di ricominciare. Ma questa pazza primavera non mi ha aiutata.

Mi riferisco allo stage delle vacanze pasquali che organizzo ogni anno per piloti stranieri, Svizzeri, Tedeschi ed Austriaci.

Fin dal novembre dell'anno precedente tale periodo (metà marzo - 20-25 aprile) iniziano ad arrivarmi fax con richieste di informazioni riguardo ad Hotel, sistemazioni in campeggio in aeroporto oppure al numero di trainatori disponibili e varie altre cose.

All'inizio di quest'anno tutto mi appariva catastrofico, mi mancavano un grosso coordinatore inerente ai programmi di volo ed un vero braccio destro che io continuo con la mente a rivedere ma che si sono allontanati con le loro nuove ali e sono andati troppo lontano.

Non mi rimaneva che rivolgermi, come sempre, all'amico Galli Egidio che con la sua enorme esperienza mi incoraggiava ad andare avanti.

Superati i soliti problemi logistici, che ogni anno mi costringevano a far impazzire l'amico Dell'Acqua, passavo ai problemi di volo.

Le responsabilità erano grosse: avevo accettato le richieste di 65 stranieri con la massima concentrazione di una quarantina (compresi alcuni nostri piloti) per la settimana a cavallo della Pasqua. Interpellati i nostri bravi trainatori, mi trovavo ad avere un elenco un po' scarso dato che, tranne tre o quattro giorni festivi, tutti dovevano chiedere alle rispettive ditte un giorno o due di ferie per venire a trainare.

La fortuna volle che mi arrivasse una telefonata dall'amico e socio pilota

Ludwig che si offriva di trainare da noi una settimana, ma non da solo, aveva infatti già interpellato il pilota Waldemann che era ben felice di venire a trainare ad Alzate.

Questo era per me un grosso passo avanti.

Riguardando alcune foto, me ne capitava fra le mani una scattata da me a Rimini durante un trasferimento a Fano, con Robin pilotato da Vittorio Gozzi e affiancato da Giancarlo, ed ecco che mi si accendeva una lampadina.

Telefonai all'amico pilota e trainatore Vittorio per esporgli il mio problema, ebbene ebbi subito risposta affermativa, accettava di buon grado di venire da noi per ben otto giorni a trainare portando con se anche l'inseparabile amico Gasperoni e relative famiglie.

Bene lo stage era salvo!



Ecco come andarono le cose:

- 1) inizio con quattro piloti svizzeri, tutto bene niente problemi metereologici.
- 2) Gruppo tedeschi comprendente diversi piloti della nazionale. Tutti ben seguiti dal bravo Peter Lackner. Concludono il loro periodo con 5 giornate di volo su 7.
- 3) Contemporaneamente ad un nuovo

gruppo svizzero di Olten, erano ad Alzate alcuni fedelissimi tedeschi: Dieter Schempp, Neuffer, Strate, Gösta, Theiss, Kagel, Binder ecc. Ma il tempo iniziava a cambiare verso il peggio e tutti questi non fecero più di due voli discreti in una decina di giorni.

- 4) Due o tre giorni di bel tempo accoglievano gli amici di Zurigo che volavano da noi in primavera dall'ottanta, ebbene la meteo riprendeva a fare le bizze, oltre alla pioggia non mancava il freddo e giorno per giorno dovevano mestamente tornare a casa.

Gli amici Austriaci di Micheldorf avevano avvisato che quest'anno non sarebbero venuti dato che dovevano darsi da fare per organizzare il loro campionato nazionale.

A questo punto non mi resta che ringraziare tutti coloro che mi hanno aiutata, anche se non è andata molto bene. Ringrazio soprattutto gli amici stranie-

ri che mi hanno ricordato Giancarlo dicendomi che tutti riuscivano a comunicare con lui anche se oltre all'italiano ed al dialetto milanese non parlava altre lingue.



Con la sua fisarmonica lui suonava, tutti cantavano "Rosamunda" e "Ohi Mary" e tutti insieme cantavamo "Lili Marlen". Un abbraccio a tutti.

BIANCA MAESTRI



Dall'Aero Club di Modena: il volo e l'handicap

Mercoledì 10 marzo, sto cenando, il TG1 racconta le sue notizie, sempre le stesse, sempre uguali; io sono stanca, il periodo non è certo dei migliori; a un certo punto sento un nome

"Stasera TV7, servizio su Stefano Zuccarini al suo primo volo da solista".

Un flash, un'emozione, Stefano continua a vincere! Bravo! Attendo con ansia; il servizio va in onda in tarda serata e io tendo ad addormentarmi presto.

Finalmente ecco Stefano. Torre Alfina, la amata avio superficie è lì, davanti ai miei occhi, il Twin III acro I-IVVP, con cui ho fatto tanti voli, e Stefano, sorridente e felice, pronto per il decollo, poi il traino e via con il susseguirsi veloce delle figure. Il mondo ruota e lui sicuro continua a farmi vedere le coline dei dintorni di Orvieto in prospettive sempre diverse, in un fondersi tra terra e cielo che esaltano la tensione e la felicità di un momento indimenticabile.

Ma chi è Stefano Zuccarini? 34 anni, avvocato di Foligno con studio insieme alla sua fidanzata Simona, ha sempre amato le forti emozioni (motocross, free-climbing), una bella moto e un brutto giorno l'amica a due ruote lo tradisce; la vita ricomincia e Stefano cerca nuovi interessi per poter continuare. Un primo volo in aliante da passeggero nel '93, a due anni dall'incidente; di nuovo il cuore batte forte, la vita si fa risentire in ogni sua forma.

Che bello sarebbe poter volare, provare in prima persona la gioia del volo, lasciare a terra i problemi del quotidiano e raggiungere la felicità di sapere che sei tu unico responsabile della tua vita e che il mezzo che ti porta ubbidisce solo ai tuoi comandi: ora sei solo tu e il tuo mezzo, nessuna barriera, il cielo è senza ostacoli.

Primi dinieghi, "no, non è possibile", poi un amico gli parla dell'acrobazia e di Filippini, un salto a Torre Alfina e la frase insperata esce tranquilla dalla bocca di Pietro

“...è possibile, bisogna trovare una soluzione tecnica”.

Alcune ricerche, un po' di studi e la soluzione esce, l'aeroclub di Viterbo è d'accordo, non ci sono troppi ostacoli neanche con il RAL, CIVILAVIA e il Ministero; il twin parte per la Germania e ritorna dopo una settimana modificato: ora la pedaliera può essere azionata anche mediante comando manuale, una leva a sinistra parallela a quella dei diruttori; il gioco è fatto. Stefano supera la visita medica (IML di Roma) e incomincia la scuola. Anche Pietro è un po' emozionato, per lui allunga un po' i tempi, ma finalmente il 29 giugno '96 Stefano decolla da solista, poi il brevetto con il comandante Fornari mentre la televisione lo riprende e infine la decisione di continuare con l'acrobazia.

Oggi, 31 maggio 1998, Stefano ha fatto la sua prima esibizione in una manifestazione.

L'abbiamo chiamato a Modena in occasione della manifestazione VOLAUTO: un feeling tra auto e volo, in solidarietà con i portatori di handicap, organizzata dall'aero club di Modena. In una giornata serena, dopo tanti giorni di pioggia, tra una distesa di rosse Ferrari e un piazzale pieno di persone e carrozzine, Stefano e Paolo hanno aperto i voli che sono continuati con le esibizioni dei migliori piloti acrobati (Dallan, Valmori, Marangoni, Bellei, Filippini) e gruppi acrobatici (Falchi Blu, Folgore) ed altri e per ultime le sempre meravigliose e indimenticabili Frecce Tricolore.

Stefano ha eseguito il suo programma tranquillo (a dire il vero ha detto che al decollo aveva il cuore in bocca!). Ben allineato con la display line e in ottima posizione per il pubblico, ci ha gratificato con perfetti fieseler, tonneaux, loopings e messe in rovescio, per poi atterrare e fermarsi in modo preciso davanti alla tribuna del pubblico. Grazie Stefano.

Quanti applausi! Tu non li hai sentiti, ma gli applausi sono scrosciati appena hai cominciato a rullare sulla pista.

Non da meno è stato il nostro amico Paolo Pocobelli. Milanese, 27 anni (“da compiere” mi ha detto), esuberante, sempre allegro, non teme il suo handicap, anzi ha trovato in questo più grinta e tenacia nell'affrontare gli aggrovigliamenti burocratici del nostro mondo del volo. Già pilota privato, poi paracadutista, nel '94 un collasso di vela gli procura la frattura di 2 vertebre e del femore: anche per lui la carrozzina. Vuole ricominciare a volare, ma l'aviazione italiana a motore nega ogni possibilità ai portatori di handicap.

Quanta rabbia, quante imprecazioni! Ma la ricerca continua e a Castiglione Fiorentino trova un gruppo di portatori di handicap che volano in ultraleggero: un volo di prova e il gioco è fatto, il volo non si scorda. Mancano i soldi, quindi alla ricerca di uno sponsor e finalmente la DERBY gli compera un ultraleggero avanzato che lui modifica per adattarlo alla sua condizione.

Oggi Paolo è a Modena, ma tante sono le manifestazioni in cui si è presentato arrivando da solo con il suo mezzo in completa autosufficienza. Prossimo traguardo di nuovo il volo in aeroplano; già sta frequentando una scuola apposita per portatori di handicap in Francia.

Occorrerà un nuovo sponsor, un aereo con marche F e un brevetto francese per potere volare di nuovo su Modena, questa volta in aereo?

Bravo anche a te Paolo.

Tanti sono stati i ragazzi su sedia a rotelle che hanno avvicinato i due piloti, che hanno chiesto di parlare con Filippini, che hanno osservato il twin e hanno controllato le modifiche apportate.

Oggi i portatori di handicap con problemi psicofisici, purchè stabilizzati e non evoluti, possono frequentare una scuola per conseguire il brevetto di pilota di aliante o a TorreAlfina o a Lucca. In entrambi gli aero club infatti è disponibile un twin modificato e un istruttore-amico di massimo livello: “Pietro Filippini”.

Pietro, intervistato, ha fatto sapere che è disponibile anche un kit per modificare l'ASK 21 e che non occorrono attestati particolari a un istruttore per seguire un allievo portatore di handicap.

La manifestazione di Modena si è chiusa con le premiazioni eseguite dai ragazzi dell'U.I.L.D.M.

Modena li 31-5-98

MARIA GRAZIA VESCOGNI

☞ *Per volare, in presenza di problemi psicofisici, purchè stabilizzati e non evoluti, occorre:*

- 1) *Ottenere dall'I.M.L. il rilascio di una idoneità condizionata all'effettiva possibilità di usare un mezzo opportunamente modificato, semmai anche adottando accorgimenti di carattere personale (il tutto in applicazione dell'articolo 37 del DPR 566 del 18 nov. 1988 che prevede una clausola di flessibilità in presenza di problemi psicofisici purchè stabilizzati e non evolutivi).*
- 2) *Disporre di un mezzo idoneo, opportunamente modificato e certificato.*
- 3) *Dimostrare, in una prova di volo ad un Ispettore di Civilavia, che il mezzo modificato e gli accorgimenti personali eventualmente adottati consentono di supplire effettivamente alla “deficienza”.*

N.B. la Direzione Generale dell'Aviazione Civile (CIVILAVIA) comunicherà, insieme all'esito positivo delle prove tecniche, le annotazioni che saranno apposte sulla licenza eventualmente rilasciata.

CALCINATE: un volo da manuale!?

Calcinates, mercoledì 13 maggio 1998, Attilio ed io decidiamo di fare un volo con rotta verso Ovest.

Quindi saliamo a bordo del Duo Discus e decolliamo; sgancio a 600 m. qui mi accorgo che le cose non sono molto facili, perdiamo quota, ed io penso che se fossi da solo non avrei certo sganciato a questa quota ma avrei proseguito in traino fino a 1000 m. con forse più fortuna. Anche Attilio accenna che forse dobbiamo ritornare al campo, poi, cercando a destra e a manca, ecco che si comincia ad invertire la situazione, siamo a circa 400 m. stabilizziamo per qualche spirale quindi ricominciamo a fare quota guadagnando in breve la cima di Campo dei Fiori.

