

**VOLO  
A  
VELA**



NOV. - DIC. 1998

N. 251

La Rivista dei Volovelisti Italiani





**AEROCUB 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**



**SIT**

**SOCIETA' ITALIANA TECNOSPAZZOLE**

*LA SCELTA DEFINITIVA*

TEL. 051/571201 - FAX. 051/574319

# C'È DI NUOVO?

# C

# O

# B

# R

# A

COBRA

## SDI C4 COMPETITION

Variometri per il volo a vela



"NETTA-MOSKERINI" MOTORIZZATO

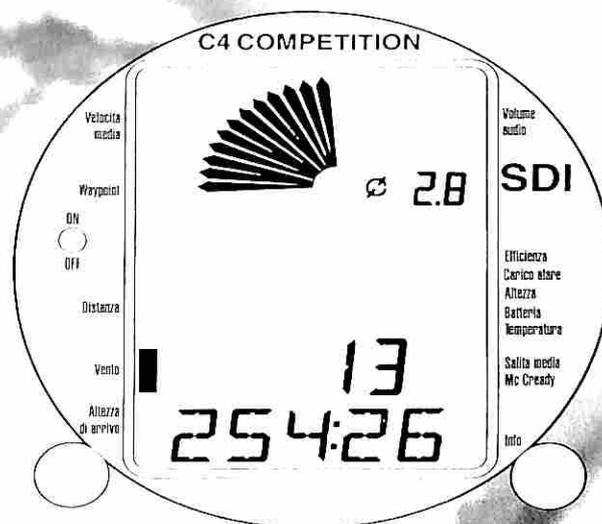
- veloce:** - 1 minuto per pulizia semiali
- affidabile:** - fino a 140 Km/h
- di basso consumo:** - oltre 100 pulizie (6,5 A/h batt.)



**AEROGRAF 2000**

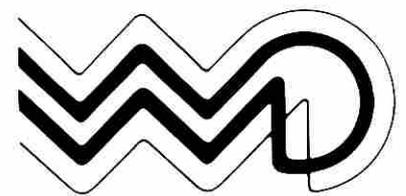
la più sicura documentazione di volo

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



**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



Walter Dittel GmbH



FSG 5

FSG 5 W

FSG 4

## FSG 71 M



## FSG 70



# AVIATION COMMUNICATION SYSTEMS



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

# 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

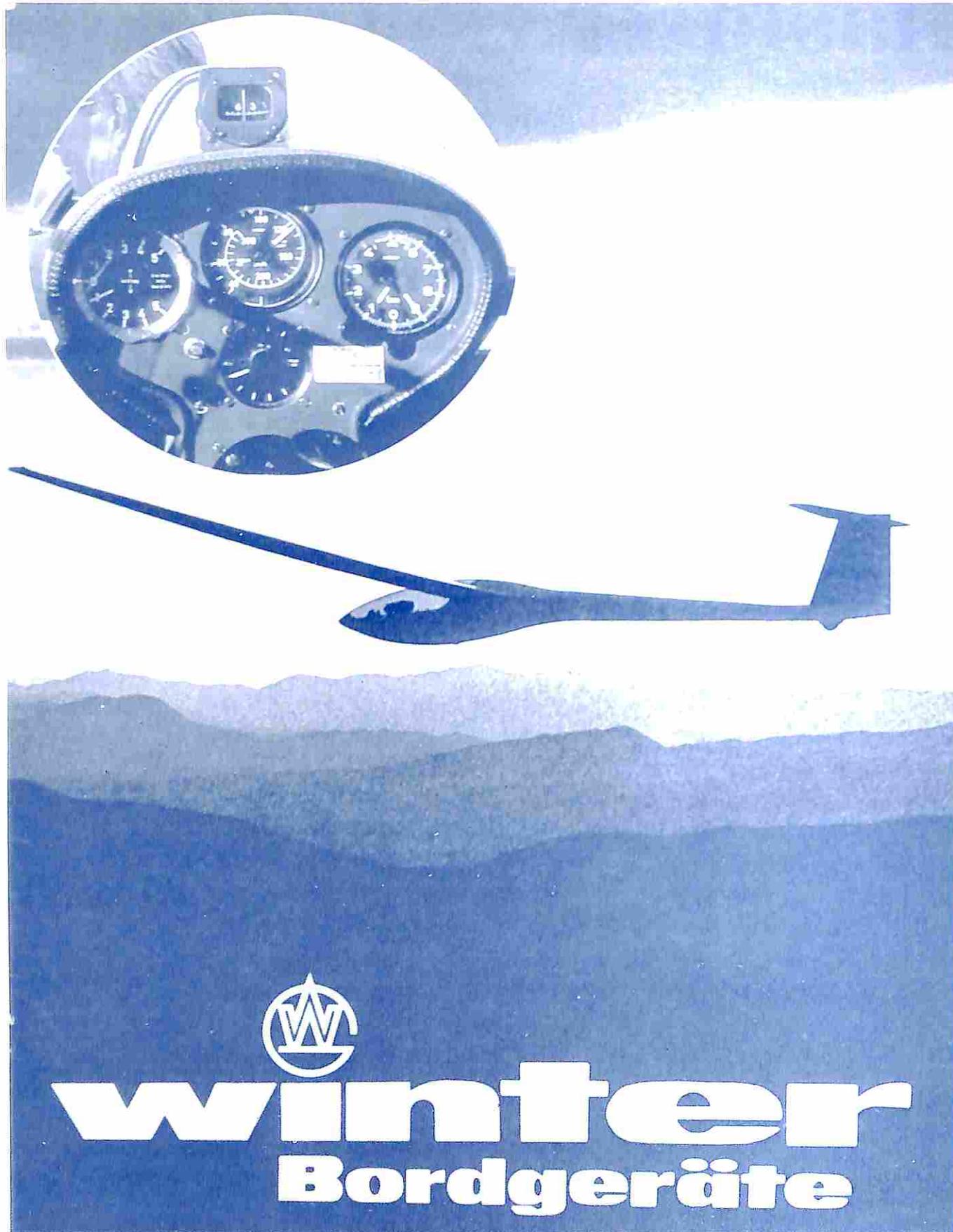
# Glasfaser Italiana s.p.a.

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>Filser 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>Filser 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



## TRAGUARDI

*Cercando di capire perchè questo Briefing fosse il 42.mo, abbiamo trovato il n. 13 di VOLO A VELA (2ª serie) del febbraio 1959 (allora edita dall'AVM e diretta da Sabaini) che si apre con il redazionale dedicato al 1° Briefing "Due Torri". Eccovelo*

## TUTTI PER TUTTI

Il 1° "Briefing volovelistico Due Torri" – svoltosi il 1 febbraio a Bologna – deve essere considerato – per il nostro volo a vela – uno dei più importanti avvenimenti di questi ultimi anni.

Più di cento Piloti di aliante di ogni temperamento e preparazione sportiva – e Dirigenti e Amici – hanno potuto esprimere in libertà idee, suggerimenti e critiche – o semplicemente porre domande – sulla situazione generale e particolare.

È bene sottolineare subito che se esistevano ancora dubbi sui sentimenti dei volovelisti italiani, questi dubbi sono stati chiariti nel corso dei vari interventi.

Ora sappiamo che ciò che vogliono i "Campioni" poco si accorda con i desideri della maggioranza. Lo scarso denaro di cui il volo a vela italiano dispone deve continuare ad essere speso a favore di tutti e con molto discernimento. Per questo il nostro pensiero collima con quello di Mirzan.

Non è giusto e logico che in una famiglia si nutra un membro di manicaretti, a costo di affamare gli altri. Non sarebbe giusto e logico che in Italia si costruissero pochi alianti costosi, sui quali, per evidenti ragioni, volerebbero solo i più abili, quando invece necessitano molte macchine, meno impegnative ma che diano la possibilità di volare a tutti. Tanto più che con costi ragionevoli si possono oggi realizzare onesti alianti di buone caratteristiche. Ben vengano i super-alianti. Ma come sovrappiù e senza alcun scapito agli obbiettivi che ancora devono essere raggiunti.

Una politica che soddisfi ed interessi la totalità del nostro volovelismo – anche a costo di qualche sacrificio personale – è quella che noi vogliamo. Se obbiettivi s'intendono la diffusione del nostro sport e la creazione di una base numerica e qualitativa degna di valutazione.

In un Paese dove (come nel nostro) i Governi ostacolano o addirittura ignorano la creazione di una mentalità aeroanutica all'altezza dei tempi, questa è l'unica strada da seguire per "tentare" di essere presi in considerazione; e se vogliamo tentare di far sentire la nostra voce – anche fuori della stampa specializzata – più alta di certe voci (e purtroppo non mancano quelle di aviatori) che approvano sciocchezze tipo alienazione di aeroporti.

La politica e gli obbiettivi sono – dopo Bologna – assolutamente chiari. Non c'è che da proseguire, con la fiducia di tutti.

La Redazione

*Traguardi? Sostanzialmente immutati!*

*Forse per questo 42.mo traspare un'inversione di tendenza.*

*Speriamo che non sia dovuta alla sola forzata assenza del Presidente dell'Ae.C.I.*

*In becco all'aquila!*

Renzo Scavino



C. S. V. V. A.

**COMITATO REDAZIONALE**

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

**PREVENZIONE & SICUREZZA**

Guido Bergomi  
Bartolomeo Del Pio

**PROVE DI VOLO**

Walter Vergani

**CAMPI DI VOLO**

Achille Bardelli

**VIP CLUB & OSTIV**

**INTERNATIONAL EDITOR**

Roberta Fischer - Fax 39 332 236645  
Via Giambellino, 21 - I 21100 VARESE

**ARCHIVIO STORICO**

Umberto Bertoli

**VINTAGE CLUB**

Vincenzo Pedrielli

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

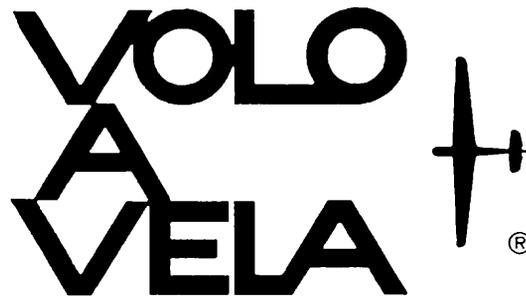
Smilian Cibic

**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



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. 251 NOVEMBRE/DICEMBRE 1998

ISSN-0393-1242

**SOMMARIO**

5	TRAGUARDI
7	CIAO ADELE!
9 <i>fivv</i>	UNA PROPOSTA PER RIDURRE IL RISCHIO COLLISIONI
11 <i>federazioni</i>	QUESTIONE DI SOLDI
14 <i>commissione</i>	LA COMMISSIONE PERMANENTE DI SPECIALITÀ
15 <i>briefing</i>	BRIEFING "DUE TORRI" - 42ª EDIZIONE
19 <i>dai campi di volo</i>	ALZATE - BOLZANO - VERONA UDINE - AOSTA - TRENTO IL BIPOSTO DTGL FABRIZIO XI CONGRESSO STORICO VV FRANCESE UN VOLO EPICO - SAILPLANE BY SCHWEIZER PER CHI VUOLE SAPERNE DI PIÙ
27 <i>vintage club</i>	IL MIO VOLO A VELA EVVIVA IL VERRICELLO LA SCOMPARSA DI UN GRANDE PIONIERE A PIERO DALL'AMICO ABBIAMO LETTO PER VOI I - DURI, l'ultimo esemplare
33 <i>meteo</i>	
34 <i>recensioni</i>	
35 <i>ricordi</i>	
39 <i>rassegna stampa</i>	
43 <i>vip club</i>	
47 <i>ultimissime</i>	
48 <i>volovelainformazioni</i>	
INSERTO	Gare e sicurezza - È l'ora di cambiare + questionario

IN COPERTINA: La veduta del Gruppo del Brenta dal Ventus 2 in spirale sulla verticale della Pietra Grande con la Cima Grosté in primo piano e poi Cima Brenta e Cima Tosa. (foto Attilio Pronzati)

**ABBONAMENTI 1999:**

- 1 - SOSTENITORE L. 500.000 + Aufruff + sciarpa e cravatta pura seta + 24 fotocopertine  
2 - PARTECIPAZIONE L. 200.000 + Aufruff + cravatta pura seta  
3 - PRESENZA L. 90.000

**ATTENZIONE:** - per aderire alla F.I.V.V. aggiungere 10 mila lire al versamento sul CCP 16971210  
- per abbonamenti cumulativi "tutti soci = tutti abbonati" condizioni particolari  
- per abbonati "nuovi" (mai abbonati) e solo per il primo anno: L. 50.000

**REDAZIONE e AMMINISTRAZIONE:** Aeroporto "Paolo Contri" - 21100 Varese, Calcinatte 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





## oltre il Cervino

Adele Orsi è di fronte al Cervino. E' una fotografia adatta per ricordarla in un momento particolare, immersa in uno di quei vasti scenari che lei amava scoprire e visitare per vivere le emozioni che la grandiosità di queste montagne sanno far nascere nella mente e nel cuore di noi volovelisti.

Commentare la fotografia è facile, mentre ricordare Adele in maniera compiuta, – che sappia riassumere anche solo parzialmente il carattere, il pilota, le sue qualità volitive tanto apprezzate nei lunghi voli, che la rendevano una perfetta compagna di volo con la quale condividere l'avventura del volo silenzioso alla scoperta di percorsi sconosciuti, tentati dopo averli immaginati sulle carte – è, invece, un compito assai più difficile.

Un giorno, oramai sono trascorsi molti anni, volevamo volare verso Est ed era una gran bella giornata di primavera. Avevamo un progetto: migliorare il record per biposti oltre i 400 Km. Quella mattina però qualcuno era stato più tempestivo di noi e s'era conquistato la priorità sull'impiego dello Janus. Era però libero l'ASK 13... e ci siam detti: ".Perchè no ? ..Piuttosto che niente !" Fusoliera fatta di tubi d'acciaio ricoperta di tela, il gancio di traino lasciava un buco attraverso il quale entrava aria quasi liberamente e l'aria in quota e di pri-

mavera è fredda. L'esperienza e la grande previdenza di Adele la induceva ad infagottarsi di maglioni, pantavento, sciarpa, giacca da sci, guanti di pelo e, quel giorno la prospettiva di un ambizioso volo di andata e ritorno al Passo delle Palade, l'aveva spinta ad adottare il metodo Biagi: una palla da tennis che dopo lo sgancio veniva tirata da una cordicella, dall'interno della fusoliera, in modo da turare il foro del gancio di traino. Un mezzo efficace per risparmiare sulla perdita di calore. Quante salite e quante ripide planate in quella giornata, un sù e giù continuo. Malgrado le modeste prestazioni dell'aliante avevamo girato il Passo dislocato poco prima di Merano. Al ritorno, per la verità alquanto esausti, dopo le tante ore di volo, avevamo lasciato il Legnone dopo averlo risalito dal basso in dinamica e planavamo verso Porlezza. La traversata del lago ci fece perdere molta quota. Pensavamo ai prati prima del lago come luogo molto probabile dove concludere il volo. Ma in centro valle c'era un rotore: "Adele questo è tuo ! ". E lei : "No, tienlo tu, io faccio il tifo, con questo mi devi riportare a casa !". E così il volo si concluse a Calcinate. Un temperamento sportivo ed una volontà di un livello raro d'incontrare. Dopo lunghi voli durati ore ed ore, al ritorno in zona di Calcinate, se s'incontrava un'ultima termica, era normale per lei sfruttarla...per un'ultima salita.

ATTILIO



## F.I.V.V. Federazione Italiana Voilo a Vela

### Una proposta per ridurre il rischio collisioni

Uno dei temi dibattuti al recente "Briefing Due Torri", è stato ancora una volta quello delle collisioni in volo durante le competizioni. Gli incidenti sono più frequenti durante le prove di velocità in termica secca, vale a dire in giornate senza cumuli, che provocano la formazione di "roccoli" di aliante spasmoticamente impegnati a sfruttare al meglio la stessa ascendenza.

Tutti i tentativi finora sperimentati per ridurre la densità di questi "roccoli", come si chiamano in gergo, non sono riusciti ad eliminare il fenomeno e la sua pericolosità, che purtroppo sempre più spesso si manifesta concretamente con incidenti qualche volta mortali.

Quando non ci sono cumuli, il pilota di aliante ha pochi elementi per individuare con sicurezza una corrente ascendente: i "fumuli", il volo degli uccelli, il comportamento di un altro aliante. Chi ha un aliante davanti a sé e ne controlla i movimenti risparmia tempo sia nella ricerca delle ascendenze che nel loro centraggio e fatalmente lo raggiunge; mentre è a sua volta raggiunto da chi lo seguiva. I tre aliante, maggiormente visibili dagli inseguitori, ne attirano altri ed il gruppo ingrossa.

Dando percorsi diversi alle varie classi, un certo sfoltimento si è ottenuto. Il livellamento delle capacità dei piloti verso l'alto e la conseguente esasperazione nel tatticismo hanno tuttavia incrementato la formazione di gruppi, con volata finale, anche nel seno di una stessa classe, per cui ci si è ritrovati al punto di partenza. Il volo

in gruppo paga; e questa tattica, da scoperta anche se non più tanto recente, è diventata prassi comune.

Alcune sperimentazioni come quella di una recente competizione spagnola, in cui il tema non era fissato ed uguale per tutti, ma lasciato alla libera scelta dei piloti: in pratica una gara di velocità con tema libero come già usato per la distanza ("Prescribed area", "Post" e simili) si può prevedere non soddisfi tifosi né concorrenti, mancando il confronto diretto che è quello che appassiona e rende viva una competizione.

Si potrebbe a questo punto considerare l'ipotesi di dividere i concorrenti in batterie, come nel calcio, sorteggiandoli in due o più gruppi che corrono su circuiti diversi. Dopo la prima prova i migliori di ciascuna batteria ne formerebbero una nuova ed i peggiori una o più altre e così via ogni giorno fino alla fine. I punteggi dei vari concorrenti verrebbero messi ad un certo punto in un unico elenco a valori decrescenti, arrivando quindi alla classifica finale.

In questo modo si dovrebbe ottenere ugualmente il confronto diretto di tutti i concorrenti fra loro, diminuendo però l'affollamento sul singolo percorso. Sarebbe contemporaneamente salvato il concetto di volo di coppia, distruggendo però quello di volo di gruppo che con la coppia non ha niente a che vedere.

WALTER VERGANI



# CAMBRIDGE computers di volo 1999

Il migliore continua a migliorare!

## Videata per il volo di trasferimento

ON – OFF + Audio

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

Indicatore Sollfahrt-  
diminuire la velocità

Calcolo del vento automatico



Media di salita o di discesa

Distanza dal punto

Altimetro con  
precisione di 2m

Intensità del vento in  
modalità automatica

## CAMBRIDGE HA RAGGIUNTO I TRAGUARDI PREFISSATI PER IL 1999

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

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

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

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

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

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

by TEKK, the flight company

Vendita, manutenzione, installazione:  
TEKK , Klaus e Ursula Keim  
Würmhalde 1  
71134 AIDLINGEN  
Tel-(0)7034-6523-13; Fax-14;  
Car 0172-6110393- kkeim@T-online.de  
Infos: www.t-online/home/kkeim und  
www.cambridge-aero.com

# QUESTIONE DI SOLDI

di Marco Gavazzi

C'è disagio tra le federazioni del volo.

Lo si sente nell'aria ormai da molto tempo, e le ragioni sono sempre le stesse. Ci si lamenta dell'eccessiva farraginosità dell'Aero Club d'Italia, di quanto i suoi uomini siano distanti dalla base, di quanto costi ormai il suo semplice mantenimento, di quanto questa istituzione abbia raggiunto nel tempo un grado di non rapprensività delle istanze che provengono da ogni dove a causa soprattutto del suo statuto invecchiato, che non permette alle cosiddette "federazioni" una gestione diretta delle risorse.

Ma quali "federazioni"?

Quelle nate alla spicciolata, per un moto di dichiarata contestazione (però, come nel caso del volo a vela, suggerite dagli stessi organi istituzionali...) non hanno alcun potere. Cioè è come se fossero inesistenti, per il semplice fatto che vi sono una serie di norme – la legge del dicembre del 1940, la legge 340 del 20 maggio 1954, le regole della FAI – che statuiscano che in Italia vi è una sola federazione rappresentativa degli sport dell'aria, assimilata all'Amministrazione dello Stato e di diritto pubblico.

Si tratta in realtà di un ente travestito da confederazione, che ha il potere di colloquiare con le autorità ministeriali e politiche; di rappresentare l'Italia nei consessi internazionali; di dialogare con il CONI, con il Ministero dei Trasporti e con il Ministero della Difesa per definire l'ammontare dei contributi annuali di cui vive; di essere concessionario dell'emissione delle tessere FAI con le quali ci presentiamo ai campionati nazionali ed internazionali e che ci permettono di omologare i nostri records; di emettere, grazie ad un'altra legge della repubblica (la 106/85), i certificati di aeronavigabilità per gli ultraleggeri: è la confederazione degli sport dell'aria che si chiama Aero Club d'Italia.

Ma che senso ha una confederazione che nel 1997 ha ricevuto 7,176 miliardi, di cui 5,133 sono stati utilizzati per stipendi, presidenza, organi collegiali, commissioni, convegni, affitti, utenze, posta e telefoni, e solo 2,043 per contributi diretti

alle varie specialità, come il contributo rinnovo flotta, i contributi di brevetto, i contributi degli aeroclub centrali, all'organizzazione di campionati e così via?

Questo solo dato costituirebbe una prova provata dell'obsolescenza di questo ente: con questa pesantezza di bilancio – imposta dalla legge – non è più in grado di raggiungere in libertà e compiutamente i propri scopi istituzionali.

Che senso ha poi una confederazione che ha relegato le commissioni di specialità a votare con un sol voto nei consigli federali? che impedisce che i rappresentanti delle stesse possano assumere la vicepresidenza o far parte del Comitato Esecutivo?

Eppure... eppure nelle elezioni appena tenute, 74 presidenti su 82 presenti hanno votato per la riconferma del presidente uscente Mario Testa e per parecchi membri del consiglio federale passato; il volo a vela ha votato compatto con i suoi voti per il presidente uscente, ottenendo l'importante risultato della riconferma nel consiglio federale di uno dei maggiori tra i propri rappresentanti: Piero Pugnetti.

Il volo a vela ha così ottenuto, ritengo, un grande successo: preso atto dell'impossibilità di variare le cose, poichè:

a) è impensabile che l'Aero Club d'Italia venga dichiarato ente inutile sotto un governo come quello attuale che privilegia maggiormente la funzione pubblica dell'ente destinato a sovrintendere un importante settore come quello del volo piuttosto che il perseguimento della sua semplice efficienza;

b) è impensabile che Mario Testa sia disponibile a presentare una bozza di nuovo statuto più adatto a questi tempi di grandi liberalizzazioni ma ineluttabilmente in contrasto con le disposizioni della legge in vigore;

ebbene, il volo a vela ha fatto l'unica cosa che poteva fare: si è mosso con intelligenza e lungimiranza ed ha percorso la strada del proprio rafforzamento nell'ambito delle istituzioni esistenti.

Occorre darne atto a Piero Pugnetti: le sue innate doti di politico hanno portato a quello che personalmente ritengo un importante rafforzamento della

nostra voce.

Occorre darne atto anche al volo a vela italiano: l'elevata media pensante dei propri componenti, la lungimiranza dei suoi benefattori che tiene viva la voce di questa rivista, l'intelligente iniziativa del Briefing delle due Torri (ma chi l'ha inventato? io gli abbinerei anche una specie di riffa con in palio delle ore di volo perchè i giovani imparino a frequentarlo), tutto ciò ha concorso a far sì che uomini dell'elevatura di Piero Pugnetti (consigliere eletto dell'Aero Club d'Italia), di Ferro Piludu (consigliere di specialità), di Carlo Marchetti (presidente della commissione di specialità), contornato da Ricky Brigladori, Maurizio Secomandi, Sergino Capoferri, Paolo Cappadozzi, di Walter Vergani (presidente della Federazione, che cerca con una determinazione impagabile di cambiare le cose), di Smilian Cibic (rappresentante del volo a vela italiano presso la FAI), presenzino con peso e carisma incisivo nelle diverse sedi dove si esercita la rappresentanza che veramente conta per il nostro futuro.

Tutto il resto sono chiacchiere.

Dette queste cose, però, non sarebbe saggio rinunciare ad avanzare una proposta alternativa che faccia rotta verso una maggior efficienza e che possa raccogliere, piano piano e con la necessaria discussione, un consenso anche tra coloro che governano le nostre istituzioni.

Si è molto parlato di nuovo statuto, ma voi ne avete mai visto uno?

L'unica proposta che è apparsa tra le nostre mani è stata quella dell'Aero Club d'Italia stesso, e si è gridato allo scandalo perchè conteneva il germe di una ancor inferiore rappresentatività, concentrando sempre più poteri in mani lontane dalle federazioni. Ma, con i vincoli di cui sappiamo, come avrebbe potuto comportarsi in modo diverso il nostro ente tutorio?

Cominciamo a proporre noi, del volo a vela, un diverso modello d'organizzazione. Cominciamo dai principi e, una volta ben cucinati, stendiamone un testo. Poi si vedrà.

Partendo dalla considerazione che i pochi soldi che le federazioni degli sport dell'aria ricevono provengono dal CONI, dal Ministero dei Trasporti e dal Ministero della Difesa e che l'Aero Club d'Italia per la sua natura politica non può accedere alle sponsorizzazioni, immaginiamo allora un'istitu-

zione di diritto privato, che possa accedere a tutte le sponsorizzazioni che saprà attrarre e che abbia diretto accesso alla borsa del CONI e della Pubblica Amministrazione. Senza intermediari.

Si potrebbe procedere così: ognuno dei sei sport dell'aria recepiti oggi in Italia – presso la FAI ce ne sono undici: pallone, aviazione generale, volo a vela, aeromodellismo, paracadutismo, acrobazia, volo libero, astronautica, elicotteri, ultraleggeri, generale (volo umano, volo ad energia solare, volo elettrico) – si organizza sotto forma di federazione, come avviene in qualsiasi altro sport e come già avvenuto per alcuni di essi.

La base delle federazioni vota i rispettivi organi federativi: consigli direttivi e presidenti.

**I sei presidenti così eletti costituiscono di diritto l'organo collegiale che assolve i compiti della confederazione italiana degli sport dell'aria.**

Questo organo, che potremmo chiamare commissione confederale, delibera con voti di diverso peso, parametri ATL (poco) ad un coefficiente legato al valore del patrimonio dei mezzi attribuibili alle singole federazioni, tenendo conto anche dei mezzi volanti detenuti dai privati membri delle federazioni stesse, e (molto) al numero di volte che le singole federazioni saranno riuscite a mandare sul podio i propri iscritti in occasione di competizioni FAI internazionali.

Un organismo terzo, nominato dagli stessi componenti della commissione confederale, sarà tenuto ogni tre anni ad aggiornare il calcolo dei parametri di voto.

Il presidente dell'organismo suddetto, nominato dagli stessi suoi componenti con voti di differente peso come sopra descritto, è la persona che rappresenterà la confederazione degli sport dell'aria – o commissione confederale – nei confronti del CONI e della Pubblica Amministrazione, e che negozierà il quantum annuale che, una volta definito, sarà oggetto di delibera di allocazione alle diverse federazioni.

Non appena individuati i dettagli della suddivisione delle disponibilità a favore delle singole federazioni il verbale della delibera, completo con tutte le indicazioni di carattere strategico e, se vogliamo politico, costituirà il vademecum operativo annuale di un secondo organismo, questa volta chiamato **Aero Club d'Italia, che avrà compiti esclu-**

**sivamente esecutivi.**

Questo splendido, essenziale e nuovo Aero Club d'Italia sarà dunque un organismo non elettivo. Avrà a capo un direttore-manager che risponderà del suo operato alla commissione confederale. Il direttore-manager avrà quindi uno stipendio, un buon stipendio, anche questa volta parametrato. Il suo parametro però sarà inversamente proporzionale al numero di buste paga del suo apparato impiegatizio rispetto al numero dei benevoles che sarà riuscito a convincere di dargli una mano.

I compiti di questo Aero Club d'Italia, oltre a quelli relativi al supporto finanziario dei programmi presentati dalle singole federazioni, che devono essere contenuti sotto l'ombrello delle allocazioni già decise in sede di confederazione, rimarranno quelli pubblicitari attuali: emissione dei certificati degli ultraleggeri, emissione delle tessere FAI e così via. E gli Aeroclub?

Gli Aeroclub saranno liberi di costituirsi nella forma che più gli aggrada: sotto forma di associazione, di s.p.a., di s.r.l., di s.a.s., di s.a.p.a., di s.n.c., di cooperativa e di quant'altro. Potranno essere più di uno sullo stesso aeroporto o sulla stessa avio-superficie. E nella stessa provincia. Potranno avere scopo di lucro oppure no.

Insomma: potranno fare quello che vogliono. Però, se disederano beneficiare dei servizi erogati dall'Aero Club d'Italia – come l'emissione delle tessere FAI, la certificazione degli ultraleggeri, i piani di rinnovo flotta, i premi di brevetto e così via – dovranno essere disposti a sottoscrivere una convenzione tipo, a pagare una tassa annuale per i ser-

vizi di segreteria e a far iscrivere i propri membri alle rispettive federazioni.

Per ovvi motivi di efficienza e di facilità d'accesso l'Aero Club d'Italia dovrebbe essere spostato entro i perimetri di un aeroporto. Come l'aeroporto dell'Urbe, ad esempio. O quello di Reggio Emilia...? Come vedete non c'è nemmeno bisogno di un nuovo statuto: si tratta solo di rovesciare l'attuale organigramma.

Poi, ovviamente, ci sono alcuni piccoli dettagli: ricercare il consenso preventivo di tutti i rappresentanti del volo a vela citati, del presidente Mario testa, del presidente del CONI e di un folto gruppo di parlamentari; procedere di conseguenza all'abrogazione della legge istitutiva dell'attuale Aero Club d'Italia attribuendone il patrimonio e la gestione dei suoi impegni contrattuali all'appena nata commissione confederale che ne disporrà in proprio o a favore dell'Aero Club d'Italia di nuova concezione a seconda delle esigenze; recepire la commissione confederale negli statuti delle singole federazioni, adottando clausole comuni per la revoca e l'approvazione del regolamento di funzionamento della stessa; individuare questo regolamento di funzionamento a cura di un comitato che si costituisca ad hoc all'inizio del processo, e ...zac! il gioco è fatto.

FINE

*lo spero sia solo l'inizio! Lo spazio è a Vostra disposizione.*

R.S.

**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

## La Commissione Permanente di Specialità

La commissione permanente di specialità ha invitato la rivista *Volo a Vela* ad un incontro informale per descriverci le novità di quest'anno. La CPS è per molti volovelisti italiani solo una sigla in più, tra tante altre.

