

**VOLO  
A  
VELA**



**MAG. - GIU. 1999**

**N. 254**

**La Rivista dei Volovelisti Italiani**



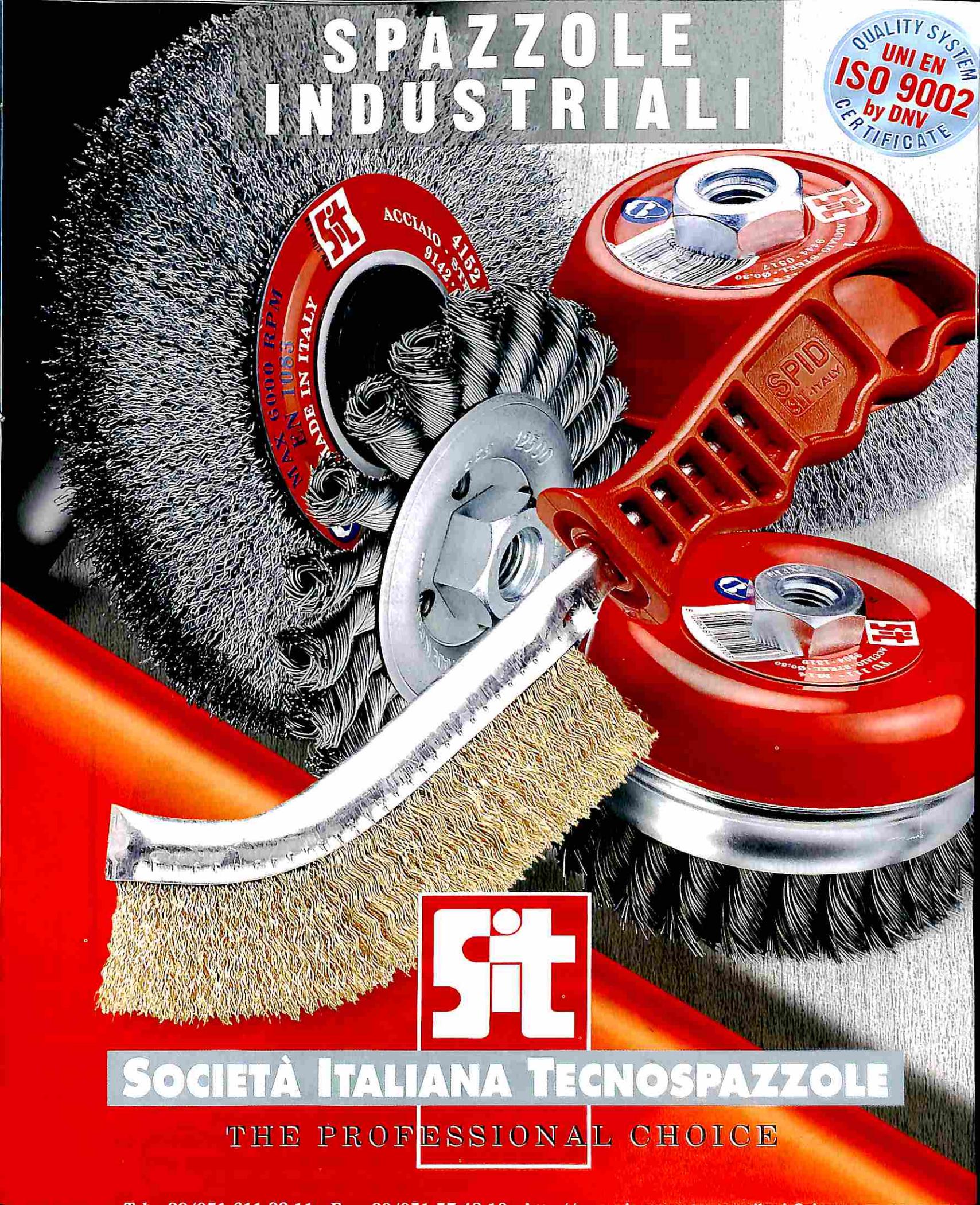


**AEROCCLUB VOVELISTICO LARIANO  
ALZATE BRIANZA - COMO**

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

# SPAZZOLE INDUSTRIALI



**SOCIETÀ ITALIANA TECNOSPAZZOLE**

THE PROFESSIONAL CHOICE



# 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

Vendita, manutenzione, installazione:

TEKK , Klaus e Ursula Keim

Würmhalde 1

71134 AIDLINGEN

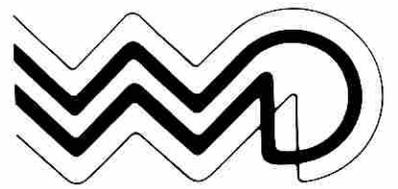
Tel-(0)7034-6523-13; Fax-14;

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

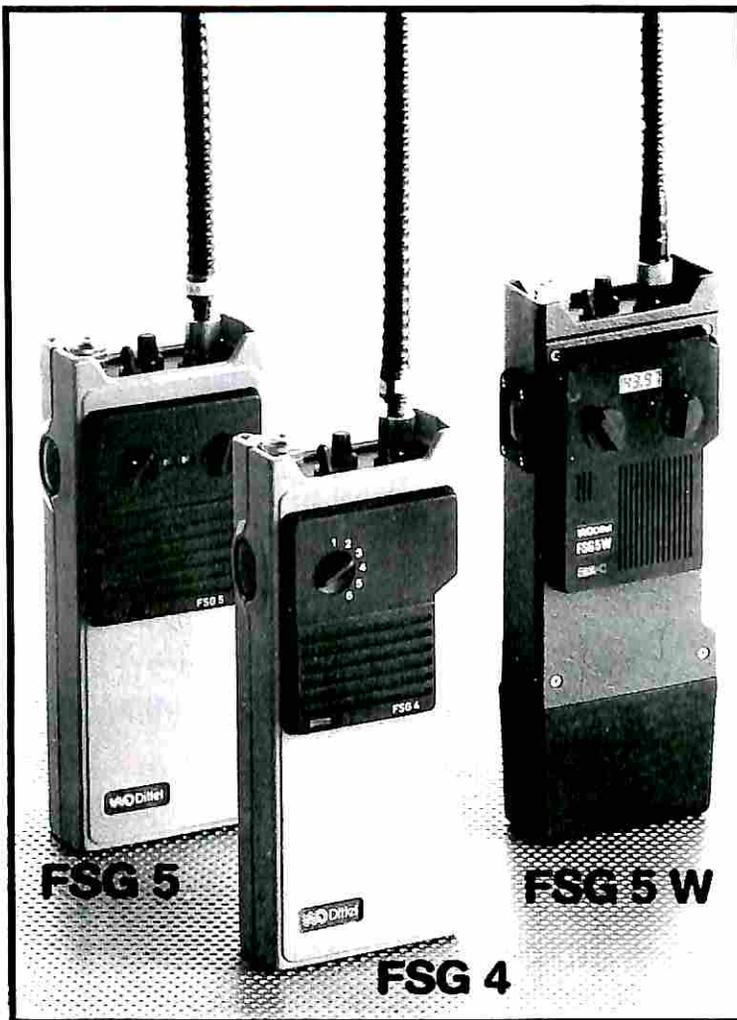
Infos: [www.t-online/home/kkeim](http://www.t-online/home/kkeim) und

[www.cambridge-aero.com](http://www.cambridge-aero.com)

by TEKK, the flight company



Walter Dittel GmbH



FSG 5

FSG 5 W

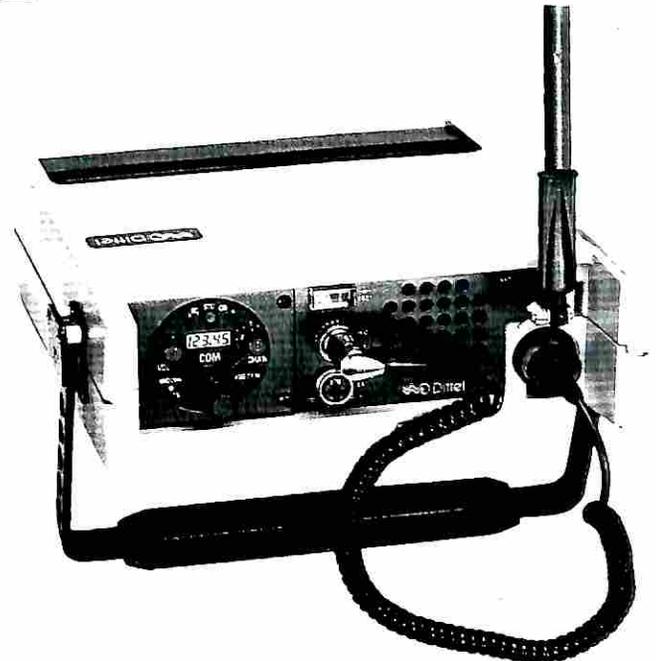
FSG 4



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!