Lasciamo la stessa con 1300 m. diretti verso M.te d. Colonna poco a nord-est del M.te Nudo, sulla cui cresta torniamo a fare quota grazie ad ascendenza proveniente dalla parte del lago Maggiore; a 1600 QFE lasciamo questa posizione e attraversiamo il lago, un lungo traversone controllato con il Mc Credy a +2 e qui penso che c'è qualcosa di strano nel nostro volo (si perché quando volo da solo le cose sono sempre o quasi, ottenute con un discreto sforzo cioè niente di scontato), esso si protrae con facilità e se non lo sapessi direi che c'è il motore da qualche parte...

Proseguendo, sul versante Nord dello Zeda, Val Canobina, Val Vigezzo, nuova quota sul M.te Togano dando uno sguardo al campo di Masera e all'altimetro 2000 QFE, poi proseguiamo per le creste Sud della Val Divedro, superando il Sempione, il Böshorn, il Ferichhorn. Ma sono a bordo di un'aliante o di che cosa? Possibile che sia così facile? Presto orecchio ad un eventuale rumore che confermerebbe il mio sospetto ... Ma niente, solo il sibilo del vento che si insinua nella ventilazione interna. Mentre

torno alla realtà mi accorgo che cresta dopo cresta siamo arrivati sul versante Est della Val Mattertal, sfiorando i costoni innevati e i ghiacciai ecco una nuova sorpresa stiamo salendo nuovamente con un certo vigore, ma come, penso, possibile che con queste temperature direi così rigide, siamo 2900 QFE, stimo lo zero termico 500 m. sopra la nostra attuale quota, le termiche che nascono in valle siano ancora così energiche?

Andiamo avanti e indietro alcune volte sfiorando con l'ala o almeno mi sembra, il costone; sotto di noi c'è Zermatt che sembra sprofondare rispetto al nostro ingresso in valle, a questo punto mi scappa lo sguardo a Sud ed ecco apparire all'improvviso maestoso il Gruppo del M.te Rosa e sorpresa, sorpresa: il Cervino, sono senza parole e senza fiato insomma ho le idee molto confuse, mi riprometto che una volta a terra con calma con molta calma cercherò di far luce, di venirne a capo, di questo volo che mi è scappato di mano per colpa di Attilio che da buon prestigiatore mi ha illuso facendomi credere che si può fare anche di meglio (senza l'ausilio del mot...) ma di questo devo prenderne nota per controllare poi.

Adesso è importante guardare attorno, c'è molto da scoprire infatti sotto vedo un osservatorio astronomico di Stockhorn ma qui non si sale e il Passo del Teòdulo è molto più alto, dobbiamo cercare più a Nord, Attilio è qui che dirige e sotto i costoni del Ober Gabelhorn riprendiamo a salire, all'inizio con un po' di fatica: non ci sono termiche! Ma poi negli stessi posti ripassando più volte ecco che si sprigiona un soffione deciso, io sempre più confuso con allucinazioni del tipo: sembrava finita la benzina, ma abbiamo aperto la riserva! Mentre sono assorto con strani pensieri vedo un camoscio tra le rocce che mi richiama alla

realtà, poi un aliante monoposto di marche svizzere sopra di noi che quasi ci invita in questa ascendenza, quindi spariscono tutti e due per mete diverse.

Rimaniamo soli di nuovo, l'altimetro mi indica 3600 QFE, realizzo che ora possiamo scavalcare il Teòdulo, nel mentre siamo vicinissimi a questa piramide unica nel suo genere che è il Cervino, lo guardo, lo riguardo lo stampo nella mente e penso se avrò un'altra occasione simile. Appena superato il passo vedo, verso sud-ovest sotto in fondo alla valle Breuil-Cervinia, procedendo con prua 110° passiamo a sud del gruppo del M.te Rosa, sotto molto più bassi, (caspita com'è alto), mi sorprende che ancora faccio congetture del genere: come faccio a volare a 150 km/h a 3500 m. di quota lontano soprattutto dal campo con una tranquillità da irresponsabile? Beh, non me la spiego, sempre che non scopra che da qualche parte c'è un mot... Sorvoliamo la Val d' Ayas, la Val di Gressoney, il crinale prima della Valsesia con i rifugi: Vigevano e Mortara e come per incanto siamo nello splendido anfiteatro di Macugnaga coronato dai ghiacciai, tutto il tempo per rimirarli poi una lunga e veloce planata sui costoni Sud della Valle Anzasca, Valle Strona, Omegna ed infine Calcinates, tutto facile come da manuale... Ma che manuale e manuale sembra tutto così inverosimile, troppo bello per essere vero!

A proposito sono finalmente riuscito a risolvere il problema se c'era o no il motore. Ebbene dal contatto con il liquido elemento posso assicurare che non c'era nessun motore da nessuna parte e che l'esperienza e la conoscenza della meteo è determinante alla riuscita di un lungo volo ma che anche così c'è sempre l'imponderabile!

SCARAMUZZA



IL MIO VOLO A VELA

“...Leggere il cielo, capire il linguaggio delle nuvole”

Venerdì 10 luglio Attilio Pronzati ha presentato a Calcinate la sua fatica letteraria raccontando le esperienze accumulate in cinquant'anni di attività volovelistica.

È stata una bella serata che ha anche offerto l'occasione di incontrare gli amici vergiatesi sul campo dei quali è nato il Centro Studi del Volo a Vela Alpino, poi trasferitosi in quello di Calcinate.

Il libro è posto in vendita dall'editore CSVVA ai Club che ne faranno richiesta a prezzi particolari, nella speranza di realizzare qualche risparmio che Autore ed Editore hanno deciso di mettere a disposizione per promuovere uno stage volovelistico a Grumentum nel 1999.

Informazioni in merito possono essere richieste dai Club al fax 031.303209.

Ora non ci resta che attendere le opinioni dei primi lettori!



TORREALFINA:

V Campionato ITALIANO PROMOZIONE V Campionato ITALIANO ASSOLUTO di acrobazia in alianti

Nei giorni 3-4-5 luglio 1998 si sono svolti a Torrealfina (VT) il V Campionato Italiano Promozione e il V Campionato Italiano Assoluto. Grazie al Direttore di Gara Paolo Spolverini, ai cinque Giudici (Andraghetti Luca, Andraghetti Giulio, Carazzi Daniela, Vincenzi Cinzia, Corrias Lina) e a tre giornate splendide, i piloti hanno potuto volare in tutta tranquillità i programmi imposti dalla competizione (un imposto conosciuto e un libero per "LA PROMOZIONE"; un imposto conosciuto, un libero e un imposto sconosciuto per "GLI ASSOLUTI").

V CAMPIONATO ITALIANO PROMOZIONE

CLASSIFICA FINALE

	Conosciuto	Libero	Totale
ZUCCARINI	1144,33	2012,33	3156,66
DE CURTIS	1126,17	2014,00	3140,17
COREA	1098,33	2010,33	3108,66
GAMBERINI	1096,33	1948,50	3044,83
CASON	910,50	1860,17	2770,67
PLAUSTRO	941,50	1782,50	2724,00
FRANCHI	906,67	1748,33	2655,00

CLASSIFICA GENERALE Campionato Assoluto

	Conosciuto	Libero	Sconosciuto	Totale
FILIPPINI P.	1704,17	2672,17	1544,83	5921,17
POLI	1613,33	2592,17	1538,00	5743,50
AMBROGETTI	1509,83	2613,67	1409,17	5532,67
BRASAOLA	1509,17	2379,50	1508,67	5397,34
LAGI	1505,33	2370,67	1371,33	5247,33
RUSSO	1143,33	2263,50	1100,17	4507,00
ROMANI	1101,67	2414,17	0,00	3515,84
ARNALDI	722,17	2054,67	640,83	3417,67

PREVENIRE È MEGLIO CHE CURARE!

VOLOVELISTA, ATTENTO!

Durante i fuoricampo, non eseguire MAI dietrofront o, peggio ancora, 360 gradi, all'ultimissimo momento !!!

Preistoria aeronautica

In una vecchia, sperduta locanda dell'altopiano di Asiago, già terra di emigranti, fa bella mostra di sé, sopra lo stipite di una porta, uno straordinario e antichissimo oggetto.

Portato a casa come ricordo dell'Australia da un nonnino, dopo un'intera vita di lavoro in quel lontano continente, ecco infatti un boomerang originale appartenuto a qualche aborigeno dalla pelle scura.

Il boomerang, per la verità, è un'arma micidiale usata per la caccia fin dalla più remota antichità. Se ne ritrovano tracce anche in Egitto (fig. 1), in Mesopotamia, in Africa e nelle Americhe; ed è sorprendente e certamente misterioso il fatto che questo strano oggetto si ritrovi in tutte le culture del mondo antico, note e meno conosciute. Come è potuto diffondersi in tutti i continenti, in epoche remotissime, quando la civiltà, come ci è stato forse malamente insegnato, non era ancora monopolio dei



Fig. 1) Antico Egitto - scene di caccia con boomerang

popoli affacciati sul bacino del mare Mediterraneo?

Questa micidiale arma da caccia si pre-

senta con sagome abbastanza varie, con alette di superfici differenti e angoli diversi, fogge strane come quelli egizi. Ma la cosa che sorprende maggiormente è che il boomerang australiano è il più perfetto di tutti. È l'unico capace, dopo il lancio, di ritornare al punto di partenza a meno di non aver colpito una preda.

Ciò comporta una straordinaria conoscenza dell'aerodinamica, come vedremo tra breve; ancor più stupefacente se si pensa che gli aborigeni sono arrivati in Australia almeno quarantamila anni fa, nel Pleistocene, molto prima che Nord e Sud America fossero abitati.

Ma torniamo al boomerang. Questo strano oggetto volante è senza dubbio assolutamente originale, non avendo riscontri di alcun tipo né nel mondo vegetale né in quello animale. Se gli aeroplani derivano dall'osservazione acuta e puntigliosa del volo degli uccelli e altre preziose invenzioni umane si riallacciano ad esempi riscontrabili in natura, il boomerang australiano è invece un prodotto unico di una intelligenza veramente perspicace.

Vediamo adesso, con l'aiuto del disegno (fig. 2) quali osservazioni possiamo trarne. Innanzitutto le caratteristiche.

Il boomerang pesa non più di 150 gr. e non è più lungo di 60 cm. È duro e appiattito come un'elica e vi si può notare un bordo d'entrata nella parte esterna A e nella parte interna B come nelle pale di un elicottero. Data la rigidità della costruzione le pale non sono svergoliate, per cui la portanza è massima alle estremità dove si ha la velocità massima. Inoltre mentre una pala avanza l'altra retrocede, sommando (o sottraendo) la propria velocità a quella di traslazione di tutto l'apparecchio.

Ciò crea una disimmetria della portanza che provoca un movimento di rollio,

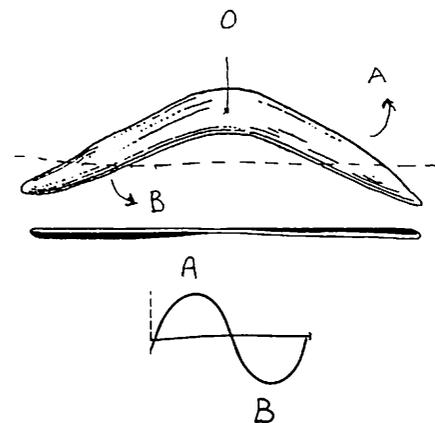


Fig. 2) - Il boomerang originale australiano e (sotto) la variazione della velocità relativa delle pale

cioè una inclinazione laterale, dato che la forza di sostentamento non viene applicata a quello che dovrebbe essere il centro di rotazione O, ma si ritrova tutta in A, e cioè dal lato della pala avanzante e ciò alternativamente.

Questa dissimmetria della portanza fa anche ruotare il boomerang secondo il suo asse. Perciò l'apparecchio è costretto a descrivere una curva che si concretizza in un cerchio o una ellisse. Non si capisce proprio come gli aborigeni siano potuti arrivare a delle soluzioni così sofisticate decine di migliaia di anni fa, mentre noi solo da pochi decenni siamo riusciti ad elaborare una valida teoria dell'elicottero.

Ma vi sono altri oggetti volanti inventati dall'uomo in epoca preistorica, che non hanno riscontri in natura.