Appreziamo quindi il desiderio di fare comunicazione in maniera chiara per tutti. La CPS è formata da cinque persone che volontariamente svolgono un lavoro di appoggio e consulenza al Consigliere del Volo a Vela presso l'AeCI (Ferro Piludu). Quest'ultimo ratifica le indicazioni consultive presentandole ufficialmente alla Commissione Sportiva Centrale dell'AeCI per l'approvazione. Gli argomenti di competenza sono limitati all'utilizzo e assegnazione dei mezzi, calendario sportivo, regolamenti di gara e preventivi per la partecipazione a gare internazionali.

Il Presidente è Carlo Marchetti, che risiede a Roma, poi ci sono Maurizio Secomandi, Sergio Capoferri jr, Paolo Cappadozzi e Ricky Briigliadori. Una piccola complicazione è intervenuta con l'obbligo di riunirsi presso i locali dell'AeCI, alla presenza di un segretario che stende i verbali.

La nuova CPS spera di contribuire alla crescita del volo a vela in Italia, e per riuscirci punta molto sulla comunicazione con i Club e con la base dei piloti. L'atto d'esordio è stato l'invio a tutti gli AeroClub federati di un questionario per conoscere la situazione e le esigenze locali, chiedendo espressamente la nomina di un referente diretto con la CPS. Hanno risposto solo 10 Club su 29, ma gli esperti di queste cose dicono che si tratta di un'ottima percentuale. A tutti i Club l'invito è ancora quello di farsi vivi, approfittando della voglia di fare dei membri, tutti nuovi, della Commissione.

Per incrementare la base attiva dei piloti, la CPS appoggia la battaglia per eliminare l'obbligo di brevetto di volo a motore per gli istruttori. Inoltre spinge perché venga applicata la norma che permette l'attività istruzionale sulle aviosuperfici e cerca nuove possibilità di far rimanere nel volo a vela un maggior numero di neobrevettati.

La semplificazione del regolamento del CID e delle gare di velocità è da intendersi come un primo passo in questa direzione. Da oggi ogni volo è valido per il Campionato Italiano di Distanza, purché vi sia una semplice lavagna firmata da un commissario e fotografata. Non serve più, invece la dichiarazione dei piloni ed è molto più semplice gestire un tema in volo. (ovviamente la dichiarazione dei piloni continua ad essere necessaria per i voli d'insegna FAI). Il calcolo del punteggio è semplicissimo: 2 punti per ogni km, senza varianti né "bonus" speciali. Si vedrà se questo aumenterà le ore volate o ridurrà la fuga di neobrevettati.

La partecipazione al CID sarà incentivata anche dal nuovo

metodo di calcolo del punteggio "per algoritmo" che ridurrà la penalizzazione per chi non è il primo della propria categoria.

Il calendario sportivo del 1999 introduce soprattutto la nuova classe "Biposto Club", nella quale parteciperanno i piloti di categoria nazionale, attratti da un'alta valutazione (950 punti) ai fini della graduatoria. La gara prevede un fattore massimo di handicap che impedisce l'uso di macchine come Nimbus e ASH25. Il secondo posto di pilotaggio dovrà obbligatoriamente essere occupato da un pilota di categoria promozione, aggiungendo un forte valore di educazione al mondo delle gare. L'ideale sarebbe l'alternanza su ciascun mezzo di due giovani, con la suddivisione anche del compito di aiutante a terra. A questo proposito, ci è giunta notizia che l'AeroClub Centrale di Rieti ha già esaurito le prenotazioni dei biposto disponibili per la gara, quindi vi consigliamo di affrettarvi a formare il trio di piloti e a fissare l'affitto di un biposto all'interno del vostro Club.

Altra cosa nuova è l'attribuzione a Ferrara dei Campionati Italiani di velocità in tutte le tre classi FAI, compresa la Libera finora sempre svolta a Rieti in agosto. Ferrara offre un aeroporto adattissimo ai grossi Libera, e anche condizioni meteorologiche tipiche delle pianure. Potrebbe essere un buon allenamento in vista degli appuntamenti internazionali che attendono la Squadra Italiana.

La partecipazione alle gare decentrate è incentivata dal punteggio per algoritmo ancora innalzato di 50 punti, compreso il Campionato Italiano Promozione che paga da quest'anno 900 punti.

Per rilanciare la gara della classe Sport, cui si può partecipare solo con alianti dalle prestazioni non elevatissime, non verranno accettate iscrizioni di piloti appartenenti alla Rosa Nazionale (i migliori 16 piloti della graduatoria).

Continua anche la ricerca di giovani sotto i vent'anni da avviare alle competizioni. La CPS crede che sia necessario preparare dei giovanissimi a diventare i campioni di domani, ed è il caso di approfittarne.

La più originale delle proposte che vengono avanzate dalla CPS è quella di istituire un campionato itinerante, che porti il volo a vela anche su aeroporti dove le gare non sono mai arrivate prima. Si tratterebbe di una grossa opportunità anche a livello di esposizione locale per i Club più periferici, con possibili ritorni in termini di nuovi brevetti e di relazioni pubbliche con le autorità locali. Al questionario allegato allo scorso numero della rivista hanno risposto solo 33 piloti, dei quali 24 favorevoli.

ALDO



## Briefing “Due Torri” - 42<sup>a</sup> Edizione

### AMBIENTE E PUBBLICHE RELAZIONI SOTTO LE DUE TORRI

Si è svolto a Bologna, nell'ultimo week-end di novembre, il tradizionale briefing “Due Torri”. Ospiti dei locali dell'Aero-Club Bologna, ci si tuffa per due giorni negli aspetti organizzativi del volo a vela italiano. Quest'anno vedeva una novità assoluta: la Federazione Italiana di Volo a Vela per la prima volta partecipava direttamente alla gestione dell'evento.

L'impressione globale è stata di un netto miglioramento, si respirava un'atmosfera più costruttiva e mediamente una maggiore professionalità. Tutti gli interventi alle varie assemblee sono risultati più sintetici e conclusivi. Ci sembra che la dispersività tipica di alcuni momenti degli anni passati sia in gran parte un ricordo.

Nella mattinata di Domenica vengono affrontati e ripresi gli argomenti di interesse più generale, con gli interventi dei singoli oratori rispettosi del limite di tempo imposto dalla FIVV. Così nessuno ha rubato tempo a nessuno. Spiccava tuttavia l'assenza del presidente dell'AeroClub d'Italia, avv. Testa, che mai prima era mancato all'appuntamento con il volo a vela italiano. Impegni precedenti gli hanno impedito di partecipare. D'altronde l'AeCI vede la FIVV come un concorrente che potrebbe sottrargli autorità, e non gradisce la nascita delle federazioni spontanee di specialità. Federazioni che sono già operative da qualche tempo, tranne che per il volo a motore che ancora mantiene un canale preferenziale con l'AeCI.

Ha fatto piacere vedere presenti i rappresentanti di altre discipline aeronautiche, tra cui il presidente della Federazione Italiana Volo Libero (delta e para, ci ha parlato dei rapporti con

gli Enti dei Parchi Naturali) e la FIVS (volo simulato, forte del riconoscimento nientemeno che della FAI). Sarà d'obbligo restituire la visita!

Il Sabato è invece dedicato ad assemblee, approvazioni di bilanci, riunioni delle varie commissioni.

### L'ASSEMBLEA DELLA FIVV

Walter Vergani ha presentato l'attività della Federazione nel 1998. Pur non avendo alcun potere economico, in quanto non riceve sovvenzioni da alcun ente ma solo le diecimila lire di iscrizione spontanea dei piloti, né potere sportivo o normativo, come ha invece la BGA in Inghilterra, la FIVV ha operato parecchio a livello di contatti con Enti e persone. La collaborazione con la rivista Volare, che offre una pagina a ciascuna federazione, ha portato ad aumentare sensibilmente la visibilità del volo a vela e della stessa FIVV. Semplici curiosi ed aspiranti piloti d'aliante hanno preso contatto con la FIVV per avere informazioni e si sono instaurati buoni rapporti con i cugini del volo libero, del volo da diporto-sportivo, del modellismo e del paracadutismo. Dovunque ci siano appassionati di volo, ci sono potenziali volovelisti.

Si è cercato anche un appoggio nel Parlamento tramite l'On. Speroni che si attiverà per togliere, secondo le direttive dell'Unione Europea, l'obbligo agli istruttori di possedere il brevetto di volo a motore.

Quello che sembrava impossibile è stato ottenuto prendendo contatto con l'Ente Parco dei Monti Sibillini. Una volta spiegato cos'è il volo a vela, siamo stati invitati a volare lì in aliante! Sembra addirittura che l'Ente sia interessato a sponsoriz-

zare qualche evento sportivo a Rieti, per farsi conoscere ed attirare più persone ad usufruire del Parco. In questo ambito è risultata importante la collaborazione con la FIVL che ha un buon rapporto con i Parchi Naturali, all'interno dei quali (Subasio) ha addirittura organizzato un Campionato Mondiale.

La Federazione di Volo a Vela possiede dall'anno scorso un'alianta, grazie al finanziamento di un gruppo di privati. Si tratta di un mezzo un po' anziano ma dignitoso, un *Bergfalke* dotato di gancio baricentrale abilitato al lancio con verricello, che è a disposizione di chi ne faccia richiesta. Si richiede solo un modesto contributo per l'assicurazione.

I programmi per il '99, oltre a continuare sulla strada tracciata, prevedono soprattutto la promozione del volo a vela nel Centro-Sud. Il sogno è di poter costituire una scuola itinerante di pilotaggio, che sarebbe persino autosufficiente se dovesse concludersi l'acquisto di un verricello usato.



#### RIUNIONE DEI RAPPRESENTANTI DI SPECIALITÀ

In ogni AeroClub italiano, e pochi sono quelli specialistici dove si fa solo il volo a vela, i volovelisti eleggono un proprio rappresentante presso l'AeCI. Nel corso di questa riunione Carlo Marchetti ci ha posto il classico dilemma: meglio prima la notizia buona o quella cattiva? Quest'ultima è che il bilancio preventivo 1999 dell'AeroClub d'Italia prevede forti tagli alle erogazioni. A fronte di 425 milioni di lire richiesti, ci sono fondi solo per 140 milioni. Una speranza viene da una possibile integrazione che il CONI non ha ancora deliberato.

La buona notizia è che l'Italia avanza una seria candidatura ad ospitare i Campionati Mondiali delle tre classi FAI a Rieti nel 2003.

Walter Vergani dell'ACAO-Varese, riferendosi alla necessità di aumentare l'esposizione del volo a vela, raccomanda la presenza

di un "giornalista" inviato a seguire le gare, con il compito di fornire comunicati stampa in giornata a tutti i media contattati. L'AeCI dovrebbe inserire a preventivo qualche piccola somma per ottenere questo servizio, nell'ottica dello Statuto che lo vuole impegnato a promuovere le attività di volo e la cultura aeronautica nel nostro Paese.

A proposito dell'AeCI, Piero Puggnetti riferisce che si è giunti alla terza revisione della bozza di nuovo Statuto, che ancora non è definitiva. Tutti lamentano comunque la riduzione di rappresentatività della base.

#### ASSEMBLEA DELL'AECCVV

Il 1998 è stato ricco di cambiamenti all'AeroClub Centrale di Rieti. L'arrivo di Kiki Clairbaux, l'assunzione del giovane Giorgio Ballarati, l'arrivo dei verricelli e la soluzione al problema del sorvolo del Velino sono occasioni molto promettenti per il futuro. Il Centro può ora essere rilanciato anche a livello internazionale.

Ma, come prima, partiamo dalle cattive notizie: Civilavia ha installato presso l'aeroporto di Rieti un ufficio di controllo del traffico aereo. In pratica ora, prima del decollo, bisogna presentare notifica scritta per tutti i voli (compresi i traini) e versare le tasse di decollo e di atterraggio.

Questi "diritti aeroportuali" sono indicizzati ISTAT e non possono essere eliminati, in quanto istituiti a compensazione dell'abrogazione della tassa erariale sugli aeromobili. La legge prevede che vengano utilizzati dallo Stato per il "mantenimento degli aeroporti minori".

Ogni decollo di aliante da Rieti è perciò da ora gravato di 20.000 lire di diritti (per tacere della tassa di stazionamento calcolata sui minuti di permanenza dell'aeromobile sul sedime aeroportuale). Un costo che rischia di scoraggiare l'attività. Al solo fine di ridurre il disagio legato alla presentazione della documentazione di notifica per ogni movimento, si può pensare alla costituzione, con l'appoggio del Sindaco e della Provincia, di una Società di Gestione delegata alla raccolta degli importi. Le buone notizie invece sono tante. L'arrivo di Kiki ha portato la voglia di fare e di sperimentare nuove soluzioni. Tutte le ambizioni di Kiki, che è stato a lungo il responsabile del famoso centro nazionale francese di S. Auban, culminano nella candidatura ad ospitare un Campionato Mondiale.

La situazione economica è di sostanziale pareggio, anzi un profitto se si considera l'esito dell'affare condotto sui pezzi di ricambio per gli L-19. Solo la liquidità di cassa ha creato dei problemi nella gestione corrente del '98.

Il Centro ha fatto dei grossi investimenti a vantaggio di tutto il volo a vela nazionale, i frutti saranno raccolti nei prossimi anni.

Secondo Clairbaux, i piloti di aliante italiani hanno in comune una fortissima componente sportiva. Non ricorda di avere



visto in Francia neofiti con meno di 50 ore che già pensano a fare i "Trecento". Purtroppo critica la scarsa propensione a guardare fuori girando la testa prima di virare (*Doi guardar fiori...*). Gli stage sono stati penalizzati, secondo Piludu, anche dalle preoccupazioni economiche che affliggevano il Consiglio, ma si è vista una crescita dei partecipanti soprattutto dei livelli più avanzati. Potrebbe essere anche una conseguenza della scarsità di nuove leve.

A tutti interesserà sapere che col nuovo anno si può affittare gli alianti dell'AeCCVV per voli privati fuori stage, e che i prezzi degli stage sono analitici, cioè si pagheranno le ore di volo e i traini utilizzati. Così si abbassa il costo nel caso di maltempo e si incoraggia la partecipazione nei periodi non ottimali per la meteo. Il "menù" prevede anche mini-stage nei week-end e stage speciali per piloti molto esperti.

In effetti, come abbiamo potuto vedere in novembre, a Rieti ci sono molte più giornate di veleggiamento che nel Nord, e si potrebbe addirittura fare i Week-end in febbraio: se non si vola si scia al Terminillo...

La situazione del Centro Nazionale ha tranquillizzato tutti, e Alvaro de Orlèans-Borbon ha spronato a porsi obiettivi molto ambiziosi, citando il grande successo di Fuentemilanos, un centro privo di strutture e di attrattive per le famiglie dove i tedeschi tuttavia fanno 8000 ore all'anno.

Alvaro, la cui visione aeronautica ha degli orizzonti molto ampi, ci invita a non chiuderci, ma ad essere vivacemente aggressivi nella difesa dello spazio aereo e contro gli estremisti Verdi. E ricorda che i grifoni al centro della polemica alian-

ti-Velino sono una specie importata dalla Sardegna, che introdotti nell'ambiente hanno eliminato i rapaci più piccoli che abitavano quei luoghi da tempo ben più lungo. L'AeroClub di Spagna spende oltre il 10 % del proprio bilancio per pagare un ottimo avvocato, che si occupa di fare battaglie legali a difesa del volo sportivo.

#### DOMENICA

Rispetto al solito, si è parlato molto meno di soldi. C'è chi ha detto che dobbiamo smetterla di vivere di "elemosine" e cercare di venderci al meglio. Quel che è certo e che altri argomenti meno provinciali hanno avuto lo spazio che meritano,





dimostrando una maturazione del mondo del volo a vela nazionale.

Ancora i Verdi e lo spazio aereo sono stati presentati come i veri problemi. Il volo silenzioso comincia ad avere paura, e ne ha ben motivo. Angela Sheard, la delegata presso l'European Gliding Union, ci ha presentato la campagna "*Gliding Needs Airspace*" per la quale sono stati attaccati migliaia di adesivi persino nei bagni degli Enti di controllo del traffico aereo. Si svolgerà a Rieti il 27 febbraio un meeting dell'EGU, nel corso del quale verranno presentati i problemi anche italiani. La Sheard ha bisogno di un referente italiano ben informato che la aggiorni sui nostri punti di preoccupazione. Il contatto con gli altri delegati può avvenire per E-mail, ma è necessario che qualcuno si proponga col proprio impegno molto presto.

L'EGU ha recentemente vinto una battaglia in Francia contro una nuova legge che aveva istituito l'obbligo di fare i battesimi dell'aria solo con istruttori.

Il rapporto con l'Ente Parco del Subasio è stato raccontato da Giulio Vercelli, presidente della Federazione Italiana Volo Libero, che ha ottenuto di poter organizzare un Mondiale al Monte Cucco, all'interno del parco! In effetti l'Ente ha saputo vedere il volo veleggiato dei delta e para come una delle attività collaterali che promuovono il parco stesso. Un grande risultato di pubbliche relazioni per la FIVL.

Mentre Pugnetti informa con giustificato orgoglio che l'AIP ha preso atto della espressa esclusione degli alianti dal divieto di sorvolo del Monte Velino e dei Sibillini, l'avv. Falletti dell'avvocatura di Stato riferisce sul corso del giudizio per i "col-

pevoli" di pregresse infrazioni.

Le università si interessano al volo a vela, e dopo il CUS di Trento che gestisce l'aeroporto da molti anni, si affaccia sulla scena il CUS Bologna. Fatevi avanti anche da altre città, perché Andrea Tomasi lamenta di avere buoni rapporti con i gruppi accademici tedeschi e inglesi, mentre in Italia le organizzazioni universitarie latitano.

Vari aspetti del volo a vela sono legati alla scarsità di nuove leve. Per incentivare l'arrivo dei giovani, la FIVV spinge per una semplificazione dei mezzi e una riduzione dei costi, anche se le performance ne risentono: il Registro Aeronautico ha risposto con l'accettazione della nuova categoria degli Alianti Elementari, liberatori che dovrebbero essere estremamente economici.

Quasi tutti i delegati sono d'accordo nell'incentivare l'uso dei PW-5, l'aliante monotipo col quale si può partecipare anche ai mondiali. Ferro Piludu, l'unico privato italiano ad averne acquistato uno, ricorda che nella vela le imbarcazioni monotipo ci hanno messo un bel po' a convincere i molti scettici, ma oggi rappresentano una fetta importante delle regate nautiche.

Se siete molto giovani, diciamo sotto i 21-22 anni, fatevi avanti e approfittate della volontà generale di aiutare i giovani ad emergere nelle competizioni volovelistiche. C'è un campionato mondiale juniores (meno di 26 anni) che vi aspetta nel 2001...

ALDO

## ALZATE BRIANZA - Novità e notizie A.V.L.

Le risorse annualmente create dalla gestione di un aeroporto esclusivamente volovelistico come quello di Alzate Brianza, ora dedicato a Giancarlo Maestri, consentono di realizzare, sul finire della stagione invernale, due opere che rapportate appunto alla modestia degli introiti diventano una di straordinaria manutenzione e l'altra di incremento patrimoniale.

Si tratta dell'asfaltatura della pista, metri 600 per 15 più il raccordo tra testata Nord e aviorimessa e la costruzione della club house centrata su una sala multiuso. Sulla pista il manto d'usura dello spessore di due-tre centimetri è stato steso col favore delle miti temperature di autunno inoltrato.

I plinti della club House sono andati in opera poco prima delle gelate di metà Dicembre.

Sono interventi economici fatti al termine del "piano quinquennale" di ricostituzione della flotta dopo il distacco del 1992, interventi che daranno sicuramente risultati duraturi.

Specialmente il secondo darà un pronto ritorno a favore della vita associativa. Basti pensare che finora le infrastrutture aeroportuali offrivano ai soci, e solamente nella buona stagione, un bicchiere d'acqua fresca poichè la tazza di caffè più vicina era disponibile ad oltre duecento metri di distanza...

Negli anni precedenti altre due opere indispensabili, seppur più modeste delle attuali, avevano consentito una migliore accoglienza degli ospiti tedeschi (squadra nazionale), austriaci e svizzeri che da oltre dieci anni scendono a Sud, quando i loro aeroporti sono ancora innevati, a godersi le nostre buone condizioni di veleggiamento di inizio primavera.

Si è trattato di un moderno blocco per servizi igienici realizzato nel 1997 e l'impianto elettrico della zona campeggio messo a norma all'inizio del 1998. Il timore che il "megaderby" del 31 Maggio 1998 con 550 giocatori divisi tra le squadre di Como e Lecco (opera benefica a favore delle popolazioni del Ruanda) potesse portare danni alla cotica erbosa è invece svanito ancor prima dell'inizio della partita per il corretto comportamento sia degli atleti che degli oltre 2000 spettatori.

A sorpresa poi, il terreno nell'area calpestata in 90 minuti di gioco è risultato, nonostante la pioggia, addirittura migliorato. Con la gioia dell'"urbanista" geometra Fernando Dell'Acqua. A proposito: progettista della club house. A far del bene non ci si perde mai. Infatti, nessun introito ma nemmeno perdita di attività per via della giornata piovosa.

In più, grazie al pallone sport nazionale, le tensioni anti-aeroporto si sono attenuate e poi trasformate in simpatia popolare, sindaco in testa. Per la verità il sindaco non aveva mai sofferto di allergie volovelistiche né di punture... d'ortica. Parte seconda. Dopo le opere edilizie, le novità si trovano nell'attività di volo, più strettamente nell'organico della scuola di pilotaggio.

Al trauma della scomparsa di Giancarlo Maestri il 4 Maggio 1997 erano seguiti: la sospensione del disciplinare (già meglio del paventato ritiro definitivo), la contrazione dell'attività di volo, l'imposizione di CIVILAVIA di fissare nuove severe regole e la loro applicazione attraverso uomini di provata esperienza ("Alzate è l'Hong Kong della situazione") è infine il cappio al collo della banca asciutta.

Per la sopravvivenza venne allora suonata l'adunata dei superstiti.

Maestri era due Maestri, capo trasciatore e direttore della scuola. Almeno questo, per rinascere, andava sostituito. A Pietro Longaretti viene chiesto il sacrificio, peraltro suggerito, pistola alla tempra, da CIVILAVIA. È stato davvero un "obbedisco" sofferto, non poco.

Ed oggi 31 Dicembre 1998, come giurato allora, Longaretti passa le consegne con il brillante bilancio di 31 nuovi piloti, più 3 conseguiti a Fayence, in poco meno di diciotto mesi. Questo è il risultato numerico toccabile con mano.

Quell'altro, il risultato spirituale, lo si avverte solo con adeguata preparazione. La bandiera di quella scuola nata nel 1947 col disciplinare numero 1, primo direttore Vico Rosaspina, è stata tenuta alta con orgoglio e fermezza di carattere anche nel suo periodo più duro.

Pietro entra nella storia.

Le consegne a Giuseppe Gandolfi assumono molti aspetti positivi, primo tra questi il ritorno di Longaretti all'attività sportiva. Inoltre il pieno accordo tra chi affida il patrimonio umano, tecnico e culturale e colui che ne assume la piena responsabilità assicura la continuità della guida del disciplinare. Per di più il personale aeronavigante, trainer e istruttori, ha già accolto favorevolmente questa persona competente, dotata di larga esperienza proprio in campo didattico oltre che di notevole attitudine al comando.

Ebbene, da battaglie di retroguardia si passa progressivamente al piano di attacco. La riuscita dipenderà in gran parte dagli ufficiali dello stato maggiore.

EGIDIO GALLI

## BOLZANO - Distanza libera ...o quasi

Sabato 29 agosto arrivo in campo di buon'ora. Non ho seguito la meteo negli ultimi giorni, ma ieri è passato un fronte freddo e rimane un leggero flusso da nord.

E' da un po' che penso ad un volo in libera verso sud e oggi, viste le condizioni, la Pianura Padana dovrebbe essere possibile.

Tuttavia non ho preparato questo volo, non ho carta, frequenze, coordinate nel GPS; perciò scrivo un tema preso a caso sulle Alpi e decollo.

Durante il traino noto alcune stratificazioni sulla Pusteria e la Venosta, in più sono già le 12. Rinuncio al tema scritto, fotografo S.Genesio da nord e, salito poco ad est fino a 2400, piano verso il Catinaccio.

Non ho completamente abbandonato l'idea di andare a sud. Purtroppo le condizioni stentano a partire, le termiche sono tagliate dal vento e la base cumulo rimane lontana.

Solo alle 13.30 riesco a salire fino a 3000 e mi dirigo verso la Valsugana. Penso di andare fino ad Asiago e rientrare poi verso nord.

Qualcuno è in volo sulla Val d'Astico, altri in pedemontana e dalle loro comunicazioni la pianura sembra buona.

Rinuncio ad Asiago e piano fino a Thiene, ma qui la mia carta finisce.

Più avanti 2-3/8 di cumuli con base a circa 2000, leggero vento da nord-est e visibilità incredibile.

E' sabato e rimane la domenica per il recupero.

Desidero continuare, attraversare la pianura e proseguire sugli Appennini.

Cerco di ricordare la carta che non ho. Con 150 in bussola dovrei arrivare a Ferrara e da lì, planando per 170, passare ad est di Bologna.

Le salite sono da +1,5 a +2 e la base cumulo è a 1800.

Poco prima del Po sento Giorgio Ballarati vicino a Pavullo; è partito da Rieti e spera di arrivare a Varese. Ci scambiamo informazioni e auguri, ma Rieti per me è già troppo lontana.

In vista di Ferrara chiamo gli amici in volo su Bolzano e comunico le mie intenzioni.

Alle 16.15 sono al traverso di Bologna e sulle colline centro

un +5 fino a 2200. Chiedo a Franco e Maurizio di agganciare il carrello e partire.

Richiamo Rieti nel GPS: 220 Km per 150 gradi.

L'atterrabilità lungo la rotta diretta non mi sembra delle migliori. Preferisco volare più a ovest verso il Casentino e così passo sul Falterona e piano fino al Pratomagno. Il nord-est disturba un po' e le salite si sono indebolite.

A sud di Arezzo salgo in un +4 fino a 2400. Commetto l'errore, forse, di non cercare il laminare e piano direttamente verso il Tezio dove vedo l'ultima condensazione.

Sono le 17.30 e sento alcuni piloti in volo tra Perugia e Rieti che stanno faticosamente rientrando.

Arrivo al Tezio alle 18 con 1000 metri, ma l'ultimo cumulo si è dissolto.

Per un attimo penso di atterrare a Perugia, ma non ricordo la frequenza e così vado avanti cercando l'appoggio sui Martani.

Il vento è tangente al costone, e arrivo su Spoleto con 500 metri. Scelgo un campo alla periferia ovest della città, ma, prima di iniziare la procedura, provo su una cava esposta a nord dove centro un metrino.

Forse Rieti non è poi così lontana.

Purtroppo a 1200 tutto finisce, ho 800 metri sulla quota dell'aeroporto e sono a 35 km.

Passo il Valico della Somma grattando la cresta ovest con la quasi certezza che il mio volo terminerà in un campo dalle parti di Arrone.

Non trovo il sottovento temuto, arrivo a Piediluco e spero ancora nell'appoggio ai Colli sul Velino.

La turbolenza è forte, il costone sopravvento è in ombra e controllo, non riesco a valutare la distanza dal pendio.

Passo di misura ed entro nella piana con 200 metri sul terreno; a 100 metri viro controvento ed atterro in un bel campo accanto alla strada.

Bolzano è a 470 km, l'aeroporto di Rieti a 3; sono le 19.30.

ROBERTO ISTEL

**PREVENIRE È MEGLIO CHE CURARE!**

**VOLOVELISTA, ATTENTO!**

**Dopo ogni rimontaggio, controlla scrupolosamente il tuo aliante  
IN OGNI SUA PARTE !!!**

# VERONA

## Boscomantico: una nuova realtà volovelistica

Il volo a vela veronese è sempre stato "timido" nel propagandarsi sulle pagine della rivista "VOLO A VELA".

La nostra sezione è sorta in seno all'Aeroclub di Verona - Boscomantico presieduto dal Dr. Giorgio Cometti. Aeroclub ben solido e nel cui ambito ci stiamo facendo apprezzare.

Ora è tempo che io illustri com'è la nostra realtà, perchè il gruppo sta finalmente "esplosando" soprattutto dopo che, poco più di due anni fa, un nostro pilota, Alberto Zorzi, partecipò per la prima volta alla gara di promozione a Ferrara nel giugno '96: questo ha fatto scattare il desiderio di emigrare dal cielo campo e misurarsi in gara.

Nel '97 lo Zorzi (con un amico) acquistò un aliante e partecipò nuovamente alla gara di Ferrara piazzandosi al III posto.

Quest'anno egli ha vinto quella gara e con il II posto ottenuto al Campionato Promozione di Rieti è diventato "Pilota Nazionale".

(N.B.: alla gara di Ferrara ha partecipato anche un altro pilota veronese, Guido Rocca, classificatosi 17°).

In questo ultimo anno e mezzo sono arrivati altri 3 aliante privati, tra cui quello mio e del cugino F. Ambrosini.

L'Aeroclub dispone di 2 aliante ASK 21, 1 Mono Astir, 1 PA 18 per traino (e un secondo traino è in allestimento).

Da anni abbiamo aperto la Scuola, e questa funziona bene.

Ora, c'è un bel gruppo che "tira" e tanta voglia di fare. Nel giro di un paio d'anni ci piacerebbe addirittura organizzare una gara di promozione.

Il nostro Aeroclub si trova in una posizione strategica in quanto situato sia sull'asse pedemontana Est-Ovest, che all'inizio delle Alpi e, da non dimenticare, con a Sud tutta la pianura Padana per gli amanti delle termiche secche e "distese infinite".



A riprova della validità della zona in occasione dei Campionati Italiani di Asiago sono stati inseriti piloni veronesi nelle prove di gara. E in tale "habitat" non si è certo dovuto attendere molto per avere piloti che abbiano iniziato a fare spontaneamente del "cross-country"! Del resto nella rivista "VOLO A VELA" N. 249 è apparso l'articolo "Ben tornati!" di Nicola Ravaioli, articolo in cui sono stati ricordati il Col. ADRIANO MANTELLI e l'allora Cap. CLAUDIO AMBROSINI.

L'occasione mi è gradita per ricordare colui che, (oltre ad essere mio primo cugino), fu il fondatore del Volo a vela a Verona nonchè istruttore. Parliamo degli anni sessanta. Il Cap. Claudio Ambrosini, pilota ed Istruttore militare, dopo aver partecipato per 2 volte ai Campionati Nazionali di Rieti con i colori dell'A.M. (con l'aliante CVV8 Bonaventura detto "La Nave"), fondò l'ASSOCIAZIONE VOLOVELISTICA VERONESE. Associazione che portò al brevetto alcuni allievi.