- ASK 21:** BIPOSTO SCUOLA, SEMI-ACROBATICO, 17M., EFF. 35.
- ASK 23B:** IL FRATELLINO DELL'ASK21, MONOPOSTO PER SCUOLA E CLASSE CLUB, 15 M., EFF. 34.
- ASW 28:** CLASSE STANDARD, SUPERFICIE ALARE 10,5 MQ., PESO A VUOTO KG. 230, PESO MASSIMO AL DECOLLO KG. 525, MASSIMA EFF. 46
- ASW22B/BL:** MONOPOSTO CLASSE LIBERA FAI, QUATTRO VOLTE CAMPIONE DEL MONDO, 25M., EFF. 60, PESO MASSIMO AL DECOLLO 750 KG.
- ASH 25:** BIPOSTO 25M., EFF. 58, PESO MAX AL DECOLLO 750 KG.
- ASH25E:** COME SOPRA, MA CON DECOLLO AUTONOMO.
- ASH26M:** 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



## Dalla frutta ... al risorgimento

Le polemiche imperversano e i problemi ristagnano: l'Aero Club Centrale in crisi, l'Ae.C.I. che, cronicamente involuto in se stesso - anche economicamente - non ha più le risorse per assolvere ai compiti istituzionali, la FIVV che stenta a diventare sufficientemente rappresentativa, la base che si sta perdendo smarrita ... siamo veramente alla frutta! Forse era necessario sfiorare il fondo perchè in tanti aprissero gli occhi.

Ma ora non lasciamo che il lamento sotterraneo, il ricordo fine a se stesso dei bei tempi andati, le rinunce sconsolate - caratteristiche di un italico vizio - prendano il sopravvento lasciando in ombra il gratuito entusiasmo verso il futuro, la generosità e la caparbia, la grinta e la fantasia, l'intraprendenza e il funambulismo di cui siamo caratterialmente e virtuosamente capaci. In tanti, sicuramente, abbiamo ricevuto molto dal volo a vela; ora è quanto mai necessario offrire il nostro disinteressato contributo. Chiudiamo la parentesi dei particolarismi, dei piccoli vantaggi, dell'assenteismo o della destabilizzazione; occorre dare peso alla nostra voce, supportare e legittimare fortemente la FIVV e gli altri organi rappresentativi, coinvolgere realmente la base e rendere popolare la squadra azzurra, esprimere i nostri pensieri costruttivamente e con franchezza.

Vogliamo impegnarci a comunicare, convergere e lavorare seriamente? Il volo a vela italiano ha bisogno di noi, della base come del vertice, della squadra sportiva come di tutti gli inguaribili romantici che amano semplicemente la libertà di staccarsi da terra.

La rivista, come sempre, è il nostro veicolo: approfittiamone!

Carla Faggioni



C. S. V. V. A.

**COMITATO REDAZIONALE**

Lorenzo Scavino  
Carlo Faggioni  
Giorgio Pedrotti  
Attilio Pronzati  
Plinio Rovesti  
Emilio Tessera Chiesa  
"Club Novanta"

**AUFRUFF!!**

Aldo Cernezzì

**PREVENZIONE & SICUREZZA**

Guido Enrico Bergomi  
Bartolomeo Del Pio

**PROVE DI VOLO**

Walter Vergani

**CAMPI DI VOLO**

Achille Bardelli

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

Smilian Cibic

**ARCHIVIO STORICO**

Umberto Bertoli  
Angelo Crivelli

**VINTAGE CLUB**

Vincenzo Pedrielli  
Bruno Biasci

**VIP CLUB & OSTIV**

**INTERNATIONAL EDITOR**

Roberta Fischer  
Via Giambellino, 21 - I 21100 VARESE

**CORRISPONDENTI**

Celestino Girardi  
Paolo Miticocchio  
Sergio Colacevich  
Aimar Mattanò  
GianCarlo Bresciani

**REDAZIONI ESTERNE**

VOLO A VELA c/o SCAVINO  
Via Partigiani, 30 - 22100 COMO  
Tel. 031.266636 - Fax 031.303209  
VOLO A VELA c/o Pedrolì  
Via Soave, 6 - CH 6830 CHIASSO

**POSTA ELETTRONICA**

redazione@volovela.it

# VOLO A VELA



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

FONDATA DA PLINIO ROVESTI NEL 1946

N. 254 MAGGIO/GIUGNO 1999

ISSN-0393-1242

## SOMMARIO

5	DALLA FRUTTA .... AL RISORGIMENTO
7	CIAO ADELE!
9 <i>fivv</i>	RELAZIONE TECNICO MORALE 1998
11 <i>considerazioni</i>	LA CRISI DEL VOLO A VELA IN ITALIA
15 <i>opinioni</i>	A TUTTI I VOLOVELISTI
16 <i>dai campi di volo</i>	BELLUNO
	FERRARA
	TRENTO
	TORINO
	ALZATE
	RIVOLI DI OSOPPO

23 *vintage club*

27 *esperienze*

33 *aerodinamica*

35  *rassegna stampa*

38 *fuori campo*

41 *vip club*

43 *ultimissime*

IN COPERTINA: Uno Slingby originale T38 Grasshopper in volo sul Mountain Valley Airport a Tehachapi (California) (foto Vincenzo Pedrielli)

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

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





Cara Adele

è difficile partecipare agli altri le proprie sensazioni, le proprie emozioni, i propri ricordi, specialmente nel Volo a Vela-sport che dicono da egoisti-, specialmente parlando di te sempre così misurata e riservata.

Ecco, una cosa posso proprio dire: tu egoista non lo sei mai stata per niente soprattutto nel volo dove hai sempre cercato di dare qualcosa agli altri. Con me, in modo speciale, sei stata di una generosità davvero unica hai cercato di farmi mettere davvero le ali; purtroppo ti devo avere un po' delusa: ho assorbito tanto con avidità ma ho messo in pratica poco tutto ciò che mi hai insegnato (che ingrata capocciona!!!).

Ricordi quell'estate del '74 quando ci siamo conosciute? lo, neobrevettata, in visita a Rieti per la prima volta, che avevo sentito parlare di te come un mito, come la migliore, come l'unica, che conoscevo la tua esile ma determinata vocina solo via radio - mi aveva colpito il tono reverenziale che assumeva perfino lo scanzonato Dudù quando vi incontravate in qualche termica - quella voce che ti era valsa il soprannome di "Violino" da parte del buon Gigi Fanoli: "ragazzi, pronti al recupero, due minuti, grande, Violino è ai laghetti ..."