Prendiamo ad esempio l'arco (originale propulsore) e la freccia (oggetto volante), che si ritrovano riprodotti anche sui graffiti delle antichissime grotte. (fig. 3) L'arco innanzi tutto.

Molto probabilmente è nato così: c'era una fila di cacciatori che si addentrava nella foresta e il capofila doveva continuamente scostare con le mani i rami degli alberi e gli arbusti che si oppone-

vano al suo passaggio. Ma appena fatti pochi passi, questi rami e questi arbusti, avendo accumulata un bel po' di energia, ritornavano nella posizione di partenza, fiordando le facce degli amici che seguivano.

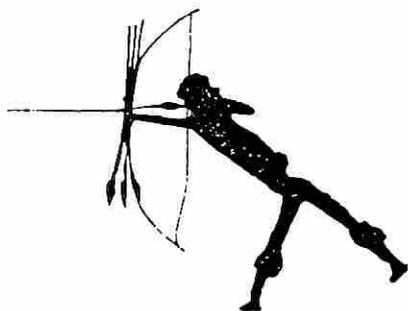


Fig. 3) Graffito preistorico

La faccenda si ripeteva ad ogni passaggio di uomo, col risultato finale che a far ritorno nelle caverne era un gruppo di uomini pesti e sanguinanti. Ma un cavernicolo intelligente, avendo capito che un ramo d'albero o un sottile bastone, se tenuti arcuati, costituivano una riserva di energia, intuì che applicando alle due estremità un nerbo di bue, la curvatura del legno si poteva mantenere all'infinito. Poi, provando e riprovando, venne a scoprire che, tirando la corda di bue, la curvatura del legno veniva ulteriormente diminuita, aumentando così l'energia potenziale della invenzione; inoltre la corda tirata indietro con sforzo e poi rilasciata di colpo, riprendeva subito la sua posizione primitiva con un formidabile schiocco, indice sicuro della potenza accumulata. A questo punto non restava altro che infilare, tra la mano sinistra che teneva l'arco e la corda tesa dalla mano destra, un bastoncino di legno e il gioco era fatto.

Le prime frecce, come testimoniano anche le pitture rupestri, erano dei semplici bastoncini che viaggiavano preferibilmente per conto loro. Per aumentarne la stabilità e la precisione di tiro venne

aggiunto in seguito un piccolo peso di coda.

Dobbiamo però arrivare a molti millenni più tardi, circa al quarto millennio avanti Cristo, per scoprire presso gli Assiri ed i Sumeri una straordinaria evoluzione aerodinamica della freccia; oltre alla costruzione in metallo, compaiono dei perfetti stabilizzatori in coda e, cosa ancor più stupefacente, una perfetta aletta canard nella punta. (fig. 4)

Tale configurazione non è più cambiata nel corso dei millenni successivi, data la perfezione dell'insieme, e ancora oggi gli eserciti di tutto il mondo e gli arcieri per hobby usano frecce con lo stesso antichissimo disegno, anche se i materiali usati nella loro costruzione sono cambiati.

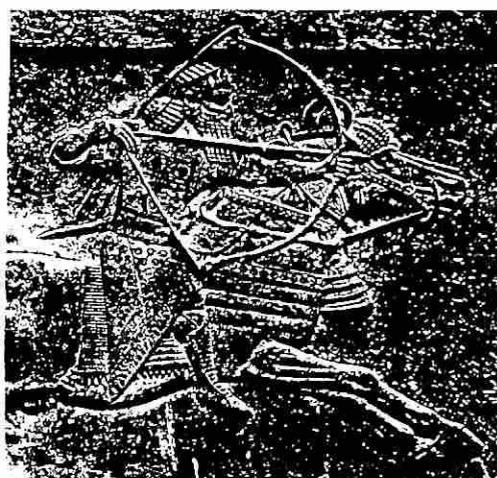


Fig. 4) Arco e freccia Assiro-Babilonese

Morale della favola: non gonfiamoci troppo di presunzione per le nostre meraviglie, continue e strabiglianti scoperte; i nostri bisavoli delle caverne, senza soldi, senza università e centri di ricerca, hanno saputo tramandarci dei manufatti eccezionali quali il boomerang, l'arco e la freccia, la ruota e altre formidabili scoperte come il fuoco, l'agricoltura, l'uso dei metalli, e a diffondere queste conoscenze in tutta la terra. Ma come hanno fatto?

Per completare il quadro degli oggetti volanti di antichissima origine bisogne-

rebbe accennare anche agli aquiloni, noti in Cina fin dai tempi più remoti e capaci di sollevare una persona a grande altezza. La loro pericolosità è evidente, dato che sfruttano una subdola forza aerodinamica, la Resistenza e non la più tranquilla Portanza. Basta infatti una piccola deviazione del flusso del vento per provocare l'avvitamento dell'aquilone e la sua rovinosa caduta.

Emblematico a questo riguardo è il racconto sull'uso degli aquiloni per divertimento, fatto da un lama tibetano. (T. Lobsang Rampa – Il terzo occhio – Oscar Mondadori).

A parte il fatto che nel Tibet è consentito di far volare gli aquiloni soltanto in autunno, la stagione secca, poichè negli altri periodi dell'anno c'è la convinzione che questi oggetti volanti, col loro dondolio, facciano condensare l'umidità delle nubi provocando violenti acquazzoni là dove non è necessario, è molto curioso il fatto che quasi ogni monastero abbia il proprio "maestro degli aquiloni" e un deposito pieno di stecche di legno di abete e di rotoli di seta. Il normale sistema di lancio è alquanto originale. Si porta l'aquilone (in generale a forma di scatola, con una superficie di alcuni metri quadrati e due imponenti ali) sull'orlo di un burrone o di un crepaccio dal quale irrompe impetuoso il vento proveniente dalla valle sottostante (alcune centinaia di metri).

Mentre il vento gonfia la velatura, un gruppo di monaci tiene saldamente a bada l'apparecchio sul quale, nel frattempo, è salito un coraggioso astronauta che si sistema negli appositi sostegni di bambù. Allora i monaci allentano progressivamente gli ormeggi lasciando salire l'apparecchio fin dove è possibile; a questo punto il temerario passeggero si ritrova a grande altezza ad ammirare l'incredibile panorama. Soltanto dopo un po', molto lentamente, viene tirato giù con notevole sforzo, mentre un altro ardimentoso si prepara a sua volta per la

grande avventura.

Da sottolineare la complessità della costruzione e la cura del montaggio fin dai minimi particolari, onde non lasciare nulla alla improvvisazione. Basti pensare che l'aquilone completo, posato a terra, non tocca minimamente il suolo con le superfici di seta, nonostante le notevoli dimensioni. A questo si deve aggiungere una straordinaria conoscenza della meteorologia, anche se prevalentemente su basi empiriche e tramandata nei secoli, ma più che sufficiente per

controllare e seguire i capricci del vento. Con queste semplici conoscenze si riescono a limitare notevolmente i danni agli apparecchi e i gravi incidenti alle persone.

Come si vede notevoli risultati, diretti e indiretti, nel campo del volo a vela e dei modi per ottenerlo, sono stati conseguiti dall'uomo nel corso dei secoli con mezzi molto modesti ma supportati da una grande intelligenza. Non vi è dubbio che gli elementi fondamentali per la conquista dell'oceano d'aria erano in

possesso dell'umanità già da moltissimo tempo: il leggero bambù, la resistente seta, la propulsione a razzo nota ai cinesi fin dalla più remota antichità, gli stabilizzatori, l'ala canard, il boomerang. La grande avventura del volo era lì a portata di mano. È mancata, per poco, solo una mente capace di sintesi che sapesse collegare le varie scoperte e intuire l'ultimo segreto, quello della Portanza.

G. BAUDINO



**DOVE C'È UNICEF
LA VITA
CONTINUA**

Alliance 34

L'Alliance 34 non è una vera novità. Di fatto, quest'aliante è nato nel 1978, sotto la penna di Wolf Hoffmann, appena assunto da Scheibe Flugzeugbau. Il biposto scuola SF-34 permise all'anziano costruttore bavarese, giustamente famoso per i suoi alianti e motoalianti in legno-tubi-tela, di lanciarsi nei materiali compositi. Però, fra Hoffmann e Scheibe, non ci fu osmosi e, dopo aver creato il motoaliante in plastica SF-36, il primo preferì mettersi in proprio, con il successo che si conosce. Scheibe comunque mancò la transizione verso la plastica poiché soltanto tre SF-34 uscirono dalla fabbrica di Dachau. Occorre poi aspettare 1985, quando la firma tedesca Brauchle ne acquisì la licenza, nell'intento di farlo costruire in Ungheria. Scheibe riprese allora la commercializzazione degli alianti così costruiti.

All'inizio degli anni 90, lo SF-34 fu importato in Francia e certificato da Aérospport France, e ciò permise poi alla SN Centrair di risparmiare questa costosa formalità. Esso fu anche presentato ai volovelisti francesi in occasione dell'assemblea generale della FFVV a Saint Auban nel 1990, ma non fu che un successo di stima, con poco più di due o tre esemplari venduti in Francia. In questi tempi non tanto remoti, il mercato francese non era recettivo a questo genere di biposto. Sotto la penna di Michel Battarel, Vol à Voile (no. 41, marzo-aprile 1991) evocava lo SF-34, con in particolare una prova in volo ed un disegno in tre viste. Il lettore interessato potrà consultare quest'articolo. Essendo la storia un'eterna ripetizione, le qualità di aliante dimostrativo essendo riconosciute, eccolo che torna bellissimo in superficie, in veste di aliante-scuola del futuro. Ora totalmente francese, con un eccellente livello di finitura, tipico del marchio SN Centrair, l'SF-34 diventato SNC-34C oppure Alliance 34 dovrebbe, secondo la FFVV che sostiene attivamente il progetto, costituire la spina dorsale del volo a vela di domani. Dopo una prima <operazione federale> nel 1996 e circa otto Alliance 34 utilizzati ad uso intensivo scuola nei club, facciamo il punto su questo programma sul quale il costruttore du Blanc fonda molte speranze. (tradotto da "VOL A VOILE")

J.M.

Il biposto scuola del futuro.

La Fédération française de volo à voile sta sviluppando con l'Alliance 34 un programma di rinnovo del parco biposti scuola, con lo stesso spirito del Pégase dello stesso costruttore, per l'ammodernamento della flotta dei monoposti (50% degli alianti francesi hanno almeno 16 anni di età). Questo programma mira alla sostituzione graduale delle vecchie macchine in legno e tela, Bijave oppure ASK-13, con delle macchine moderne e più attraenti: nel momento in cui è necessario reclutare più piloti, giovani o non, risulta chiaro che il buon vecchio Wa-30, con il suo aspetto pachidermico degli anni cinquanta, non è più l'esca migliore. Peggio ancora, queste anziane macchine hanno un costo di uso e di manutenzione sempre più elevato (provate a cambiare il meccanismo del carrello di un <Bijave>! NDR).

D'altra parte, al fine di migliorare la qualità della formazione nel senso della sicurezza, la FFVV aveva rilevato l'impellente necessità di disporre di un aliante che permette di studiare realmente le condizioni di entrata ed uscita dell'autorotazione, cosa difficilmente praticabile con delle macchine come il Twin Astir 2, Marianne ed ASK-21. Infine, essendo l'aspetto economico essenziale, in particolare per le piccole associazioni, l'operazione federale centrata sull'Alliance 34 propone un modo di finanziamento particolarmente attraente. La FFVV ripete così un procedimento già collaudato e che continua ad

esserlo con altri alianti della gamma SN Centrair, i Pégase et Marianne. Nel 1996, otto Alliance 34 sono stati così acquisiti dai club, ed è previsto di venderne altri otto nel 1997. Il prezzo del SNC-34C è di 348.000 F con strumentazione standard e VHF 760 canali (senza carrello), ma il finanziamento non richiede al club <che> 108.000 F.