La prematura scomparsa di un tale animatore nel 1971 comportò in breve tempo lo scioglimento della sezione del

volo a vela. Per fortuna la grande passione rimase in alcuni piloti che, per volare, dovettero migrare negli aeroclub vicini. Nel 1986 sono arrivata io, brevettata all'Aeroclub di Trento, (dopo "solo" 20 anni di attesa visto che mio cugino Claudio mi portò in volo con il "Canguro" nel 1966).

La mia passione e quella di Giambattista Consolaro Girelli (pure brevettato a Trento), portarono all'apertura dell'attuale sezione nell'Aeroclub di Verona-Boscomantico ancora nel 1986, dopo aver rintracciato e convinto 16 Piloti, di cui 6 anche con il brevetto a motore. Venne così acquistato un ASK 21 arrivato a Verona il 25/9/1986. Sennonchè, grazie alla velocissima burocrazia italiana, si poté finalmente volare solo dal 28/2/1987!

Le vicende furono "varie" ma per fortuna andavo a consolarmi a Rieti.

Primo Rappresentante di specialità nel Consiglio dell'Aeroclub fu il figlio del Magg. Ambrosini, Flavio.

Dal maggio 1989 sono eletta Rappresentante di specialità.

Varie le iniziative degli scorsi anni: nel 1989 organizzammo il I corso in Ita-

lia di acrobazia con aliante e nel 1990 il II, tenuti dall'Istruttore acrobatico Pietro Filippini.

Nel 1990 fu operativa la Scuola, con l'attuale Istruttore Giambattista Alzetta, e da allora ad oggi 32 Allievi hanno conseguito la licenza di Pilota di Volo a vela. Allievi provenienti non solo da Verona e provincia, ma anche da Vicenza, da Mantova e da Brescia.

Nel 1990 l'ASK 21 fu portato ad Asiago per stages estivi.

Nel 1991 l'Aeroclub ha acquistato un "Mono Astir" dall'Aero Club Centrale di Rieti, e nell'estate sia l'ASK 21 che il Mono Astir vennero portati ancora ad Asiago.

Nel 1994 sono stati organizzati:

- 1) un Corso di Cultura Aeronautica per gli allievi delle Scuole Superiori: vi hanno partecipato ben 220 studenti di cui 154 hanno volato, parte a motore, parte in aliante;
- 2) un Corso di Cultura Aeronautica per Insegnanti: vi hanno partecipato ben

25 Professori e tutti hanno volato sia a motore che in aliante.

Nel 1996 siamo riusciti ad avere a Boscomantico il Corso di cultura aeronautica dell'Aeronautica Militare sia con aerei a motore che con alianti, corso diretto dal Ten. Col. Paolo Forapan brevettato con noi a Verona ed ora anche istruttore di volo a vela, e 208 furono gli allievi delle Scuole Superiori che vi parteciparono. Inutile ribadire quanto siano valse sul piano della promozione tutte queste attività.

E' tradizione della nostra sezione organizzare ogni anno, da sempre, la partecipazione di un gruppo numeroso agli stages di Rieti. Questo ha consentito di elevare lo standard tecnico e le prestazioni dei piloti, nonché di creare quell'affiatamento di gruppo che si sta ormai diffondendo nel nostro club. Inoltre, cosa molto importante, è così iniziata l'attività di "cross-country" nella nostra zona.

Ed è tanta la passione che nel marzo

1997 è stata fondata l'"ASSOCIAZIONE VOLOVELISTICA SCALIGERA" avente lo scopo di promuovere il volo sportivo. L'Associazione si è fatta promotrice di importanti iniziative che hanno lo scopo di alimentare questa crescita e che, penso, vedranno la loro conclusione nei prossimi anni.

Sempre nel 1997 l'Aeroclub ha acquistato il secondo ASK 21.

E quest'anno i volovelisti hanno propagandato il volo a vela approfittando delle manifestazioni organizzate dall'Assessorato alla Cultura ed allo Sport del Comune di Verona (di cui la foto che ti unisco fatta dall'alto dell'Arena) portando per ben due volte un aliante nella piazza più importante di Verona.

Ed abbiamo ancora tanta voglia di fare e tante idee da realizzare.

Come hai potuto sentire, si è seminato negli anni sessanta.....ed ora è tempo di raccogliere.

FRANCESCA RESI

## UDINE - Campoformido



*Ecco la foto dei neobrevettati dell'Aero Club Friulano che doveva essere inserita alla pag. 22 del precedente numero. Una buona occasione per tornare a parlarne e per raccomandare l'invio di altre notizie!*

## AOSTA

## Come fare 1120 km in aliante, non farsi omologare il volo, e volare felici e contenti

(di GIACINTO GIORGIO)

Mi chiamo Giacinto Giorgio: Giacinto è il nome! Con un cognome così una precisazione è d'obbligo.

Da molti anni svolazzo qui è là, ho volato in deltaplano ed ora volo in aliante con base ad Aosta. Non faccio gare e non ho mai fatto omologare un volo perchè **per me l'importante è volare**, lo faccio quando posso ed ogni volo è un banco di prova per migliorarmi e fare un piccolo passo oltre a quanto già raggiunto. **Le condizioni di volo ad Aosta sono esaltanti per il volo in quota**, ho fatto il *record italiano* del monoposto **10.544 slm**. Poi mi sono chiesto: – *Solamente su e giù? Proviamo in quà ed in là* – Ho cominciato ad allargare i miei orizzonti. Attualmente di “voletti” di 400/600 km ne faccio una decina all'anno. Mi fermo? I 1000 km quando li faccio? “*Se voli ad Aosta mai!*” – mi ha detto qualcuno – “... partite tardi, le termiche cominciano alle 10/11 ed è tardi per un volo di 1000 km!” M

Le termiche inizieranno tardi ma il **vento di Nord – Ovest soffia anche di notte** pensavo io. Occorrerebbe saperlo con 3/4 giorni in anticipo e poi, partendo all'alba mah! vedremo.

Ad **Aprile Klaus Dieter Zink** mi dice “Vorrei fare i 1000 km con *Robert Fessler* partendo da Aosta, vieni?”; “Con piacere!” rispondo “Ti telefono qualche giorno prima ...” conclude lui.

**Domenica 5 luglio** mi telefona *Klaus* “Mercoledì vento da Nord, partiamo?”. Lunedì e Martedì l'**Aero Club** è chiuso; mi sono affrettato a preparare l'*ossigeno* e il *barografo*, a procurare il *traino con trainatore*, il *commissario sportivo* e ad avvertire l'**Air Vallee** (il gestore dell'aeroporto) che Mercoledì saremmo partiti presto per *tentare i 1000 km*.

**Martedì 7 luglio** con *Klaus e Robert*

siamo alla ricerca di un ristorante che ci faccia usare un tavolo grosso perchè dopo cena dovremo pianificare il volo e, si sa, **la carta delle Alpi è grande**. Un ristorante ci caccia: cominciamo bene! Al secondo tentativo, *si mangia!*

A tavola si parla di meteo, volo etc... Dopo cena facciamo il punto della situazione e programiamo. La meteo prevede **vento da Nord e stau** oltre le Alpi; decidiamo per un *percorso a farfalla*, la prima boa vicina in attesa che le nubi si diradino e la seconda lontano, dovremo comunque percorrere tutto l'arco alpino. **Mercoledì 8 luglio** alle 5 tutti in aeroporto. Matteo Santin è il gentilissimo e disponibilissimo *trainatore* con il *Robin DR 400-I-TAZ* e *commissario sportivo*. *Andrea Billotti* dell'**Air Vallee** in torre. *Klaus Dieter Zink* con un vecchio **Mistral**; *Robert Fessler* con un **ASW 20**, e **io** con il mio **ASW 27**.

Dopo le foto di rito e tutti i preparativi si parte vento con **raffiche sino a 37 nodi asse pista**, un nuovo grazie a Matteo il *trainatore!*

**Decolla Karl**, io parto alle **6,14** seguito da *Robert*.

Dopo la foto al *pilone AOSTA da 1500 metri* mi accosto al **costone sud** per salire più in fretta; io sono del posto: li conosco i trucchi. *Morale*: perdo un'ora e quando sono in **onda** i due “stranieri” sono già **oltre il Monte Rosa**.

**Direzione Nord Est** per fare l'*onda del Rosa* e poi via verso **Domodossola**, stando a Nord sottovento all'arco alpino. Passo sempre di lì, anche questa volta si è rivelata la scelta giusta. Da Domodossola a **Chiavenna** sono nel letto dell'onda, attraverso a Sud la **Valtellina** e raggiungo **Tirano**, il pilone che fotografo tra le nubi. Dopo circa **200 km** sono buon ultimo.



Tornando indietro faccio lo *stesso percorso*: Chiavenna? Domodossola, versante nord delle alpi (come al solito porta) **M. Rosa** (sono a casa) il **Cervino**, i **Morion**, il **Fallere**, il **col di Malatra'**. Quante volte ho visto questi posti con l'aliante, durante le gite di sci alpinismo, a piedi. Siamo arrivati a **Courmayeur II° pilone**: ora lo fotografo! Quella laggiù è Courmayeur? Dov'è la funivia? No non è Courmayeur è P.S. Didier! Faccio un giro e mi *abbasso*. È lui o non è lui. Altro giro, sempre più basso. Sul **GPS** il punto Courmayeur non l'ho mai registrato (se metto Courmayeur ci metto anche la Standa per fare la spesa!). Alle **12 e 40** finalmente fotografo il *II pilone* riproponendomi di aggiungere al GPS il benzinaio, il panettiere etc... (non si sa mai).

**Torno sul Rosa** e sono le **13,30** sono in salita “*ho solo più 600 km da fare, ormai è fatta*”. Questa volta niente giro a Nord delle Alpi: ho una quota tale che posso fare una *planata diretta* sino al **monte Legnone** in Valtellina, comunque il per-

corso a Nord delle Alpi sarebbe sicuramente stato portante. Tagliando diritto però *recupero lo svantaggio* sugli altri due. Passo il **Tonale**; qui ci sono già stato, e con bussola e cartina raggiungo la **valle di Merano**. Con *fatica* vedo e fotografo il **ponte di LANA III° pilone**.

*Ora a casa!* Supero una depressione fra due nubi che sembra un colle e via prua ad *ovest*. Risalgo sopra le nubi in onda e prua verso il **Tonale**; percorro *tutta la Valtellina*. Sono a nord del **lago di Como**: dove passo? A nord delle Alpi chiaramente! Ma quelle nuvole sulla verticale delle **Centovalli** cosa saranno? Mah! Io passo dove conosco. A nord di **Biasca** scopro che la situazione è cambiata, forse il vento è rinforzato, *niente onda* e perdo quota. *“non ce la faccio ormai è tardi”* ho pensato. In planata mi avvicino al campo di **Masera** passando per le Centovalli; **se va male atterro qui**. Sulle Centovalli sfruttando la *dinamica dei pendii* guadagno circa 1000 m,

non ci sono cumuli, l'aria si è asciugata, finalmente, in centro valle; si forma una lenticolare, ci siamo ... riesco a raggiungere i **4000 metri**. Nella **val Divedro** avanzo a fatica ci sono tante *ascendenze non organizzate*. Ad est del **passo del Sempione** trovo *l'onda primaria* salgo a quota 5500 e poi *giù sino ad Aosta*. Scatto la fotografia ed **atterro alle 20,29**.

**Ce l'ho fatta!** Ho percorso **1120 km in 14 ore e 5' alla velocità di 80 km/h**. Mica male però! **Robert** è arrivato alle 19,30 e **Klaus** si è fermato a **Domodossola**.

Si ritira tutto: aliante, ossigeno, apparecchio foto, *barografo*...

Accidenti la strisciata del barografo non è molto leggibile, è interrotta in alcuni punti. **Mi omologheranno il volo?** Vedremo!

Vengono spediti i documenti per l'**omologazione del record** e ai primi di ottobre mi telefona **Cibic** dalla **Federazione** e mi dice *“la strisciata del barografo è*

*interrotta in alcuni punti, non si vede neppure il segno del pennino sulla carta e purtroppo in volo non è omologabile”*.

Delusione? Un pochino ma **se ho fatto 1120 km con un barografo “pazzariello” posso farne 1300 km con un barografo a prova di bomba**. Per non avere sorprese lo proverò per una settimana in macchina.

Il *volo* che ho fatto è un mio patrimonio di cui sono fiero soprattutto poichè **ho dimostrato che anche da Aosta sono possibili voli di lunga distanza**.

Per realizzarli è necessario avere:

- ottime previsioni a lungo termine;
- una buona pianificazione del volo (almeno le boe sul GPS);
- un commissario, un trainer ed un gestore molto mattinieri;
- tanta voglia di volare e ... se volete l'omologazione ... un barografo che funzioni...

**Buon volo a tutti!!!**

## TRENTO - L'attività 1998 del C.U.S. Trento

Siamo quasi a fine anno e vale la pena far sapere a tutti quale attività la sezione volo del CUS Trento ha svolto nel 1998, sottolineando innanzitutto che il CUS è l'unica scuola di volo a vela e motore che ha ottenuto le autorizzazioni da Civiltavia al di fuori dell'Aeroclub d'Italia... e credete non è stato facile.

Nessun aiuto tangibile quindi, tante promesse all'inizio, ma l'AECI non riconosce, con i fatti e non solo a parole, il merito di sfornare piloti a basso costo, di svolgere un'attività di promozione della cultura aeronautica fra i giovani e di compiere un grosso sforzo per la convivenza pacifica delle varie attività del “volo silenzioso”.

Il gruppo comunque ogni anno cresce, ma purtroppo non può partecipare alle competizioni ufficiali senza ulteriori spese per iscrivere i propri soci ad un Aeroclub

(i giovani non possono spendere altre 600/700 mila lire per avere la tessera FAI) e di conseguenza anche i partecipanti agli stage di Rieti si è drasticamente ridotto. Il mio tono un po' polemico nasce dalla fatica personale di ricostruire, dalle ceneri di un Aeroclub di Trento naufragato non certo per colpa del Volo a vela, un gruppo di appassionati che con il provvidenziale aiuto dell'Università di Trento e del CUS può ancora volare. Non è piacevole sentirsi esclusi da molte opportunità solo perchè non c'è verso di essere riconosciuti dall'AECI, nonostante le continue richieste e pressioni presso i rappresentanti del volo a vela in seno all'AECI. Passiamo comunque alle attività positive che ci danno la carica per proseguire.

Anche a Pasqua del '98 ormai per la quarta volta consecutiva una ventina di stu-

denti dell'Akaflieg di Monaco di Baviera (studenti della facoltà di ingegneria con morose al seguito) hanno vissuto con noi, ma meglio di noi, i primi voli della fugace primavera volovelistica. Con una decina di aliante e un aereo da traino si sono accampati all'aeroporto Caproni ed in “full immersion” hanno passato 15 giorni volando e facendosi buona compagnia nelle giornate di maltempo. E con la loro simpatica presenza e passione hanno invogliato tutti noi a spiccare il volo e ritrovarsi in aria, sulle dolomiti, a sfruttare le condizioni meteo ed acquisire maggiore sicurezza nel pilotaggio. Un'esperienza, quella dell'Akaflieg, che il CUS Trento vuole tentare di imitare organizzando un'officina certificata dove gli studenti universitari o appassionati di volo possano svolgere lavoro specialistico o manuale in cambio di ore

di volo gratuite.

Nella prima metà di aprile abbiamo organizzato per il terzo anno consecutivo uno stage di perfezionamento con la validissima collaborazione di un esperto pilota ed amico polacco Stani Wielgus che, coadiuvato da Enzo Centofante (esperto pilota e meteorologo), ha volato con i nostri piloti meno esperti per trasversare esperienza e voglia di progredire. Alla fine del periodo degli stage una cena sociale sotto il nostro "tendone-cucina" ha rinvigorito amicizia e spirito di collaborazione dei piloti..

In un caldo Sabato d'agosto abbiamo organizzato una "trasferta" ad Asiago con tutti i mezzi volanti disponibili e abbiamo fatto volare i meno abili su un aeroporto "fuori-porta" avviandoli a decolli, veleggiamenti, atterraggi e procedure diverse da quelle abituali.

Lo svolgimento del Trofeo Benini-Caproni e la festosa conclusione con la conquista da parte di Giorgio Galetto, dopo la vittoria in 3 edizioni, della copia del trofeo, sono il frutto di faticosi tentativi per far conoscere "volovelisticamente" l'area di Trento come meta o pilone di voli di distanza.

A fine ottobre abbiamo organizzato una giornata sul volo silenzioso di cui ho scritto appositamente un dettagliato resoconto.

Infine i risultati di un anno di scuola: nell'ultima sessione di esami, svoltasi il 27/10 scorso, per la sezione volo a vela hanno conseguito il brevetto, dopo un esame teorico pratico sostenuto con la supervisione del Comandante Carlo Marchetti di Civilavia, gli allievi Cortese Giuseppe, Degasperi Claudio, Demozzi Andrea, Giommi Giorgio, Micheli

Michele, Tezzele Arnaldo e Trentini Carlo; mentre per la sezione volo a motore hanno conseguito il brevetto, dopo un esame teorico pratico sostenuto con la supervisione del Comandante Paolo Rocuzzo di Civilavia, gli allievi Demattè Corrado, Lobello Sebastiano, Palmieri Claudio e Tommasini Marco.

Infine il 17/10/98 a Rieti, Marco Fozzer, socio e colonna del CUS Trento, si è "laureato" istruttore di volo a vela dopo un lungo e selettivo corso svolto nell'arco di un anno fra l'Aquila e Rieti. A tutti le più vive congratulazioni per i traguardi raggiunti, un ringraziamento al CUS Trento per la produttiva attività ed un augurio per lo sviluppo dell'attività aeronautica a livello sportivo.

GIORGIO PEDROTTI

## Premiati i vincitori del Trofeo Benini - Caproni

Giorgio Galetto, ancora lui! Ha fatto tris, aggiudicandosi definitivamente il "Trofeo Benini - Caproni", internazionale di volo a vela, onorando il blasone di Campione italiano e il meritissimo posto che occupa fra i "top - ten" del ranking mondiale. Nell'edizione '98, dopo l'ex-aequo del 1991 ed il trionfo con percorrenza record (1795 chilometri e mezzo) dell'anno scorso, Galetto non ha avuto praticamente rivali. Ha lasciato il posto d'onore, a debita distanza, al rampante Mauro Dalla Brida (sorprendente e bravissimo, con un velivolo "storico" in tela e legno) e il terzo gradino del podio ad Attilio Pronzati, "sempreverde" protagonista di mitici voli sulle Alpi.

Una ventina i concorrenti che hanno raccolto la sfida quest'anno, nonostante le poco incoraggianti condizioni meteo, che hanno sfavorito anche la partecipazione straniera. I primi della classe hanno saputo sfruttare la brezza primaverile di maggio. Poi, per gli altri, c'è stato troppo poco vento in poppa.

Gara di volo a vela su due prove di distanza, il "Trofeo Benini - Caproni" accomuna nel ricordo due illustri interpreti dell'aeronautica, promuove inoltre e valorizza Trento come base idonea per voli alpini di ampio respiro. L'ing. Rodolfo Benini, scomparso nel 1969 in un tragico incidente sulle montagne di Trento mentre trainava un aliante, è stato presidente dell'Aeroclub trentino, istruttore di volo a vela e progettista dell'Aeroporto di Mattarello nella versione attuale. Superfluo, quasi, ricordare la figura di Gianni Caproni, ingegnere di Arco, pioniere dell'aeronautica italiana, uno dei più famosi costruttori mondiali d'aerei civili e militari a cavallo dei due

grandi conflitti mondiali. A lui è dedicato il Museo dell'Aeronautica di Trento, ideato e voluto dalla figlia Contessa Maria Fede Caproni, che ha concesso il suo patrocinio al Trofeo volovelistico del CUS.

L'edizione 1998 è stata aperta anche a deltaplano e parapendio, le altre categorie del volo silenzioso. Due discipline dalle quali provengono ormai numerosi volovelisti, che condividono problematiche e tecniche. E consentono, tutte tre, entusiasmanti voli di distanza sfruttando solamente l'energia fornita dalla natura.

Giorgio Galetto, trentino accasato con l'Aeroclub Bolzano, è uno di questi "figli del vento". Da oltre dieci anni scavalca le montagne, sfruttando le correnti ascensionali. E' titolare di un posto nel "Clan dei 1000 chilometristi" di volo a vela attraverso le Alpi, inaugurato proprio da Pronzati, 65enne imprenditore lombardo che ha raccolto in un libro ("Il mio volo a vela" presentato oggi a Trento) le sue emozioni ed esperienze. Dalla Brida invece è un alpinista, uno dei "ragni" che spesso si vedono impegnati in disaggi di pareti rocciose lungo le strade di montagna, volovelista di formazione deltaplanistica, approdato recentemente all'aliante grazie ai Corsi di volo organizzati dal CUS Trento. E' questo un Centro universitario sportivo, che ha fatto scuola in Italia, e conta già numerosi successi oltre al merito di aver avviato al volo (non solo silenzioso ma anche di linea) una folta schiera di giovani transitati per l'Ateneo trentino e l'aeroporto di Mattarello.

## Incontro sul volo silenzioso

organizzato da CUS Trento con la collaborazione del Comune di Roncegno e Club Volo Libero Trentino

Il 24/10/98, la sezione volo del Centro Universitario Sortivo di Trento ha organizzato il secondo incontro sul volo silenzioso col titolo :

### COME SFRUTTARE L'ENERGIA DELLA NATURA RISPETTANDO L'AMBIENTE

con il patrocinio del Comune di Roncegno e la collaborazione con il Club Volo Libero Trentino, un incontro per raccogliere, per la seconda volta, tutti gli appassionati del volo silenzioso che, come comune radice, sfruttano l'energia della natura per compiere spettacolari voli di distanza.

L'idea, già sperimentata lo scorso anno in occasione della premiazione del Trofeo Benini-Caproni, ha trovato subito l'entusiastica adesione dei tanti amici "deltaplanisti" e "parapendisti", con i quali ormai voliamo sulle alpi in ogni zona e ad ogni quota e quindi condividono con noi emozioni ed entusiasmi del mondo fatto delle "termiche e dei traversoni", consapevoli che tutti questi giovani rappresentano un prezioso vivaio per tutti i club. Hanno aderito anche gli amici delle mongolfiere che lentamente stanno diffondendo questa pratica di volo anche in Italia.

L'incontro aveva anche uno scopo divulgativo delle varie attività e quindi la trattazione dell'argomento è stata ottenuta mediante spettacolari video che i vari rappresentanti delle specialità hanno commentato in diretta per il pubblico presente.

Vi riassumo quanto di interessante è stato detto dai vari relatori sull'argomento specifico del "rispetto dell'ambiente" perchè sullo "sfruttamento dell'energia della natura" sono stati introdotti ed illustrati i concetti generali ed argomenti di facile comprensione per un pubblico generico e quindi non interessanti per gli specialisti.

**Giorgio Pedrotti**, per l'aliante, dopo aver sottolineato come la situazione di inquinamento dell'atmosfera si sia accentuata negli ultimi 10 anni e sia facilmente osservabile dall'alto, ha fatto notare come i flussi delle masse d'aria che dalla Padana si muovono verso Alpi ed Appennini trasportano gas e materiale volatile inquinante fin nel profondo delle valli; il controllo e la verifica delle varie situazioni nei vari strati dell'atmosfera mediante attrezzature applicate ad aliante e motoalianti consente di identificare le sostanze chimiche alle varie quote; le aree di provenienza ed i tempi di trasferimento. Tale possibilità è già stata oggetto di una tesi di laurea presso la facoltà di

ingegneria di Trento con risultati interessanti che hanno suggerito di dotare in modo permanente il motoalante Scheibe del CUS con le sonde necessarie. Da sondaggi locali a tema potranno trovare spunti interessanti sia l'agricoltura per la prevenzione del trattamento delle colture, sia le previsioni meteo nell'analisi dei microclimi locali al servizio di protezione civile e turismo. Infine è stata sottolineata la possibilità di osservazione e controllo di aree protette (parchi naturali e faunistici) con mezzi silenziosi e non inquinanti.

**Cristian Ciech**, campione italiano di deltaplano, ci ha mostrato e commentato un modo ecologico per il volo in deltaplano: il cross-country, volo di trasferimento in aree molto vaste con atterraggi serali su pendii montani, bivacco notturno e decollo dallo stesso pendio al mattino successivo salvo condizioni avverse. In caso di atterraggio in fondo valle il nuovo punto di decollo viene raggiunto a piedi con attrezzatura in spalla. Ottimo modo quindi per passare una vacanza di volo, in massima libertà ed indipendenza, a contatto con la natura, le sue bellezze e i suoi disagi.

**Leonardo Pupi**, per il parapendio, ci ha illustrato, dopo una sintetica ma interessante storia ed evoluzione del parapendio, le possibilità di controllo di aree protette, o a parco naturale, mediante sorvolo silenzioso e possibile atterraggio per completare documentazioni fotografiche o rilevamenti sul terreno.

**Danilo Pedri**, per la mongolfiera, ci ha entusiasmato con splendide immagini di raduni di "palloncini" di ogni forma e colore e ha sottolineato l'uso di tale mezzo anche per esplorazioni e documentari sulla natura ed i suoi aspetti meno "avvicinabili".

Naturalmente più di ogni commento sono valse le splendide immagini che hanno convinto le autorità locali a incentivare questi incontri con mostre statiche e prove pratiche da effettuare nei luoghi più adatti e su tale invito il CUS Trento, che ogni anno si prodiga nel trovare nuove strade per aprire ai giovani le vie del volo, si augura che tali iniziative suggeriscano nuovi temi di "meditazione" a chi crede nei giovani ed al loro indispensabile apporto per qualsiasi attività sportiva che vuole crescere.

GIORGIO PEDROTTI

# Gare e sicurezza - È ora di cambiare

a cura di SMILIAN CIBIC

Gli argomenti che seguono, relativi alla sicurezza nelle gare, riguardano più direttamente i piloti che l'anno venturo parteciperanno alle grandi competizioni internazionali, in particolare ai Campionati Mondiali in Germania, ma sono di interesse più generale se si considera che le variazioni che verranno introdotte si ripercuoteranno inevitabilmente sui regolamenti di tutte le altre gare.

In un bellissimo e convincente articolo di qualche anno fa, Bruno Gantenbrick contestava con buoni argomenti l'ottimistico detto, molto diffuso in Germania, che dice che "la cosa più pericolosa del volo a vela è l'andare in macchina all'aeroporto".

Purtroppo non è così, e Bruno, che ha perso per incidenti diversi amici della sua generazione di nazionali tedeschi, lo sa bene. Ma sono soprattutto alcuni tragici fatti succesi in gare di quest'anno - o la collisione ai premondiali in Bayreuth in cui ha trovato la morte un pilota sloveno, due collisioni con tre morti in Gran Bretagna - che devono farci riflettere, per indurci a cambiare davvero qualcosa e non renderci conniventi di un "aeroscontro" organizzato che non è più tollerabile, ed è comunque criminoso.

Chi scrive ha una quasi ventennale esperienza di riunioni di ore e ore in varie sedi internazionali in cui si sono enunciati propositi sensati, si sono proposte misure geniali, si sono prospettati nuovi tipi di temi sicurissimi, con l'unico risultato che non se ne è fatto mai niente, o quasi.

Ho l'impressione che dopo questi ultimi fatti non si potrà più fare finta di niente. Da anni continuavo a dire che tutto andava bene grazie ad una fortuna sfacciata degli organizzatori, ma che appena sarebbe successo qualcosa, la ricerca dei colpevoli non avrebbe presentato molte difficoltà: erano gli enti preposti, che con le loro decisioni hanno fatto in modo che le disgrazie potessero succedere. Questo con la connivenza dei piloti che, pur di non cambiare niente, non andavano più in là al massimo del mugugno, o, più saggiamente, ma pochissimi, si rifiutavano di buttarsi nei roccoli e facevano gara per conto loro, a scapito dei risultati. In verità ai Mondiali di St. Auban ci si è preoccupati per certi aspetti della sicurezza, ma senza eliminare molti degli elementi di pericolo, tra i quali, per cominciare, la stessa ubicazione era uno dei più importanti. Come ho detto, ho l'impressione che questa volta dobbiamo fare sul serio.

A Bayreuth, nel primo momento utile, vi è stata una riunione

di piloti, organizzatori e interessati vari. Ne sono usciti discorsi già sentiti, ma anche altri nuovi ed interessanti. Ho riordinato gli argomenti, vi ho aggiunto alcune considerazioni successive di Alvaro De Orleans, del delegato austriaco Pirker e del francese Denis Flament, nonché qualche altra idea scaturita in riunioni precedenti. Sottopongo il tutto qui di seguito ai lettori interessati, con l'intenzione soprattutto di sollecitarne la reazione, in termini di accordo o meno con le proposte ed in termini di idee praticabili. Forse il tutto sarà un po' lungo e noioso, ma ricordiamo che si tratta di vite umane, spesso purtroppo di vite di amici.

(Nota: Quando non specificato diversamente ci si riferisce alla riunione di Bayreuth del 21 agosto 1998).

## 1. GENERALI

Si lamenta che è da quindici anni che si discute, senza concludere niente, ed uno dei presenti ricorda che nelle gare a cui ha partecipato in questo periodo ha perso nove amici. E il guaio è che le cose sembrano peggiorare, al punto che uno dei più noti e maggiori "pensatori" tra i piloti in campo mondiale, Justin Wills, dice che **"preferirebbe non volare che ripetere certe esperienze di Bayreuth"**.

Alla votazione naturalmente tutti sono d'accordo nel voler cambiare, a cominciare dai prossimi Mondiali, per cui ci si aspettano proposte, che dovrebbero essere portate alla riunione dell'IGC del marzo 99.

## 2. TEMI DI GARA

Naturalmente il primo grande imputato, ai fini della sicurezza, sono le gare di velocità tradizionali in giornate di termiche secche, che inevitabilmente portano a lunghi trasferimenti in roccolo. A Bayreuth in quattro giornate di questo tipo ci sono state due collisioni.

Senza scostarsi molto dal sistema attuale dei punti di virata imposti, si potrebbe, per sgranare gli alianti sul terreno di gara, passare a temi nei quali il concorrente può scegliere da un elenco i punti di virata. In Gran Bretagna si danno da tempo andate e ritorno di distanza pressochè equivalente, con due o più punti di virata a scelta del pilota. In Francia ci sono gare in cui all'inizio si dà un elenco di venti temi: il concorrente presenta il tema scelto in busta chiusa sigillata prima della partenza.