E tu, minuta con il fazzolettino in testa legato dietro, la camicetta leggera sopra i pantaloni e l'immane sigaretta tra le dita. Quella mattina, finite le gare il giorno prima, il signor Galli mi disse: "Vorresti fare un voletto con la Signora Adele?" "Chi, io? ma perchè? Incredula non capivo perchè mi fosse riservato tale onore! "Va bene, grazie".

Il mio calmo distacco era solo apparente dentro ero tutta in subbuglio e non riuscivo a realizzare. Ricordo vagamente le presentazioni, i preparativi, il decollo a bordo di quel "mostro sacro" del Calif, le prime termiche di attesa e poi la voce del Bob che diceva: "È buona, Adele, puoi partire!". Altro che voletto! Accipicchia, quello era il volo del record mondiale di velocità sul triangolo dei 100 Km! Non osavo dire una parola e mi sentii il più felice sacco di patate del mondo quando nel traversone finale mi chiedesti di aiutarti a spingere sulla barra perchè da sola non ce la facevi!

Eravamo velocissime, ma così alte che il terreno sotto sembrava immobile.

Da allora quanti voli e quanti ricordi! La sera, quando le previsioni sembravano buone, aspettavo con impazienza una tua telefonata: "domani ci vediamo al campo alla solita ora?".

E l'indomani era come un rituale: acqua nelle ali, (il Calif era stato sostituito allo Janus) i cuscini, i viveri, maglioni, golfini, pantavento, la tua previdenza non era mai troppa) tutto sistemato con cura meticolosa e poi ... via traino, aggrancio sulle antenne del Campo dei Fiori, controllo dei tempi e del percorso (facevo partire il cronometro e col righello contavo per te i Km sulla cartina; - GPS, chi era costui?-). La tua calma mi infondeva una grande fiducia, anche nelle situazioni più difficili (ricordi quel rotore pazzesco sul Monte Rosa prima di entrare in onda e arrivare a 6000 metri?) chiaccheravi, mi spiegavi, mi facevi notare come fossero belli quei fiorellini azzurri che si vedevano praticamente in grandezza naturale facendo "Il pelo" ai costoni e poi, quando avevi fatto tutto il guadagno possibile, dicevi: "adesso tieni tu" e ti rilassavi fumando una sigaretta. Non ho mai capito se quell'aroma del tutto particolare che si diffondeva nell'abitacolo fosse dato dal tipo di marca delle tue sigarette o dalla reazione chimica del fumo con l'aria ad altitudini elevate.

Elevate, già ..., questa era un'altra delle tue caratteristiche: volavi, per quanto possibile, sempre altissima e in sicurezza. Ricordi il tempo passato non "mollando" lo zerino sopra il campanile di Foligno o l'ultima termica sui Fionchi o sulla Somma prima di entrare in Val Nerina, ai tempi rigorosamente vietata al disotto dei 1200 metri!

Si arrivava su Rieti stratosferiche ma il piazzamento nelle prime posizioni o la vittoria della prova erano sempre garantite. In nome della sicurezza tu, che con massima nonchalance entrarvi in nube e ne uscivi perfetta dalla parte giusta per andare a fotografare, (Salò - 1° Trofeo Colli Briantei) eri capace di mollare a 2500 metri, aprire i diruttori ed atterrare nella piana di Colfiorito perchè il temporale che vedevi lontano sul Serano non ti convinceva. Ma non c'erano solo i voli. Ricordi le allegre carovane di macchine e carrelli per andare a Rieti? O le serate passate in Torre a chiacchierare con gli amici o gli innocenti petegolezzi tipici da donne che riempivano al mattino i traggitti Torre-campo?

La tua grazia e la tua signorilità in tutte le occasioni, ma anche la tua forza e la tua determinazione che incredibilmente la tua fragilità lasciava trasparire, sono state per me grossi punti di riferimento.

Non ho mai avuto l'occasione per dirtelo: grazie.

Con affetto PAT



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

## Relazione tecnico morale 1998

*Si ricordano gli obiettivi della F.I.V.V.:*

*a) formare una coscienza associativa fra i volovelisti atta a creare una forza "sindacale" per la difesa del nostro sport dalle principali insidie derivanti:*

- dall'aviazione commerciale in espansione;*
- da movimenti ambientalisti fondamentalisti e quindi poco inclini al dialogo;*
- da una dilagante burocrazia sempre più fine a se stessa.*

*b) esercitare la massima pressione su movimenti d'opinione in senso libertario e diffondere la conoscenza degli aspetti positivi del volo a vela;*

*c) "aiutare a volare" i nascenti e quindi piccoli gruppi che sono il vivaio dello sviluppo e del ricambio.*

*Su questa via è continuata l'attività intrapresa nei due anni precedenti, sviluppando:*

- la visibilità della Federazione sulla stampa di settore. Oltre alla presenza fissa con una intera pagina sul mensile "VOLARE", si è allestito uno stand alla mostra-mercato di Valbrembo, che ha portato nuovi contatti con appassionati d'aeronautica di altri settori (volo virtuale, Amici velivoli storici) e di tutta Italia; con l'Aeronautica Militare;*
- le relazioni con le altre Federazioni che hanno aperto nuove vie nel mondo burocratico, politico, ecologista.*

*Organizzando infine:*

- l'annuale "convention" dei volovelisti (Briefing di Bologna);*
- la raccolta di fondi per sopperire al brusco e pressochè totale taglio di contributi dell'Ae.C.I.*

*I programmi per il 1999 sono:*

- combattere lo scarso senso associativo e la pigrizia del nostro mondo volovelistico cercando di contrastare la tendenza all'isolazionismo; sviluppando una maggiore consapevolezza delle possibilità che un movimento forte può trovare;*
- riformare la Federazione dandole una più efficiente organizzazione;*
- aumentare la sua presenza sul territorio*
- spingere più a fondo l'azione per la riforma dell'Ae. C.I.*

**BILANCIO CONSUNTIVO AL 31.12.1998**

<b>ENTRATE:</b>	<b>1998</b>	<b>1997</b>
Quote Associative	4.030.000	3.500.000
Oblazioni di privati	450.000	=
Elargizioni straordinarie	5.150.000	=
Vendita di distintivi	237.000	=
	<hr/>	<hr/>
	9.867.000	3.500.000
Residuo anno precedente	4.762.151	3.212.520
Sopravvenienze attive	204.050	=
	<hr/>	<hr/>
	14.869.201	6.712.520
	<hr/>	<hr/>
<b>USCITE:</b>		
Spese bancarie	10.750	=
Quota ann. European Gliding Union	1.720.954	1.690.019
Coppe e distintivi	928.000	260.400
Allestimento Stand Mostra Valbrembo	350.000	=
Spese rappresentanza e omaggi	130.000	=
	<hr/>	<hr/>
	3.139.700	1.950.419
Residuo attivo	11.729.497	4.762.101
	<hr/>	<hr/>
	14.869.201	6.712.520
	<hr/>	<hr/>

**Gilberto Cervesato**

AGENTE GENERALE D'ASSICURAZIONE

**CONSULENZE ASSICURATIVE**  
**RAMO AERONAUTICO**  
*per piloti e aeromobili*

20031 CESANO MADERNO - MI - Via Nazionale dei Giovi 83

- 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

# La crisi del Volo a Vela in Italia - Considerazioni e constatazioni

Sul "momento attuale" ecco quanto ci ha scritto l'Ing. Paino

## Introduzione

Ho partecipato al convegno tenutosi a Valbrembo 98 finalizzato a discutere una nuova regolamentazione di progetto: quella degli Alianti Elementari. Tra gli argomenti discussi si è parlato del declino del numero dei praticanti lo sport e dell'innalzamento dell'età media dei piloti. Una "nuova" regolamentazione è allo studio per progettare alianti di poco costo che dovrebbero far avvicinare allo sport nuovi adepti aumentando così il numero dei praticanti. Da liberale e liberista quale sono, non ho mai creduto in tipologie di alianti con la virtù di rilanciare il volo a vela, ma nella libera iniziativa e in proposte concrete, valide tecnicamente ed economicamente. Una macchina economica e con buone prestazioni potrà creare interesse in potenziali utilizzatori ma, a proposito di questi, non mi risulta che una seria analisi per individuare questa fascia di mercato sia stata fatta. Occorre individuarne le caratteristiche, ossia quelle economiche, culturali, di disponibilità di tempo, l'eventuale background aeronautico, e tutto quanto serve a definire il campo di azione del progettista di queste nuove macchine. Se si confrontano le carte dell'Italia con l'indicazione dei siti dove volano gli ULM con quelle della Germania, si vede che – finalmente – le aviosuperfici in Italia si sono moltiplicate e l'iniziativa privata avanza, sia pure tra molte difficoltà. Un altro settore di cui non si parla e si fa troppo poco è quello della propaganda per la diffusione dello sport.