Questo programma di modernizzazione è dunque basato sul nuovo prodotto della SN Centrair. Qualcuno potrà pensare che l'Alliance 34 consiste nel fare del nuovo con del vecchio, ma l'aliante è stato ristudiato rispetto al SF-34 di origine. L'inizio della riflessione federale sul biposto della scuola d'inizio risale al 1992-1993. A quest'epoca, dixit Georges Mégrelis, PDG della SN Centrair, la FFVV era in seguito alle ripetute operazioni Pégase iniziate nel 1988, diventata più un <partner> che un <cliente>. Ed è stata la federazione a mettere l'industriale dell'Indre (la SN Centrair, NDT) sulla pista del SF-34. Acquisire la licenza esclusiva per questa macchina ha permesso di guadagnare tempo rispetto allo sviluppo di un aliante totalmente nuovo, che rimaneva comunque nelle possibilità della SN Centrair. La negoziazione con il <patriarca> Egon Scheibe è però stata lunga e difficile, con la firma finale all'inizio 1995. L'accordo prevede che la SN Centrair riprende tutti gli stampi ed attrezzi provenienti dall'Ungheria, e possiede ora i diritti per produrre e commercializzare l'ex SF-34 nel mondo intero. Georges Mégrelis spera bene di poterlo sfruttare, e di utilizzare quest'aliante come strumento per

un nuovo sviluppo della sua azienda. Questo perché il mercato di una macchina di questo tipo è veramente mondiale, secondo lui.

Scheibe continua l'assistenza post-vendita degli alianti costruiti sotto la sua responsabilità, appoggiandosi tuttavia a SN Centrair per i pezzi, quest'ultima occupandosi degli apparecchi di sua costruzione. Il primo Alliance 34 di serie - non vi è stato di vero e proprio prototipo - a fatto il suo volo inaugurale il 12 aprile 1996.

Un aliante moderno

Primo contatto con l'apparecchio al suolo davanti agli hangar della SN Centrair. Si nota per primo un biposto dalle forme compatte, di aspetto robusto, e molto ben finito: ritroviamo il gelcoat bianco immacolato degli ultimi Pégase 90. Girando intorno all'aliante per una visita pre-volo, si nota che l'ala, senza flap, è in posizione mediana. Il bordo d'attacco è perpendicolare all'asse longitudinale, e l'apertura alare si limita a 15,80 m, che fa dell'Alliance 34 il più piccolo biposto esistente, appena più grande di un monoposto standard - immaginiamo il vantaggio di questa compattezza al momento dell'hangaraggio.

I diruttori a semplice uscita sono sull'estradosso ed i profili laminari Wortmann sono identici a quelli del S-34. Cosa diventata rara, lo stabilizzatore è cruciforme. L'aliante è dotato di un gancio di traino in punta e di un gancio per verricello, vicino ed a sinistra della ruota principale.

La fusoliera comprende dunque tre ruote, una di 265 mm davanti, il carrello principale di 350 mm con sospensione elastica, e l'ultima in coda di 210 mm (il SF-34 aveva un pattino di coda). La ruota principale è dotata di un freno a disco a comando idraulico sulla leva dei diruttori. Essa è posta vicino al baricentro, permettendo di manovrare al suolo senza sforzo, anche quando si è dimenticata la <protesi>. Pur essendo corta (7,50 m), la fusoliera è sufficientemente larga per accogliere nella sua cabina dei piloti di grande taglia. Non c'è paragone con la vecchia versione. È stata totalmente ripensata da Jacques Bigenwald, di Avions Robin (fino a poco tempo fa, la SN Centrair ed il costruttore d'aerei di Digione facevano parte dello stesso gruppo, NDR) nell'intento di migliorarne sensibilmente l'ergonomia. I cruscotti sono stati ridisegnati ed il design è dei più attuali.

Al momento dell'installazione a bordo, non si ha l'impressione di essere allo stretto come nel Marianne. Le due pedalieri sono regolabili senza doversi rompere la schiena. Al contrario, i due schienali sono fissi (sembra che sul SF-34 erano regolabili), e ciò richiederà a piloti più piccoli di usare dei cuscini <ergonomici> rimovibili - almeno che il costruttore prevede

uno schienale ausiliare mobile come sull'ASK-21? La capottina è in un pezzo solo e si apre verso destra. Da notare un leverismo con ammortizzatore che potrà evitare tante rotture per un imprevisto colpo di vento. A mio avviso, era preferibile un ammortizzatore ancora più duro, come sul Twin 3, in modo che gli ultimi centimetri siano ancora più ammortizzati.

È previsto un portabagagli dietro il sedile posteriore per mettere le abituali cianfrusaglie (copri capottina, barografo, giubbetto, documenti), insieme ad uno sportellino per l'ispezione del pistone del freno e dei perni di montaggio delle ali.

I comandi (alettoni, diruttori, stabilizzatore) sono naturalmente automatici, e non dovrebbe essere diversamente oggi giorno. Considerando le masse e le dimensioni dell'aliante, il montaggio dovrebbe essere eseguito con facilità da quattro persone ed un supporto, ma non lo abbiamo sperimentato. La batteria da 10 Ampere è alloggiata in modo inusuale sotto il sedile anteriore. Questa disposizione è ovviamente legata al centraggio, a proposito del quale occorre sottolineare una particolarità. In biposto, la massa minima per sedile è di 70 kg, e cioè nella norma, ma in monoposto, chi occupa il sedile anteriore deve pesare almeno 85 kg, ed una zavorra di sedile di 15 kg è prevista a questo scopo. Ciò significa che qualora un istruttore deve mandare da solista una od un allievo da 57 kg, egli dovrà aggiungere 15 kg ai 13 già esistenti, per un totale di 28 kg! Non ci sarebbe il modo di installare dei dischi di piombo rimovibili (stile Pégase) al massimo in avanti, oppure meglio ancora, di guadagnare qualche chilogrammo in coda?

Dalla scuola base alla scuola in circuito

Briefing con Yves Coutureau, ingegnere e pilota collaudatore, e Michel Schumacher, pilota trainatore del L-19 della SN Centrair. Conveniamo di una salita a 3.000 m per la sequenza foto, per la quale sarò seduto dietro, e di seguito un secondo volo nel posto anteriore, ciò per aver successivamente le impressioni <istruttore> ed <allievo>. Il F-CIHE è allineato sulla 23 asfalto di Le Blanc. Vento debole, QNH 1.023 hPa. Yves Coutureau mi invita a fare il decollo. La visibilità da dietro è molto buona, gli alettoni sono rapidamente efficaci. Buone dote in rullaggio. Il traino è senza problema, e dietro l'anziano L-19 arriviamo assai rapidamente verso 3.000 metri, ben al di sopra dei 3/8 di cumuli (basi verso 800 m, sommità verso 1.100 m, il che non è male per un 3 ottobre). Sgancio e l'aereo si tuffa per liberarsi del cavo. Abbiamo convenuto di ritrovarsi verso 2.500 metri: con una velocità indicata di 100 km/h, perdiamo 500 metri in 10 minuti, ciò che risulta coerente con la

polare <ufficiale> dell'aliante. La sequenza foto mi permette di apprezzare la buonissima maneggevolezza dell'Alliance 34, vicina, come tutti quelli che lo hanno provato hanno riscontrato, ad un monoposto di classe standard. Gli sforzi sono moderati sulla cloche come sui pedali, l'imbardata inversa è debole ed il coordinamento risulta facile.

Yves Coutureau, istruttore acrobatico, mi invita a passare un looping (ingresso a 180 km/h) e, visto che siamo ancora a 1.700 metri, di provare qualche ingresso ed uscite della vite. Ahimè, al contrario degli alianti di plastica abituali, la vite parte ben netta. L'uscita si esegue anch'essa bene, eseguendo le manovre classiche. Questo comportamento è probabilmente dovuto alla configurazione cruciforme dello stabilizzatore e del timone, e per questo vi rinvio alle analisi degli esperti che sono Daniel Serres et Daniel Perciaux. Si potrà dunque applicare senza problema con lo SNC-34C l'ultima circolare federale relativa all'insegnamento dell'autorotazione nel corso della formazione di base. Alcuni lazy-eight, poi finale su un angolo forte con V_i 95 km/h. La velocità si mantiene <da sola> ed atterriamo sulla pista asfaltata in meno di 100 m.

Ripartiamo per un secondo volo, più rappresentativo della missione scolastica dell'aliante, e sono questa volta nel posto <allievo>. Sgancio tradizionale a 500 m. I cumuli hanno ora una base intorno a 900 m, ed i valori sono intorno ad 1 m/s. Nonostante l'autunno, è possibile veleggiare e, a 90 km/h indicati, la stabilità in spirale è molto buona, controllare l'aliante è semplice.

Ho ancora in mente i voli di ieri effettuati a Chérence [30 km ad Ovest di Parigi, NDT] in simili condizioni meteo. Ci rendiamo conto rapidamente che le performance delle due macchine sono <in un fazzoletto>, in aggancio come in traversone, nonostante il carico alare superiore dell'Alliance 34. Il puledro della SN Centrair è anche molto vicino al Twin 2, come ce lo riporta Antoine Lopez, istruttore al Pic Saint Loup, che ha volato sui Twin 2 di Montpellier ed uno SF-34 di Pézenas. L'Alliance 34 non è dunque limitato alla scuola d'inizio: esso è perfettamente in grado di permettere l'apprendimento del volo di distanza. Le sue performance (efficienza 35) e la piacevolezza del suo pilotaggio, sono ampiamente sufficienti per chiudere dei circuiti medi. L'istruttore costretto ad una giornata di doppio comando in una giornata fumante non sarà né frustrato né invidioso. Se l'allievo ci trova piacere e se ciò corrisponde alla sua progressione, egli potrà portarlo in giro. Ancora qualche giro in un 0,5 m/s positivo a 300 m/suolo, e raggiungiamo il sotto vento. Questo volta con un angolo medio, con media efficienza dei diruttori. Il loro dosaggio è facile e di un'efficienza sufficiente. Atterraggio ancora più corto. La stabilità di tenuta della VOA [Velocità Ottimale di Avvicinamento, NDT] è eccellente.

GIORGIO ZANROSSO

Storia ed Evoluzione
dell'Aliante
History and Evolution
of the Glider



VOLUME III (1945-1998)

il Cardo editore

Ufficio commerciale
c/o La Grafica & Stampa
via dell'Economia, 78

36100 VICENZA



IL CARDO

Con l'Alliance 34, la SN Centrair possiede senza dubbio un best-seller. Il ricambio di più di un centinaio di vecchi Bijave è assicurato. I club di La Motte du Caire, Blois, Vauville, Villefranche, Saint Affrique, Bordeaux-Léognan-Saucats et l'ANEG [Associazione Nazionale Elettricisti e Gas, NDT] Chambéry hanno già potuto approfittare del loro nuovo biposto nel 1996. Altri otto seguiranno in 1997, ma ciò non impedirà alla SN Centrair di girarsi verso l'export, e la Germania in particolare.

PATRICK HUET

Abbiamo letto per voi: DAL CANADA

COLORE.

Complimenti!

Dal 2° numero '98, aprile/maggio, FREE FLIGHT, la rivista dei volovelisti canadesi, è passata al colore: la foto di copertina rende molto vividamente l'assemblamento di alianti i più diversi e multicolori su un'immensa distesa di erba verde sovrastata da cielo blu e fiancheggiata da hangar chiari. L'autore è certo Roberto Centazzo, inequivocabilmente di origine italiana. Nei prossimi numeri quindi il colore se pur limitato alle copertine ci farà meglio percepire i paesaggi canadesi esplorati dal volo a vela.

SICUREZZA IN MIGLIORAMENTO

Questo numero riporta le statistiche aggiornate al 1997 relative agli incidenti occorsi negli ultimi dieci anni ed analizzate sotto vari parametri. Queste analisi, in corso ormai da tempo, permettono uno studio più accurato delle cause più frequenti. Dallo studio scaturiscono le contromisure per eliminare cause ed incidenti o quantomeno per attenuarli.

Con ottimi risultati.

Cito due soli indici migliorati vistosamente: nel quadriennio 1994-1997 il numero di incidenti ogni 100 alianti è sceso da 7,43 a 2,50 ed il numero di incidenti ogni 100 piloti è sceso da 2,47 a 0,76.