Il più libero dei temi di velocità è il POST, in sostanza un'area

prescritta a tempo limitato con punteggio sulla velocità. Questo tema, che aveva già cominciato a prendere piede con buone prospettive per il futuro, è stato bruciato ai Mondiali 1991 di Uvalde a causa di un regolamento, imperdonabilmente approvato dall'IGC, talmente complicato ed assurdo che ne ha provocato il rifiuto totale negli anni seguenti.

Esso potrebbe essere riproposto con un regolamento derivato da quello della gara di distanza saggiamente introdotta, con soddisfazione dei concorrenti, nelle giornate di termica secca agli Europei 1996 in Finlandia. Questa distanza su area prescritta, o cast's cradle ha, come tutte le gare di distanza, lo svantaggio, con le attuali formule per calcolo del punteggio, di essere meno selettiva.

Una delle preoccupazioni con questo tipo di temi (distanza e velocità su area prescritta) è quella di far rientrare i piloti, e ciò per almeno due ragioni, di sicurezza, per evitare nei limiti del possibile i fuori campo, e per motivi organizzativi, perchè il rientro facilita la compilazione delle classifiche. Un rimedio potrebbe essere di far finire la gara oltre che dopo un tempo prefissato, anche ad una certa quota, sufficiente per un rientro o comunque per la ricerca di un fuori campo sicuro.

Il bonus introdotto in qualche occasione per ragioni di sicurezza per il rientro in campo, o comunque su un aeroporto, ne aveva, a mio parere, altrettante di contrarie, se il pilota, pur di avere il bonus, esasperava la planata finale.

Pirker propone un tipo di gara di velocità in cui settori di partenza, virata e arrivo sono aree circolari del diametro di 5, 10, 20 o più chilometri, nelle quali il concorrente attesta con il marker del suo logger rispettivamente la sua partenza, i suoi punti di virata ed il suo arrivo. La media del concorrente viene basata sul percorso effettivo. Come variante propone che la gara sia considerata finita allo scadere di p. es. tre o quattro ore, al di sopra di una certa quota.

Pirker propone anche l'introduzione di un "consumo di quota consentito", per esempio di 1000 metri, da utilizzare tra partenza ed arrivo. Questo dovrebbe sfoltire i roccoli in partenza e sgranare i concorrenti all'arrivo.

Denis Flament, il "pensatore" francese, segnala in Internet quanto è stato fatto in Spagna alla "Prima Coppa Internazionale di Castilla-La Mancha". Il tipo di tema utilizzato, ideato da Brian Spreckley, era il PAST (pilot assigned area speed task only) nel quale invece di imporre i punti di virata, si davano delle aree di virata (per esempio tra 90 e 150 km dal punto di partenza nel settore tra 320 e 360 gradi). Per lo scoring i punti di virata validi erano, a differenza del sistema Pirker, quelli più favorevoli risultanti dal logger nell'ambito delle rispettive aree. La media era calcolata sulla distanza e sul tempo effet-

tivi, con un tempo minimo p. es. di tre ore. Il settore di partenza era un semicerchio di 6 km di diametro nella direzione della prima area di virata. Rispetto dal POST, da cui deriva, questo nuovo tipo di tema attenuerebbe il fattore fortuna del primo, in quanto tutti i concorrenti volerebbero nelle stesse aree. Il documento Internet di Flament espone molti dettagli e considerazioni. Leonardo Briigliadori è stato tra i partecipanti e potrebbe dirci le sue impressioni.

### 3. PARTENZE

Un'altra fase critica ai fini della sicurezza è quella della partenza, dove con i metodi attuali e con i tatticismi sempre più esasperati (basta ricordare i molti zero punti di St.Auban a piloti che per stare sulla coda degli altri non si preoccupavano di essere nel settore di partenza) si ha un grande affollamento di alianti.

La riduzione dell'intervallo di partenza contribuisce in qualche misura a ridurre i tatticismi. Per evitare che qualche involontario ritardatario incappi nei zero punti si potrebbe usare la regola che da noi si applica da anni, di considerare come tempo di partenza, in caso di taglio a traguardo chiuso, quello di chiusura del traguardo.

Per impedire che i meno bravi succhino le code dei più bravi, funzionava bene, con il metodo fotografico, la proibizione di partire tra uno e dieci minuti dopo una eventuale partenza precedente. Con il GNSS, finché non c'è l'obbligo per tutti di avere un marker col quale il pilota dichiara la sua partenza, non si può utilizzare questo accorgimento.

Un'altra fonte di pericolo è l'addensamento di alianti a base di cumulo o nelle filappiere nei dintorni della partenza (o peggio, a Rieti, l'avvicinamento alla partenza di alianti provenienti da zone con cumuli a base più alta), da cui l'opportunità di dare una quota massima di partenza notevolmente inferiore alla base cumulo...

Un primo rimedio già sperimentato di sostituire il punto di partenza, sul quale i concorrenti tendono a concentrarsi, con una linea di partenza piuttosto lunga sulla quale possono disperdersi. E aggiungo sommessamente, se si adotta la linea di traguardo molto lunga, perchè non riprovare la partenza simultanea: non peggiorerà certo le cose rispetto agli attuali assembramenti tattici alla partenza e ridurrà i roccoli sul percorso, in quanto mentre adesso chi raggiunge chi è partito prima può già essere appagato, se si parte insieme il bravo dovrà impegnarsi per sganciarsi dagli altri e precederli sul traguardo. Inoltre questo tipo di gara avrebbe vantaggi dal punto di vista organizzativo e da quello della maggiore comprensione anche per i non competenti.

In Australia è in uso da tempo, con gradimento da parte dei

concorrenti, di dare tre o più punti di partenza a scelta del concorrente. Altrove si usa la dichiarazione in busta sigillata da parte del pilota del punto di partenza. Secondo qualcuno l'ideale sarebbe di non avere più di cinque o sei piloti per punto di partenza, ma ci sembra un sogno difficilmente realizzabile.

Rimedi più radicali propone Dave Ellis, il mago del GNSS Cambridge, recentemente premiato dall'OSTIV per il decisivo contributo all'introduzione nelle gare del nuovo sistema di controllo con logger. Egli presenta quello che chiama l'EAST (Energy adjusted Start Time) che ha lo scopo di correggere i tempi di partenza di tutti i concorrenti per riportarli alla stessa quota ed alla stessa velocità.

Si usa il seguente procedimento:

1. Correzione del tempo di partenza per la quota: in base alla quota effettiva del concorrente: si aggiunge al tempo di partenza un secondo per ogni metro in meno rispetto alla quota di partenza ufficiale (es.: quota di partenza ufficiale 1000 m, quota di partenza del concorrente 940 m – si aggiungono 60" al tempo di partenza). Se invece si sceglie di sottrarre 2"/m e si sale a più di 0,5 m/sec c'è vantaggio a partire bassi. Questo riduce il vantaggio competitivo del salire prima della partenza in una termica secca debole.

2. Correzione della quota di partenza per la velocità in base alla velocità effettiva del concorrente: si determina la quota che si può recuperare riducendo la velocità effettiva a quella ufficiale, p. es. 100 km/h; si moltiplica il valore per un coefficiente 2 (coefficiente di penalità per eccesso di velocità); il valore ottenuto dà i secondi da sottrarre al tempo di partenza effettivo. Se per esempio si possono recuperare teoricamente 100 m per portarsi a 100 km/h, la penalità sarebbe di 200 secondi, da togliere dal tempo effettivo di partenza.

Il tutto sembra complicato, ma in effetti il lavoro dovrebbero farlo il logger ed il software.

#### 4. SICUREZZA - PENALIZZAZIONI

Il pericolo maggiore e più temuto è quello della collisione. Pirker ritiene che in gara gli alianti abbiano obbligatoriamente il musetto e le estremità alari rosse. L'esperimento dei Mondiali 1997 sembra abbia dato buoni risultati. Si tratterebbe di concordare e imporre una norma in proposito.

Più o meno tutti si lagnano dell'aggressività dei piloti, in particolare in termica. Per cercare di porvi rimedio si dovrebbero individuare i colpevoli e penalizzarli, ma in generale i piloti sono restii a denunciare questi fatti. Tra l'altro si temono le denunce tattiche, in mala fede, e qualcuno ricorda quanto avvenuto ai Mondiali 1993 in Svezia (il primo in classifica ingiustamente accusato di aver volato in nube e penalizzato). Il log-

ger dovrebbe essere di aiuto a questi fini.

D'altronde non si ritiene giusto che si possa venire squalificati per essere entrati in una zona proibita e che invece si possa volare impunemente in maniera pericolosa per tutta la giornata. C'è chi propone di dichiarare per radio il nome dei colpevoli e di controllare successivamente con i loggers, come nella vela. Si vorrebbe squalificare per la giornata alla prima infrazione, per la gara alla seconda e per sempre alla terza.

Wills è convinto che nessuno vola deliberatamente in maniera non sicura, e personalmente sarebbe contento se gli venisse detto che ha causato problemi. E se da un lato si sostiene che se abbiamo piloti pericolosi dobbiamo denunciarli e punirli; perchè ne va della vita nostra e dei nostri amici, dall'altro c'è chi è contrario alle penalità, e pensa che si dovrebbe semplicemente parlarne al pilota. Secondo altri, forse basterebbe l'inserimento dei pericolosi su un elenco.

In Australia viene eletto a questi fini un pilota per classe. Ad essi si riportano gli episodi rilevanti, che vengono discussi coi piloti interessati. Alla seconda infrazione c'è un'ammonizione, alla terza una squalifica, ma non è mai successo.

Su questo punto si ha una votazione che trova tutti d'accordo.

Ci domandiamo se non sarebbe opportuno che questi eletti rappresentino i loro colleghi di fronte all'organizzazione per tutti gli aspetti della sicurezza.

#### 5. NUMERO DEI CONCORRENTI

Alle classi esistenti, Standard, 15 metri, Libera, Club, si sono aggiunte recentemente la: World Class e la 18metri, ed è stato approvato un programma per limitare entro il 2007 la partecipazione ad un pilota per classe ai Campionati Mondiali ed a quelli Europei. Si avrebbero così 20-25 piloti per classe. Si vorrebbero anche tenere tutte le gare insieme, aggiungendovi un campionato a squadre. A mio avviso questo piano non ha molto senso e non andrà mai in porto perchè sembra che buona parte delle nazioni sia contraria.

Viene fatto rilevare che non è possibile e sarebbe pericoloso tenere insieme tante classi e con enormi differenze di prestazioni. Qualcuno che ha volato con un PW5 in una gara con altri alianti conferma la pericolosità.

Viene chiesto se, in attesa del 2007, si debba andare avanti con 50 concorrenti per classe.

A questo proposito, ecco un po' di storia. I Mondiali 1997 in Australia sono stati, a causa delle numerose giornate di termica secca, la sagra del roccolo: ne sa qualcosa Leonardo Brigliadori che si è visto tranciare mezzo piano di coda. Il sistema è appar-

so a tutti così pericoloso che nella riunione seguente dell'IGC si è deciso di non permettere mai più di trenta alianti per classe. Ma già nei Mondiali seguenti, con varie motivazioni, ma essenzialmente per una questione di quote di iscrizione, si è consentito di superare i quaranta iscritti. E si è andati avanti così fino a lasciare ai cechi per gli Europei Club di arrivare a settanta concorrenti, che poi fortunatamente in realtà non ci sono stati.

Si è votato, e si è avuta l'unanimità sul fatto che 50 concorrenti per classe erano troppi, che ai Campionati Mondiali ed Europei non dovessero esserci più di tre classi e che non fosse consentita la convivenza di alianti con caratteristiche troppo diverse.

## 6. VOLO DI SQUADRA

Fino a qualche anno fa nell'Allegato A del Codice, che è in sostanza un regolamento tipo per i Campionati Mondiali ed Europei, si dichiarava all'inizio che le gare erano individuali. In barba a questo, per consentire agli organizzatori dei Mondiali 1995 di avere una certa sponsorizzazione, si è introdotta una classifica a squadre, tra l'altro con un regolamento piuttosto discutibile. Si è ufficializzato così il volo di squadra, un fenomeno che risaliva di fatto a molti anni fa e che ormai si è generalmente diffuso e perfezionato. Con esso si trovano ovviamente avvantaggiati i paesi con squadre numerose, a scapito dei poveretti che devono volare da soli, e si favoriscono i roccoli, che tendono a diventare ... di squadra.

Qualcuno ha chiesto di decidere cosa si vuole: si cerca un campione o una squadra campione? Le opinioni sembrano alquanto divise. Parecchi piloti, tra i quali alcuni che inizialmente erano contrari, dichiarano di volare volentieri con altri, perchè si divertono di più; altri, che pur volerebbero più volentieri da soli, lo fanno perchè ottengono risultati migliori volando in gruppo.

Né è facile impedire questo tipo di volo, nemmeno riducendo in ciascuna classe la partecipazione ad un pilota per nazione, perchè possono ugualmente formarsi delle alleanze. Comunque già il ridurre a due i concorrenti per classe migliorerebbe le cose. Punti di partenza diversi e una frequenza unica, su cui si sentono tutte le informazioni, incoraggiano il volo individuale.

In conclusione riportiamo dal verbale della riunione la parte riguardante l'intervento del già citato Justin Wills: "È bello vedere i piloti collaborare, ma non dovremmo perdere di vista l'esplorazione delle nostre abilità individuali e della nostra affinità col nostro ambiente, la natura. Il volo di squadra è più divertente? Non per tutti. Cos'è la filosofia sottostante a quel-

lo che vogliamo fare? Ditelo ai vostri rappresentanti IGC. Attenti che il volo di squadra non innalza tutti i piloti sopra il loro vero valore". Lo stesso Wills aveva detto in un'altra occasione che si è passati dal "vinca il migliore" al "la squadra meglio finanziata ed organizzata produrrà i vincitori".

Infine, sconsolatamente il verbale riporta che dalle votazioni non si è capito niente.

La nota di Alvaro de Orleans si occupa in particolare di questo ultimo argomento e contesta il fatto che con le attuali regole, che consentono il volo di squadra, nei campionati si scelga il pilota migliore. Secondo lui si crea una frustrazione nei piloti che sono costretti a volare da soli, e questo li porta ad una pericolosa aggressività. Chiede quindi che l'IGC, visto il vantaggio che deriva nelle gare ai piloti che praticano il volo di squadra, lo dichiari illegale, per consentire che vinca il pilota migliore.

L'IGC dovrebbe studiare in seguito nuove filosofie di gara e quanto altro serve per evitare i roccoli, ma intanto prenda questo provvedimento. Chi infrange la nuova regola saprà di essere fuori legge, di poter essere segnalato e quindi penalizzato, e questo dovrebbe costituire un sufficiente deterrente.

Personalmente, pur concordando con Alvaro sui vantaggi che derivano dal volo di squadra e sul fatto che è difficile dire che nei campionati emerga il campione migliore, sono purtroppo poco convinto che l'aggressività ci sia solo nei piloti che volano da soli e che quindi le cose migliorino nettamente se non c'è volo di squadra, e in particolare quindi con la partecipazione di un solo pilota per nazione.

Comunque ritengo la proposta di Alvaro degna di attenzione e di discussione.

Ricordiamo però che mentre a Bayreuth sugli altri argomenti si è facilmente ottenuta l'unanimità o quasi, su questo non si è riusciti ad avere un orientamento chiaro e si è constatata una parte tutt'altro che trascurabile di pareri favorevoli al mantenimento della situazione attuale. Come la mette qualcuno: ai piloti piace avere un compagno vicino in funzione di copertina di Linus.

Per quanto ragionevoli possano essere molte delle proposte trattate sopra, penso che solo una parte possa essere applicata già ai Mondiali dell'anno venturo. Sarebbe utile ed interessante che intanto anche altre possano essere sperimentate in gare nazionali o regionali in modo da accertarne la validità e accelerarne la loro applicazione più estesa.

ritornate il questionario all'Autore

**SMILIAN CIBIC**

Via Btg. Framarin, 38  
36100 VICENZA

# Questionario

Si fa riferimento alla Nota "Gare e Sicurezza - È ora di cambiare!" per cercare di sondare le opinioni dei tecnici e piloti direttamente interessati alle prossime gare internazionali, ma anche di altri piloti e di organizzatori, perchè le decisioni che verranno prese nella riunione dell'IGC della prossima primavera (alla quale lo scrivente dovrà portare le nostre opinioni e votare di conseguenza) avranno necessariamente ripercussioni sui regolamenti di tutte le altre gare.

Si prega di rispondere barrando la risposta prescelta e, se possibile, commentando in calce la risposta qualora lo si ritenga opportuno.

## 1. Generali

Siete convinti che non si può andare avanti così e che bisogna cambiare già da Bayreuth.

SI NO

## 2. Temi di gara

2.1 Andata e ritorno o triangolo con più di un punto di virata per vertice, a scelta del concorrente.

SI NO

2.2 Scelta del tema in busta chiusa da un elenco distribuito a inizio gara.

SI NO

2.3 Distanza su area prescritta a tempo limitato (Cat's cradle) con regolamento tipo Europei Finlandia (meno di una decina di PV sul perimetro del campo di gara).

SI NO

2.4 Velocità su area prescritta, punti di virata come sopra.

SI NO

2.5 Quota di sicurezza prefissata per arrivo.

SI NO

2.6 Bonus per arrivo in campo o aeroporto.

SI NO

2.7 Tema di velocità con aree invece che con punti di partenza, virata, arrivo; velocità calcolata su percorso effettivo.

SI NO

2.8 Invece di quote di partenza e di arrivo, fissare il "consumo" di quota consentito.

SI NO

2.9 PAST di Flament, con aree molto più grandi.

SI NO

## 3. Partenze

3.1 Riduzione radicale dell'intervallo di partenza (p. es. 30').

SI NO

3.2 Partenza valida dopo la chiusura, con tempo di partenza

eguale tempo di chiusura (come in Italia).

SI NO

3.3 Obbligo di marker sul logger per reintrodurre la regola dei 1-10'. Secondo me il marker dovrebbe solo dire che si sta partendo, e che il tempo è preso sulla prima uscita successiva dal settore.

SI NO

3.4 Settore di partenza o linea di partenza.

SI NO

3.5 Partenza simultanea (con linea di partenza).

SI NO

3.6 Diversi punti di partenza a scelta (con settore).

SI NO

3.7 Sistema EAST (con correzione del tempo di partenza in base alla quota e in base alla velocità).

SI NO

## 4. Sicurezza - Penalizzazioni

4.1 Segnalazione per radio o all'arrivo delle trasgressioni, con eventuali penalizzazioni progressive.

SI NO

4.2 Elezione per ogni classe del pilota incaricato della sicurezza.

SI NO

4.3 Solo per il volo, o per tutti gli aspetti?

SOLO PER IL VOLO PER TUTTI GLI ASPETTI

## 5. Numero dei concorrenti

5.1 Campionati con tutte le classi insieme.

SI NO

5.2 Uno, due o tre concorrenti per nazione per classe.

SI NO

5.3 Massimo concorrenti per classe.

QUANTI?

## 6. Volo di squadra.

SI NO

6.1 Col sistema attuale del volo di squadra, vince il pilota migliore.

SI NO

6.2 Proibire volo di squadra, anche senza attendere tipi di temi diversi.

SI NO

6.3 Frequenza unica.

SI NO

6.4 Quelli che volano da soli perchè non hanno una squadra sono più pericolosi degli altri.

SI NO

# L'INFORMATORE SPORTIVO N° 1/99

## ELENCO PILOTI NAZIONALI DI VOLO A VELA 1998

Pos	Pilota	Punti	Pos	Pilota	Punti	Pos	Pilota	Punti
92	Acquaderni M.	1180	98	Costacurta G.	1127	83	Mion P.	1327
49	Albertazzi A.	1715	26	Cox F.	1916	139	Miticocchio P.	533
164	Aldini L.	148	151	Custo R.	388	116	Molinari M. *	789
69	Allegrini L.	1514	61	Dal Grande G.	1614	36	Montemeggi S.	1833
62	Ametta M.	1607	96	Dalla Rosa P.G.	1135	15	Monti Lor.	2074
56	Ancillotti R.	1650	119	Dalla Vecchia A. *	776	32	Monti Luca	1852
78	Anghileri A.	1373	106	Danesy E.	974	7	Monti Roberto	2216
28	Antonelli M.	1883	59	De Franceschi A.	1616	123	Mula F. *	740
3	Avanzini L.	2336	142	Della Santa M.	480	129	Mussio R.	633
150	Baffigo R.	392	114	Dell'Era E. *	800	87	Nicotra M.	1290
45	Balestra B.	1774	60	Di Vecchio G.	1616	95	Orsi G.	1140
121	Ballabio G. *	747	44	Erba G.	1783	30	Paolillo U.	1856
33	Ballarati G.	1851	146	Esposito B.	415	47	Paris G.	1738
64	Barbero C.	1580	46	Fanfani F.	1750	131	Pasin V. *	610
145	Baroffio E.	426	55	Felicori S.	1654	85	Passarelli G.	1320
67	Baumgartener A.	1527	52	Fernani M.	1708	162	Pavesi G.	205
148	Baumgartener J.	400	113	Ferrero A.	823	42	Pavesi U.	1785
160	Bellora M.	245	72	Fianco G.	1458	18	Perotti G.	2059
118	Beltramello M. *	776	144	Fiata G.	427	155	Pessina F.	328
39	Beozzi A.	1815	128	Finocchiaro F.	638	48	Pessione A.	1731
35	Bertoncini L.	1849	43	Foglia A.	1784	51	Piazza S.	1712
93	Biagi M.	1174	24	Fontana G.	1930	156	Pigni A.	315
126	Bientinesi C.	704	99	Fontana V.	1119	152	Piloni G.	378
97	Bonfatti U.	1127	70	Fraenza P.	1497	108	Piludu F.	936
122	Bonini L.	742	124	Frigerio L. *	722	22	Pinni V.	1993
73	Borellini G.	1408	1	Galetto G.	2359	41	Plattner C.	1790
107	Borgo V.	969	132	Gandolfi A.	607	54	Poletti F.	1682
159	Boschi S.	257	94	Garbari F.	1166	115	Pozzi A. *	800
79	Bottoni S.	1365	14	Gavazzi M.	2106	80	Pozzi G.	1358
82	Bozzetti G.	1330	2	Ghiorzo S.	2340	163	Pramstraller W.	164
68	Bravi F.	1515	57	Giacobbe D.	1624	89	Pronzati A.	1241
91	Bricoli E.	1184	100	Gioppo G.	1096	8	Pronzati M.	2203
17	Brigliadori L.	2072	74	Gneccchi L.	1403	37	Reginaldi R.	1822
6	Brigliadori R.Jr	2259	25	Gostner E.	1929	103	Righini A.	1001
84	Brunazzo M.	1323	9	Gostner T.	2199	77	Riva A.	1394
138	Bulgheroni M.	565	137	Gregis F.	567	161	Rizzoli E.	228
110	Cagliaris M. *	850	153	Grinza C.	354	63	Romano R.	1584
23	Cala' S.	1955	15	Grinza G.	2074	50	Rosini W.	1714
111	Calzoni G. *	842	5	Gritti A.	2262	10	Secomandi M.	2187
117	Capoferri S. Jr *	781	90	Guazzoni R.	1188	166	Servilio S.	128
86	Cappadozzi P.	1296	147	Introzzi R.	414	29	Spreafico G.	1881
40	Caraffini A.	1792	34	Istel R.	1851	20	Squarciafico V.	2021
105	Casamatti A.	983	58	Lastrico E.	1623	104	Stagi F.	987
81	Casetti D.	1343	120	Longhi M.	762	127	Stefanutti O.	704
53	Cattaneo M.	1704	71	Longo F.	1464	101	Taddei D.	1077
66	Ceccarelli P.	1552	165	Lucco G.	145	154	Taverna A.	331
157	Ceriani D.	299	168	Magni V.	15	75	Teutsch P.	1400
125	Chiesi E.	719	167	Mantica U.	121	149	Trovò D.	397
109	Clerici A.	926	140	Manzinali D.	489	136	Tschager G.	570
102	Colombo A. *	1047	19	Manzoni R.	2038	134	Tura F.	589
13	Colombo D.	2133	130	Manzoni Z.	631	4	Urbani L.	2303
143	Colombo M.	433	158	Marchi U.	281	65	Vergani W.	1558
88	Colombo S.	1259	11	Marchisio G.	2185	38	Villa A.	1816
135	Comoni S.	586	76	Martinelli D.	1398	133	Vitale M.	589
31	Corbellini E.	1852	141	Mayer L.	484	27	Zanon E.	1905
12	Costa C.	2161	21	Meriziola S.	1995	112	Zorzi A. *	842

# GRADUATORIA NAZIONALE PILOTI VOLO A VELA 1998

Pos	Pilota	Punti	198	x1	198	x.7	1198	x.5	197	x.8	1197	x.56	11197	x.4	196	x.6	1196	x.42	11196	x.3
1	Galetto G.	2359	928	928	925	648	855	428	979	783	950	532	950	380	950	570	950	399	925	278
2	Ghiorzo S.	2340	950	950	920	644	900	450	933	746	922	516	914	366	892	535	890	374	0	0
3	Avanzini L.	2336	950	950	894	626	0	0	950	760	916	513	925	370	925	555	907	381	782	235
4	Urbani L.	2303	950	950	847	593	627	314	950	760	830	465	749	300	800	480	704	296	0	0
5	Gritti A.	2262	925	925	895	627	886	443	888	710	780	437	670	268	950	570	932	391	816	245
6	Brigliadori R.Jr	2259	925	925	851	596	785	393	923	738	800	448	727	291	937	562	860	361	0	0
7	Monti Roberto	2216	886	886	608	426	611	306	950	760	906	507	925	370	950	570	925	389	874	262
8	Pronzati M.	2203	950	950	829	580	716	358	841	673	746	418	633	253	950	570	897	377	688	206
9	Gostner T.	2199	899	899	800	560	797	399	925	740	917	514	825	330	910	546	877	368	843	253
10	Secomandi M.	2187	950	950	785	550	748	374	852	682	701	393	545	218	925	555	856	360	557	167
11	Marchisio G.	2185	907	907	874	612	807	404	832	666	814	456	677	271	917	550	844	354	800	240
12	Costa C.	2161	845	845	829	580	0	0	920	736	835	468	406	162	868	521	801	336	585	176
13	Colombo D.	2133	947	947	780	546	264	132	800	640	785	440	0	0	765	459	551	231	0	0
14	Gavazzi M.	2106	829	829	820	574	602	301	879	703	0	0	0	0	868	521	746	313	0	0
15	Grinza G.	2074	772	772	725	508	0	0	948	758	780	437	0	0	906	544	0	0	0	0
15	Monti Lor.	2074	814	814	791	554	538	269	882	706	0	0	341	136	785	471	729	306	0	0
17	Brigliadori L.	2072	800	800	318	223	0	0	882	706	625	350	280	112	943	566	0	0	0	0
18	Perotti G.	2059	766	766	760	532	708	354	950	760	849	475	818	327	888	533	786	330	0	0
19	Manzoni R.	2038	804	804	795	557	500	250	846	677	628	352	0	0	875	525	673	283	601	180
20	Squarciafico V.	2021	895	895	712	498	699	350	785	628	758	424	636	254	769	461	765	321	591	177
21	Meriziola S.	1995	834	834	0	0	0	0	858	686	0	0	0	0	792	475	0	0	0	0
22	Pinni V.	1993	857	857	734	514	270	135	778	622	729	408	925	370	681	409	487	205	758	227
23	Cala' S.	1955	900	900	762	533	0	0	652	522	591	331	0	0	800	480	674	283	0	0
24	Fontana G.	1930	829	829	744	521	731	366	725	580	531	297	0	0	640	384	321	135	0	0
25	Gostner E.	1929	851	851	626	438	925	463	800	640	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
26	Cox F.	1916	794	794	0	0	0	0	875	700	631	353	0	0	704	422	0	0	741	222
27	Zanon E.	1905	820	820	578	405	332	166	850	680	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
28	Antonelli M.	1883	763	763	745	522	539	270	748	598	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
29	Spreafico G.	1881	759	759	696	487	681	341	794	635	764	428	759	304	705	423	680	286	0	0
29	Paolillo U.	1856	687	687	0	0	0	0	900	720	0	0	787	315	749	449	743	312	0	0
31	Corbellini E.	1852	719	719	0	0	0	0	876	701	601	337	0	0	720	432	0	0	0	0
31	Monti Luca	1852	864	864	660	462	543	272	0	0	0	0	0	0	876	526	724	304	894	268
33	Ballarati G.	1851	846	846	763	534	603	302	589	471	0	0	0	0	739	443	0	0	0	0
33	Istel R.	1851	860	860	748	524	0	0	584	467	0	0	659	264	0	0	0	0	752	226
35	Bertoncini L.	1849	741	741	686	480	0	0	785	628	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
36	Montemeggi S.	1833	761	761	672	470	648	324	737	590	707	396	653	261	803	482	786	330	735	221
37	Reginaldi R.	1822	732	732	716	501	0	0	736	589	710	398	778	311	0	0	0	0	0	0
38	Villa A.	1816	759	759	738	517	0	0	675	540	498	279	0	0	734	440	614	258	601	180
39	Beozzi A.	1815	736	736	712	498	0	0	726	581	706	395	0	0	760	456	704	296	0	0
40	Caraffini A.	1792	861	861	0	0	365	183	585	468	0	0	166	66	771	463	617	259	0	0
41	Plattner C.	1790	693	693	643	450	0	0	761	609	361	202	600	240	814	488	591	248	0	0
42	Pavesi U.	1785	652	652	539	377	0	0	802	642	717	402	622	249	819	491	512	215	0	0
43	Foglia A.	1784	811	811	0	0	0	0	697	558	695	389	0	0	692	415	40	17	0	0
44	Erba G.	1783	670	670	0	0	499	250	800	640	494	277	412	165	789	473	0	0	0	0
45	Balestra B.	1774	861	861	461	323	0	0	738	590	0	0	0	0	532	319	483	203	0	0
46	Fanfani F.	1750	720	720	718	503	636	318	659	527	632	354	0	0	701	421	423	178	823	247
47	Paris G.	1738	744	744	495	347	0	0	643	514	0	0	615	246	800	480	634	266	0	0
48	Pessione A.	1731	660	660	660	462	552	276	761	609	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
49	Albertazzi A.	1715	647	647	340	238	216	108	779	623	124	69	147	59	742	445	0	0	0	0
50	Rosini W.	1714	729	729	616	431	606	303	692	554	397	222	0	0	0	0	0	0	0	0
51	Piazza S.	1712	723	723	712	498	0	0	514	411	0	0	539	216	818	491	0	0	715	215
52	Fergnani M.	1708	688	688	0	0	0	0	675	540	520	291	0	0	800	480	0	0	0	0
53	Cattaneo M.	1704	713	713	413	289	411	206	711	569	580	325	401	160	704	422	503	211	70	21
54	Poletti F.	1682	720	720	606	424	329	165	672	538	499	279	396	158	545	327	544	228	529	159
55	Felicori S.	1654	685	685	598	419	0	0	686	549	637	357	623	249	700	420	581	244	428	128
56	Ancillotti R.	1650	657	657	0	0	0	0	665	532	613	343	508	203	768	461	625	263	680	204
57	Giacobbe D.	1624	685	685	657	460	591	296	599	479	532	298	477	191	566	340	554	233	414	124
58	Lastrico E.	1623	669	669	613	429	399	200	656	525	631	353	388	155	679	407	618	260	0	0
59	De Franceschi A.	1616	715	715	423	296	199	100	521	417	228	128	0	0	806	484	0	0	0	0
60	Di Vecchio G.	1616	702	702	0	0	0	0	623	498	0	0	0	0	693	416	390	164	0	0
61	Dal Grande G.	1614	706	706	606	424	601	301	508	406	491	275	323	129	806	484	0	0	0	0
62	Ametta M.	1607	805	805	0	0	0	0	518	414	0	0	0	0	646	388	0	0	0	0
63	Romano R.	1584	637	637	529	370	673	337	721	577	436	244	426	170	527	316	514	216	582	175
64	Barbero C.	1580	663	663	613	429	455	228	610	488	507	284	503	201	0	0	0	0	0	0
65	Vergani W.	1558	739	739	421	295	0	0	0	0	0	0	0	0	874	524	689	289	0	0
66	Ceccarelli P.	1552	586	586	230	161	0	0	666	533	0	0	0	0	721	433	0	0	0	0
67	Baumgartener A.	1527	655	655	471	330	0	0	626	501	198	111	0	0	619	371	408	171	0	0
68	Bravi F.	1515	542	542	0	0	536	268	695	556	0	0	628	251	695	417	568	239	0	0
69	Allegrini L.	1514	724	724	329	230	0	0	700	560	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
70	Fraenza P.	1497	748	748	0	0	0	0	349	279	0	0	0	0	784	470	369	155	0	0
71	Longo F.	1464	531	531	483	338	0	0	540	432	0	0	0	0	835	501	0	0	0	0
72	Fianco G.	1458	578	578	0	0	0	0	580	464	0	0	0	0	693	416	0	0	0	0
73	Borellini G.	1408	652	652	604	423	375	188	366	293	300	168	0	0	555	333	422	177	0	0
74	Gnecchi L.	1403	505	505	169	118	93	47	598	478	397	222	0	0	700	420	614	258	327	98
75	Teutsch P.	1400	669	6																