Un aliante, anche se di semplice costruzione, sarà sempre una macchina di una certa complessità. L'esame della crisi del Volo a Vela è altrettanto complesso e quindi quanto segue non ha pretese di risolvere l'attuale situazione ma vuole solo indicare fatti utili a giungere a talune conclusioni. Uno studio "ad hoc" dovrebbe essere effettuato da una commissione di esperti provenienti da vari settori quali: la gestione aziendale, l'industria, la meteorologia, l'istruzione, la progettazione, il RAI e... altro, ed emettere un rapporto con suggerimenti sui metodi da seguire per migliorare l'attuale situazione.

## La situazione attuale

Poichè tutto è relativo occorre cercare un termine di paragone che, nel nostro caso, è la situazione europea del volo a vela, e fare poi alcune considerazioni elementari. I dati che presenterò non sono aggiornati ma, per lo scopo che ci proponiamo di raggiungere, sono sufficienti. Vediamo la consistenza dello Sport del Volo a Vela in Europa e fuori:

Nazione	N° Piloti	N° Alianti	Ore anno	N° Clubs	Aiuto Stato
Germania	40-50000	6000-6500	1800000	900-950	Parziale
Francia	12-13000	1600	250000	150	Parziale
Gran Bret.	10000	1000	50000	100	Si
Austria	8500	1500	40000	75	Si
Australia	4500	1100	85000	106	Si
Svezia	4500	450	42000	80	Si
Olanda	3800	420	40000	32	Si
Svizzera	3000	1000	70000	35	Limitato
Polonia	2500	1300	45000	46	Si
Danimarca	2200	400	90000	42	Si
Finlandia	2000	350	35000	50	Si
Jugoslavia	2000	270	25000	60	Si
Italia	1500	400	40000	30	Si
Giappone	1500	200	5000	120	Si
Norvegia	1400	110	8000	25	Si
Canada	1200	600	6000	45	Parziale
Belgio	1200	200	30000	16	Parziale
Nuova Zel.	1140	320	40000	33	Si
Ungheria	1000	250	50000	20	Si
Argentina	600	150	25000	68	Si
Brasile	500	250	10000	40	Si
Spagna	300	150	9000	10	Parziale
Israele	150	30	3000	4	Si
Irlanda	120	30	3000	3	Nessuno
Cina	100	200	3000	10	Si
USA	18000	4500	130000	270	Nessuno

Cina e Stati Uniti, paesi con una popolazione notevole ma con economie diverse, sono stati posti in fondo per non confonderli con il contesto europeo. I dati sono stati aggiornati dallo scrivente, ma quelli di base sono tratti da una memoria tecnica preparata dal Prof. Ing. P. Morelli. In Europa le nazioni nordiche detengono il primato della diffusione dello sport, del numero di ore volate e dei club. Emerge anche che Svezia, Olanda, Svizzera e Danimarca ci superano e, ciò che più conta, è il fatto che il territorio, l'economia, la popolazione di questi paesi sono lontani dalla realtà italiana, senza contare il fattore meteorologico incontestabile a nostro favore. Un altro fattore da considerare è l'aiuto economico dato dallo Stato ai club. Solo in Svizzera, Irlanda e USA i club non ricevono alcun aiuto statale. I fatti di cui sopra ci portano a chiederci quanto segue:

- come migliorare la gestione economica dei club e amministrarne meglio le risorse?
- quali sono le caratteristiche economiche, la fascia di età, la disponibilità generale, i connotati culturali delle fasce dei praticanti italiani dello sport?

- quale è il rapporto tra i giovani e i volo a vela?
- come, quando e se, la propaganda raggiunge talune potenziali fasce di nuovi adepti?.

La situazione italiana può essere sintetizzata, sia pure con tutte le varianti del caso, come segue. I giovani praticanti il volo a vela, molte volte, sono figli di volovelisti, mentre la classe economico-sociale di provenienza di quasi tutti i praticanti è medio alta.

Ciò è dovuto essenzialmente al fatto che, chi vuole conseguire un brevetto C, deve disporre di una cifra compresa tra Lit. 5.000.000 circa (minimo delle ore previste e spese) e Lit. 6.000.000 circa mentre, dopo il conseguimento del brevetto, chi vuole praticare lo sport, deve disporre di circa Lit. 3.600.000-6.000.000 l'anno per effettuare una attività quantificabile in circa 60-100 ore volate/anno con circa 20 rimorchi con sgancio ad una quota di 300 m. Il costo di cui sopra include spese varie ma esclude le spese di trasporto dalla residenza al campo e alcune spese accessorie.

Se un gruppo di tre persone decide di acquistare un aliante usato, deve spendere circa Lit. 8.500.000 per il suo hangaraggio, per l'assicurazione, per la eventuale radio licenza, per il rinnovo del CN ed altro.

Queste spese possono essere ridotte, assicurando per cifre inferiori l'aliante, a circa Lit. 6.500.000. Una conseguenza di quanto sopra è che un (o una) giovane deve guadagnare Lit. 25-30 milioni all'anno per poter permettersi di fare questo sport, e con molte limitazioni. Ma nelle altre nazioni europee quali sono i costi?

La tabella seguente ne dà un'idea, sia pure limitata dal fatto che molti dettagli che fanno la differenza, non sono riportati per ragioni di sintesi. Il lettore può fare un raffronto tra i costi italiani e le altre nazioni volovelisticamente all'avanguardia dal punto di vista tecnico e organizzativo ed avere più termini di paragone. I costi tipici riguardano tre nazioni: Germania, Inghilterra e Francia.

	Brev. C	Assoc.	Hangar.	Assicur.	Aerotr.	Verricello
Germania	22205800	30	1200	1300	55/min	10
Inghilterra	500	300	800	500	50	6
Francia	7500	600	3800	935	22/min	

I costi riportati sono in DM per la Germania in £st per l'Inghilterra e in FF per la Francia (moltiplicare per 1000, per 2800 e per 300 i valori indicati per ottenere i costi approssimativi in Lit.).

Questi pochi dati necessitano di alcuni commenti per renderli più comprensibili:

- a - in Germania l'istruzione viene effettuata seguendo due vie:
  - 1 - quella dell'affiliazione ad un club dotato di scuola di volo a vela con un corso diviso in 2 o 4 parti della durata di due anni circa. Ciascun corso viene a costare 1200 DM per cui, con la tassa di esame governativa di 1000 DM, il brevetto "C" può venire a costare da un minimo di

3400 DM a 5800 DM.

- 2 - nell'ambito di un club che usa il verricello per i lanci occorrono circa 70 lanci per conseguire il brevetto "C". Il costo minimo, con 70 lanci comprensivi di costo dell'istruttore, al prezzo di 15 DM a lancio e l'affiliazione al club, è di 1075 DM a cui occorre aggiungere la tassa d'esame governativa di 1000 DM.

b - in Inghilterra il brevetto "C" non esiste più nel senso che gli istruttori dei club rilasciano agli allievi un attestato che li autorizza a volare da soli.