PLANATE FINALI CORTE

Sempre per migliorare la sicurezza George Thelen mette in guardia dalle planate finali troppo corte, specie in gara; ma anche altri voli sportivi non ne sono esenti. Portano a fuoricampo a soli 2 - 3 km. dall'aeroporto e fino all'ultimo il pilota spera di arrivarci. Quando si rende conto di non farcela è ormai così basso che deve atterrare pressochè in diretta dove capita, con relativa probabile scassatura. Ed addio alle ambizioni di gara! La regola aurea anche in gara resta sempre quella di guadagnare nell'ultima ter-

mica abbastanza quota da poter fare la planata finale almeno a velocità Mac Cready, tenendo ben conto dell'eventuale vento. La planata poi richiede un continuo monitoraggio ad intervalli di qualche minuto. I cerchi riportati sulla carta ogni dieci km. e centrati sull'aeroporto, od il GPS, ci indicano la distanza residua: in base ad essa si valuta se la quota residua è sufficiente. Se così non è si deve ridurre la velocità per allungare la planata. L'importante è avere sempre due o trecento metri in più dello stretto necessario per essere sicuri di arrivare in campo: in gara questi metri in più si possono sfruttare per un aumento di velocità proprio nell'ultimissimo tratto.

RESOCONTO ANNUALE

In questo secondo numero del '98 FREE FLIGHT dà anche un esauriente resoconto dell'Assemblea Annuale Generale della Soaring Association of Canada, tenutasi il 1° marzo a Toronto.

Senza entrare nei dettagli (si tratta di una dozzina di pagine fitte) mi limitano a sintetizzare alcuni obiettivi che traspasano dalla parte propositiva del rapporto.

- Snellire e ridurre le implicazioni burocratiche del volo a vela.
- Allargare la base dei volovelisti canadesi.
- Predisporre la loro maturazione a piloti sportivi, fornendo supporto di scuola, di materiale didattico, di training pratico, tramite i Clubs locali.
- Consolidare la solidità finanziaria della Soaring Association of Canada.

A quest'ultimo proposito mi sembra interessante parlare dei Fondi di dotazione della SAC ed in particolare del PIONEER FUND.

PIONEER FUND

La Soaring Association of Canada è registrata presso l'Ufficio Tasse canadese come una organizzazione sportiva amatoriale avente per scopo quello di diffondere, sviluppare e proteggere il volo a vela in Canada.

Con queste premesse le ricevute che la SAC emette possono essere dedotte dalle

rasse. I Soci SAC quindi possono dedurre le quote annuali di associazione. In più questa detrazione vale anche per le donazioni "Bona Fide" da parte di privati, enti o società a Fondi di Dotazione strumentali rispetto agli obiettivi sociali SAC, qual'è il PIONEER FUND. Se poi le donazioni sono fatte in titoli di larga diffusione negoziabili presso le borse canadesi il ritorno fiscale per il donatore è ancora più alto. Con tali recuperi fiscali una donazione di 500 C\$ richiede un esborso effettivo di soli 278 C\$ che può scendere a 235 C\$ o addirittura a 175 C\$ a seconda dei casi.

Forte di ciò la SAC sta facendo una campagna di promozione del PIONEER FUND per sollecitare donazioni: l'obiettivo è di arrivare ad 1.000.000 di C\$ entro il 2001.

A fine 1997 il PIONEER FUND aveva accumulato 325.000 C\$ con un incremento nel corso dell'anno di 125.000 C\$.

Oculati investimenti a basso rischio danno e daranno sempre più alla SAC rendite che costituiranno uno dei suoi più importanti pilastri economici, conferendole una invidiabile solidità ed una conseguente attività istituzionale incisiva.

In Italia (ed in Europa?) si stanno profilando simili meccanismi di incentivazione indiretta delle attività sportive in genere e del volo a vela in particolare? O costituiscono ancora solo un magnifico sogno ad occhi aperti? Qualche esperto in materia fiscale et similia ci può dare qualche notizia positiva in proposito? Ne saremo tutti molto lieti.

Illuminate, gente, illuminate!!

PAOLO MITICOCCHIO

P.S. Chi desidera ricevere i testi originali di quanto sintetizzato può chiederli a:

Paolo Miticocchio
Via A. Volta, 54
20052 MONZA (MI)
Tel./Fax 039.386404

Cinque secondi per lanciarsi

Chi vola da un po', specialmente se fa gare, probabilmente ogni tanto ha preso qualche spavento. I momenti della scarica di adrenalina, della massima concentrazione, della paura nel punto basso da cui o si recupera o, se va bene, si scassa solo l'aliante, fanno parte dello stress del nostro sport. Stress che mi procuro in modo volontario e a pagamento perchè è l'altra faccia di soddisfazioni e sensazioni che ne valgono la pena. E anche perchè riesce a scacciare lo stress, meno facoltativo, a cui mi sottopongo sul lavoro. Solo con le gare di volo a vela riesco a staccare completamente e, al terzo giorno, normalmente non ho nemmeno più la voglia di leggere il 24 Ore.

Questa volta però non ho fatto neanche a tempo ad avere paura. Mi viene solo ora ogni volta che ci penso.

Biella, Campionati Italiani 1998. Il Bob ha appena annullato la gara di oggi per gli standard ed ha fatto bene. Il plafond è di 1000 m. QFE, si sta su solo attaccati alle prealpi, c'è un metrino a salire scarso e la visibilità è modesta. Abbiamo in sostanza meno di 500 m. di aria da sfruttare su un corridoio largo forse 300 m. I temi a farfalla in pedemontana che sono stati assegnati alle due classi sono probabilmente fattibili ma 40 alianti che si incrociano a 300 km/h sulla stessa rotta con questa visibilità e poche differenze di quota corrono troppo rischio. La classe club sta partendo ed io, a qualche chilometro di distanza dal loro pilone di partenza, sto finalmente riuscendo a raggiungere la base nube, tanto per divertimento in attesa di andare ad atterrare.

Filappere, è ora di uscire dalla spirale, livello le ali, riporto la cloche leggermente in avanti

- 5 sec. TOC

Rumore meccanico secco. La cloche non avanza.

- 4 sec. TOC

Non avanza proprio, la resistenza è totale, forzare non serve.

L'assetto è troppo cabrato. La coda dell'occhio vede la velocità a cui la lancetta dell'anemometro sta scendendo dai 90 km/h circa a cui spiravo agli 85 km/h ora.

- 3 sec. TOC

Con questo assetto lo stallo è tra pochi secondi. Sono già troppo lento per muovere la cloche di lato, rischio la vite. Così l'aliante è ingovernabile. Sotto ho poca aria libera, 500 m. al massimo probabilmente molto meno. Quanti me ne servono perchè si apra il paracadute?

- 2 sec. DEVO LANCIARMI FUORI ORA

Occhiata al pomello rosso sulla destra per eiettare la cappottina ed alla maniglia della cappottina a sinistra. Pensiero al quarto di giro sulla chiusura per liberarsi dalle cinture di sicurezza. La mano sinistra fruga disperata attorno alla cloche.

- 1 sec.

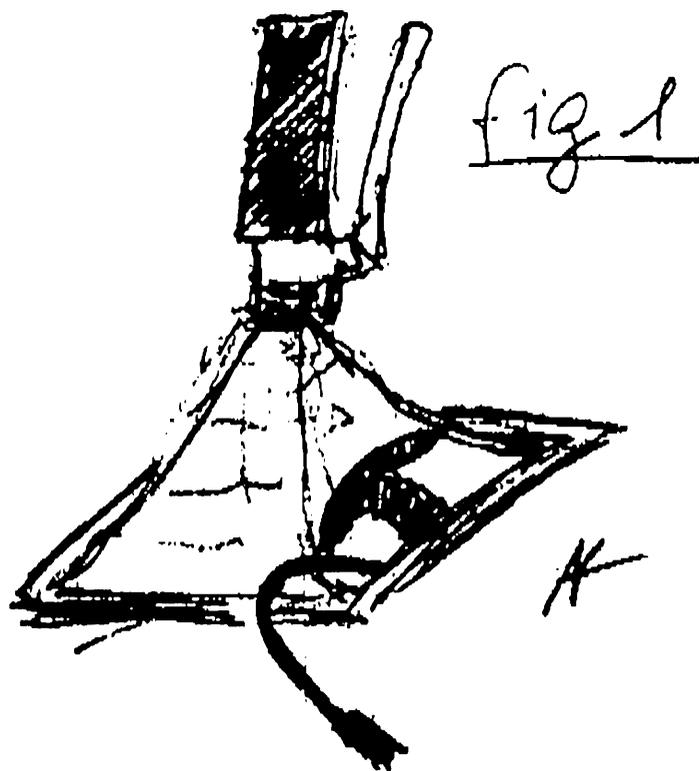
LA CLOCHE SI LIBERA

Picchio deciso e intravedo la lancetta dell'anemometro risuperare gli 80 km/h.

Cosa è successo? La manopola per aggiustare la lunghezza della pedaliera è andata ad incastrarsi tra la cloche ed il bordo del suo vano, ben trattenuta in posizione della guaina in pelle che le ha impedito di scivolare sotto (fig. 1). Probabilmente un pomello rotondo contro la cloche rotonda sarebbe subito scivolato via. Ho riprovato a terra: se non la liberavo a mano, la manopola da sola non si sarebbe mossa di lì, soprattutto con la pressione in avanti sulla cloche.

Ne parlo con tutti i piloti di Discus che incontro e ve lo scrivo per quelli che non ho incontrato. Mentre lo scrivo mi rendo conto che è meglio ne parli anche a Tilo Holigaus. Ero su terreno alto, quindi il lancio era probabilmente a rischio. Avrebbero trovato un aliante perfetto e nessuno, nemmeno io, avrebbe probabilmente mai capito la causa dell'incidente.

ANTONIO FOGLIA



V. I. P. - International Gliding Club



Aiuto! Ci tolgono l'aria!

Carlo Rimoldi

Da qualche tempo sentivo la voglia di esprimere la mia opinione riguardo al problema della limitazione degli spazi aerei per il volo da diporto e sportivo che si sta verificando in tutto il mondo, tanto per motivi "ambientali", che di crescita del trasporto aereo.

L'intervento di Alvaro De Orleans al Briefing di Bologna 1997, una trascrizione del quale è stata pubblicata nel numero 246 di "Volo a Vela", è stato lo stimolo decisivo a prendere carta e penna.

E' ormai evidente che il problema dell'erosione dello spazio aereo disponibile per i praticanti degli sport dell'aria è diventato assai rilevante e per rendersene conto basta sfogliare una rivista aeronautica o volovelistica pubblicata in una qualsiasi parte del mondo.

L'intervento di Alvaro de Orleans, peraltro, focalizzava l'attenzione su un aspetto particolare del problema, vale a dire il sorvolo delle zone protette a livello ambientale, cioè i parchi nazionali.

E questo mi è parso molto interessante, perché credo che qui ci sia qualche "margine di manovra", mentre non sono altrettanto ottimista per quanto riguarda le aree controllate per ragioni di traffico commerciale.

Alvaro de Orleans ha ricordato i divieti di sorvolo dei parchi nazionali vigenti in Austria, ha descritto i problemi esistenti negli USA, in Francia e a Rieti (a questo proposito pare si possa tirare un sospiro di sollievo: Piero Pugnetti ha scritto su "Volo a Vela" (Numero 247) che la situazione pare essersi risolta: il Parco del Velino non potrà essere sorvolato da aeromobili a motore, ma dagli alianti sì, e AIP Italia verrà corrispondentemente emendata), quindi Alvaro de Orleans ha fatto una proposta: "Si dovrebbe cercare di ottenere, con l'aiuto della FAI e dei vari enti nazionali, l'istituzione di "zone protette" anche per il volo a vela, sotto l'egida dell'UNESCO, come succede per le città d'arte, ad esempio."

Mi permetto di dissentire: non dobbiamo chiuderci in un "recinto", non dobbiamo chiedere che vengano istituite

Endangered species?

Carlo Rimoldi - Translation and editing by RF

For quite a while I have been feeling like voicing my opinion about the airspace restrictions that are increasingly affecting sailplane pilots worldwide, both due to "environmental" policies and increased commercial traffic, but I always ended up not doing it. Then I read the transcription of Alvaro de Orleans' speech at the Briefing of Bologna (November 1997) that was published in number 246 of "Volo a Vela", and eventually chose to speak out.

It is quite obvious that the problem of airspace restrictions lets now feel its pinch everywhere. Leafing through any aviation or soaring magazine published in the world, from Canada to Australia, confirms that.