# GRADUATORIA NAZIONALE PILOTI VOLO A VELA 1998

Pos	Pilota	Punti	I98	x1	II98	x.7	III98	x.5	I97	x.8	II97	x.56	III97	x.4	I96	x.6	II96	x.42	III96	x.3
85	Passarelli G.	1320	561	561	508	356	493	247	504	403	491	275	0	0	493	296	0	0	0	0
86	Cappadozzi P.	1296	451	451	0	0	0	0	663	530	0	0	432	173	525	315	255	107	406	122
87	Nicotra M.	1290	581	581	0	0	0	0	659	527	0	0	0	0	303	182	0	0	0	0
88	Colombo S.	1259							678	542	489	274	369	148	739	443	409	172	0	0
89	Pronzati A.	1241	0	0	0	0	0	0	750	600	451	253	466	186	647	388	587	247	560	168
90	Guazzoni R.	1188							842	674	0	0	0	0	857	514	0	0	0	0
91	Bricoli E.	1184	138	138	0	0	0	0	795	636	0	0	0	0	683	410	282	118	0	0
92	Acquaderni M.	1180	434	434	0	0	272	136	666	533	177	99	0	0	355	213	321	135	0	0
93	Biagi M.	1174	403	403	0	0	0	0	359	287	0	0	0	0	807	484	0	0	0	0
94	Garbari F.	1166	421	421	0	0	242	121	667	534	181	101	0	0	351	211	0	0	798	239
95	Orsi G.	1140							805	644	0	0	0	0	567	340	371	156	0	0
96	Dalla Rosa P.G.	1135	157	157	0	0	220	110	634	507	0	0	0	0	644	386	576	242	0	0
97	Bonfatti U.	1127	654	654	0	0	0	0							789	473	0	0	0	0
98	Costacurta G.	1127	308	308	243	170	0	0	811	649	0	0	0	0						
99	Fontana V.	1119	562	562	357	250	0	0							511	307	0	0	0	0
100	Gioppo G.	1096	332	332	158	111	0	0	567	454	527	295	446	178	517	310	0	0	0	0
101	Taddei D.	1077	193	193	148	104	0	0	686	549	0	0	0	0	559	335	0	0	0	0
102	Colombo A. *	1047	749	749	426	298	0	0												
103	Righini A.	1001	0	0	0	0	0	0	686	549	442	248	0	0	340	204	143	60	655	197
104	Stagi F.	987	417	417	358	251	226	113	346	277	249	139	0	0	488	293	0	0	0	0
105	Casamatti A.	983	0	0	0	0	0	0	714	571	0	0	0	0	686	412	0	0	742	223
106	Danesy E.	974	600	600	0	0	0	0	467	374	0	0	0	0						
107	Borgo V.	969	347	347	285	200	0	0	458	366	457	256	0	0	155	93	0	0	0	0
108	Piludu F.	936	500	500	185	130	0	0	382	306	0	0	0	0	0	0	0	0	631	189
109	Clerici A.	926	449	449	0	0	0	0							593	356	289	121	0	0
110	Cagliaris M. *	850	850	850	0	0	0	0												
111	Calzoni G. *	842	842	842	0	0	0	0												
112	Zorzi A. *	842	842	842	0	0	0	0												
113	Ferrero A.	823	367	367	0	0	0	0	0	0	0	0	298	119	760	456	0	0	0	0
114	Dell'Era E. *	800	800	800	0	0	0	0												
115	Pozzi A. *	800	800	800	0	0	0	0												
116	Molinari M. *	789	789	789	0	0	0	0												
117	Capoferri S. Jr *	781	781	781	0	0	0	0												
118	Beltramello M. *	776	776	776	0	0	0	0												
119	Dalla Vecchia A. *	776	776	776	0	0	0	0												
120	Longhi M.	762	762	762	0	0	0	0	0	0	0	0	443	177	0	0	0	0	429	129
121	Ballabio G. *	747	747	747	0	0	0	0												
122	Bonini L.	742	383	383	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	599	359	0	0	364	109
123	Mula F. *	740	740	740	0	0	0	0												
124	Frigerio L. *	722	722	722	0	0	0	0												
125	Chiesi E.	719							472	378	0	0	0	0	569	341	0	0	0	0
126	Bientinesi C.	704	704	704	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	339	102
127	Stefanutti O.	704	450	450	0	0	0	0	0	0	0	0	186	74	424	254	0	0	0	0
128	Finocchiaro F.	638	253	253	0	0	0	0	149	119	0	0	0	0	443	266	0	0	0	0
129	Mussio R.	633	633	633	0	0	0	0	0	0	0	0	664	266	0	0	0	0	379	114
130	Manzoni Z.	631							789	631	0	0	0	0						
131	Pasin V. *	610	371	371	341	239	0	0												
132	Gandolfi A.	607	607	607	0	0	0	0	0	0	0	0	163	65	0	0	0	0	405	122
133	Vitale M.	589							736	589	0	0	0	0						
134	Tura F.	589													850	510	188	79	0	0
135	Comoni S.	586	0	0	0	0	0	0	733	586	0	0	0	0	0	0	0	0	638	191
136	Tschager G.	570	0	0	0	0	0	0	712	570	0	0	0	0	0	0	0	0	673	202
137	Gregis F.	567	567	567	0	0	0	0	0	0	0	0	580	232	0	0	0	0	0	0
138	Bulgheroni M.	565	565	565	0	0	0	0	0	0	0	0	522	209	0	0	0	0	0	0
139	Miticocchio P.	533	533	533	0	0	0	0	0	0	0	0	362	145	0	0	0	0	522	157
140	Manzinali D.	489	0	0	0	0	351	176	611	489	0	0	0	0	0	0	0	0	680	204
141	Mayer L.	484	0	0	0	0	210	105	605	484	0	0	0	0	0	0	0	0	710	213
142	Della Santa M.	480													800	480	0	0	0	0
143	Colombo M.	433	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	518	207	721	433	0	0	0	0
144	Fiata G.	427							534	427	0	0	0	0						
145	Baroffio E.	426	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	247	99	710	426	0	0	0	0
146	Esposito B.	415	77	77	0	0	0	0							563	338	0	0	0	0
147	Introzzi R.	414	0	0	0	0	316	158	518	414	0	0	0	0	0	0	0	0	534	160
148	Baumgartener J.	400													667	400	0	0	0	0
149	Trovò D.	397	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	354	142	662	397	0	0	0	0
150	Baffigo R.	392													387	232	382	160	0	0
151	Custo R.	388	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	415	166	647	388	0	0	0	0
152	Piloni G.	378	0	0	0	0	309	155	473	378	0	0	0	0	0	0	0	0	327	98
153	Grinza C.	354							443	354	0	0	0	0						
154	Taverna A.	331	0	0	0	0	223	112	0	0	0	0	0	0	552	331	0	0	0	0
155	Pessina F.	328							410	328	0	0	0	0						
156	Pigni A.	315													359	215	239	100	0	0
157	Ceriani D.	299	299	299	0	0	0	0	0	0	0	0	177	71	0	0	0	0	0	0
158	Marchi U.	281													469	281	0	0	0	0
159	Boschi S.	257													428	257	0	0	0	0
160	Bellora M.	245													408	245	0	0	0	0
161	Rizzoli E.	228	228	228	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	274	82
162	Pavesi G.	205	0	0	0	0	0	0	256	205	0	0	0	0	0	0	0	0	230	69
163	Pramstraller W.	164	164	164	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	140	42
164	Aldini L.	148													247	148	0	0	0	0
165	Lucco G.	145							75	60	0	0	0	0	141	85	0	0	0	0
166	Servilio S.	128													213	128	0	0	0	0
167	Mantica U.	121													201	121	0	0	0	0
168	Magni V.	15													25	15	0	0	0	0

\* Piloti neopromossi

I punteggi in corsivo si riferiscono al CID





# DTGL Fabrizio

## Il biposto di Gianluigi Della Torre



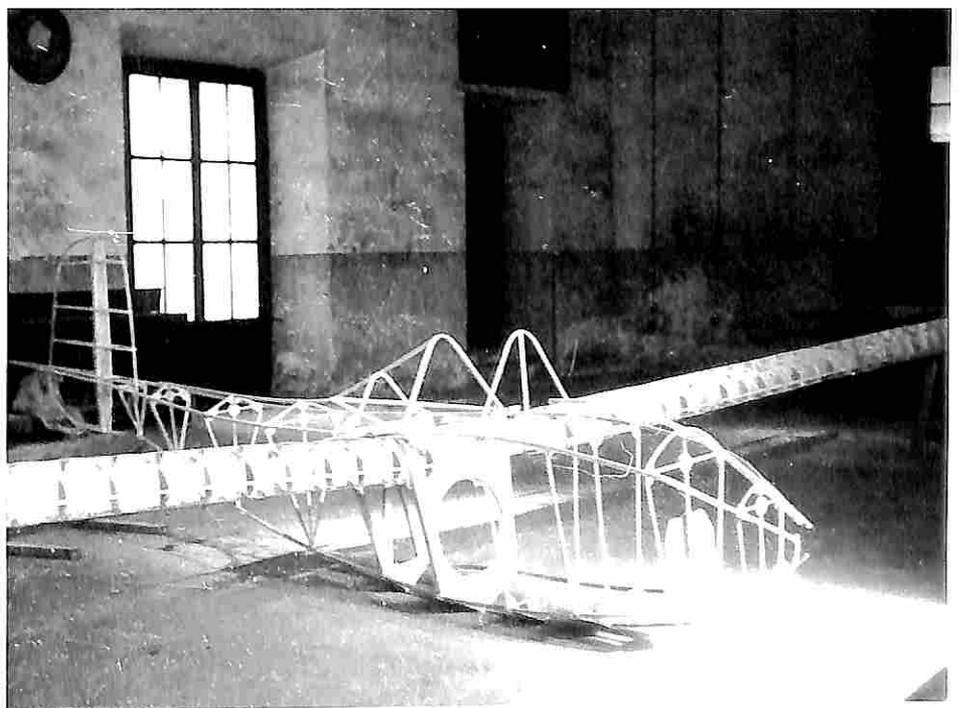
*Gianluigi Della Torre a sinistra con un amico ripreso davanti al Sant'Ambrogio*

dimostrando alla giuria di Asiago che quel piccolo aliante aveva tutti i requisiti per partecipare alla gara. I giornali dell'epoca avevano tutti espresso giudizi di grande apprezzamento per il Sant'Ambrogio che effettivamente si era presentato ad Asiago in sordina aggregandosi al gruppo di Ettore Cattaneo. Vorrei sottolineare che Gianluigi Della Torre aveva soltanto 19 anni quando ha costruito il suo Sant'Ambrogio e a soli 16 anni, a costo di duri sacrifici, aveva conseguito gli attestati A e B di volo a vela. Una grande passione innata per il volo che gli ha permesso un rapido passaggio da aeromodellista a progettista costruttore e pilota di alianti. Il nome Sant'Ambrogio era stata una scelta quasi obbligata non

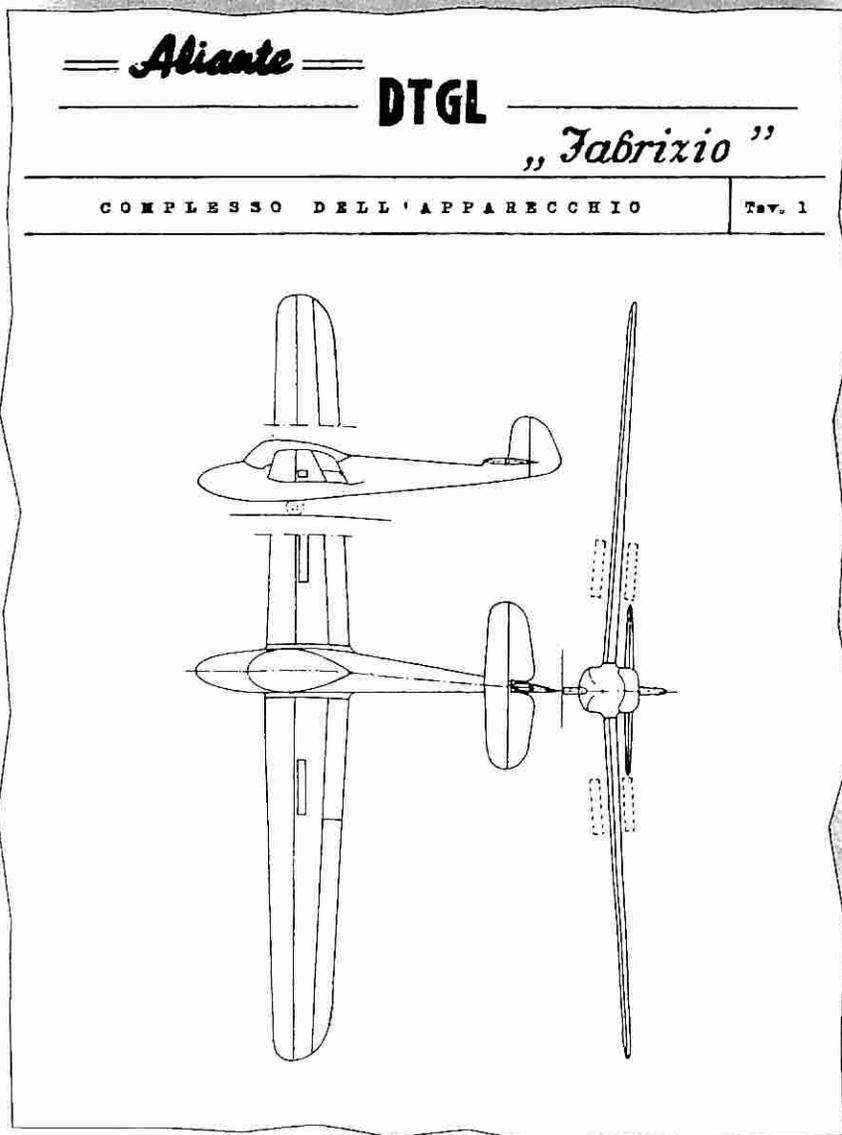
solo perché Gianluigi Della Torre era milanese, ma anche perché il suo aliante era stato costruito nei locali dell'oratorio della Parrocchia di Sant'Ambrogio con gli amici dell'Associazione Sant'Ambrogio e deve proprio essere stato con l'aiuto del Santo, che Gianluigi è riuscito ad ultimare la sua opera, in mezzo ad un mare di difficoltà e controversie, in tempo per partecipare al Secondo Raduno Nazionale di Volo a Vela. Penso comunque che, parlare del Sant'Ambrogio, non sia certamente una novità, soprattutto per i veterani del volo a vela, molti dei quali hanno anche conosciuto personalmente Gianluigi Della Torre. Ma chi sapeva per esempio che lo stesso Della Torre aveva anche progettato un biposto?

Data la mia estrazione di aeromodellista, il Sant'Ambrogio di G. L. Della Torre mi ha sempre affascinato perché in quella semplice tecnica di costruzione ho ravvisato la tecnica costruttiva di noi modellisti. In poche parole il Sant'Ambrogio mi è sempre apparso come un modello così grande da poter volare con una persona a bordo.

Bene, questo grosso modello ha volato ad Asiago nel 1938 durante i Campionati Nazionali di Volo a Vela. Ha volato con successo malgrado lo scetticismo iniziale di molti, insieme ad altri più noti alianti italiani come il CAT 20 e il CAT 28, lo Sparviero, l'Orione, il Supergrifo, l'Asiago, l'Arcore, il Pinguino ed altri ancora. Adriano Mantelli collaudò personalmente il Sant'Ambrogio II



*Il Sant'Ambrogio in costruzione avanzata*



Il trittico del biposto DTGL Fabrizio

Ho fatto questa domanda a bruciapelo ad alcuni amici che ritengo dei veri conoscitori del volo a vela storico e con grande sorpresa ho constatato che nessuno di loro era a conoscenza di questo fatto. Ebbene, Gianluigi Della Torre aveva infatti progettato un biposto affiancato al quale aveva dato il nome di "DTGL Fabrizio". Questo aliante purtroppo è rimasto soltanto a livello di progetto ed avrebbe dovuto essere costruito presso il Gruppo Volo a Vela SIAI Marchetti all'inizio degli anni cinquanta. Lo stile e la tecnica costruttiva,

legno e tela, erano evidentemente gli stessi del Sant'Ambrogio. Si può infatti riconoscere dal disegno del "DTGL Fabrizio" il fratello maggiore del Sant'Ambrogio. Considerando il periodo in cui è stato progettato, le caratteristiche di volo erano ottime in rapporto alle dimensioni dell'aliante stesso che erano state limitate per motivi economici, di praticità per il montaggio e facilità per il trasporto. Lo stesso Della Torre così descriveva testualmente il suo Fabrizio in una breve nota riassuntiva:

*"Il D.T.G.L. Fabrizio è un aliante biposto chiuso a posti affiancati, di ottime caratteristiche. Esso è adatto per qualsiasi genere di volo a vela.*

*Nell'insieme è costituito da due semiali rastremate ed a profilo vario a struttura monolongherone a sbalzo, dalla fusoliera monoguscio e dagli impennaggi. Le sue dimensioni sono state limitate per avere un apparecchio compatto e maneggevole, poco macchinoso ed ingombrante, mentre per ridurre la velocità di discesa in particolari situazioni di volo è stato munito di alettoni di curvatura. L'opportuna scelta dei profili, la ruota retrattile, la linea aerodinamica particolarmente curata, ne fanno un apparecchio fine che si presta ottimamente al volo veloce e quindi di distanza con relativamente piccola velocità di discesa. I diruttori doppi, ampiamente dimensionati, ne limitano la velocità massima in affondata a 200 Km/h e sono ottima garanzia per l'interruzione di voli ascendenti in determinate circostanze, mentre facilitano grandemente l'atterraggio di precisione in limitatissimo spazio come è talvolta indispensabile e quasi sempre utile negli atterraggi di fortuna conseguenti ai voli di distanza.*

*Come bisposto è particolarmente adatto per l'istruzione e l'allenamento al volo veleggiato,*



Asiago 1938 - Gli ultimi ritocchi.



Astago, agosto 1958 - Il piccolo Sant'Ambrogio richiama una grande attenzione

*mentre il complesso dei comandi: manovra ruotino, alettoni curvatura, diruttori, fletner, ecc. ne fanno pure un'ottima macchina per la preparazione di piloti indirizzati al pilotaggio dei moderni velivoli con motore.*

*Nei voli di gara e nei tentativi di primato, il posto del secondo pilota può essere occupato in parte dal fabbisogno ormai indispensabile per la buona riuscita di detti voli (inalatore di ossigeno, equipaggiamento radio ed elettrico, barografi, cassetta pronto soccorso, ecc.) senza incidere sul carico alare.*

*La trasmissione dei comandi è rigida a tubi.*

*Il comando degli alettoni, che sono aerodinamicamente compensati, è differenziale ed all'abbassamento dei flaps aumentano anch'essi contemporaneamente ed in proporzione la curvatura del profilo pur mantenendo il comando differenziale.*

*Nel notevole spazio disponibile dietro la testa dei piloti può essere sistemato il barografo, i pochi arnesi necessari per lo smontaggio e quel minimo necessario indispensabile per il confort di un volo normale.*

*Il ruotino può assumere 3 posizioni a seconda delle esigenze: tutto fuori, semi ritratto, tutto ritratto.*

*L'ampio cruscotto può portare tutti i più moderni strumenti utili ad ogni*

*veleggiatore. Il disegno della capottina consente ampia visibilità in tutti i sensi."*

Nel luglio del 1951 Gianluigi Della Torre aveva pensato di vendere il progetto del "DTGL Fabrizio" a chi avesse fatto un'adeguata proposta, ma evidentemente questa proposta non ha avuto riscontro e così il biposto che avrebbe potuto ripetere il successo del Sant'Ambrogio è rimasto sulla carta. Ciò che rimane, perlomeno a mia conoscenza, è il tritico di cui sono venuto in possesso, grazie alla famiglia Della Torre ed i dati

#### DATI CARATTERISTICI

Apertura alare: m 15,60  
 Superficie alare: mq 20,86  
 Allungamento: 11,65  
 Superficie diruttori: mq 0,80  
 Lunghezza fusoliera: m 7,10  
 Altezza fusoliera: m 1,15  
 Peso totale a vuoto: Kg 210  
 Carico utile: Kg 160  
 Peso totale in volo: Kg 370  
 Carico alare: Kg/mq 17,70  
 Velocità minima di discesa senza flaps: m/sec 0,75  
 Velocità corrispondente s alla traiettoria: Km/h62  
 Rapporto di planata: 1:23  
 Velocità massima ammessa: Km/h 200

caratteristici. Poiché il progetto era stato offerto per essere costruito da terzi, penso che i disegni costruttivi veri e propri siano stati eseguiti da Gianluigi Della Torre, ma forse come tanti altri documenti storici sono spariti e forse andati distrutti.

E' così il "DTGL Fabrizio" ha volato soltanto nei sogni del suo ideatore il quale aveva immaginato un aliante di sicuro successo e dalle molteplici applicazioni, ma soprattutto un aliante che avrebbe potuto essere impiegato per l'insegnamento e la divulgazione del volo a vela nonché per l'allenamento dei nuovi piloti. Purtroppo non tutti i sogni sono realizzabili, ma ci potrebbe



Gianluigi Della Torre insieme a Mantelli e al suo amico Bertoletti

essere ancora una possibilità di costruire e far volare il "DTGL Fabrizio", magari non nelle dimensioni progettate da Gianluigi Della Torre, ma diciamo in scala 1:4 o 1:5. Basterebbe infatti che un appassionato aeromodellista sviluppasse il tritico dell'aliante ricavandone il disegno costruttivo, lo realizzasse appunto in scala e lo facesse volare. Sarebbe veramente un miracolo. Chissà che un giorno non possa essere io l'artefice di questa prodigiosa impresa?

## XI Congresso Storico di Volo a Vela Francese

Il 28 Novembre 1998 ha avuto luogo presso la sala congressi del Musée de l'Air et de l'Espace a Parigi le Bourget, l'undicesimo congresso di volo a vela francese organizzato dalla Federazione Nazionale di Volo a Vela e patrocinato dal museo stesso. Al congresso hanno partecipato oltre 180 persone tra cui i maggiori esponenti del Volo a Vela Francese, parecchi piloti, molti veterani, studiosi, storici e naturalmente molti iscritti al Club Dédale. Alcune presenze straniere da altri paesi europei tra cui Inghilterra, Belgio, Svizzera, Germania ed Italia tramite il sottoscritto. Lo scopo di questo congresso storico, giunto alla sua undicesima edizione, è di presentare e discutere sullo sviluppo d'indagini e ricerche effettuate appunto sulla storia del volo a vela francese. Di particolare interesse è stata la presentazione di Michel de la Burgade, che ha presentato una dettagliata cronistoria degli alianti progettati da Jean Cayla negli stabilimenti dell'Atelier d'Aviation Louis Bréguet a partire dal prototipo realizzato nel 1951, il Bréguet 900 fino al Bréguet 907 ad alta efficienza progettato nel 1959. La presentazione è stata esaurientemente documentata da una serie di diapositive a colori proiettate sullo schermo gigante della sala proiezioni del museo. Un altro tema di grande interesse è stato sviluppato da Michel Roussel intorno al G.R.A.L. Groupement Rouennais d'Aviation Légère, una delle più vecchie associazioni di volo a vela create in Francia nel Settembre del 1929 a Rouen che celebra quest'anno il suo 70° anniversario. Sotto la spinta di Ferdinand Beau, principale animatore del club, sono stati progettati e costruiti una serie di alianti soprannominati GRAL e costruiti in bamboo. Il club di Rouen è anche stato il primo in Francia ad utilizzare il verricello. Settanta anni di storia presentati con l'ausilio di una videocassetta animata da una serie di vecchie fotografie originali dell'epoca, illustranti le varie fasi di vita del G.R.A.L.. Un altro tema di notevole interesse è stato presentato da Pierre Courier circa il recupero degli alianti tedeschi dopo la fine della Seconda Guerra Mondiale. Particolare risalto è stato dato all'identificazione del luogo di provenienza di quegli alianti tramite la lettura della sigla di immatricolazione indicata sugli stes-

si. Circa 400 alianti di cui una gran parte costituita da SG 38 e Grunau Baby molti dei quali restaurati e riportati in ordine di volo.

Un'altra iniziativa di notevole valore appunto presentata durante il congresso è stata la realizzazione di un nuovo museo di alianti realizzato dal Groupement Preservation Patrimoine Aeronautic di Angers. Infine l'ultimo tema dell'agenda indicato come "sorpresa", ed è stata effettivamente una sorpresa, presentata da un esponente della commissione storica, certo Norbert Mosson, il quale ha proiettato diapositive sul ritrovamento di un aliante del 1935, forse un Chablier, di cui si era persa traccia a causa della morte in guerra del pilota e costruttore. Questo ritrovamento, presentato nelle varie fasi di ricerca, è stato un valido esempio di come si può arrivare alla scoperta dei resti, talvolta utili soltanto ai fini espositivi presso qualche museo, ma altre volte recuperabili per il volo con una notevole dose di lavoro e soprattutto di entusiasmo. È stata una giornata veramente interessante, che tuttavia mi ha lasciato un fondo di amarezza perché soltanto in altri paesi, e la Francia non è il solo esempio, le persone si organizzano in gruppi aventi lo stesso interesse e attraverso uno scambio di informazioni riescono a preservare e a divulgare il valore di una storia che è abbastanza recente, ma della quale si possono perdere le tracce nel momento in cui i protagonisti di questa storia partiranno per l'ultimo volo, non lasciando ad alcuno la preziosa eredità delle loro esperienze. Quante persone esisterebbero in Italia, con un vero interesse per la storia del volo a vela italiano, che sarebbero disposte a formare un gruppo di ricerca proponendosi l'obiettivo di un incontro annuale per scambiare i risultati di ricerca effettuati? Se qualcuno condividesse questo mio pensiero, potrebbe mettersi in contatto con me per iniziare un'attività di scambio di informazioni storiche e chissà che un giorno non si possa costituire un gruppo di appassionati di storia di Volo a Vela Italiano, non inventando nulla, ma semplicemente ricalcando le orme di chi è partito prima di noi.

VP



VGC una rivista trimestrale, VGC news, viene inviata a tutti gli iscritti con informazioni tecniche su progetti di restauro, ricche di illustrazioni e disegni di alianti d'epoca originali, oltre ad informazioni circa i raduni internazionali organizzati ogni anno in varie parti del mondo. La quota annua di sottoscrizione è di 19,00 Sterline inglesi, più 5,00 Sterline d'iscrizione iniziale per il primo anno. Per ulteriori informazioni rivolgersi a: Vincenzo Pedrielli  
Tel. 02.959681 (ore ufficio) - Fax 02.95968353

## Un volo epico

*Al congresso dell'OSTIV tenuto a St. Auban durante i recenti Campionati del mondo di volo a vela c'era, come ospite d'onore, il Dr. Joachim Kuttner che ha tenuto un'interessante conversazione sulle sue esperienze di volovelista a Grunau prima della Seconda Guerra Mondiale e, in particolare, il volo in onda fatto, negli anni cinquanta, come parte del "Sierra Wave Project" in California.*

*Il Dr. Kuttner è stato uno dei primi piloti d'aliante ad esplorare e utilizzare il famoso effetto d'onda Moazagotl. Volando con un Rhonbussard egli venne trainato (da Erwin Ziller, Capo-istruttore della Scuola di Grunau) in aria molto turbolenta attraverso una o due onde secondarie per poi raggiungere quella primaria. Dopo lo sgancio salì dolcemente davanti ad una grandissima nube lenticolare fino a che, nell'abitacolo aperto, divenne così freddo che Kuttner si era semicongelato dalla testa ai piedi. Oltretutto, prima di salire sull'aliante, le sue scarpe si erano bagnate nell'erba umida per la rugiada e ora non sentiva più i piedi.*

*Il fondo scala del suo altimetro non indicava più di tremila metri e la lancetta cominciava a fare un secondo giro del quadrante. Non realizzando che stava soffrendo di anossia, vedeva però doppio, cioè due soli ove avrebbe dovuto essercene uno solo. Improvvisamente, di fronte, dove doveva esserci una luce solare trovò solamente una grande parete di nuvole e divenne confusamente consapevole di aver perso l'orientamento. Rendendosi conto che era nei guai fu capace di costringersi a mantenere il controllo della macchina e tentare di scendere. Data però la forte ascendenza non riusciva a perdere quota. Pensò allora di volare lungo l'onda per raggiungerne la parte terminale e alla fine, in questo modo, trovò*

*aria discendente e poté quindi perdere quota rapidamente. Sempre intirizzito dal freddo e in stato di semincoscenza, decise di atterrare nei pressi di una fattoria.*

*Come tornò in sé vide la moglie del fattore correre in casa ma il fattore stesso, un uomo robusto, alzò le braccia come per dargli il benvenuto. Kuttner toccò terra senza danni ma era incapace di uscire dall'abitacolo finché non vennero ad aiutarlo. Il fattore e sua moglie parlavano solamente polacco. Il Bussard è una predominante parte della Slesia sebbene non si debba attraversare alcuna frontiera per arrivarci.*

*Kuttner fu ben accolto, gli diedero da mangiare e si adoperarono per inviare un messaggio a Grunau per indicare anche la località. Concordò con gli amici del team di recupero che avrebbero dovuto arrivare nei pressi della piazza del paese e suonare tre volte il clacson della macchina in modo che qualcuno della fattoria avrebbe potuto raggiungerli e guidarli per le ultime poche centinaia di metri. Nel frattempo venne offerto un letto a Joachim che fu felice di accettare.*

*Il barografo confermò che aveva superato i 23.000 piedi (7.000 metri) di quota, un record, e senza ossigeno!*

*Subito dopo questo evento, e come conseguenza dell'inevitabile pubblicità, venne scoperto dalle autorità naziste che Joachim aveva una nonna ebrea, e gli venne quindi proibito di fare altri voli in Germania.*

*(Da un articolo di Martin Simons sulla rivista VGC News, a cura di Bruno Biasci)*

\* \* \*

## Schweizer

È disponibile presso Air Life Publishing Ltd un nuovo libro di Martin Simons scritto in collaborazione con Paul Schweizer Sailplanes di Elmira nello stato di New York.