Alcuni Club indicano nella loro pubblicità corsi per il conseguimento della qualifica necessaria a volare, senza istruttore, a prezzi variabili tra le 500 e le 350 £st. che dovrebbero corrispondere a circa 50-35 lanci con il verricello. Un lancio con l'uso del verricello e senza istruttore, costa circa 6.00 £st.

È da notare che un aerorimorchio a 2000 ft ha un costo che può variare da circa 16 a 50 £st. (14200-45000 Lit.).

c - in Francia la situazione è più favorevole per i minori di 25 anni in quanto sono previste borse della FFVV e borse Club per oltre 2000 F. Sono inoltre previsti dei forfait e formule di pagamento interessanti.

Un costo non considerato precedentemente è il trasporto via terra dell'aliante; al compimento di un volo abortito occorre ritrasportare l'aliante alla base di abituale residenza. Questo costo dipende:

- dal costo chilometrico del tipo di verricello adibito al traino del rimorchio dell'aliante
- dal costo chilometrico del rimorchio del Club
- dal costo giornaliero o per ora del personale adibito per la guida della vettura e del rimorchio del Club.

Nel caso di un pilota che compia un volo con atterraggio a 300 Km in linea d'aria dalla base di partenza con aliante, veicolo di rimorchio e rimorchio del Club i costi tipici, in Germania, nell'ipotesi che la percorrenza stradale sia di 800 Km, sono: 0.75 x 800 (Costo chilometrico) + 25 (rimorchio) + 50 (Costo personale) = 675 DM.

### I costi attuali degli alianti

Un aliante con apertura di 15.00 m, da usare come macchina da competizione, costa circa Lit. 100.000.000, a seconda delle finiture e degli equipaggiamenti.

Se è vero che questo costo permette di produrre le macchine performanti che tutti conosciamo, ci si chiede se sono questi costi il freno alla crescita del numero di piloti.

È da notare che solo una piccola parte del numero totale di piloti realizza voli sportivi rilevanti. Per ridurre i costi occorrono nuove regole, opposte a quelle seguite fino ad ora, nuove strutture, occorre ripensare la gestione e l'amministrazione dei club in maniera diversa da come sono stati gestiti fino ad oggi. Mi rifaccio all'esperienza acquisita seguendo uno dei miei due figli che è un deltaplanista. Il Deltaplano sta sul

tetto di una vettura ma può essere lasciato smontato in un piccolo capannone pagando una somma modesta per l'hangaraggio. Le quote associative al club sono modeste mentre il lancio avviene al prezzo del costo chilometrico di un'auto per arrivare al punto di lancio.

Negli USA esistono siti dove i deltaplanisti vengono rimorchiati in volo da ultraleggeri a costi contenuti e dove è possibile passare una vacanza con la famiglia; sono questi i motivi di base per cui i deltaplanisti sono numerosi e, stanti i costi di cui sopra che hanno valore indicativo e vanno pensati come valori medi, non si riesce a interessarne almeno una parte al volo a vela. Un possibile modo di ridurre i costi di acquisto di un aliante è la sua costruzione amatoriale, ma un kit dovrebbe avere, secondo lo scrivente, queste peculiarità basilari:

- costo molto basso
- essere studiato in maniera tale che la sicurezza del prodotto finito sia elevata
- richiedere un tempo minimo di costruzione e finizione media (300 h)
- avere buone performances in modo da consentire ai piloti un reale salto di qualità.

Quanto sopra secondo lo scrivente non basta. Occorre mobilitare tutte le forze e cioè:

- fare propaganda
- chiedere la collaborazione dell'associazione dei costruttori amatori
- moltiplicare le manifestazioni con fine di propaganda
- far ricorso al volontariato per ridurre i costi generali
- ricercare sponsors
- risvegliare l'interesse per il Volo a Vela nelle Università sede di Facoltà di Ingegneria Aerospaziale
- aprire alle Università Centri di Volo a Vela sia per propagandare lo sport che promuovere la progettazione e la ricerca
- altre iniziative, di qualsiasi genere, ma orientare al raggiungimento degli scopi della diffusione dello sport.

Attualmente la competizione commerciale tra costruttori di aliante è ridotta al minimo e il cliente sceglie il mezzo che più gli interessa. Chi compra vuole il meglio; il costo è un fattore marginale. Quale soluzione si prospetta per diffondere lo sport di fronte a questo fatto? La soluzione è, per lo scrivente, un progetto a basso costo da industrializzare.

Nel Maggio 1973 la FAA, nella AC 20-86 intitolata "Aviation Education Through Building an Airplane", il concetto fondamentale espresso è: "non biasimate i giovani che autocostruiscono ma aiutateli". In questa AC vengono suggeriti i metodi per migliorare l'educazione dei giovani che si volgono verso il mondo dell'aviazione.

Le scuole tecniche in Italia potrebbero essere un ottimo punto di partenza per la propaganda. La costruzione di un aliante semplice, negli istituti tecnici, a specializzazione aeronautica e non, consentirebbe di diffondere e propagandare il volo a vela. Inoltre si avrebbero ricadute sull'educazione dei giovani e sul

loro futuro di lavoratori nell'industria. I fondi dovrebbero essere reperiti tramite sponsors, il materiale a prezzi ridotti dalle industrie produttrici, mentre il RAI dovrebbe fornire assistenza gratuita sotto forma di consigli e ispezioni. Lo spazio e le attrezzature per poter costruire sono certamente disponibili negli istituti tecnici mentre, se il prezzo di un kit di aliante industrializzato fosse sufficientemente basso, si potrebbe ipotizzare che un 10-15% dei deltaplanisti potrebbe essere interessato alla costruzione e inoltre si aprirebbe un mercato potenziale europeo. La qualità del kit dovrebbe essere tale da garantire un risultato finale buono e che non insorgano contese civili o penali tra progettista e/o produttore del kit e costruttore amatore. La tutela legale del progettista, per evitare che questi disertino per timore di una eventuale liability, è di capitale importanza. Sono da sottolineare le ricadute socio-economiche di quanto sopra e l'elevazione della quantità e della qualità dello sport. Il finanziamento della costruzione amatoriale o di un semifinito merita considerazioni lunghe e complesse. Ci limitiamo a sottolineare che, a parere dello scrivente, una felice formula di finanziamento è quella adottata negli USA. L'aliante viene venduto a pezzi consentendo ai costruttori di affrontare l'onere dell'acquisto dilazionandolo nel tempo.

### Conclusione

Da quanto sopra qualche conclusione si può già trarre. Il primo fatto evidente è che l'Italia, è solo apparentemente al 13° posto tra le nazioni praticanti lo sport del volo a vela su 24 nazioni - escludendo Cina e USA date le dimensioni economiche, il territorio e la popolazione di queste nazioni. Per migliorare bisogna ricorrere a cure radicali ma che, è inutile illudersi, richiederanno tanto tempo e moltissimo lavoro.

Le iniziative auspicate sono:

- la costituzione, a titolo gratuito, di una commissione di esperti nei vari campi che interessano l'organizzazione e la gestione dello sport (amministrazione, gestione amministrativa, istruzione, manutenzione, legale, assicurativa, tecnica et alias) che studi il problema generale e suggerisca le azioni da prendere per migliorare la situazione attuale
- ripartire con la propaganda nelle scuole e tra i giovani con conferenze, audiovisivi, e altri mezzi. Queste dovrebbero essere tenute - gratuitamente - da esperti volovelisti
- riaprire e moltiplicare i Centri di Volo a Vela presso le Università e gli Istituti Tecnici per periti aeronautici, meccanici, elettronici
- studiare un programma di avvicinamento al volo a vela per i giovani a costi contenuti che preceda il corso da seguire per conseguire il brevetto C
- studiare formule finanziarie per rendere lo sport più avvicinabile per i meno abbienti.