But Alvaro de Orleans's speech focused on a particular aspect of the problem, that is the right to overfly the "environmentally protected" areas, i.e. national parks.

I believe this aspect is of particular interest, because I think there still is some "maneuvering room" here, while I am far less optimistic as far as the areas that are controlled or prohibited due to commercial air traffic constraints are concerned.

Alvaro de Orleans reminded the prohibitions to overfly the national parks in force in Austria, described the problems being faced in the USA, in France and at Rieti.

Let me note that in the latter case, things seem to be straightening out: Piero Pugnetti wrote in the latest issue of "Volo a Vela" (Issue No. 247) that the national park of Velino is due to remain a no-overfly zone for all engine aircraft, but not for sailplanes, and that AIP Italy should be amended accordingly.

Then Alvaro de Orleans made a proposal. He said that the gliding community should seek the establishment of "protected areas" for gliding as well, under the authority of UNESCO, in the same way as done for some important monuments.

I do not agree. We must not fence ourselves in. We should not ask that "reservations" be created for the glider pilots.

On the contrary, I do believe that the gliding community should do its best to get in touch with the environmentalist's

”riserve” per volovelisti.

Io credo invece, ma anche Alvaro de Orleans lo ha accennato in una sua successiva lettera ai volovelisti italiani, che dovremmo farci conoscere (ed è colpa nostra se non lo abbiamo fatto sino ad ora) dalle associazioni ambientaliste e dal pubblico in generale. Perché non far capire al WWF, a Greenpeace, anche al Sierra Club, e chi più ne ha ne metta, che il volo a vela (e tutto il volo senza motore: alianti ultraleggeri, deltaplani, parapendio) non è inquinante, non ha praticamente impatto ambientale (nel caso degli alianti, c'è il traino, ma l'impatto rimane ridottissimo) ed è amico della natura. Facciamo volare con noi qualcuno dei “Verdi”. Dimostriamo loro che nessuno meglio di un volatore senza motore può apprezzare il dono di energia che la natura offre e che può sfruttare nel silenzio, vicino agli uccelli e alle vette, senza disturbare e senza lasciare rifiuti e tracce.

Credo dovremmo lavorare in questa direzione. La FAI potrebbe fare molto, tutti noi dobbiamo fare qualcosa. Non riduciamoci a voler volare nei “parchi nazionali per volovelisti” a meno che non vogliamo essere riconosciuti come “specie in via di estinzione”.

associations and the public at large, and let them become familiar with its “world”. It is our fault if we did not thread this path thus far.

I think we should let the WWF, Greenpeace, the Sierra Club, and anybody else know that soaring (and motorless flying as a whole: ultralight gliders, hang-gliders, parawings) is not polluting, has practically no environmental impact (OK, gliders need a tug or a winch, but environmental impact remains very low), and that, on the contrary, it is a friend of the environment.

Let's have some of the “Greens” flying with us. Let's show them that nobody is in a better position than motorless flyers to enjoy the energy the nature makes available to them, that they can take advantage of it silently, in harmony with the birds and the other living creatures, that they can skim the mountain peaks and fly high over the grasslands without leaving any garbage or trace behind them.

I do believe we should work in this direction. The FAI could do much, every member in the gliding community should do his or her bit.

Do not confine ourselves to flying in “gliding national parks”, unless we decide it is time for us to become an endangered species.



Risposta ad un quesito da parte di Guido Bergomi

Rispondo, non senza un po' di reticenza, a causa della mia non assoluta sicurezza nella bontà della risposta, al quesito che mi viene proposto da Mario Bernardi sul n° 246 di Volo a Vela.

L'unico riferimento che sono riuscito a trovare sta nel **D.P.R. 566 del 18/11/88 Capo 1 - Licenze - Attestati - Abilitazioni - Sezione I - Principi generali**, dove l'**articolo 1 (Definizioni)** al capoverso **h)** recita testualmente:

PILOTA RESPONSABILE: pilota titolare di una licenza aeronautica e delle relative abilitazioni, che ha la responsabilità della condotta e della sicurezza dell'aeromobile durante il tempo di volo e di rullaggio. Ove non sia diversamente specificato sul manuale d'impiego dell'aeromobile, il pilota responsabile occupa nei velivoli il posto di pilotaggio a sinistra, negli elicotteri il posto di pilotaggio a destra e negli aeromobili, con posti di pilotaggio in tandem, **il posto anteriore.**

Questo è quanto! Spero di non aver deluso l'aspettativa anche se, per conto mio, la questione meriterebbe una più approfondita disamina da parte delle autorità competenti.

GUIDO BERGOMI

CALCINATE: trenta neobrevettati!

Dopo lunga attesa, nei giorni 21-22 e 23 luglio, si sono svolti a Calcinate gli esami per ottenere la Licenza di Pilota di Aliante. I candidati erano 32 ma si sono presentati in 31 in quanto Mattia Costa si trova in Polonia, squadrista del papà Corrado impegnato nei Campionati Europei. Le richieste di Commissione di Esame sono state ben 6 la prima il 9/08/97 e l'ultima alla metà di giugno u.s. Hanno ottenuto la licenza:

Balducci Alberto - Blini Alessio - Bonini Maria Luisa - Capato Alberto - Carpineti Enrico - Cosso Marco - Del Po Alessandro - Fornaroli Giancarlo - Giacomini Walter - Gioria Marco - Gironi Giancarlo - Grosselli Paolo - Gualandris Stefano - Jeti Alessandro - La Bruna Giuseppe - Lietti Maurizio - Lucchini Luigi - Maldivi Carlo - Messina Raimondo - Muritti Marco - Nobili Maurizio - Parmigiani Cristina - Parotti Daniele - Pella Sergio - Rocca Pietro - Tabozzi Aldo - Tajé Marco - Teatini Lorenzo - Tognolina Claudio - Turri Marco - Vianello Marco.

La Commissione era composta dal Vice Direttore di Malpensa Dott. Giombattista Scapellato, dall'Ispettore di Volo Gilberto Volpi e dal rappresentante della Scuola Brogгинi Ferdinando.

Complimenti... e ricordatevi che queste pagine sono sempre a Vostra disposizione.

L'Aero Club d'Italia comunica:

Ai Campionati Europei di Parapendio, tenuti in Spagna dal 6 al 21 luglio, ai quali hanno partecipato 28 Nazioni per un totale di 142 concorrenti, la squadra italiana capitanata da Alber-

to Castagna e formata da: Luciano Pacher (detto Gimmy), Eduard Taschler, Loris Berta, Manuele Dondi, Luca Donini, Roberto Marchetti e Roberta Parinetti, ha conquistato la medaglia d'Argento.

Medaglia d'Oro a Gimmy Pacher nella prova individuale.

DIAMANT 15 I SEXY vetroresina, completo, ottimo stato, carrello chiuso in metallo, Lit. 17 milioni Tel. 031.814262 Aimar Mattanò

GROB 109 A Motoalante, 1980, motore Limbach 80hp, 1800h, perfetto, strumentatissimo, in visione e prova c/o Aerop. Lucca Tel. 050/579628 opp. 0348/4206063 E. Giampietro

DG 300 full I - DUEP fine 1991, come nuovo, 200h, LX 1000, radio Becker, ballast in coda ecc. Tel. 02/33101897 sab. dom. Paola Harrasser

ASW 20F I - CEVO perfetto, rimorchio chiuso due assi. Tel. 0131/953230 opp. 0347/2417687

HORNET I - FLAV ben strumentato, rimesso a nuovo nel 1996, meno di 500h Tel. 0348/3336623 Claudio

CIRRUS I - ANTO, ASK 13 biposto scuola I - PLOO, TWIN ASTIR biposto scuola I - IVAG, DG 101 monoposto - I - LUKO incidentato, prezzo interessantissimo. Aero Club Rieti vende per rinnovo flotta. Tel in segreteria escluso il lunedì 0746/203637 fax 0746/297571

ASK 13 - 1968 - marche I. SANO - scad. CN 03/2000 disponibile subito Aero Club Foligno tel./fax 0742-670201

Cerco carrello aperto per Cirrus-standard - tel. 051/6233344

VENDO CARRELLO KOMET 2 ASSI - omologato - perfette condizioni, selle per LS4 - DG200 e DG800 - tel. 0332/224853 abit.

Rieti: È iniziato il lungo ciclo di competizioni che si concluderanno alla fine di agosto. Al momento sono in corso le prove riguardanti la COPPA DEL VELINO ed il CAMPIONATO ITALIANO CLASSE CLUB delle quali riportiamo le classifiche dopo il terzo giorno di gara:

Coppa del Velino 1998

Rieti 21 - 29 Luglio 1998

Classifica Generale Ufficiale dopo la prova n. 3 del 23/07/98

Pos.	n. gara	Concorrente	Club/nazione	Aliante	punti	pr. n. 1 km: 418	pr. n. 2 km: 422	pr. n. 3 km: 320
1	99	MANZONI ROBERTO + PUPA	ITA - A.V.A.L. Varese	Nimbus 4DM	2594	1 1000	7 793	4 801
2	GF	FONTANA GUIDO	ITA - Ae.C.V. Lariano	Ventus	2570	4 930	6 802	3 838
3	Y4	FANFANI FRANCESCO	ITA - Ae.C. Roma	ASW 24	2524	2 964	2 852	7 708
4	AM	COLOMBO + CATTANEO	ITA - AER. MIL. ITA.	Nimbus 4DM	2469	3 938	4 815	6 716
5	1CB	DALLA VECCHIA ATTILIO	ITA - Ae.C. Prealpi Venete	LS 6	2406	6 811	3 845	5 750
6	MG	ERBA GIORGIO	ITA - Ae.C. l'Aquila	LS 6	2395	8 727	5 814	2 854
7	MC	CATTANEO MARIO	ITA - Ae.C. Rieti	DG 600/18M	2153	5 822	9 630	8 701
8	P9	VOLPI DIEGO	ITA - Ae.C. l'Aquila	DG 300	2074	7 808	10 627	9 639
9	IX	GAVAZZI MARCO	ITA - Ae.C. V. Lariano	Discus	2042	17 118	1 1000	1 924
10	PR	POZZI GIOVANNI	ITA - Ae.C.V. Lariano	Discus	1928	9 714	8 654	11 560
11	40	BONFATTI UMBERTO	ITA - Ae.C.V. Ferrarese	Discus	1812	11 637	11 626	12 549
12	CB	BALLABIO GIUSEPPE	ITA - Ae.C. Rieti	ASW 20	1577	12 630	12 544	15 403
13	RB	STAGI FOLCO	ITA - Ae.C.V. Lariano	Discus	1438	10 651	15 405	16 382
14	DC	CRISTIANI MARCELLO	ITA - Ae.C.V. Ferrarese	DG 400M	1294	16 244	12 544	14 506
15	H	BIANCHETTI + FRANCESCHINI	ITA - Ae.C. Rieti	TWIN ASTIR III	1273	13 556	17 341	17 376
16	BK	CAGLIERIS MATTEO	ITA - A.V.A.L. Varese	Discus	1246	15 315	15 405	13 526
17	BG	MOGGIO GIOVANNI	ITA - Ae.C.V. Lariano	LS7	878	14 321	14 450	18 107
18	1P	TORRIANI ALBERTO	ITA - Ae.C.V. Lariano	SZD 55	598	18 19	18 0	10 579

Campionato Italiano Classe Club 1998

Rieti 21 - 29 Luglio 1998

Classifica Generale Ufficiale dopo la prova n. 3 del 23/07/98

Pos.	n. gara	Concorrente	Club/nazione	Aliante	punti	pr. n. 1 km: 366	pr. n. 2 km: 361	pr. n. 3 km: 303
1	C	CALÀ STEFANO	ITA - Ae.C. Viterbo	ASW 20 C	2960	1 975	2 985	1 1000
2	C5	BALLARATI GIORGIO	ITA - Ae.C.C.V.V.	LS 4	2869	3 954	1 1000	2 915
3	F	GRITTI ANGELO	ITA - A.V.A. Valbrembo	DG 300	2606	6 883	3 977	4 746
4	D	ISTEL ROBERTO	ITA - Ae.C. Bolzano	ASW 20 L	2557	2 967	5 845	5 745
5	Y3	ANTONELLI MARIO	ITA - Ae.C. Rieti	LS 4	2461	5 904	4 949	7 608
6	C6	PEROTTI NINO	ITA - Ae.C. Valle Aosta	LS 4	2434	4 932	7 805	6 697
7	1	TEUTSCH PETER	ITA - Ae.C. Bolzano	Mosquito	1907	8 198	6 814	3 895
8	BF	PILUDU FERRUCCIO	ITA - Ae.C. Rieti	PW 5	1025	7 254	8 299	8 472
9	P3	CECCARELLI PAOLO	ITA - Ae.C. Foligno	DG 300	0	9 0	9 0	9 0
9	P2	TADDEI DANTE	ITA - Ae.C. Foligno	DG 300	0	9 0	9 0	9 0



DG Flugzeugbau GmbH Im Schollengarten 20

Postfach 4120

Phone 07257/890 Switch board and management

8910 Aircraft sales - 8960 Service

Fax 07257/8922

D - 76646 Bruchsal Untergrombach - Germany

D - 76625 Bruchsal - Germany

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

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

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

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

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.