Il libro descrive tutti gli alianti sviluppati dal 1930 fino al 1987, anno in cui la società ha convertito la produzione in elicotteri leggeri per vari usi.

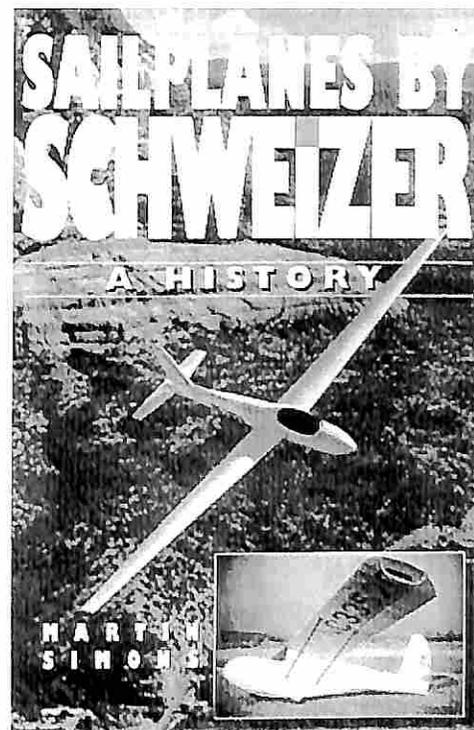
Il libro di 224 pagine, con 218 foto in bianco e nero e 36 disegni di alianti, spiega in tutti i dettagli dal progetto alla costruzione e ai risultati di volo ottenuti a partire dai più semplici alianti pri-

mari da allenamento alle ultime versioni ad alta efficienza.

Quasi una biografia della famiglia Schweizer scritta per mano di Martin Simons, uno dei maggiori esperti di volo a vela esistenti al mondo.

Questo libro può essere acquistato direttamente alla:

**Airlife Publishing Ltd.  
101 Longden Road  
Shrewsbury, SY3 9EB  
England**



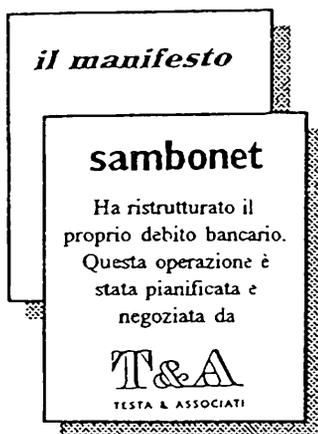
**La T&A - Testa & Associati**  
*è una società di consulenza  
specializzata in operazioni di finanza straordinaria:  
acquisizioni, dismissioni, ristrutturazioni finanziarie,  
joint - venture, quotazioni in Borsa.*

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

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

#### **Ristrutturazione e/o rifi naziamento del debito.**

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



#### **Cessioni o acquisizioni di società.**

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

#### **Strutturazione di sistemi di controllo finanziario e di pianificazione finanziaria.**

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

#### **Quotazione in Borsa.**

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

# Per chi vuole saperne di più

a cura di Plinio Rovesti

*C.C. - MESTRE - Mi han consigliato di rivolgermi a lei per sapere con esattezza quali funzioni aveva il Nucleo Addestramento Volo Senza Motore; grazie.*

Risposta: Il "Primo Nucleo Addestramento Volo Senza Motore" era un reparto costituito dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica nel giugno 1942 per l'addestramento degli aliantisti militari da sbarco e assalto. Tale reparto venne creato soltanto due anni dopo lo scoppio della seconda guerra mondiale ed iniziò la sua attività al comando dell'allora Ten. Colonnello Pilota Adolfo Contoli nell'aeroporto di Cameri, presso Novara, con 200 allievi, reclutati tra i militari già in servizio nell'Arma Aeronautica e forniti di attestati o brevetti di volo a vela. Va rilevato che la decisione dello Stato Maggiore di allora giunse troppo in ritardo e coincise proprio con quella fase critica del conflitto in cui gli avvenimenti bellici assorbivano già completamente le nostre modestissime disponibilità di macchine di volo efficienti. Avviene così che il materiale dato in dotazione al Nucleo, se si fa eccezione di un certo numero di alianti bellici "DFS 230" e di qualche "Gotha 242" ottenuti dalla Germania, risultò assolutamente inadeguato ai fini che si volevano raggiungere, poichè si ridusse ad alcuni rimorchiatori in pessime condizioni d'uso e ad altri velivoli che, per le loro caratteristiche, non rispondevano affatto alle esigenze della nuova specialità.

Per tale ragione il comando del reparto si trovò spesso costretto, per riuscire a svolgere il programma di addestramento assegnatoli, a ricorrere ad ogni sorta di ripieghi, che sottoposero spesso istruttori ed allievi alle più stravaganti esperienze di volo. Ciò nonostante, l'8 settembre 1943, quando l'armistizio venne a disperdere con le altre forze armate, anche lo sparuto Primo Nucleo di aliantisti bellici italiani, undici allievi avevano da poco conseguito il brevetto di pilota militare d'aliante, una quindicina era prossima a conseguirlo, mentre la rimanenza era ancora in fase di addestramento. L'attività del Nucleo può essere riassunta dalle seguenti cifre: 14.000 voli per un complesso di 3.700 ore, delle quali 2.800 su apparecchi a motore e 900 su alianti di vario tipo. Nel campo delle costruzioni volovelistiche destinate ad azioni di guerra, nel 1943 il Primo

Nucleo Addestramento di Volo Senza Motore poté disporre di un ottimo aliante da trasporto ed assalto: l'AL-12 progettato dall'ingegnere Ermenegildo Preti del Politecnico di Milano e costruito a tempo di primato dall'Aeronautica Lombarda di Cantù. Questo aliante bellico rese, tra l'altro, preziosi servizi alla Aeronautica Militare per il trasporto di importante materiale durante la nostra ritirata dalla Tunisia.

*D.S. - REGGIO EMILIA - Le sarei molto grato se volesse indicarmi con esattezza che cosa è la fibra da carbonio. Grazie.*

Risposta: Si tratta di un materiale composito che si ottiene con la "carbonizzazione" di un filo di nylon fatto passare attraverso un arco voltaico. Il materiale così ottenuto presenta un allineamento a livello molecolare che presenta prestazioni eccezionali nel rapporto tra peso e resistenza meccanica. Le fibre di carbonio vengono sempre più impiegate non solo nel campo delle costruzioni aeronautiche leggere, ma anche in quello generale dei mezzi di trasporto. Grandi produttori di fibre di carbonio sono essenzialmente americani, giapponesi e tedeschi. Recentemente anche in Italia, una società di ingegneria di materiali compositi, si è specializzata nelle costruzioni in fibra di carbonio, creando uno stabilimento ANIC a Pisticci (Matera), altamente qualificato nel settore della trasformazione. Il costo è ancora il fattore limitante nell'impiego delle fibre di carbonio, che comunque si rivela sempre più competitivo rispetto alle leghe leggere. Infatti i risparmi di peso sono superiori al 40% con caratteristiche di resistenza superiori a quelle ottenibili con i materiali tradizionali.

Per quanto riguarda il prezzo, gli specialisti delle costruzioni in fibra di carbonio, assicurano che oggi si aggira sulle 215.000 lire al chilogrammo. Il suo impiego risulta pertanto senz'altro conveniente, soprattutto se si tien conto del fatto che solo la fibra di carbonio è in grado di conciliare l'entità del volume necessario con le limitazioni del peso. La Germania Federale ne fa largo impiego nel campo delle costruzioni volovelistiche d'alta performance. La fibra di carbonio costituisce infatti il fasciame delle fusoliere degli alianti e la robusta struttura a sandwich delle ali.

## ATTENZIONE !

L'Aero Club Volovelistico Ferrarese ci precisa le date delle gare in programma

### VI COPPA CITTÀ DI FERRARA

- giornate di gara 7.8.9 e 14.15.16 maggio 1999
- allenamento 8 e 13 maggio 1999

### CAMPIONATI ITALIANI STANDARD - 15 METRI CORSA - LIBERA

- giornate di gara dal 23 al 30 maggio 1999
- allenamento pre-gara 22 maggio 1999

Recensione di  
GIORGIO RIZZI

Non è facile per noi scrittori della domenica, che alterniamo la passione per la cloche a quella per la penna e che cerchiamo di impugnare questi due strumenti il meno maldestramente che ci riesca, parlare di chi ha cinquant'anni di volo a vela sulle spalle senza perderci in luoghi comuni quanto mai logori ed abusati. Mostro sacro, leggenda vivente, pietra miliare, sono definizioni che scivolano sulla carta quasi autonomamente di fronte ad una esperienza aeronautica di siffatta levatura, ma che oltre a far crescere la barba al lettore, rischiano di recare offesa al soggetto in questione il quale sprizza invece cristallina la gioia di vivere e di trasmettere i propri ricordi e le proprie enormi conoscenze alle nuove generazioni, nonchè la volontà di guardare sempre al futuro con lo spirito di un giovanotto, contro il quale nulla può l'età non più esattamente verdissima.

Nato aeromodellista, come buona parte degli ammalati di volo (mi sono commosso scoprendo di avere avuto nello storico M9 della MOVO le stesse radici aeronautiche dell'Autore), Pronzati approdò rapidamente al volo a vela.

C'è tutta la storia di una vita in questo volume: dai primi passi di un adolescente verso la maturità, accompagnati dalle goffe strisciature sull'erba ai comandi di uno Zoegling, arriviamo fino ai nostri giorni per riscaldarci al racconto di voli di migliaia di chilometri e di non so quante ore ai comandi di un modestissimo aliante in compositi.

Le mani insicure di quel giovane di allora, governano oggi la cloche di mezzi ad altissime prestazioni con la maestria del campione forgiata nel corso dei decenni; legno e tela si sono fatti fibra di vetro, bussola e orologio sono stati soppiantati da sofisticati GPS, le efficienze hanno raggiunto livelli impensati e forse anche il viso di quel ragazzo di cinquant'anni fa è segnato da qualche ruga in più, ma l'amore per il volo non è cambiato, così come non sono cambiati i cumuli, le termiche, le dinamiche, le sfide dei fuori campo.

Ci sono solo più esperienza e più tec-

## IL MIO VOLO A VELA

*"...Leggere il cielo, capire il linguaggio delle nuvole"*



nologia da mettere in gioco, ma l'avventura è sempre la stessa, con ogni giorno un traguardo più ardito da raggiungere e da affiancare alla lunga teoria di record collezionati dall'Autore.

Anche il lettore meno incline al sentimentalismo e più interessato alla tecnica del volo a vela, troverà pane per i suoi denti tra le pagine del libro soprattutto per quanto riguarda le problematiche legate alla meteorologia ed allo sfruttamento delle condizioni più idonee al volo veleggiato, trattate con il piglio di chi la sa lunga sull'argomento (non a caso l'Autore si è a lungo "nutrito" alla mensa di Plinio Rovesti).

Particolare interesse suscitano i capitoli dedicati ai tentativi di record di distanza con le macchine, alcune delle quali appartengono alla leggenda, con cui Pronzati ha avuto il privilegio di vivere rapporti strettissimi essendone stato ora

costruttore, ora collaudatore, ora pilota nei cieli di mezzo mondo, protagonista e spesso dominatore di gare ai livelli più elevati. Di grande pregio la parte iconografica, con numerose immagini realmente uniche, vuoi per il loro valore storico, vuoi per l'incomparabile bellezza degli spettacoli offerti dalle montagne delle nostre zone. In questo volume c'è senz'altro materiale di grande interesse per tutti, volovelisti e non, ma credo soprattutto che l'Autore ci lasci un grande insegnamento di vita incarnato perfettamente la massima di Richard Bach, vate dei volodipendenti: "... un pilota ha il senso dell'avventura là da venire ...", come dire che né gli anni, né i capelli bianchi possono rappresentare un peso per chi guarda sempre in avanti ed ha il privilegio di affidare i progetti futuri a due piccole ali che attendono nel profumo dell'erba tagliata di fresco.

# Evviva il verricello

Come vecchio, anzi direi antico, utilizzatore di verricello ho letto con attenzione il manuale del verricellista intitolato "Il verricello", edito dal Club Aereo Pavullo, perché ero curioso di sapere come è fatto un moderno verricello e come, nel tempo, si era modificata la tecnica della "verricellata". Ho trovato diverse cose interessanti.

Il manuale è fatto bene e fornisce dati una volta introvabili come le sollecitazioni strutturali che subisce l'aliante, la definizione delle quote raggiungibili in relazione alla lunghezza del cavo e all'assetto della macchina trainata, la tecnica di sgancio e di recupero del cavo con il paracadute (che chiamerei parafreno in quanto la funzione più appropriata mi sembra essere quella di frenare il cavo durante il suo riavvolgimento piuttosto che proteggerne la caduta).

Mi hanno lasciato perplesso solo alcuni dati quali la resistenza all'aria del cavo di traino, considerata equivalente a quella globale di tutto l'aliante, il peso del cavo e l'angolazione dello stesso durante la rotazione dell'aliante: d'altra parte non ho elementi di riscontro tali da confutare i dati che evidentemente sono stati ben calcolati e quindi esatti.

Una sola piccola critica a proposito del parafreno, elemento che caratterizza anche visivamente i nuovi verricelli rispetto a quelli di una volta; non ho trovato nella pubblicazione una spiegazione tecnico-operativa soddisfacente in quanto essa non chiarisce bene come è realizzato il parafreno, come fa a stare chiuso durante la verricellata, come si apre e come deve essere predisposto prima del lancio successivo. Può darsi che questa lacuna sia rilevabile solo da uno come me che aveva l'intento di acquisire una conoscenza per altri già consolidata.

Mi sembra opportuno cogliere l'occasione dell'uscita di questo manuale per fare alcune riflessioni sul ritorno dopo tanti anni all'uso del mezzo trattato nel libro.

Sono anch'io dello stesso parere di alcuni amici che vedono con favore il diffondersi del verricello come economico mezzo per l'involo dell'aliante, specialmente se in vicinanza di costoni che consentano poi di incrementare la modesta quota raggiungibile. Il più basso costo d'esercizio, rispetto ovviamente a quello del traino aereo, potrebbe certamente concorrere ad una più ampia pratica del volo come sembra avvenga all'estero dove questo mezzo è più utilizzato.

L'abbinamento di un verricello e di un aliante anche se non di eccelse caratteristiche, e quindi con modesti costi da sostenere, farebbero certamente avvicinare un maggior numero di giovani al volo a vela: giovani che potrebbero più agevolmente seguire la fase di apprendimento della tecnica del volo e forse più rapidamente diventare piloti d'aliante e volare senza problemi a costi contenuti: rimarrebbe poi certamente aperta la porta per chi vuol dedicarsi al volo a vela più impegnativo su

CLUB AEREO PAVULLO  
Scuola di Volo senza Motore "A. MANTELLI"

## IL VERRICELLO

Manuale del verricellista



macchine più sofisticate, comunque sempre lanciabili a basso costo con la tecnica già acquisita durante la scuola con il verricello.

Ho visto funzionare il verricello di Pavullo, installato su un grosso automezzo rosso, e mi è venuto in mente quanto, in confronto, era modesto il verricello in uso ai tempi (diciamo dal '48 al '53): un motore da circa 60 CV che trascinava in rotazione, senza cambio automatico, un rullo largo un metro, il tutto contenuto in un telaio trainabile a mano o con autovettura. Con questo mezzo, nei primi quattro anni di attività vennero fatti all'AVM circa 8000 lanci.

Il verricellista di Pavullo era da solo, in fondo al campo; doveva pensare a tirare su gli alianti e solamente ogni due verricellate vedeva arrivare una persona e una macchina che recuperava i due cavi. Dalla parte opposta del campo gli alianti, i trainatori, il tabellista e, naturalmente, i piloti sparsi vicino alla propria macchina, se dovevano volare; però, direi, ciascuno per i fatti suoi.

Nei tempi andati, in mancanza di velivoli da traino e con qualche libratore presente sul campo, il popolo volovelista si disponeva in genere attorno al verricellista e al suo potente mezzo

da cui dipendeva la possibilità di volare. Questo oggetto, rumoroso solo a tratti, assumeva così la veste di punto di aggregazione per scambi di opinioni, battute, commenti sulla verricellata in atto, sullo sgancio e sul volo successivo. Il libraio o, più avanti nel tempo, l'aliante se ne stava dalla parte opposta del campo con il pilota, che aveva appena atterrato, solitario, che attendeva l'arrivo del cavo e, di solito, il nuovo pilota che l'avrebbe sostituito per il volo successivo. Era un bel momento di rilassamento, di meditazione sul volo appena fatto, magari durato pochi minuti, e di forti propositi di fare un volo ancora migliore.

Prima dell'uso di automezzi dedicati al recupero del cavo quest'ultimo era "tirato a mano" dal punto ove era ubicato il verricello o, più frequentemente, dal punto di caduta dell'anello (da trovare perché non c'era il paracadute) fino all'aliante da mandare in volo. Sembra incredibile ma per tirare il cavo negli ultimi 200-300 metri sul totale di circa 1200, ci voleva lo sforzo congiunto di 4 persone: una specie di tiro alla fune avendo come avversario il forte attrito con l'erba di un innocente cavetto d'acciaio di 3,6 mm.

I piloti odierni che usano il verricello sono ormai piloti fatti, perché hanno imparato a volare in doppio comando sia con il traino aereo che con il mezzo di terra. Hanno già superato le emozioni tipiche dell'allievo perché stemperate in un buon

numero di voli prima di andare da "solo".

Gli allievi di un tempo erano da subito soli a bordo della macchina volante; i tempi si accumulavano in termini di minuti di volo non certo di ore e quindi la verricellata era sempre fonte di emozione perché si aggiungeva alle difficoltà della condotta di volo da imparare: avere il muso agganciato a qualche cosa che spesso, con l'erba alta, non si vedeva neppure, osservare improvvisamente l'erba frustata a serpentine per l'iniziale messa in tiro del cavo, che trasmetteva al pilota/aliante un piccolo sussulto, sentirsi quindi tirare senza possibili pentimenti (il gancio era fisso) e vedere infine il panorama del campo allargarsi improvvisamente sotto i piedi era certo una bella emozione, accentuata dall'abitacolo aperto o addirittura assente. Mi auguro proprio che i lanci a verricello, abbinati ovviamente al traino aereo ove questo sia indispensabile, diventino prassi comune sui campi di volo e che molti volovelisti, allievi e non, entrino in confidenza con questo tipo di involo rapido ed economico.

Mi scuso per le divagazioni: mi ero proposto di commentare solamente il manuale di un moderno verricello e mi sono ritrovato, con qualche punta di nostalgia, a risuscitare sensazioni di un passato ormai lontano.

BRUNO BIASCI

## ISPA

Istituto Sperimentale di Psicodinamica Applicata

*presenta*

# “AMICI CON LE ALI”

premio letterario e foto-giornalistico

- Prima Edizione -

Indetto da un gruppo di operatori del mondo della comunicazione e delle due ali, in ricordo dell'amico Giancarlo Seghizzi, pilota e giornalista, l'iniziativa è stata resa possibile grazie alla gentile collaborazione dell'ISPA, Istituto Sperimentale di Psicodinamica Applicata di Milano, che frequentemente ospita incontri, conferenze e seminari sul tema dell'Angelo, "amico alato" per antonomasia, oggi tornato di grande attualità non solo nell'immaginario religioso, ma anche nella cultura e nel costume.

All'esame della commissione saranno dunque ammessi *lavori inediti concernenti, a scelta, il tema dell'amicizia, quello del volo, o quello dell'angelo*, intesi nel senso più ampio e generale, purché riconducibili ad una delle sezioni seguenti:

- LETTERATURA: un racconto della lunghezza massima di n. 10 pagine (misure: 60 battute x 30 righe ciascuna)
- FOTOGRAFIA: Una fotografia in bianco e nero, o a colori (formato di stampa 20 x 30 cm.)
- GIORNALISMO: un articolo (misura: max n. 5 cartelle) o servizio di audiovisivo (max 4 minuti)

A suo insindacabile giudizio, la commissione assegnerà:

### PREMI SPECIALI PER CIASCUNA DELLE SEZIONI IN GARA

di cui sarà curata inoltre la pubblicazione e la diffusione.

Gli elaborati, corredati da una breve scheda biografica recante i dati anagrafici precisi e i riferimenti postali e telefonici degli autori, dovranno essere inviati, entro e non oltre il 15 marzo 1999, in copia unica firmata, al seguente indirizzo:

Coordinamento premio "Amici con le ali"  
c/o Istituto Sperimentale di Psicodinamica Applicata  
Via A. De Togni, 27 - 20123 Milano

La premiazione avrà luogo a Milano il giorno 26/6/1999  
Gli elaborati inviati non saranno restituiti.

Per ulteriori informazioni:  
Tel. 0339.3387622 - Telefax 02.86452594

## La scomparsa di un grande pioniere del volo

Il mondo del volo a vela ha perso uno dei suoi più grandi protagonisti: Peter Riedel.

Pioniere dei tempi d'oro del volovelismo della Rhoen, Riedel era in possesso dell'insegna d'argento ISTUS N° 7, e dopo tanti anni di vita attiva nel campo aeronautico sembrava ormai essere diventato una leggenda vivente, immune da ogni forma di tramonto, anche da quello fisico.

I vecchi e i giovani volovelisti di tutto il mondo si inchinano ora riverenti alla memoria di questo ultranovantenne, che tanto lustro ha dato al nostro sport, contribuendo alla sua crescita con la scienza del tecnico, la sensibilità del pilota e la passione dello sportivo.

Il triste evento della sua dipartita è accaduto il 6 Novembre scorso al Memorial Hospital di Ardmore, nell'Oklahoma, dove l'anziano volovelista ha vissuto negli ultimi decenni, insieme con sua moglie Helen, attualmente ospite di una casa di cura.

Peter Ernst Riedel era nato nella città di Halle, in Germania, nel 1905. Ben presto manifestò la sua passione per il volo, aggregandosi, appena quindicenne, a un gruppo di giovani che avevano un medesimo, grande obiettivo: costruire e pilotare velivoli senza motore. E alla passione per il volo Riedel unì anche quella per gli studi tecnici, nei quali eccelse subito, conseguendo giovanissimo la laurea in ingegneria aeronautica presso l'Università di Darmstadt. Sostenuto da questo solido bagaglio di scienza, bravura e passione, Riedel si inserì sempre più attivamente fra quegli entusiasti del volo senza motore che, alla Wasserkuppe, nella regione montuosa della Rhoen, si impegnavano strenuamente in quell'attività che nel volgere di pochi anni avrebbe fatto compiere al nostro sport un meraviglioso salto di qualità. Fu così che Riedel si distinse assai presto come uno dei pochi volovelisti di classe mondiale, dotati di una preparazione completa, tale da consentirgli il raggiungimento delle più ambite mete a cui un giovane potesse aspirare. Nel 1933 un volo di distanza di 229 km, con cui uguagliava il primato mondiale di distanza libera. La vittoria, nello stesso anno, delle Gare di Volo a Vela della Rhoen. E ancora, l'anno successivo, la Coppa Hindenburg, prestigioso premio che veniva attribuito ai volovelisti tedeschi che si distinguevano maggiormente per i loro studi e le loro ricerche nel campo delle correnti aeree ascendenti. Passano appena tre anni e Riedel si aggiudica, nel 1938, l'Ottava Gara Internazionale di Elmira, come pure il Trofeo Du Pont; e l'anno seguente attraversa le Montagne Rocciose con un volo di 475 km.

Sono anni di attività quanto mai intensa; eppure Riedel trova il modo di volare anche come pilota di linea per la Compagnia aerea tedesca Lufthansa. Allo scoppio della 2ª Guerra Mondiale, Riedel viene nominato Capitano dell'Aeronautica Militare tedesca e inviato in qualità di addetto aeronautico prima



presso l'Ambasciata tedesca a Washington, poi presso quella di Stoccolma. Fu appunto durante il suo soggiorno a Washington che Riedel conobbe e sposò Helen Klug, una giovane insegnante dello Stato dell'Indiana, che rimarrà sempre al suo fianco per il resto della sua lunga vita.

Nel 1944, ai tempi della sua permanenza presso l'Ambasciata tedesca di Stoccolma, Riedel rinunciò al prestigioso incarico conferitogli dal suo Paese piuttosto che ottemperare a disposizioni da lui ritenute ingiuste. Riparò quindi a Casablanca, da dove partì poi per il Sud America, nella speranza di ritornare negli Stati Uniti; sogno che riuscì a realizzare di lì a poco, ottenendo alla fine la cittadinanza americana nel 1959.

Inizia così un lungo periodo durante il quale Riedel alterna o addirittura concilia l'attività di tecnico con quella di pilota. Eccolo dapprima presso la TWA, in qualità di ingegnere aeronautico; quindi presso la Pan American Airways, con la medesima mansione. Lo ritroviamo dopo alcuni anni in Africa orientale, come pilota volontario nel trasporto di personale medico fra zone distanti del Kenya e della Tanzania. Solo verso la fine degli anni '70 Peter Riedel approda a quella che diventerà la sua sede definitiva: Ardmore, nell'Oklahoma.

Qui lavora per qualche tempo come consulente presso un'azienda specializzata in sedili catapultabili, per velivoli militari.

E quando l'azienda è costretta a chiudere per la crisi delle commesse nel settore militare, iniziano i lunghi ma sempre operosi anni di una serena vita da pensionato.

Durante quest'ultimo periodo Riedel continua a coltivare le sue attività predilette, dedicandosi soprattutto alla stesura di una storia del volo a vela tedesco, con particolare riguardo a quello della Rhoen. L'opera, riccamente illustrata, è edita dalla Motorbuch Verlag di Stoccarda. Scritta in tedesco, si articola in 3 volumi, che comprendono gli anni fra il 1911 e il 1939. Essa costituisce una preziosa fonte di informazioni per quan-

ti vogliono attingere a un ricchissimo materiale di primo mano, raccolto, ordinato e molto commentato da uno dei principali protagonisti di quel periodo storico. Oltre che un'alta testimonianza personale, quest'opera ci appare oggi come il generoso viatico che un grande del nostro sport ha voluto lasciare alle generazioni di oggi e di domani.

A questo apostolo del volo a vela; a questo simbolo della passione sportiva; a Peter Riedel si leva, dalle pagine della nostra Rivista, l'ultimo, commosso saluto dei volovelisti italiani.

PLINIO ROVESTI

\* \* \*

## A Piero Dall'Amico

Ciau Piero,  
ci hai lasciati? Già!

Ci hai lasciati discretamente come nel Tuo carattere di uomo tranquillo, schivo, avvezzo a risolvere nella Tua fabbrica i problemi di tutti i giorni, sempre pronto al dialogo e a dare una mano, tutto Famiglia lavoro e un pò di Volo a Vela.

La feroce notizia la abbiamo tutti ricevuta dagli amici, e tutti, tutti quelli che hanno potuto sono venuti oggi a salutare l'amico, il compagno di tante discussioni di tanti lunghissimi voli.

Ricordi l'M100, l'I-TATI che nel lontano 1963 abbiamo acquistato in società? Aveva la fusoliera rossa, le ali bianche ed il primo Sollfahrtgebr meccanico ed il variometro ad energia totale!

Quanto impegno avevi profuso nel costruire quei sottili tubicini che si collegavano al variometro ed al polmoncino sotto pressione della dinamica.

Quante discussioni! Poi afferrata al volo l'idea che la depressione di una specie di piccolo Venturi poteva dare migliori risultati, il Tuo caparbio impegno Ti ha consentito di raggiungere la perfezione: ne hanno beneficiato i Tuoi amici, i Tuoi avversari nelle competizioni e le Tue antenne sono ancora oggi in funzione.

Piero, ricordi Rieti, ed il tempo dei campionati? Certo sei stato bravo; per mezzo campionato li avevi tutti dietro; e ricordi quando al calar della sera, rilassati dopo lo stress della gara, in circolo vicini alle tende ed alle roulotte sorbivamo pazientemente le sapienti tisane preparate dalle gentili consorti?

Tempi andati, irripetibili, bellissimi, struggenti? Certamente Piero.

L'Universo è in espansione, l'Evoluzione è inarrestabile, la Scienza e la Tecnologia progrediscono in modo esponenziale, ma quel tempo è nostro, e Tu lo hai vissuto. Intensamente vissuto!

Ciau, Piero, ciau.