Quanto sopra non ha pretese di indicare vie risolutive ma vuole solo stimolare la riflessione e l'azione di chi ha in mano le sorti di questo sport.

## Commento all'articolo dell'Ing. Paino

*L'ingegner Paino ha scritto un'articolo per ricordare al volo a vela nazionale certe realtà della situazione. Cose che a grandi linee sono già conosciute, per ricordarcele e per parlarci degli ostacoli che si oppongono od intralciano la diffusione del volo a vela in Italia. Ostacoli che sovente sfiorano l'assurdo ma che non si riesce a rimuovere, anzi, sembra ci si avviti sempre più nei nostri mali, vizi e dolori senza che nessuno trovi i bandoli delle numerose matasse che ci affliggono e non ci permettono di uscirne fuori.*

*Siamo riconosciuti come la quinta potenza mondiale economica ma per il volo a vela siamo solo al quattordicesimo posto, con un miserabile 3% come numero di piloti rispetto alla Germania e il 12% rispetto la Francia. Abbiamo espresso in un recente passato un campione mondiale, abbiamo una squadra nazionale che oggi ancora contiene potenziali valori vincenti ma il nostro aero club nazionale preso dall'affanno della sua sopravvivenza non ha quattrini nemmeno per le iscrizioni a Beyrouth sede dei mondiali 1999. Abbiamo organizzato due campionati europei ed il mondiale nell'85, recentemente abbiamo richiesto ed ottenuto l'organizzazione dei mondiali 2003 ma abbiamo il centro nazionale di volo a vela che non riesce a pagare lo stipendio a Clairbeaux chiamato solo un anno fa a dirigere il centro stesso. Esprimiamo alcuni piloti di valore mondiale ma non siamo stati capaci di appoggiare questo vertice su di una consistente e solida base: questo il punto fondamentale della nostra grande debolezza. In una disciplina sportiva che meriterebbe ben altri riconoscimenti per il valore educativo e formativo che contiene specie a favore dei giovani.*

*Chi ha le redini di questa situazione? Chi conduce il gioco? Chi può riuscire a gestire questo grande calderone dove, tutti inclusi, compreso i non competenti in materia mettono il naso per inceppare, proibire, complicare e rendere costoso ogni dettaglio? Chi deve stabilire le linee politiche per salvaguardare valori e priorità per un obiettivo logico, condivisibile e produttivo? Abbiamo preture che condannano i piloti d'aliante per sorvoli dei parchi, torri di controllo che vengono costruite per imporre un servizio non richiesto, non desiderato, non necessario agli scopi per es. dell'aeroporto Rieti fondamentalmente utilizzato per svolgere attività di volo a vela e lo penalizzano con costi aggiuntivi ed inutili limitazioni di puro sapore burocratico. Ma anche ed in generale la stampa, l'informazione; da decenni la notizia aeronautica la si legge solo per la disgrazia, per l'incidente, sulla grande stampa non si legge più un solo cenno sulle attività sportive di volo. Chi parla più del valore educativo e formativo delle attività sportive del volo silenzioso?*

*Questa è la realtà del volo a vela, imbrigliato da nodi che andrebbero sciolti secondo priorità stabilite da un programma di sviluppo per passare poi alla concreta ricerca di soluzioni per sviluppare le attività sportive di volo a vela. Il volo a vela è, e può divenire, risorsa economica se gestito correttamente. Località come Fuentemilanos in Spagna, certi dipartimenti francesi del Sud-Est St. Auban, Vinon etc. hanno creato strutture con forte ritorno economico nelle loro aeree. Perché non siamo capaci di vendere il sole ed i cumuli di Rieti e di altre nostre località benedette dal clima mediterraneo ad una europa del nord infreddolita per sei-nove mesi l'anno,*

*Osservazioni ed interrogativi che con il suo articolo l'Ing. Paino, una volta di più, fa con inquietudine esplodere. Non si può condividere la sua esposizione dei fatti e non si può non raccogliere il suo suggerimento per il rilancio del volo a vela nelle Università, fra gli studenti nelle scuole tecniche, per una coordinazione di iniziative al fine di ridurre costi tecnici, procedure burocratiche come più intelligentemente avviene in nazioni geograficamente a noi vicine.*

ATTILIO PRONZATI

## A tutti i volovelisti

Caro Scavino,  
dopo la bellissima settimana passata a Rieti con gli amici Istruttori Folco, Poletti, Bruttini e Dose al 4° stage di maggio (dal 24 al 29 compresi) era mia intenzione scrivere un articolo su "VOLO A VELA" sull'ottimo sistema di istruzione introdotto da Folco a livello di organizzazione e svolgimento dei corsi di "performance".

La dimostrazione di questo buon funzionamento sta nei risultati di quella settimana: 4 piloti insigniti del "C" d'argento e due dell'oro di distanza (300 km a farfalla). Il tutto facendo volare gli allievi meno preparati su alianti biposto con i piloti accompagnatori o facendoli seguire dagli stessi in monoposto. Alla fine tutti molto soddisfatti: in particolare simpaticissima la serata della cena con tutti gli stagisti, Istruttori e Presidente dell'Aero Club Centrale. Una delle poche volte da quando vado a Rieti per gli stages che sono tutti contenti... Dulcis in fundo: Io e Bruttini, accompagnati rispettivamente da Reginaldi e da Humpert, siamo riusciti venerdì 28 maggio a compiere, sfruttando in parte un fronte di brezza, un magnifico volo in coppia percorrendo oltre 500 km. (Rieti - Passo del Diavolo - Costacciaro - Monte Vettore - Antrodoco - Laghetti - Rieti).

Tutto ciò è stato purtroppo in parte rovinato dalla riunione di sabato 29 maggio a Bologna, per partecipare alla quale ho rinunciato ad un giorno di stage e alla possibilità di incorniciare il passaggio sul verricello. Ho detto settimana rovinata perchè dopo la soddisfazione di aver volato magnificamente per 5 gg. vedere volovelisti che si conoscono da decenni duellare non a colpi di fioretto, ma di mazza chiodata e sciabola non mi è sembrato affatto edificante. E ciò per due motivi:

- per il buon nome del **Volo a Vela Italiano** che fino a prova contraria ospiterà i mondiali nel 2003 a Rieti.
- per una questione di stile ... (ma come dice giustamente il decano Prof. Gaetano DI MODICA - che ha festeggiato poco fa i 60 anni di Volo a Vela - parafrasando il Manzoni "Chi lo stile non ce l'ha, non se lo può dare").

Tralasciando le scaramucce iniziali sulle deleghe e su cui aveva diritto o no al voto; è apparso subito chiaro a Bologna lo scontro frontale tra Piero PUGNETTI e l'ex Vice-Presidente dell'Aero Club Centrale Beppe COSIMI, che peraltro nei giorni che avevano preceduto l'Assemblea apparivano entrambi sereni e senza contrasti apparenti.

Più volte il Presidente dell'Aero Club Centrale ha precisato al suo ex Vice-Presidente che non si potevano vestire contemporaneamente le divise giocatore e da arbitro; dall'altra parte accuse di tutti i generi simili a quelle che sento all'Aero Club di Torino quando nelle riunioni spontanee di volovelisti si parla concitatamente dei problemi esistenti senza proporre soluzioni concrete atte a risolverli.

Sappiamo tutti che è prevalsa per pochi voti l'approvazione del bilancio dell'Aero Club Centrale: peccato però che per qualcuno l'esito di questo voto abbia scatenato veri moti d'ira.

Io preferisco ricordarti Caro Cosimi quando, da buon volovelista, nel Campionato Italiano Biposto 1984 mi hai aiutato a smontare fino ad operazione conclusa (ore 22,30) il CALIF sulla pista di Celano...