SONO ATTUABILI SPECIALI FORME DI FINANZIAMENTO E LEASING PERSONALIZZATE

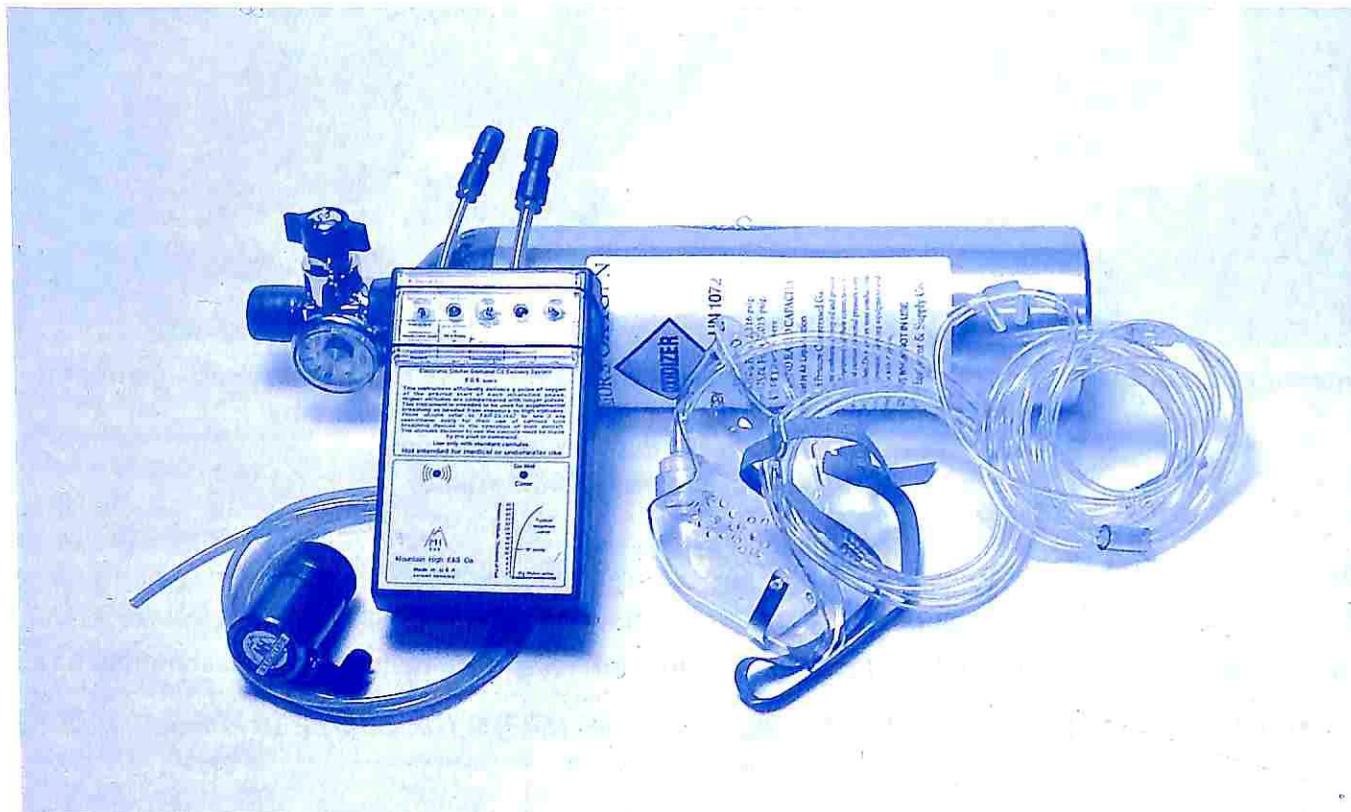
ELAN FLIGHT
- Slovenia -

**UNA TRADIZIONE
DI SERIETÀ**

Contattate:

PAOLO DE MARCO

33044 MANZANO (UD) - Via G. Marconi, 22
Telefono e Fax 0432 - 740429



IMPIANTO OSSIGENO A DOMANDA EDS-180

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

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

Disponibili altre bombole e impianti per biposti.



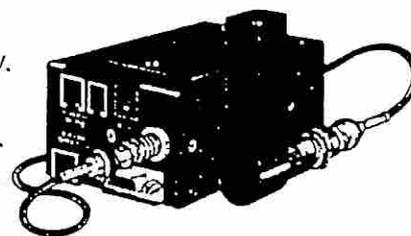
CAMBRIDGE

Product Update News

by TEKK
the flight company

New Version 5 GPS-NAV Secure Flight Recorder and Navigator

- **New Version 5 PC Software - easy to use and fully compatible with Windows 95.**
 - Improved user interface with on-screen Help and HOT key lists.
 - Configurable Menus - customize the software for your needs
 - Simple Flight Log transfer, copy, and translate commands.
 - Full .IGC file translation, display, import, and export capabilities.
 - Navigation Point filter and import from large national databases
 - Complete, detailed flight analysis including climb rate and wind.
 - Improved Multiple Flight display - see how the winners do it.
 - Create 10 favorite tasks in the PC and transfer them to the GPS-NAV.
 - On-screen waypoint display - see where the mountain passes are.
- **Simplified GPS Navigation - The easiest gets even easier!**
 - Select any of 250 navigation points in less than 7 seconds.
 - Edit an active task - great for P.O.S.T.
 - See intermediate distances during task editing.
 - Try alternate tasks while preserving a declaration.
 - More robust and reliable circling wind measurement
- **New 12 channel GPS - the best GPS engine available.**
 - Very fast satellite acquisition.
 - Improved signal-to-noise ratio so antenna location is less critical.
 - Faster track and groundspeed update - roll out of a thermal exactly on track.
- **Improved Navigation Point database integrity!**
 - Critical navigation data is now stored in duplicate.
 - Error correction algorithms maintain database integrity.
 - Improved PC - Flight Recorder data communication reliability.
- **Improved Flight Logging - We learn from experience!**
 - Synchronized Arrival message - no more missed turnpoints.
 - Automatic variable rate logging - Store up to 120 flight hours.
 - Manual fast logging when you want it - just push the ON key.
- **New Accessories - make our products even easier to use.**
 - Universal Canopy Mount for GPS-NAV Model 20/25 + LCD —
 - 12 V 2 AH Gel-Cell battery & cable (10 Hours minimum) —
 - Custom designed GPS-NAV carrying case —
- **Low cost upgrades**
- **we take care of you on the ground and in the air!**
 - Flight Recorder ROM upgrade - NO COST - We ship free.
(Factory only upgrade - improves database integrity)
 - Version 5 GPS-NAV LCD Screen ROM upgrade —
 - Version 5 PC software -
 - Barograph re-certification -
 - 8 channel to 12 Channel GPS engine upgrade -



We've travelled the gliding world and gained vital experience on the flight line:

- 1995 WGC - 900 flight logs - 0 failures
- 70+ GPS-NAVs - 1996 Europeans - 0 failures
- 90+ GPS-NAVs - 1996 pre-Worlds - 0 failures
- 1997 NZ and Australian Nats. - 0 failures
- 1996/1997 South Africa — more than 25 records - 0 failures

CAI : RR Box 109-3 Warren/VT 05674 in USA
 for Central Europe: TEKK, Technical Consulting Keim
 Eyachstrasse 33 in D-71065 Sindelfingen
 Fon (0049 -0)7031-871 521. Fax -877 128
 E-mail : TEKK@aol.com

- **DAI**
UNA MANO ALLA TUA RIVISTA
 - **FAI**
PUBBLICITÀ SULLE
-

**PAGINE DI
PAGINE DI
PAGINE DI**

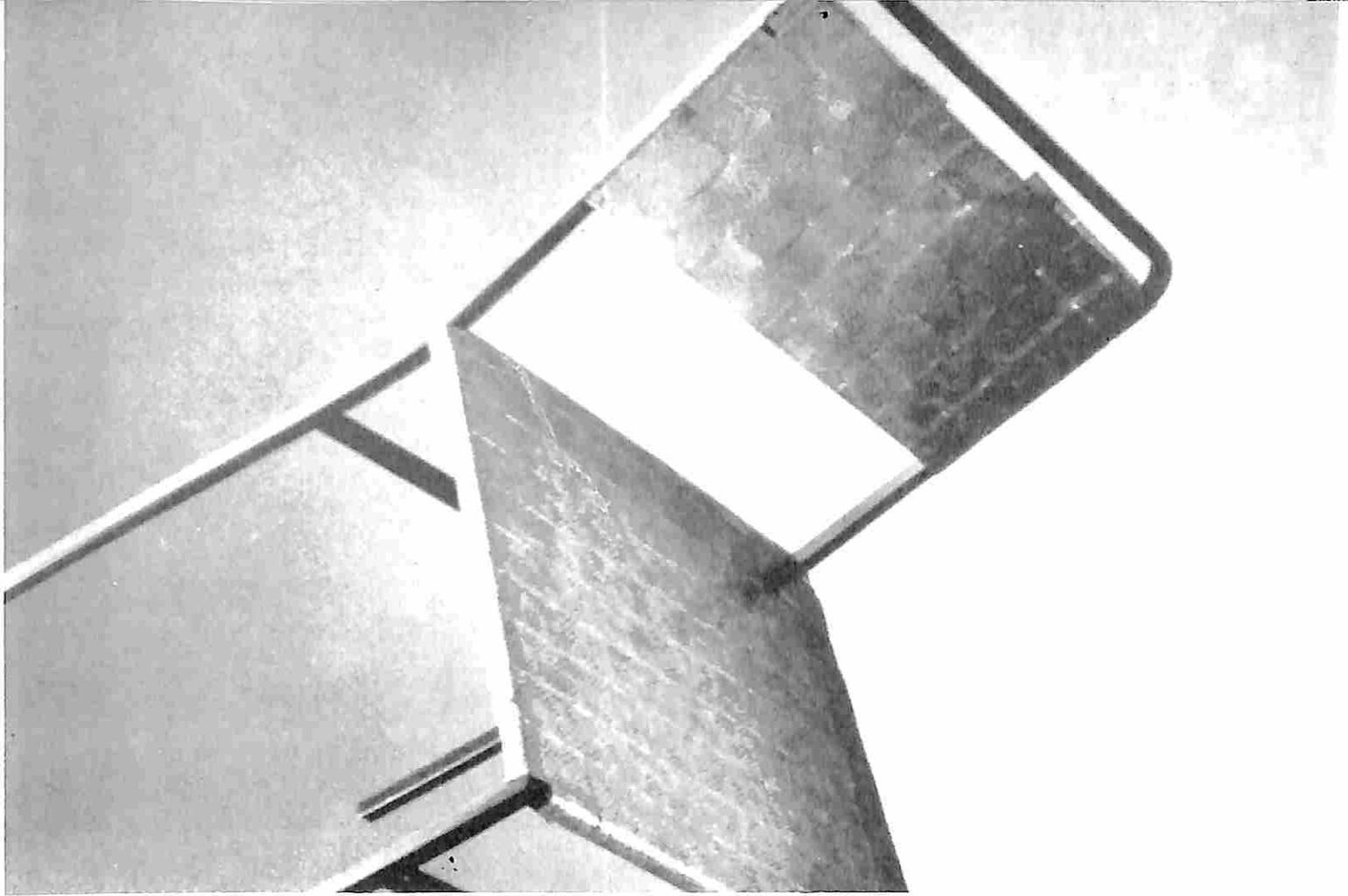
**VOLO
A
VELA**



- **SAI**
QUANTA SIMPATIA
ACQUISTI.....
CON POCA SPESA ?