CARMELO



*In questo momento di viva commozione alle belle parole dell'amico Carmelo Motta desidero aggiungere qualcosa.*

*Con Piero Dall'Amico non scompare soltanto l'ottimo pilota volovelista, il primo qualificato ricercatore e realizzatore di apparecchiature atte a migliorare le prestazioni dei variometri a "energia totale" l'uomo sempre cordiale e disponibile ad aiutare chiunque gli chiedesse assistenza (in particolare per i voli scuola di 2° periodo), scompare il vero "Signore" del nostro Volo a Vela, colui che con la sua passione ed operosità ha contribuito a migliorare lo sviluppo.*

*Onore alla sua memoria.*

GIUSEPPE CALMATTO

## Abbiamo letto per voi:

(a cura di Aldo Cernezzi)

### Le prove di Dick Johnson

Su Soaring continua la serie delle rigorosissime prove in volo che Dick Johnson esegue da decenni con lunghi traini ad alta quota in aria calma. Era attesa da tempo una misurazione della polare dello Standard che da qualche anno è il preferito dai piloti nelle gare: lo LS-8 ha convinto sotto ogni aspetto. L'efficienza max rilevata a 95km/h è di 42:1, quindi non stupisce particolarmente. E' la curva molto piatta della polare che conferisce a questo aliante di classe Standard (cioè senza flap per 15 metri di apertura) le sue straordinarie doti corsaiole. Senza zavorra d'acqua il "ginocchio" della polare si incontra solo oltre i 160km/h, che al peso massimo al decollo di 525kg diventano ben 190km/h con solo 2 m/sec di caduta! Anche il comportamento alle bassissime velocità non mostra alcun degrado preoccupante, anzi la velocità di caduta varia di poco tra i 70 e i 90km/h a tutto vantaggio delle prestazioni di salita e della facilità di pilotaggio in termica.

Un'altra prova invece potrà gettare nella disperazione molti possessori di alianti di performance. Uno SZD-55 vecchio di sei anni è stato sottoposto al test e i risultati comparati con quelli rilevati a suo tempo su un altro esemplare nuovo hanno dato molto da pensare. Si è confermato che il gelcoat e i compositi stessi continuano il lungo processo di "curing" con effetti sulla laminarità del profilo alare. Soprattutto nella regione sopra il longherone si formano delle ondulazioni che arrivano a superare il mezzo millimetro. E' ritenuto che i moderni profili laminari a bassa resistenza tipici degli alianti moderni richiedano un'accuratezza di almeno un decimo di millimetro. Il rilevamento della polare, ed anche le prove in volo con le ali sporcate con olio annerito hanno evidenziato che proprio dove si erano riscontrate le peggiori ondulazioni si stacca una bolla che interrompe prematuramente il flusso laminare rendendolo turbolento con un importante aumento della resistenza. Una parte del problema

risultava invece causata dalle lettere adesive applicate sotto l'ala. E' bastato sostituirle con una sottile mano di vernice colorata per annullare questo inconveniente.

Pur con questo intervento, l'aliante testato mostrava una riduzione di prestazioni per circa il 10 per cento, particolarmente alle velocità molto basse (termica) e oltre i 140km/h. Subito dopo il test l'aliante è entrato in officina per il ripristino del profilo con l'applicazione di uno stucco a base di resina epossidica alleggerita con microballoons. Il processo di maturazione del composito dovrebbe essersi già concluso nei primi due anni, quindi ci sono buone garanzie per il proprietario che stavolta il lavoro durerà molto a lungo.

Dick Johnson conclude citando un evidente miglioramento nei procedimenti adottati dai costruttori, che dovrebbe rendere più stabile la finitura superficiale dei mezzi più recenti.

### Il Discus 2

Su Vol à Voile c'è invece la prova in volo del nuovissimo Discus 2, l'aliante più atteso dopo che sembra essere terminato il dominio durato quasi quindici anni del Discus. Léonard Favre racconta di un aliante dal pilotaggio gradevolissimo, docile alle basse velocità ma vivace quando serve. In termica è risultato possibile lasciare i comandi senza alcun inconveniente. Il profilo molto sottile è stato disegnato da Horstmann, mentre il piano di coda viene dal prof. L. Boermans. Quanto alla caratteristica delle ali piegate progressivamente verso l'alto, il vantaggio è quello di una maggiore stabilità (come avviene anche con le winglet) a causa dell'aumento del diedro, senza le torsioni indotte dalle winglet alle alte velocità.

Da un punto di vista di marketing poi, l'aspetto estetico che si ottiene è unico e distintivo.

### Nuove realizzazioni delle Akaflieg

Le associazioni accademiche tedesche, al cui interno studenti costruiscono i prototipi degli alianti che progettano nel corso dei loro studi, si stanno dedicando al settore dei biposto da 20 metri.

Commercialmente questa categoria è stata aperta dal Duo-Discus, un aliante polivalente ma dalle prestazioni elevate. L'Akaflieg Stuttgart ha presentato in volo l'FS-33, basato sulla bella fusoliera dell'ASH25, con ali completamente nuove dotate di flap. L'efficienza è di circa 48:1, con ottime prestazioni alle alte velocità.

Il D-41 dell'Akaflieg Darmstadt è simile, ma dell'ASH25 ha preso solo la parte posteriore della fusoliera con la coda, mentre l'abitacolo è nuovo e prevede i due posti affiancati come sul nostro vecchio Calif. L'ala è quella dell'LS-6, un 15 metri con flap di grande successo, che si innesta su una porzione mediana realizzata ad hoc, portando l'apertura ai fatidici 20 metri. Il carrello è biciclo come quello dell'ASW-22 di classe libera.

### Voli in onda

Su Volovelismo Argentino un interessante articolo approfondisce le caratteristiche meteorologiche dell'onda. Si tratta della traduzione condensata di un capitolo della pubblicazione della OSTIV sulle previsioni per il volo veleggiato Hand Book of meteorological forecasting for Soaring Flight. Questo manuale pubblicato nel 1993 dalla WMO, organizzazione mondiale della meteorologia, è il più aggiornato in materia ed è molto consigliato per approfondire il tema.

### Sicurezza e prevenzione

Una nota importantissima da Soaring: Ron Tabery è uno dei maggiori piloti americani di classe libera e racconta di un'agghiacciante esperienza. Nel corso di un volo d'allenamento ai Mondiali di Nuova Zelanda si è ritrovato senza autorità sull'elevatore. Con la barra tutta avanti il suo bellissimo aliante rifiutava di prendere velocità e galleggiava ai limiti dello stallo. Con 7000 metri da spendere non gli mancava il tempo di esplorare ogni possibilità prima di lanciarsi. Dopo essersi reso conto che il problema andava via via peggiorando, è riuscito a controllare l'assetto con i soli flap, e ha concluso l'atterraggio con flap tutto negativo, barra tutta avanti, freni aperti e i ballast quasi pieni tranne in coda, per non

arretrare il baricentro.

Ad un primo esame visivo nulla sembrava poter causare questo grave inconveniente. Poi l'attenzione è andata al sottile adesivo bianco che assicura il Mylar curvato alla superficie superiore del piano di coda. Il nastro risultava non perfettamente aderente al piano di coda mentre era ben attaccato al mylar, e alzandosi in volo a causa del flusso d'aria fungeva da piccolo diruttore che metteva in ombra la superficie di controllo. Il problema andava aggravandosi perché il nastro aveva cominciato a sollevarsi da un'estremità, per poi estendersi lungo il piano di coda.

La stessa cosa era già capitata al pilota di un Ventus nei campionati regionali del Texas alcuni anni fa, e la morte di due piloti tedeschi in uno Janus durante la fase di decollo è stata fatta risalire alla stessa origine.

Usate solo un ottimo nastro per questo scopo, se avete dei dubbi sull'adesione offerta dal vostro toglietelo piuttosto: il mylar sta attaccato da solo, senza bisogno del nastro che è installato per rendere più dolce la transizione del flusso su questa regione. Non usate del semplice nastro per sigillare la radice alare a questo delicato scopo. Il pericolo è acuito dal freddo dei voli di alta quota, che riduce le proprietà degli adesivi.

Molto spazio su tutte le riviste estere è stato dedicato alle prove di crash condotte dal TUV Rheinland sulle fusoliere di alcuni alianti. Ne sono emersi dati non molto confortanti sulla sicurezza degli abitacoli troppo rigidi fatti di fibra di carbonio. Solo in anni recentissimi i costruttori hanno preso in considerazione il problema. Avranno capito che di gente che può spendere centinaia di milioni per comprare un aliante ce n'è poca, quindi bisogna salvaguardare i potenziali acquirenti...

L'istituto tedesco ha potuto fornire indicazioni importantissime per aumentare le possibilità di sopravvivenza ad impatti col suolo, che verranno certamente considerate nel progettare le nuove fusoliere.

ALDO



*Libro di testo utile per il conseguimento dell'abilitazione alla radiotelegrafia, in lingua italiana, per piloti di aeromobili.*

*I capitoli 1.2.3.4. sono conformi al programma Ministeriale scheda 19/G. Il capitolo 5 riguarda le radioassistenze e la radionavigazione, utili agli allievi piloti di veli-*

*vo.*

*Allegata audiocassetta con procedure radiocomunicazioni T/B/T.*

*Richiederlo all'A.C.A.O.*

**AEROCLUB ADELE ORSI**

**Aeroporto "Paolo Contri"**

**21100 VARESE - Calcinatè del Pesce**

**Tel. 0332/310073**

**Fax 0332/303118**

## Abbiamo letto per voi:

### DAL CANADA

(a cura di Paolo Miticocchio)

Il numero di ottobre/novembre della rivista FREE FLIGHT dei volovelisti canadesi presenta altri articoli mirati a facilitare il volo di distanza per chi ne sta facendo una prima esperienza: ne sintetizzo liberamente i due più interessanti.

#### GPS: DOMANDE E RISPOSTE

È il titolo di un articolo di quattro paginette nel quale Ian Spence si propone di spiegare cosa il GPS può fare per il volovelista. Si rivolge a chi non ha ancora familiarità con queste tecnologie e potrebbe esserne intimidito. Prende spunto da una tavola rotonda Internet sull'argomento tenuta alcuni mesi fa fra i volovelisti canadesi.

L'Autore ha riorganizzato efficacemente gli argomenti sotto forma di Domande/Risposte e chiarisce molti aspetti della materia.

Dopo la definizione di base l'autore distingue fra GPS palmare, GPS palmare aeronautico dotato di data-base degli aeroporti, GPS specifico per alianti e con montaggio fisso integrabile con calcolatore di bordo, Flight Recorder (FR) anch'esso in versione autonoma o per installazione fissa e collegabile al GPS con il quale deve essere compatibile.

L'autore tratteggia poi alcuni profili di volovelista: quello che alterna anche volo a motore, quello che solo occasionalmente fa volo di distanza, quello che lo fa intensamente, quello che partecipa a gare importanti. Per ciascuno di questi profili ipotizza il tipo di attrezzatura GPS che ritiene adeguata, illustrandone vantaggi e svantaggi. Avvisa anche che se si intende evolvere non sempre l'apparecchio di cui si dispone è riutilizzabile ai livelli più alti se non si è scelto con un po' di lungimiranza.

Ian Spence è un entusiasta del GPS e questo traspare dall'articolo. Egli vola, attualmente con un ASW25, nell'Ontario, in una zona pianeggiante piena di grandi e piccoli laghi e corsi d'acqua, con rari riferimenti sicuri e quindi di navigazione difficile.

Ammette egli stesso che con i metodi di navigazione tradizionali, carta geografica bussola orologio ecc., passava ben oltre il dieci per cento del tempo di volo con lo sguardo chino su questi attrezzi.

Il segreto di una navigazione facilitata risiede nella preparazione del volo. Qualsiasi sia poi il metodo di navigazione utilizzato, il tempo di volo sottratto alla osservazione dell'ambiente circostante deve essere suddiviso in brevi sbirciatine di qualche secondo: è bene inoltre che non superi il 4 o al massimo il 5% del tempo totale. Principalmente per ragioni di sicurezza e di avvistamento di altri alianti, aeromobili, rapaci, ostacoli. Ma anche per raccogliere dall'ambiente di volo tutti quei segnali meteorologici aerologici orografici ecc. che permetto-

no di sfruttare al meglio le condizioni per ottimizzare il proprio volo.

L'autore mette in evidenza che i costi delle attrezzature elettroniche sono in diminuzione e questo vale anche per il GPS. L'apparecchiatura Flight Recorder però non diminuirà più di tanto. I tipi approvati IGC sono infatti dotati di una capsula barometrica, di costo incisivo e stabile, necessaria per rendere accettabilmente precisa la registrazione delle altitudini (il solo GPS garantisce precisione delle decine di metri per LAT e LONG, precisione che crolla inaccettabilmente ad alcune centinaia di metri per l'altitudine).

Ian Spence fa anche interessanti considerazioni economiche. È vero che un GPS con Flight Recorder approvato dalla IGC costa (oltre 2000 C\$ in Canada) più di un barografo tradizionale e di due macchine fotografiche (complessivamente 800 C\$). Si eliminano però i costi delle tante pellicole necessarie per documentare i voli di ciascun anno e del loro sviluppo/stampa (alcune centinaia di C\$ all'anno). Nel tempo il bilancio economico si ribalta rapidamente a favore della soluzione GPS+FR. Poichè come le radio e gli altri strumenti il costo dell'installazione di un GPS+FR è inferiore se fatto sull'aliante in fabbrica egli suggerisce che ogni nuovo aliante venga ordinato completo di detta dotazione.

Ian Spence mette poi in evidenza i tanti altri vantaggi che l'uso di un GPS dotato di FR offre:

- Affidabilità: si eliminano i tanti trabocchetti dei metodi tradizionali: barografo che non scrive, assenza del rullino foto, cattivo posizionamento dei segni a matita grassa sulla cappottina, errori fotografici sul pilone, fine della batteria della macchina fotografica, sovrapposizione di fotogrammi, taglio della pellicola durante lo sviluppo...
- La ben nota semplificazione della fase di classifica nelle gare.
- Lo scarico su PC dei dati di volo che facilitano l'analisi ai fini del miglioramento del proprio modo di volare.

Prevede che presto anche alianti appartenenti ai Clubs verranno dotati almeno di Flight Recorder. Alcuni Clubs francesi sono già su questa strada, ad esempio l'Aero Club du Bas Armagnac. Intravede anche la possibilità di dotare il Flight Recorder con un lettore di bar code, con tecnologie già oggi disponibili. Ogni socio del Club viene dotato di una targhetta con su riportato il suo codice sotto forma di bar code. All'inizio ed alla fine del volo il socio registra il suo codice sul F.R. aprendo e chiudendo quello specifico volo. A fine giornata si scaricano su PC tutti i F.R. degli alianti del Club. La documentazione che se ne ricava può servire non solo per l'aspetto sportivo dei voli ma anche per gli aspetti amministrativi nei confronti dei soci, per le implicazioni manutentive degli aeromobili e così via.

#### ESERCITARSI PER IL VOLO DI DISTANZA

Nello stesso numero di Free Flight viene presentato questo interessante articolo ripreso da "New Zeland Gliding Kiwi".

L'articolo deriva dalla trascrizione di alcune conferenze tenute dal dr. Helmut Reichmann in Australia nel 1988 ed è cor-

dato da 18 schizzi grafici probabilmente proiettati durante le conferenze stesse. Sebbene datato quanto esposto è immune da invecchiamento.

Reichmann dà per scontata l'acquisizione di quelle che chiama le abilità fisiche (physical skills) di pilotaggio di un aliante: filo di lana allineato, centraggio delle termiche, sensibilità nel riconoscere in tempo l'approssimarsi dello stallo, recupero dalla vite e atterraggi fuoricampo devono essere ormai una routine priva di rischi.

L'autore mette poi in evidenza una serie di esercizi utili a migliorare il proprio modo di volare, esercizi che, avvisa, sono realizzabili anche con alianti con rapporto di planata attorno a 28/30: i buoni piloti volano bene con qualsiasi aliante mentre i cattivi piloti volano male anche con alianti di alta performance!

Il ben volare si esplica in pratica con una alta velocità media sul percorso. Reichmann ricorda che già nel 1938 studi teorici dei volovelisti polacchi avevano messo in evidenza che detta velocità media viene poco influenzata dalla velocità in traversone. La velocità media è invece moltissimo influenzata dalla velocità media di salita in ascendenza: più è alta la velocità di salita più è alta la velocità sul percorso. In base a questa considerazione l'autore insiste molto negli esercizi dedicati alle abilità in termica. Eccone alcuni:

- Lascia la termica, usa i diruttori per scendere di 500 metri, ricerca la stessa termica ed esercitati a ricentrarla.
- Lascia le termiche non appena il loro valore scende sotto un valore prefissato. Se scendi sotto determinate quote mantieni però anche deboli valori.
- Mantendoti in planata di sicurezza sull'aeroporto, prova a centrare termiche anche a quote basse, fissandone comunque una minima quota.
- Prova a predire la forza della prossima termica a voce alta, prima di arrivarci: sarai sorpreso di quanto spesso sbagliarai!
- Termica per un intero volo dalla parte verso la quale la virata ti viene meno facile.
- Centra le termiche in modo diverso da come fai usualmente: adatta la tua tecnica alle condizioni del momento.
- Sali in termica come gli uccelli. Centra le termiche assecondando quello che senti, scordandoti completamente del vario, anche quello acustico.

Naturalmente Reichmann ha in serbo ottimi consigli anche per i traversoni. Eccone alcuni:

- Minimizzare la perdita di quota con deviazioni utili a sfruttare in planata ascendenze intermedie più lievi.
- Minimizza la navigazione in volo con una buona preparazione del volo. Cerca di farlo così bene da non aver bisogno di estrarre la carta durante il volo.
- Quando voli con degli amici esplorate alternative di percorso diverse, notando chi risulta avvantaggiato e perchè.
- Vola alla velocità ottimale (Mc Cready).
- Vola a velocità più alta della ottimale ma cambia gioco

prima di dover fare un fuoricampo.

- Vola con solhart geber a 0,5-1 metro/sec. in condizioni forti ma fermati comunque solo nelle termiche più potenti.

Naturalmente l'analisi dei risultati dei singoli esercizi apre la mente e consolida l'esperienza.

Altri buoni consigli riguardano

- Foto dei piloni: suggerisce quello che chiama foto-safari e che consiste nel dedicare un intero volo a sorvolare e fotografare un elevato numero di piloni, quanti ne contiene il rullino e di fare una analisi dei risultati.
- Planata finale: suggerisce di calcolare la planata su ciascuno dei piloni del volo per arrivarci alla quota prestabilita in fase di preparazione. Per la planata finale suggerisce di diminuire la quota di arrivo con il progredire dell'esperienza specie quando le condizioni sono ancora forti.
- Atterraggi: ogni atterraggio deve venir preceduto da un normale circuito ed essere di precisione, fermandosi a terra entro i 100 metri. Suggerisce anche di mantenersi in esercizio con i fuoricampo per continuare a considerarli una procedura standard. Lo si può fare scegliendo temi al limite delle ore di insolazione.

Reichmann mette in evidenza che esercitarsi in gruppo è molto più efficace specie se il gruppo sviluppa spirito di cooperazione e solidarietà respingendo le invidie e rafforzando invece le motivazioni dei singoli.

Naturalmente in questo caso è prevista la utile guida di qualcuno che tenga un solido briefing prima del volo ed un debriefing collettivo dopo il volo.

Altri suggerimenti dell'autore riguardano le esercitazioni in biposto e le esercitazioni con motoaliante. Non manca una parte relativa a considerazioni dirette a superare mentalmente alcuni comportamenti radicati e ad adottare maggior elasticità nel decidere la velocità di volo, utili specie in gara.

L'ultimo argomento, ma certamente non ultimo in fatto d'importanza, riguarda la motivazione e lo stress in volo.

Reichmann riguarda quest'ultimo come qualcosa di positivo che può essere controllato e nel contempo dare carica.

Sicuramente il volare per provare divertimento è importante. E quindi egli pensa di riassumere così il segreto di molti piloti di successo:

**VOLARE PER IL PIACERE DI VOLARE, METTICELA TUTTA, VAI TRANQUILLO.**

P.S. Chi è interessato ad una copia degli articoli originali in inglese può richiederla a

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



## I-DURI, l'ultimo esemplare

Questa è una breve descrizione dell'esperienza fatta da un gruppo di quattro amici con l'I-DURI e del progetto CVV8. Deriva, parzialmente, da un articolo pubblicato su "Thermiek", No. 3, 1998.

Undici anni fa una terna di piloti neo-brevettati aveva subito raggiunto la conclusione che, non essendo certamente martiniera, non avrebbe avuto molte possibilità di riuscire ad impossessarsi di uno dei pochi alianti del Club disponibili durante fine -settimana.

Sembrava pertanto indispensabile procurarsi un aliante di seconda mano, peraltro, data la scarsa esperienza dei "futuri proprietari" (e alcune "piccole" limitazioni in termini di budget disponibile) l'aliante da acquisire avrebbe dovuto essere economico, poco sofisticato, facile da portare e tollerante.

Siccome tutti i membri del gruppo ritenevano che sarebbe stato piacevole poter avere anche la possibilità di volare insieme o con un pilota esperto che potesse fungere da istruttore di secondo periodo, si pensò subito ad un biposto. D'altra parte, trovarne uno che soddisfacesse tutte le condizioni non era facile.

Durante le lunghe fasi di ricerca di una macchina adatta, al gruppo venne ad aggiungersi un quarto elemento. Si trattava di un pilota anziano con tante ore di volo e che era appena andato in pensione dal suo lavoro di tecnico progettista. Era entusiasta dell'idea di possedere finalmente un aliante e riteneva di avere anche in tasca la soluzione ideale. "Perché non rimettiamo insieme il DURI? E' bellissimo, E' un vecchione come me, di legno e tela. Ci ho volato tante volte in passato."

I tre soci "originari" non erano così entusiasti della prospettiva di volare con un "legno e tela", ma decisero che era comunque il caso di dare un'occhiata alla "cosa".

L'aliante giaceva smontato e coperto di polvere e ragnatele

## I-DURI, the last of its kind

*The following is a short account of the experience of a syndicate of glider pilots with I-DURI, and of the CVV8 project. It freely reflects an article published by "Thermiek" No. 3, 1998.*

*Eleven years ago there was a group of three pilots who had just got their gliding license and had quickly realized that, being all but early risers, had little chance of beating the crowd in the competition for the few Club's gliders on weekends. An investment in a second hand glider was therefore in order; however, given the scanty flight hours logged by each of them (and a few .. budget limitations), the candidate had to be unsophisticated, easy to handle, forgiving and cheap. As flying together or with more experienced pilots as instructors was considered an advantage, a two-seater made a lot of sense. At the same time, however, finding a ship meeting all the requirements proved all but easy.*

*During the long, painstaking search, the group acquired its fourth member: a happy retiree and long time glider pilot. He was delighted to eventually become an "owner" and was also the "man who had the solution". He said: "Why don't we overhaul I-DURI? It is such a nice, old wood and canvas. It used to fly beautifully, I have flown in it often in the past." Wood and canvas was not exactly what those pilots dreamt of, the "original three" were puzzled, but decided to go and have a look.*

*The glider was lying disassembled and covered with cobwebs at the far end of one of the Club hangars, where it had been stored and forgotten after it reached the 1000 flight hour mark four years earlier. Frankly, the look of the number of pieces that was going to become the new syndicate glider was dismal, but the stories the "senior associate" was telling about the fabulous CVV8 were very convincing.*

*The glider then belonged to the Centro Studi Volo a Vela*

in fondo ad un hangar, dove era stato stivato dopo che aveva raggiunto le mille ore. Francamente il tutto aveva un aspetto orribile, ma il socio "senior" era talmente convincente..

L'aliante apparteneva a quel tempo al Centro Studi Volo a Vela Alpino, che, come tutti sanno è l'editore di "Volo a Vela" ed una organizzazione senza scopo di lucro tra i cui compiti vi è quello di promuovere il volo a vela. Non solo, ma i suoi membri hanno una visione piuttosto romantica del volo, e molto altruistica. Pertanto, furono lieti di cedere il CVV8 ad un prezzo puramente simbolico. Va detto che "l'opinione pubblica" sosteneva che sarebbe stato più saggio, per un gruppo come il nostro, acquistare un Twin Astir usato, ma tant'è...

Il CVV8 è un biposto in tandem, con ala media in legno, a cassone, una fusoliera a semiguscio in compensato e rivestimento in tela del bordo di uscita del timone, delle ali e del piano di coda orizzontale,

I profili sono della famiglia NACA a 6 cifre, 65<sub>3</sub>-618 alla radice e 63<sub>2</sub>-612 all'estremità, cosa che rende il CVV8 probabilmente uno dei primi aliante in assoluto dotati di profilo laminare, e certamente il primo di tale tipo progettato e costruito in Italia.

Le principali caratteristiche dell'ala sono le seguenti:

apertura alare	19 m
superficie alare	20 m <sup>2</sup>
allungamento	18
diedro	2 20'.

I piani di coda sono incernierati sulla fusoliera e possono essere ripiegati verso l'alto per facilitare il recupero nei fuoricampo.

I diruttori si aprono tanto sul ventre che sul dorso dell'ala e sono estremamente efficienti.

Una caratteristica singolare è rappresentata dal carrello. Si tratta in realtà di una specie di doppio carrello, in quanto un carrellino sganciabile a due ruote è collegato ad un pattino fisso. Il carrellino veniva effettivamente sganciato in passato, soprattutto quando si volevano effettuare voli di prestazione, in modo da guadagnare tutto il possibile in termini di efficienza. Poiché però pare che non sia facile, soprattutto all'inizio, capire qual è il momento giusto per sganciare il carrello e che se si sbaglia lo stesso può rimbalsare

*Alpino (CSVVA), a non-profit organization that promotes soaring flight and publishes VOLO A VELA, the magazine of the Italian soaring community.*

*When the CSVVA board was told about the idea of "reviving" I-DURI, they were more than happy, gave us an immediate green light, and requested only a token price (it has to be said that the people of the CSVVA are a sort of romantics, they view soaring more from a poetic perspective than from a down-to-the earth one. Common wisdom at the club suggested in fact that buying a Twin Astir made much more sense).*

*The CVV8 is a two seater, features tandem seats, mid wing with a wooden, box-type spar, a "semi-monocoque" plywood fuselage and fabric covering for the rudder and the wing and horizontal tailplane trailing surfaces.*

*Airfoils are of the NACA "six digits" family, 65<sub>3</sub>-618 at the root and 63<sub>2</sub>-612 at the tip, such that the CVV8 was probably one of the first gliders equipped with a laminar airfoil, and definitely the first designed and manufactured in Italy. The main wing characteristics are as follows:*

<i>wing span</i>	<i>19 m</i>
<i>wing area</i>	<i>20 m<sup>2</sup></i>
<i>aspect ratio</i>	<i>18</i>
<i>dihedral</i>	<i>2 20'.</i>

*The tailplanes are hinged to the fuselage and can be folded up to make retrieve easier.*

*The airbrakes extend from both the wing upper and lower surfaces, and are extremely powerful and effective.*

*A noteworthy feature is the landing gear. It is a sort of two-wheel "bogey" attached to the fixed landing skid by means of two hooks, and can be released in flight through a lever in the cockpit. In the old days the landing gear was actually released at the beginning of long performance flights, to improve L/D. However, it was repeatedly noted that if release timing is not absolutely right, with the glider just a few feet off the ground, the maneuver may result in the gear ricocheting and hitting the tailplane. Thus, everyone concurred upon the fact that the landing gear had not to be released, (except when landing out) and that the resulting the small performance penalty (perhaps 2 L/D points) had to be accepted.*

*The cockpit is roomy, sitting position is pretty upright; the*

zare sulla pista e colpire l'aliante, attualmente lo stesso non viene sganciato, se non nei fuoricampo.

La cabina di pilotaggio è confortevole, la posizione del pilota piuttosto eretta. I due posti di pilotaggio sono divisi da una ampia traversa che può contenere le bombole dell'ossigeno.

Il cruscotto originale era decisamente basico. Comprende infatti soltanto un anemometro, un variometro pneumatico, un altimetro ed una radio con pochi canali. Pertanto, quest'ultima venne sostituita da un apparato moderno e conforme alle norme e venne aggiunto un variometro elettrico.

Il gancio di traino è frontale.

L'aliante, la cui designazione completa è "CVV8 - Bonaventura" venne progettato dalla Sezione di Ingegneria Aeronautica del Politecnico di Milano nel 1957. Tale sezione era molto attiva a quei tempi, ed era guidata dall'Ing. Ermenegildo Preti.

Il primo volo del prototipo ebbe luogo il 29 Dicembre 1957. Ai comandi c'era Adriano Mantelli, un pioniere dell'aviazione italiana, un "test pilot" dell'Aeronautica Militare ed un importante membro della comunità volovelistica del nostro paese.

Al termine delle prove di volo e dopo l'incorporazione di alcune modifiche, venne lanciata la produzione di serie. Si trattava peraltro di una serie limitata. L'azienda ritenuta più adatta allo scopo fu la Rio, di Sarnico, ben nota per la realizzazione di motoscafi e quindi dotata di grande esperienza per quanto riguardava le grandi strutture in legno.

Il risultato di ciò è che, e questa è davvero una sua peculiarità, i CVV8 vennero realizzati in compensato marino, cosa che si rivelò assai utile nel caso dell' I-PURI, che ammarò nel lago di Como e dovette soltanto essere asciugato e spolverato prima di tornare a volare!

Come detto, la produzione di serie fu molto limitata: 20 macchine secondo alcuni, 24 secondo altri. Ciò fu dovuto probabilmente al fatto che il mercato interno era ristretto e che non vennero ricevuti ordini dall'estero. Per quanto se ne sappia, nessun CVV8 venne mai esportato.

L'I-DURI è un aliante a suo modo speciale. Già 15 anni fa era l'unica macchina del suo tipo in condizioni di volare (un altro CVV8, non aeronavigabile, si trova al museo dell'aeronautica di Vigna di Valle), e deteneva ancora il record ita-

*tandem seats are separated by a large transverse console that can accommodate two big O<sub>2</sub>, bottles.*

*The original instrument panel was very basic, as it included an airspeed indicator, pneumatic vario, altimeter, a ball and needle turn indicator and an old radio set. An electrical vario and a modern 720-channel transceiver were therefore added.*

*The tow hook is on the nose.*

*The glider, designated CVV8 "Bonaventura", was designed by the Polytechnic of Milan Aeronautical Engineering section in 1957. The section was very active in those days: it designed advanced gliders and manufactured prototypes under the guidance of Ing. Ermenegildo Preti.*

*The prototype first flight took place on December 29, 1957. The pilot was Adriano Mantelli, an Italian aviation pioneer, Air Force test pilot and prominent member of the gliding community.*

*After the completion of the flight test campaign, and the embodiment of a few modifications, a limited production run was planned. At the time, the company best suited for "mass" production was deemed to be Rio of Sarnico, Italy, a well known power boats manufacturer with expertise in large wooden structures.*

*This choice had an unexpected byproduct in that all production gliders (including I-DURI) were made of marine plywood. All CVV8s were, therefore, beautifully protected against the elements, although somewhat heavy.*

*But this type of construction proved to be quite appropriate for I-DURI's sister ship, I-PURI, which ditched on Lake Como and required only some vacuum cleaning and drying of the instruments to be restored to serviceability.*

*The production run was rather short, 20 according to some sources, 24 according to some others, probably due to the very limited domestic market and to the lack of export orders. As far as it could be determined, no CVV8 was ever exported.*

*I-DURI is a somewhat special glider. Fifteen years ago it was already the only flying CVV8 (another, non-airworthy machine is on display at the Aeronautical Museum of Vigna di Valle near Rome), and was still holding (if this can be said of the glider...) the Italian goal distance record for two-seaters (217 km, 30/04/1966, crew Giusti-Barazzetti).*

*The civil registration, translated into English, means "The*

liano di distanza per biposto, conseguito dall'equipaggio Giusti-Barazzetti con 271 km il 30 Aprile 1966.