Cordiali saluti

GIUSEPPE CAIMOTTO

**PREVENIRE È MEGLIO CHE CURARE!**

**VOLOVELISTA, ATTENTO!**

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

# BELLUNO

## L'AEROPORTO!

L'aeroporto "Arturo DELL'ORO" di Belluno con una pista in erba di 800 m di lunghezza e orientamento 5/13 rappresenta lo scalo principale per l'aviazione generale nella valle del Piave nelle Alpi Bellunesi. Da quando il 48° Gruppo Squadrone dell'Aviazione per l'Esercito si è trasferito con i suoi A129 a Forlì, sono rimasti gli operatori civili. L'Elidolomiti svolge principalmente lavori di elisoccorso in montagna, mentre è prevista una sezione di elicotteri del Corpo Forestale dello Stato. Il locale Aero Club benchè di dimensioni modeste rappresenta le diverse attività dello sport aereo: dalla scuola di volo a motore alla sezione di paracadutismo, dal volo a vela alla neo-costituita scuola di volo in montagna adoperando i due L 19 (I-REJA e I-REJU) con gli sci per poter atterrare anche sulle pendici nevose.

## IL CAMPIONATO NAZIONALE DI PROMOZIONE:

L'Aero Club di Belluno ha ospitato quest'anno, nei giorni 28, 29 e 30 maggio 1999, il sesto campionato nazionale di promozione di acrobazie in aliante. Nove piloti neo brevettati (tra cui due Bellunesi) e abilitati al volo acrobatico si sono confrontati per la prima volta tra di loro in una competizione che prevedeva due manches: l'imposto conosciuto e il libero.

I due alianti erano ambedue biposti. Il BLANK L-13 appartenente all'Aero Club di Belluno è una macchina relativamente datata. Il Twin Astir III proveniva dall'Aero Club di Viterbo, dove c'è la scuola principale di acrobazia in Italia. L'esemplare I-IVVP ha subito delle modifiche dei comandi di volo in modo da potere essere pilotato senza gambe: il campionato precedente era stato vinto da un handicappato paraplegico. È una macchina più moderna della precedente, più veloce e filante perchè sfrutta meglio l'energia accumulata.

## IL PROGRAMMA IMPOSTO CONOSCIUTO:

Il programma imposto conosciuto è stato fissato da una commissione mesi fa, e rappresenta il programma obbligatorio uguale per tutti i concorrenti. Il programma prevede che gli alianti si esibiscono in un "box", cubo immaginario avente per base di 1000 m per 1000 m sul terreno e 1000 m di altezza. L'altitudine minima è di 400 m per le acrobazie, sotto i 200 m il pilota viene squalificato.

L'aliante viene trainato in quota grazie a uno dei due L-19 ex militari di Belluno, lo sgancio viene effettuato a una altitudine di 1200 metri di altezza in modo che l'aliante possa prendere velocità entrando all'interno del box. Dopo il consueto saluto con le ali, l'aliante effettua un mezzo tonneau, vola brevemente in volo rovescio, prima di effettuare il secondo mezzo tonneau. Segue un Fieseler sulla destra, un tonneau comple-

to e un altro Fieseler, questa volta sulla sinistra. Il tonneau super lento deve durare almeno dieci secondi, è girato sulla sinistra; L'aliante inverte ora la direzione con una virata di 180°, seguito da un looping marcando la discesa a 45°. Una virata a 270° sulla sinistra poi una di 90° a destra. Il looping è l'ultima figura del programma imposto. L'aliante sbatte le ali per segnalare la fine della presentazione e per salutare il pubblico e i giudici di gara, posti al centro della base, di fronte all'impostazione militare. Si giudica: l'omogeneità delle rotazioni, la rotondità de loopings e delle virate, i parametri di posizione dentro il box, l'inclinazione laterale, la linearità del volo verticale, orizzontale e inclinato a 45°

La competizione è iniziata verso le ore 15 di sabato 29 maggio e si è conclusa poco dopo le 16,30.

## IL PROGRAMMA LIBERO

Il programma libero si è svolto secondo le stesse modalità, nello stesso giorno approfittando delle condizioni ideali del tempo.

## IL "MINI AIR SHOW" DI DOMENICA:

La giornata domenicale è stata decisamente più visitata dal pubblico, a presidiare la manifestazione Renato ROCHI, che non ha più bisogno di presentazioni.

L'arrivo dei coloratissimi Tiger Moth e del Fokker DR 1 triplano ha entusiasmato il pubblico Bellunese. Le esibizioni di Luca SARTORI, pilota e istruttore di volo a vela a Belluno sul Blanik. Sergio DALLAN, invitato speciale ha dato ancora una dimostrazione di grande abilità acrobatica con suo grintoso SU 31.

La giornata si è conclusa a inizio pomeriggio con le premiazioni e il tentativo del locale gruppo di paracadutismo di realizzare una formazione a V aperta di 9 paracadutisti. Saltati dall'elicottero in due gruppi successivi, il primo lanciandosi da una quota di 3000 m doveva ricongiungersi con gli altri 4, saltati dalla quota di 1500 m.

Per la città di Belluno, dichiara ufficialmente "Città delle Alpi 1999" è stata l'occasione di proporre ai suoi cittadini uno spettacolo nuovo, diversi da quelli più tradizionali. Perchè la montagna non è solo escursionismo, alpinismo ma anche volo da diporto, volo a vela e parapendio in assoluto accordo con le esigenze di natura e tutela dell'ambiente.

DE BIASI MAURO

*Grazie De Biasi per esserti ricordato di Volo a Vela.  
Spero vorrai continuare anche con qualche foto.*

R.S.

## Ferrara '99 - La prima volta (almeno per me)



È stato con allegria che, da Calcinate, un gruppetto di amici volovelisti si è preparato per partecipare ai XXXIX Campionati Italiani classe Standard in quel di Ferrara.

Il terreno di gara ad alcuni era già noto, ma non a me, anche se la pianura non riserva così tante sorprese e difficoltà come la montagna.

Fin dal primo giorno, però, tutti hanno intuito che, più che una gara di velocità, sarebbe stata una gara di resistenza.

Ampie zone di cielo blu, plafond e medie di salita mediocri, hanno impegnato tutti i piloti, soprattutto nei primi giorni.

La fortuna ed un pizzico di grinta hanno voluto che io riuscissi sia il 1° che il 2° giorno a "tornare a casa"! insieme a soli 4 e 6 piloti tra cui uno scatenato Mario Antonelli (Ae.C.I. Rieti), che al secondo anno di categoria nazionale ha dimostrato di esserci, e come!

La terza prova ha visto un arrivo a ranghi serrati, con 12 piloti nello spazio temporale di soli 5 minuti.

Il 25 maggio, 4a giornata di gara, finalmente le condizioni ci

permettono di volare sotto 3/8 di cumuli con buoni valori di salita; concentrazione e grinta mi danno la possibilità di vincere la mia prima prova di un Campionato Italiano, con la media più alta fino a quel momento raggiunta.

Grazie a questo risultato balzo così in cima alla classifica provvisoria, cosa abbastanza scomoda (almeno per me, abituato di solito a rincorrere) e così il 5° giorno è il più difficile.

Rimango indietro subito dopo il primo pilone del percorso più lungo del Campionato, in una giornata dove bisognava volare alti, io ho volato invece sempre tra i 200 e 700 metri, mentre gli altri erano a 1200-1500 metri (chiedete a Lorenzo Monti, rimasto anche lui indietro, quanta sofferenza durante quel volo).

Sono pessimista, ma nonostante i 31 minuti rifilatimi dal mio caro amico Luca Monti, i punti persi sono solo 140, quando il giorno prima lo stesso distacco pagava più di 350 punti.

Il 6° giorno, un po' di stanchezza accumulata mi consiglia di



fare una gara più tattica, contenendo il distacco in 2-3 minuti. Ci riesco.