ASPETTIAMO LA TUA INSERZIONE!

RIVOLGITI A NOI - FAX (031) 303209



SICOBLOC

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

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

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

MAZZUCHELLI 1849 S.p.A.

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

SICOBLOC

1849 **Mazzucchelli**

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

RELAX

Elegante seggiolino ribaltabile realizzato in resina termoplastica. Ideale per le cabine doccia, ed anche per arredare con un tocco di classe il bagno.

La superficie liscia, l'armonia delle forme, la qualità della materia prima impiegata sono garanzia della massima igiene e facilità di pulizia. La finitura antisdrucciolo della seduta è infine elemento di estrema sicurezza.

Viene fornito completo di accessori per il montaggio e di maschera di foratura.

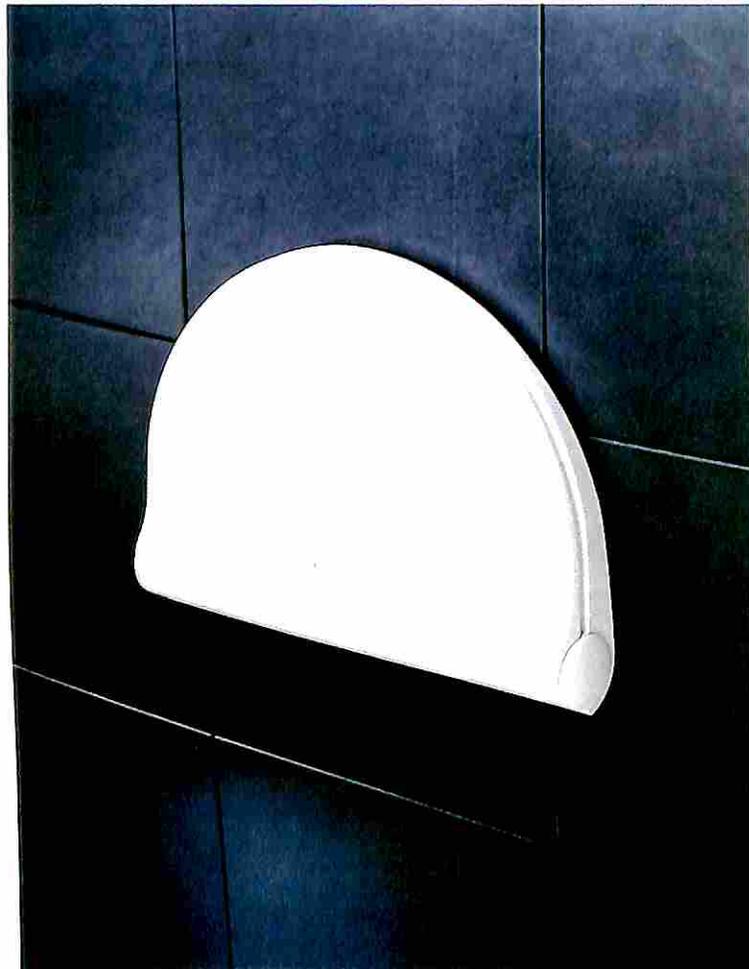
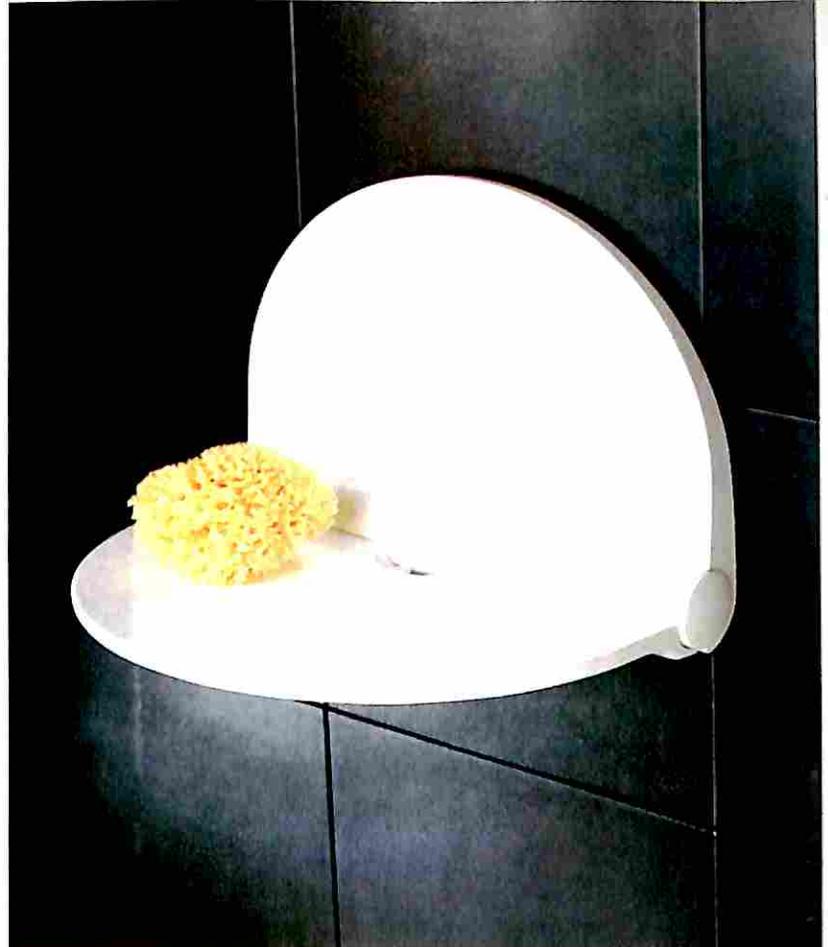
Dimensioni: larghezza cm. 37
profondità con seduta aperta cm. 28
profondità con seduta chiusa cm. 7

Élégant siège rabattable en résine thermoplastique. Idéal pour la douche et aussi pour l'aménagement avec une touche de classe de la salle de bains.

La surface lisse, l'harmonie des formes et la qualité des matières premières employées garantissent le maximum d'hygiène et la facilité de nettoyage. La finition antidérapant de l'assise contribue enfin à une parfaite sécurité.

Il est livré avec les accessoires de montage et les supports de fixation.

Dimensions: largeur cm. 37
profondeur avec siège ouvert cm. 28
profondeur avec siège fermé cm. 7



Elegant tip-up seat made by thermoplastic resin. Ideal for the showerroom and to give the bathroom a class-touch.

The smooth surface, the harmony of the forms and the quality of the used materials guarantee the highest hygiene and easiest cleaning. The antislip finishing of the sitting part is after all an element of extreme security.

Relax is provided with fixing accessories and drilling pattern.

Dimensions: width cm. 37
depth by open seat cm. 28
depth by closed seat cm. 7

Eleganter Klappsitz, hergestellt aus thermoplastischem Vollkunststoff. Ideales Zubehör für Duschkabinen. Sinnvolles Ausstattungsdetail für ein wenig mehr Klasse im Bad.

Die glatte Oberfläche, die harmonische Formgebung und die hohe Materialqualität sind die Garantie für einfache Reinigung und optimale Hygiene. Die rutschfeste Sitzfläche ist ein weiteres Element extremer Sicherheit.

Relax wird mit Befestigungsmaterial und Montageanleitung geliefert.

Masse: Breite cm. 37
Tiefe bei offener Sitz cm. 28
Tiefe bei geschlossener Sitz cm. 7

Elegante opklapbare kunststof zitting. Ideaal voor de douche-ruimte en om de badkamer met meer klasse uit te rusten.

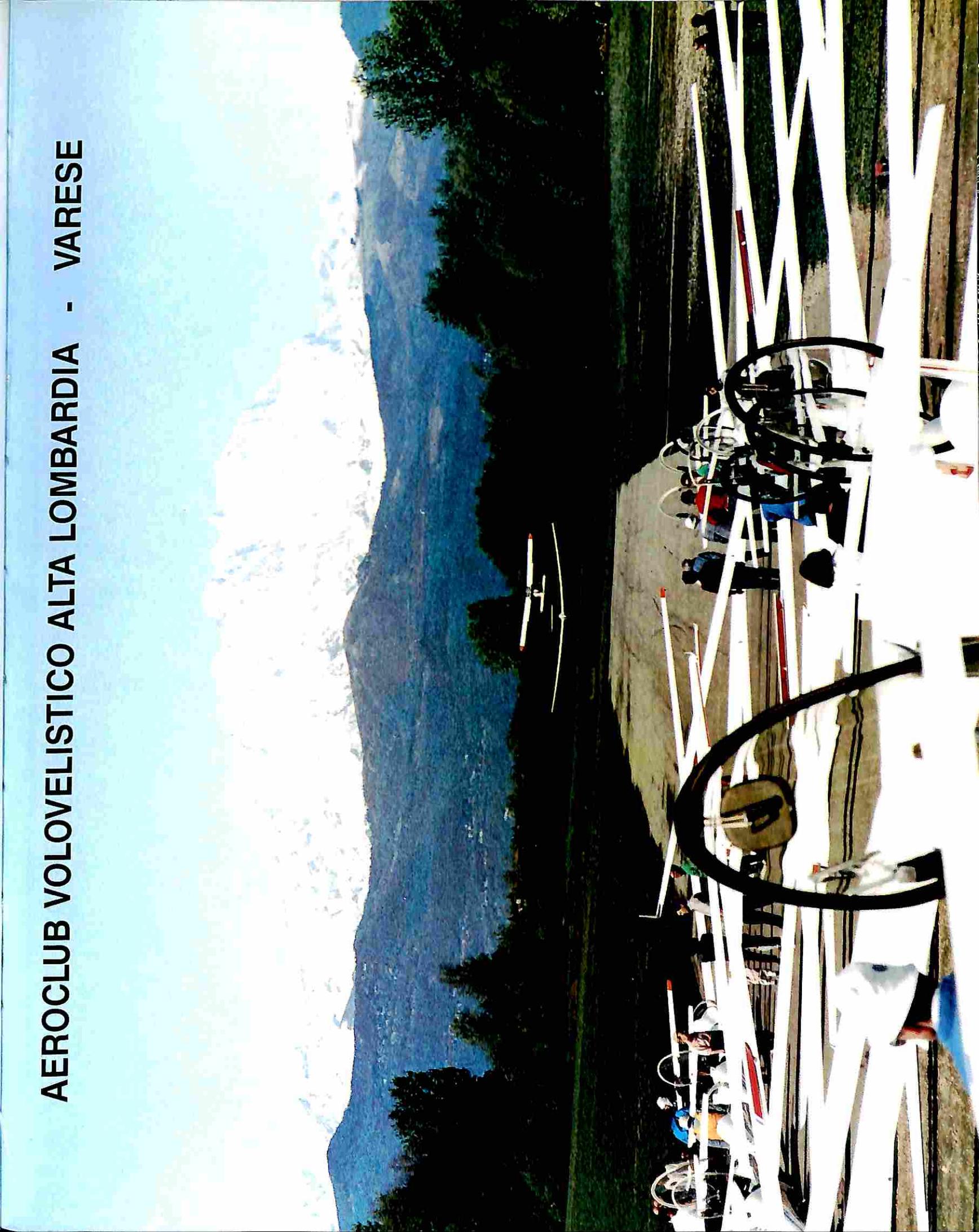
Het gladde oppervlak, de harmonische vormgeving en de kwaliteit van de gebruikte materialen garanderen de grootste hygiëne en gemakkelijke schoonmaak. De antislip afwerking van het zitgedeelte is een bijkomend element van buitengewone veiligheid. Wordt compleet met montageset en boorjabloon geleverd.

Maten: Breedte cm. 37
diepte cm. 28
diepte met opgeklapte zitting cm. 7

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 035/52.84.91 - Frequenza aeroporto 122,60

Aerei ed alianti a disposizione di tutti i soci:

2 STINSON L 5, 2 ROBIN DR 400,

3 TWIN ASTIR, 1 JANUS B, 4 ASTIR STANDARD, 3 HORNET, 5 DG 300,

1 ASH 25, 4 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 roulottes 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.*