Una nota addizionale per la cronaca: le marche "I-DURI" sono state mantenute soltanto per ragioni storiche...non perché i nuovi proprietari si sentissero tali!!

All'inizio, "I nostri" avevano anche sognato di poter rivivere i fasti del record, ancora imbattuto....ma poi lo stesso venne stracciato da uno di quegli orrendi biposto moderni con "montagne di efficienza"!. Efficienza e il progetto venne "accantonato".

Il lavoro di rimessa in efficienza fu lungo e difficile e venne affidato ad una ditta specializzata che si trovava fortunatamente sull'eliporto del campo di Calcinate, soprattutto perché il RAI richiede che la tela venga completamente rimossa dopo le prime 1000 ore e installata nuovamente, e questo deve essere fatto da una ditta certificata.

Dopo molti mesi, e anche dopo l'esborso di più di qualche soldino...(i pezzi da museo, evidentemente non sono economici come sembrano..) il CVV8 fu di nuovo in grado di volare nel Maggio 1986, da Calcinate, nell'incredulità generale.

L'I-DURI vola molto bene. E' molto stabile a traino e, in generale, in tutte le fasi del volo. Il comportamento in vite ed allo stallo sono soddisfacenti. Siccome è "grosso" richiede un bel po' di piede per ottenere una virata coordinata, ma non più di un Twin Astir.

In termica vola bene a 80 Km/h e sale splendidamente in tutte le condizioni. Dato il basso carico alare e la bassa velocità di stallo (65 km/h), può persino fare meglio, in termica, degli alianti più moderni. Il lato negativo è rappresentato dai traversoni contro vento, dove affonda senza speranza. Bisogna davvero essere cauti nei giorni di vento! Ma se uno sbaglia, il fuoricampo è del tutto sicuro: si può atterrare in sicurezza sui campi più corti grazie agli efficientissimi diruttori ed al carrellino sganciabile.

Volare con il CVV8 è molto piacevole, ma c'è anche un vantaggio aggiuntivo: quando è schierato a fianco degli alianti più moderni, i Nimbus, i Discus, i Ventus e così via, ci sono piloti che li ignorano, si avvicinano al "vecchione" e chiedono:

"Che bello, che cosa è? non è un Bergfalke, un Rhoenadler, un Condor... che cosa è?"

*Tough Ones": although none of in the syndicate felt qualified to keep it, it remained on the tail section on purely historical grounds.*

*At some early stage, when the sailplane was finally airworthy again, somebody even considered trying to better that record in the same ship, but the project was soon dropped as and someone broke the record by an enormous margin flying on of those "horrendous" and unfairly sleek modern two-seaters. The overhaul proved a difficult project, as it became soon apparent that treating wood-and-canvas required very special skills. That was particularly true because the Italian Airworthiness Authority imposes that the fabric covering be removed for inspection and reapplied as new.*

*The work was thus entrusted to a maintenance shop located on Calcinate airfield. After a few months (and many expenses - the syndicate learned that "museum pieces" do not come cheap as they seem to), I-DURI flew again in May 1986, amidst the incredulity of most Calcinate Club members.*

*I-DURI flies very well. It is very stable on tow and, in general, in all phases of flight. Stall and spin behavior is satisfactory. As it is a large ship, it requires substantial inputs of rudder for a coordinated turn, although not more than a Twin Astir.*

*It thermals easily at 80 km/h and climbs beautifully in every condition. Thanks to the low wing loading and low stall speed (65 km/h), I-DURI can easily outclimb most of today's gliders. The bad part is penetration in headwind which is rather poor and mandates cautious cross-country flying on windy days.*

*But if one miscalculates the day, and has to land out, just relax: due to the extremely effective airbrakes and the "jettisonable" landing gear I-DURI is easy and safe to land on the shortest field.*

*Flying the CVV8 is very pleasant, but it also comes with some additional fun when it is lined up on the runway amongst such super ships as ASH25s, Nimbus 4s, DG500s and the likes: visiting pilots most often pass by the new machines, get close to the old "Lady", and say:*

*"This is really beautiful. What is she? It is not Bergfalke, a Rhoenadler, a Condor, a Breguet, a Ka7, what is she.....?"*

## È scomparso anche Natale Parnisari **Volare in sintonia con il vento**



Nel numero di luglio-agosto 1998 abbiamo dato notizia della scomparsa del volovelista Silvio Signorini, uno dei vecchi piloti del Gruppo di Volo a Vela Varesino Tommaso Dal Molin. Apprendiamo ora che nello stesso periodo scompariva anche Natale Parnisari, anche lui all'età di 86 anni. Questi due volovelisti erano legati da stretta amicizia e da una grande passione per il volo a vela.

Parnisari però, all'età di 28 anni subì un grave incidente motociclistico in seguito al quale gli fu amputata una gamba. Da allora purtroppo Parnisari non poté più svolgere attività di volo. Tuttavia egli restò fedele al Vecchio Gruppo Varesino, al quale era appartenuto fin dai tempi della sua fondazione.

I piloti superstiti del Gruppo Dal Molin, unitamente ai volovelisti che conobbero Natale Parnisari, raccolti in un mesto ricordo, porgono ai suoi famigliari le più sentite condoglianze.

P.R.

### **C.U.P.A.**

Un grosso lavoro di conteggio è stato quasi completamente portato a termine nella storica biblioteca di VOLO A VELA. Quasi 5000 riviste sono state contate, classificate e ordinate. Per valorizzare e insieme completare l'enorme raccolta, presto cominceremo a pubblicare un po' alla volta tutti i numeri che sono emersi da questo conteggio. Ciò con un duplice scopo: il primo, segnalare ai volovelisti il patrimonio storico che giace tra gli scaffali della biblioteca del centro Studi Volo a Vela Alpino, che potrà essere a disposizione di tutti per la consultazione; il secondo, riuscire a rintracciare gli esemplari mancanti, sia facendo ricorso agli editori sia facendo affidamento sulle raccolte personali dei volovelisti italiani; in cambio degli esemplari mancanti (in originale o in fotocopia) potremo inviare i nostri doppioni.

Dunque, cominciamo a fare appello ai volovelisti che possono contare su una raccolta personale di riviste, affinché segnalino sin da subito la loro disponibilità.

CLUB 90

Segnaliamo che il 14 febbraio 1999 alle ore 16.00 si svolgerà presso l'Hotel Barberino (situato a 200 m dal casello Barberino di Mugello dell'autostrada del sole) una conferenza di J.M. Clément dal titolo "Volare in sintonia con il vento". Il programma prevede lo sviluppo dei seguenti argomenti: Dinamica = vento + ostacolo; Applicazione al volo di pendio; Applicazione al volo in onda; Preparazione al volo. Al termine chi lo desidera potrà trattenersi a cena nell'adiacente Ristorante Cosimo de' Medici.

### **Aero Club d'Italia**

- Il Consiglio Federale, nella riunione del 23.11.98, ha nominato Presidente della Commissione Sportiva Centrale, per il quadriennio 1999/2002, il Com.te Giorgio Fogliani. I nuovi Membri di detta Commissione saranno nominati a breve.
- L'avv. Angelo Pulvirenti è stato eletto Vice Presidente dell'Aero Club d'Italia.
- Quali componenti del Comitato Esecutivo dell'Ae.C.I. sono stati eletti i Consiglieri Federali Geom. Giordano Rossi, Ing. Piero Pugnetti, Arch. Carlo Castiglioni.

### **Annunci**

Carrello tipo Glasfaser/Pirazzoli  
2 assi, per monoposto, verniciato ex novo,  
collaudato 1998, ottime condizioni  
Tel. 0432.740429 - Paolo

#### **Uribel C I-LEFA anno 1965**

880 ore, 550 voli, strumentazione std  
ottime condizioni, CN 25.06.2000

#### **M 100 S I.SETA struttura integra**

capottina nuova, da revisionare

#### **A.V.F. - CP 58 P/F 44100 FERRARA**

Tel. 0532.902508 fax 0532.902473

#### **VENDESI SUPER DIMONA motore Rotax 912**

200 ore di volo - 1992 - quasi nuovo

Tel. 02.5461602 - 0337.318856

# volò avelainformazioni volò avelainformazioni volò avelainformazioni

L'accesso alla rubrica degli annunci è gratuito per tutti i lettori, vi chiediamo solo di avvertirci quando la pubblicazione non è più necessaria. Dettate il vostro testo a: Aldo Cemezzi, viale di Porta Vercellina 2, 20123 Milano; tel. 02.4800.3325.

**SZD 55-1** marche D-1029, 400 ore, strumenti base + Cambridge e GPS Logger, radio Becker, ELT, ossigeno, carrello coibentato. Ottime condizioni.

Tel. 0332.743691 opp.  
0335.5845261 Lorenzo Monti

**ASK 13** marche I-SANO, 1968, CN fino al marzo 2000, disponibile subito. AeC Foligno  
Tel/fax 0742.670201

**Cerco carrello** per Cirrus Standard. Tel. 051.6233344

**Carrello Komet** due assi, omologato, perfetto, selle per LS4, DG200, DG800  
Tel. 0332.224853

**ASW 20 I-RUMA** anno 1982, 700 ore, nessun incidente, Zander S20, ossigeno, paracadute barografo, carrello chiuso revisionato, Lit 45 milioni.  
Tel. 06.5913987 opp. 063244954

**Diamant 15 I-SEXY** vetroresina, completo, ottimo stato, carrello chiuso in metallo, Lit 17 milioni.  
Tel. 011.8179092 Aimar Mattanò

**Grob 109 A** motoalante, 1980, motore Limbach 80hp, 1800 ore, perfetto, strumentatissimo, in visione e prova AeP Lucca  
Tel. 050.579628 o 0348.4206063

**DG 300 I-HOPS** anno 1989, perfetto mai incidentato, ELT, radio, ossigeno, copertine nuove, accessori traino a terra, carrello Pirazzoli come nuovo Lit. 62 milioni poco tratt. Visibile a Caldonazzo TN c/o casa Galetto  
Tel. 0461 723170 o 0471.797099

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

**DG 400 I-KIDC** anno 1985, 750 ore, motore 20 ore, CN fino al 2001, ottimo stato, Ilec SB S, GPS Pilot III integrato, accessori e carrello Pirazzoli Lit 90milioni  
Tel. 0542.42140 o 051.6157459

**Hornet I-FLAV** ben strumentato, rimesso a nuovo nel 1996, meno di 500 ore  
Tel. 0348.3336623 Claudio

**Nimbus 2I-NEVI** 1978, 1300 ore, 300 voli, ali e piano orizz. rifatti, SB S con ASR e Garmin 55, radio 720ch, paracadute, carrello chiuso, 48.000 DM  
Tel. 0746.202058 A. Colombo

**DG 300 Full I-FALL** come nuovo, Becker, L-NAV, carrello chiuso 2 assi  
Tel. 051.341634 Filippo Tura

**Peschges VP 3E Comp** con 2 display digitali, perfetto  
Tel. 051.341634

**Ventus CM** 17,6 metri, 1991, marche tedesche, motore zero ore, mai incidentato, pannelli solari, VP 6 +GPS, carrello Cobra. Lit 130 milioni  
Tel. 0337.791004  
fax 06.76901156

**LS 3a I-DIAW** gelcoat nuovo, ossigeno, Zander S40, carrello 2 assi, copertine ali e fusoliera, sempre hangarato, ottimo stato  
Tel. 0721.64128 Fabio  
0336.514574 Filippo

**Fournier RF 5B** Sperber, motore Limbach 60Hp, Lit 60 milioni  
Tel. 02.29406214

**Libelle Std. I-GOUP**, ottimo stato, 1550 ore, strumentato, rimorchio aperto, "è stato il Libelle di Gritti", Lit 23,5 milioni.  
Tel. 071.718335 fax 0719172563

**Cirrus Std I-MACH** 1975, ottimo stato, carrello, nessun incidente, radio, facilitazioni pagamento.  
Tel. 06.8601639 Franco

**Kestrel 17m** incidentato ma riparabile, radio, strumenti base, computer e carrello omologato  
Tel 0337.499853 o 0425.762419

**Libelle H-301 I-BROC**, flappato, 1968, rev. 100 ore, gelcoat nuovo, carrello chiuso due assi riverniciato.  
Tel 0336.670582 fax 039.512057

**AeroClub Rieti** vende per rinnovo flotta: Cirrus I-ANTO, ASK 13 I-PLOQ biposto scuola, Twin Astir I-IVAG, monoposto DG 101 I-LUKO incidentato prezzo interessantissimo. Tel in segreteria escluso il Lunedì  
Tel. 0746.203637 fax .297571

**Ventus b 15 metri I-PAMI**, 750 ore, mai incidentato, ben strumentato, carrello chiuso due assi, paracadute, barografo, Lit 58,5 milioni  
Tel. 02.57602966 ore serali

**ASW 24 Winglet** fregi colore blu, 1990, 700 ore, Cambridge GPS Logger nuovo, carrello Cobra due assi, visibile a Biella  
Tel. 0335.6324100 fax  
035.339190 G. Spreafico

**SZD 55 D-6272**, 1996, 250 ore totali, modifica modello '98, strumentato gara, carrello tipo Cobra  
Tel. 0338.7971402 Giancarlo

**DG 500 M** 1992, motore revisionato con 45 ore, 950 ore totali, strumenti e accessori  
Tel. 0324.241693 fax .44693

**ASW 24 E** il più leggero, tutto rifatto, motore 45 ore, carrello Anschau, avviamento elettrico, titolare di 10 record mondiali  
Tel. 0043.2647.428270  
fax 0043.2647.428274

**ASW 19 I-IUJH** strumentato, Zander 800, pannelli solari, mai incidentato, accessori, carrello 2 assi omologato, Lit 40 milioni  
Tel. 0332.860845 Ceccato



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

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

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

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

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

**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**

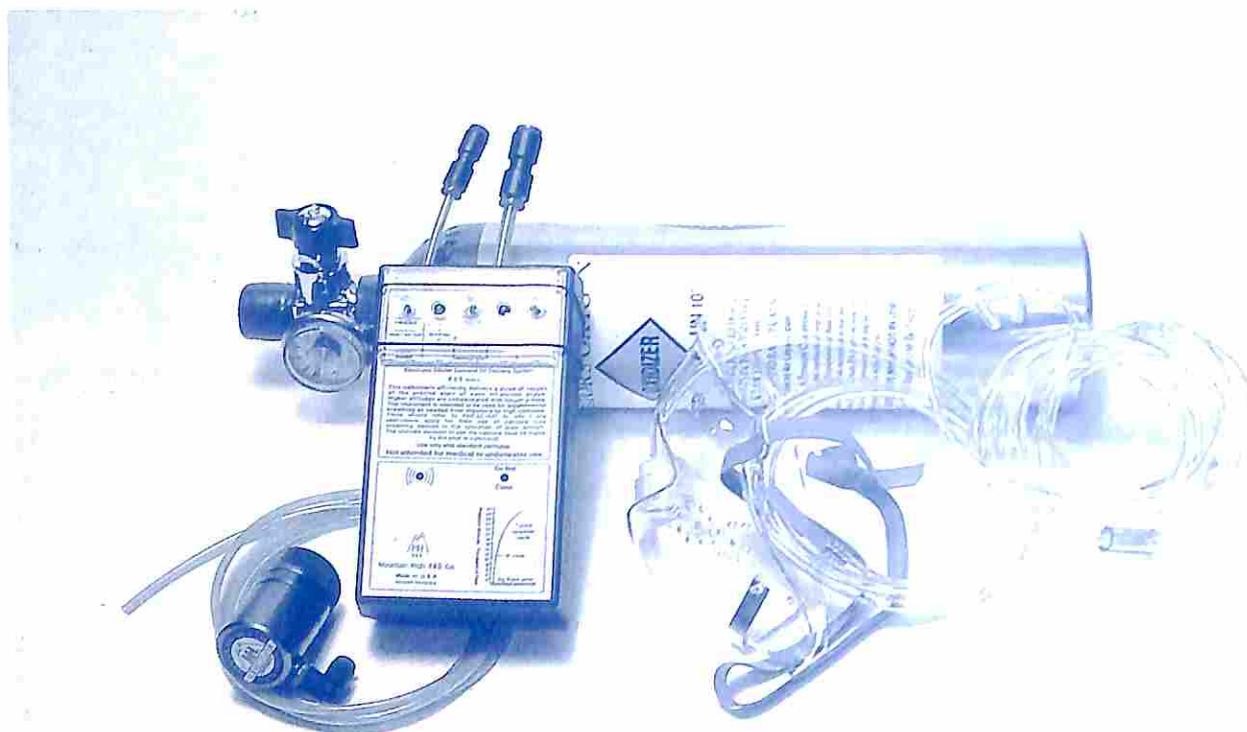
**ELAN FLIGHT**  
**-Slovenia-**

**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.



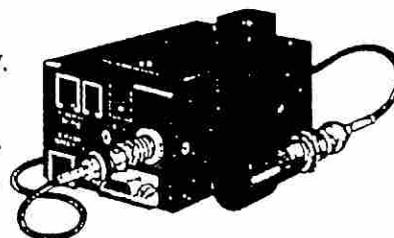
# CAMBRIDGE

## 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 -



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

*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

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

**PAGINE DI  
PAGINE DI  
PAGINE DI**

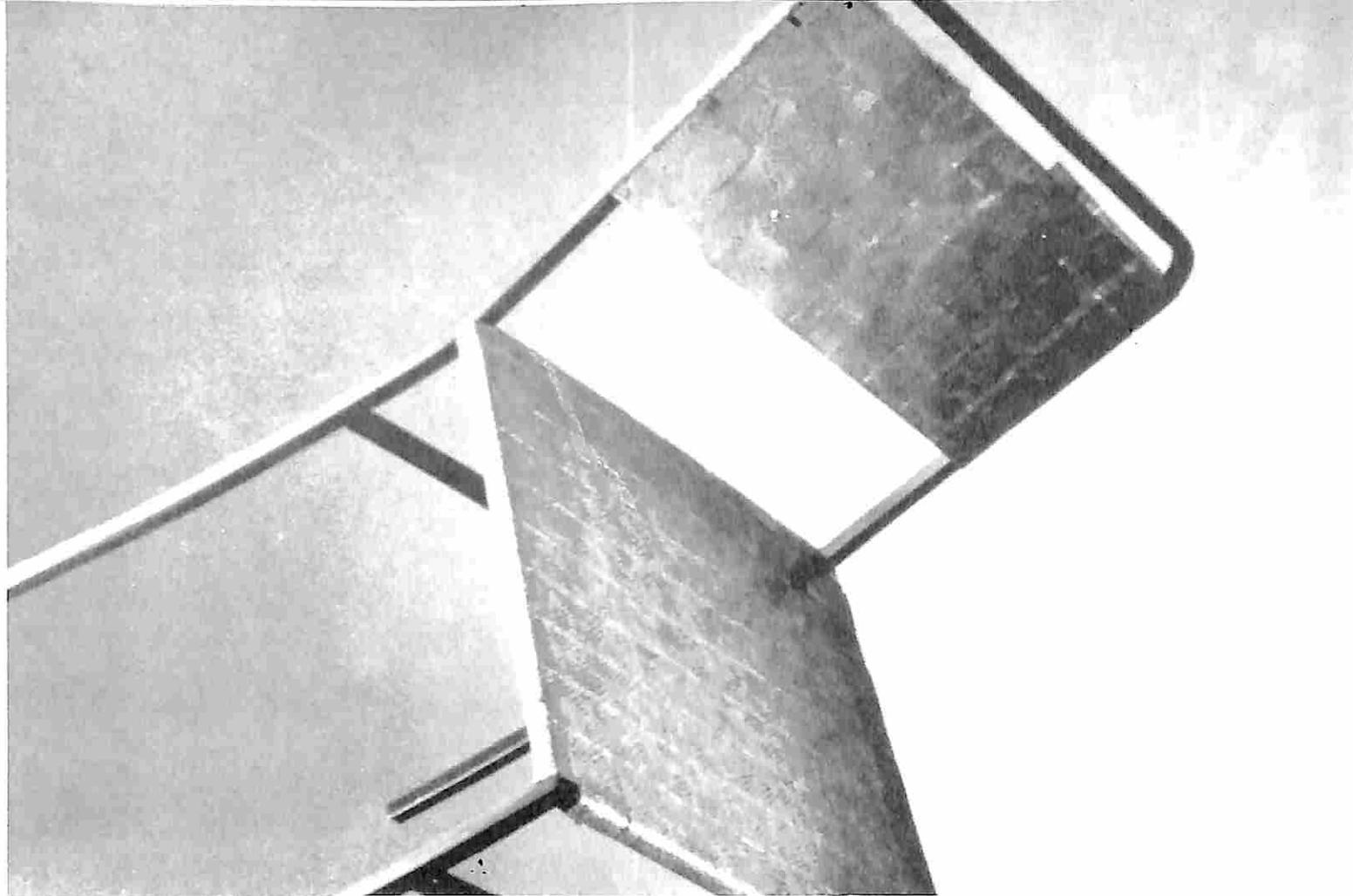
**VOLO**  
**A**  
**VELA**



- 
- **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 celluloida e l'acetato di cellulosa. Grazie a processi esclusivi che fondono l'antica cultura artigianale con la più sofisticata tecnologia, MAZZUCHELLI 1849 è in grado di offrire semilavorati dai colori, decori ed effetti inimitabili.

SICOBLOC

**1849** **Mazzucchelli**

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

# 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 antiscivolo della seduta è infine elemento di estrema sicurezza.

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

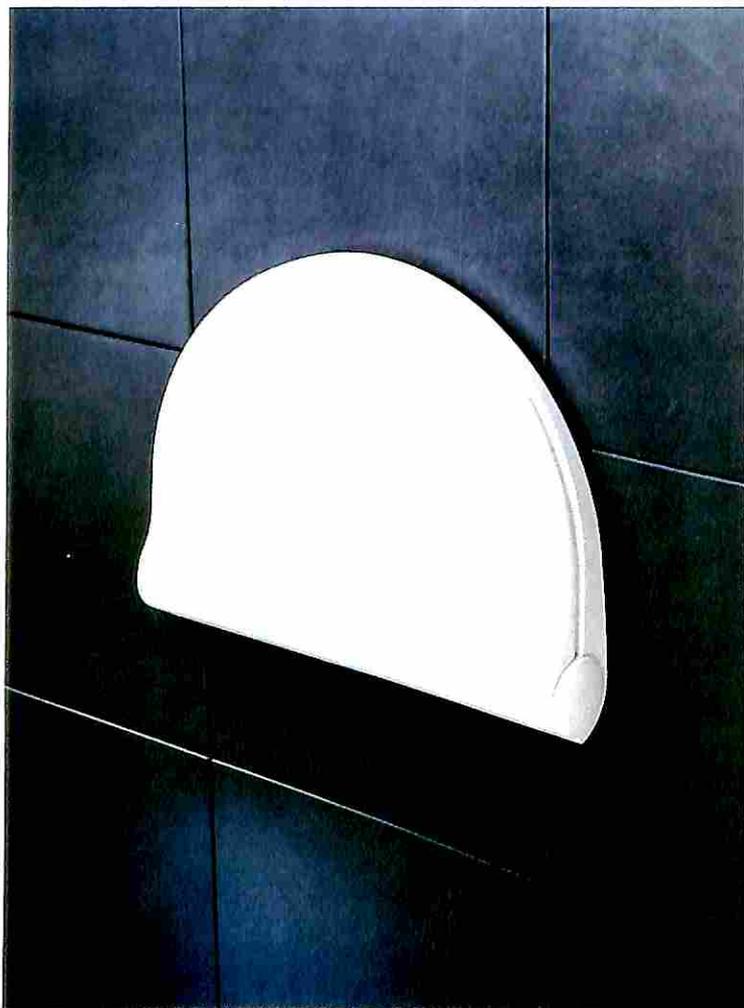
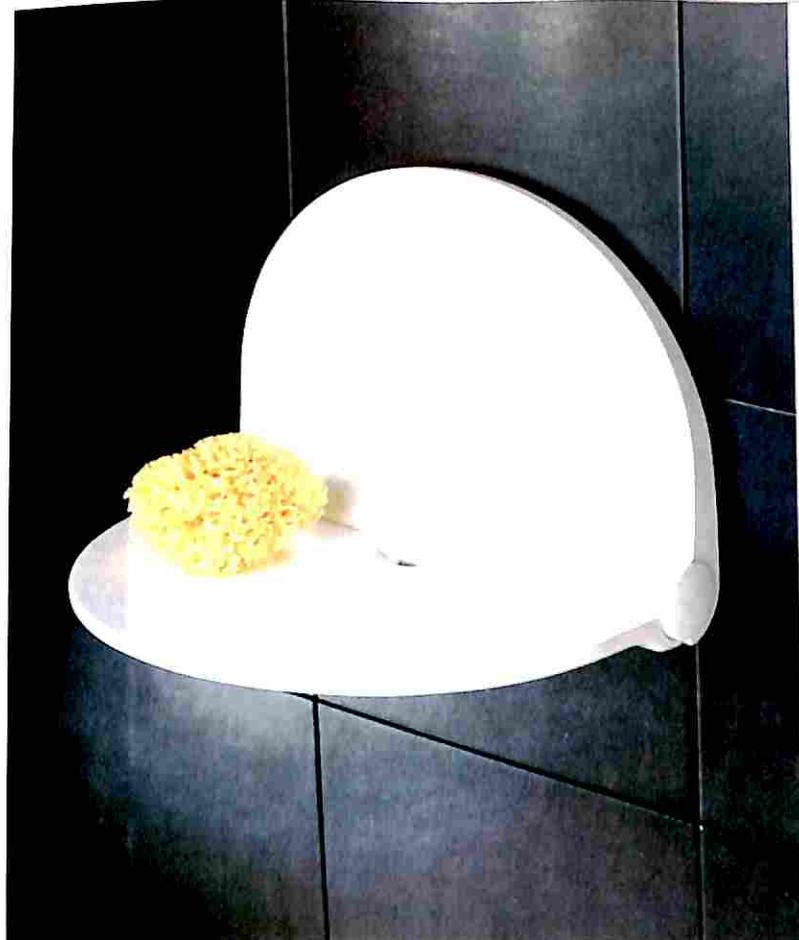
Dimensioni: larghezza cm. 37  
profondità con seduta aperta cm. 28  
profondità con seduta chiusa cm. 7

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.

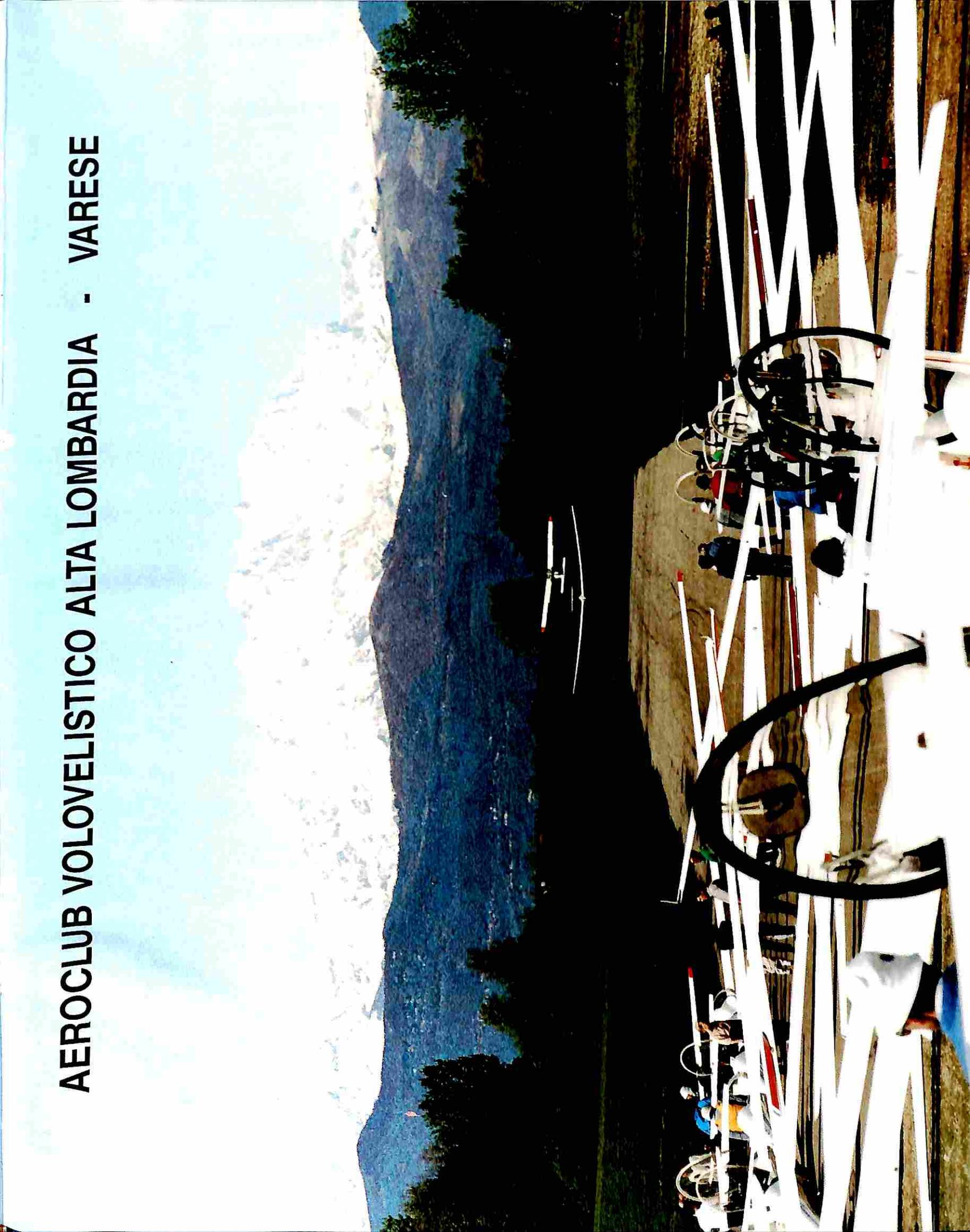
Het gladde oppervlak, de harmonische vormgeving en de kwaliteit van de gebruikte materialen garanderen de grootste hygiëne en gemakkelijke schoonmaak. De antislip afwerking van het zitgedeelte is een bijkomend element van buitengewone veiligheid. Wordt compleet met montageset en boorjabloon geleverd.

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