Siamo così all'ultimo giorno di gara. Per me è stato davvero difficile perché Luca Monti era ormai a soli 40 punti da me e nonostante il vantaggio sapevo che tutto si sarebbe deciso in questo volo.

Parto insieme agli altri; ma tra il 1° ed il 2° pilone rimango indietro e devo scaricare l'acqua, e già vedo la scena in cui, alla sera, continuo a dire "peccato". E invece la determinazione a non mollare e quel pizzico di grinta residuo, mi permettono di riacciuffare i migliori e allora penso "E' fatta, adesso non ci dovrebbero essere più problemi!".

Non è così, invece, perché un paio di scelte ritardate ci fanno perdere minuti preziosi e così l'ultima termica a 28 Km. dal campo, che ha permesso agli altri una agevole planata finale, a noi (Luca Monti, Stefano Meriziola ed io) non dà la quota necessaria. Ci ritroviamo così alle 19.15 a 170 m. da terra con

ancora 7 km da percorrere, dovendo di conseguenza scegliere un bel campone di soia per atterrare.

Finita la rullata, apro la capottina e penso: "È incredibile, mi tocca veramente dire "peccato". Marco Pronzati, Lorenzo Monti e Stefano Colombo, insieme ad altri piloti sono rientrati e nonostante il grosso margine su di loro, sicuramente ci sorpasseranno in classifica. Luca Monti non è dello stesso avviso, ma io rimango della mia idea. La notizia arriva via cellulare dai miei che, come un centralino della Telecom, sono in contatto con mezzo mondo, tra cui Franca Vergani che legge in diretta le classifiche appena esposte.

Il margine di punti è bastato, il Giorgino è Campione Italiano 1999 classe Standard.

Penso a Calcinatè ed in cuor mio dedico la vittoria ad Adele Orsi.

È stata sicuramente una bella e "sudata" esperienza di volo a vela e di sportività (direte: grazie tante, ha vinto ed è facile dire così).

Invece, lo dico seriamente: è stato bello! Tra tutti c'è stata sicuramente un'ottima sportività, soprattutto tra quelli con cui ho volato maggiormente "ala contro ala" e cioè Luca e Lorenzo Monti, Stefano Colombo e Stefano Meriziola. Grazie davvero a loro per l'esempio che hanno dato a tutti e soprattutto a me.

Un grazie particolare alla KYP International che, acquistando la quota del 2Z per me, mi ha consentito di avere a disposizione un aliante davvero performante.

Un grazie a tutti quelli che, in certi momenti di nervosismo, mi hanno aiutato a ritrovare la calma e la concentrazione, e al mio amico Enrico per l'aiuto prestatomi in tante occasioni; un grazie grande e di cuore al mio carissimo amico Kiki Clairbaux, che mi ha insegnato tante e tante cose sul volo e non solo.

Ma, soprattutto, un grazie enorme alla mia famiglia senza il cui appoggio di sicuro non sarei stato in grado di fare tutto quello che ho fatto.

Credo di avere scritto già troppo, per cui saluto tutti gli amici volovelisti, e non, che leggono queste righe. Alla prossima.

GIORGIO BALLARATI

**PREVENIRE È MEGLIO CHE CURARE!**

**VOLOVELISTA, ATTENTO!**

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

## TRENTO - Inseguire... un sogno

Trento, lunedì 3 maggio: dopo il briefing Attilio propone un volo a 3 verso est.

La formazione: Duodiscus in testa con lui e Ilario Boaretto, devono seguire a brevissima distanza il sottoscritto, già fregiato di insegne argentee, auree e diamantifere, ma con un ASW19 brizzolato ed un po' lento come il suo pilota; chiude la fila Mauro Dalla Brida, entusiasta di un ASW20 appena acquistato in società dopo alcuni anni di voli da 450 km con un KA6. La giornata è mediocre e parto io per primo a cercare l'aggancio sul crinale verso il lago di Caldonazzo ad est del campo. Trovo qualcosa a 1000 metri e poco dopo salgo lentamente, sicuro ormai di non "bucare". Giorgio Galetto, con palmare sempre acceso anche sul lavoro, invidia, ironia della sorte, chi può volare di lunedì. Mi godo questo privilegio ma penso con apprensione a quando rientrerò in studio dopo una settimana di ferie.

Mi trasferisco prima possibile nel punto di partenza prefissato, a circa 30 km. A nord-est di Trento. Parcheggio per circa 1 ora prima di mettermi in formazione con gli altri verso il Cermis.

Cerco di seguire Attilio incollando gli occhi alla coda del Duodiscus, che non è dotato di luci di posizione e continua a sgusciare fra i cumuli inseguendo la "rotta energetica", ma seminando il panico fra i due inseguitori che si consolano a vicenda e cominciano a lamentare perdite di quota e altezze (sarebbe meglio dire bassezze) inusuali sopra quei monti. Attilio non ci dà retta e prosegue dritto fino a Canazei, dove io e Mauro chiediamo pietà e risaliamo da 2200 a 3000 risentendo il sangue circolare nelle vene.

Nemmeno il tempo di goderci il panorama dall'alto che Attilio punta verso il gruppo del Sella senza fermarsi sotto cumuli strepitosi. Li vedo passare invitanti come sirene sopra la mia capottina e sono costretto, con il pianto nel cuore, a non termicare in sicuri 2 metri.

Ma devo inseguire un ...sogno, quello di tanti volovelisti che dopo aver letto il libro di Attilio si sono esaltati e vorrebbero tutti fare i 1000. Penso che forse, seguendo Attilio, dopo il panico delle quote basse potrò entrare in un tunnel ascendente dentro il quale noi mortali volovelisti non abbiamo accesso. E allora avanti dritto, cerco di non ragionare con la mia testa ma con quella di Attilio...è una parola!! Lui intuisce il mio pensiero e mi assicura che per non sentirmi piangere si fermerà al prossimo cumulo per ...fare benzina. Siamo già in val Badia e si decide di proseguire per Dobbiaco...senza soste!

Penso che la strada che stiamo percorrendo è la stessa che conosco bene, fino a Lienz, ma sembra diversa, vista da quote così basse. Il mio GPS indica 30 km da Dobbiaco...sono in pla-

nata.....non ci sono problemi, ma intanto perdo quota e mi chiedo se passerò sopra il crinale della Varella oppure se l'imbocco del famoso tunnel non sia magari proprio a metà costone. Io non vedo nessun ingresso e Mauro dietro di me, da vero incosciente, fa deliranti commenti alla radio sulla gioia del volo, ma quando si accorge che siamo bassi mi chiede se passeremo...rispondo a mezza voce che fra un po' lo sapremo. Ce la facciamo per un pelo, siamo a 2200 e vedo Attilio in spirale e tiro il fiato.

Mauro si affianca e cerchiamo il "nocciolo duro" ma un po' cotti e rilassati saliamo scomposti e lenti. Attilio è già alle stelle e ci comunica che le nostre velleità di proseguire con quella andatura da pellegrini dobbiamo rimandarle ad un'altra occasione. Appena raggiunta la base cumulo si ritorna indietro, naturalmente il cuore è più leggero, abbiamo imparato la lezione, seguiamo Attilio come pecorelle, e lui ci riporta, seguendo un percorso enigmatico di grande intuizione, fino al Pordoi, spiralandolo qua e là solo in valori oltre i 3 metri. Guardo la Val di Mezdì, l'arrivo della funivia e davanti a me l'amica Val di Fassa. Siamo in planata su Trento, Attilio accelera e se non voglio finire sui tetti di Canazei ricomincio a ragionare con l'efficienza del mio fedele I-PINK. Arrivo al monte Agnello con 2200, ma in tranquillità... sotto di me c'è il rassicurante pratone di Tesero, ignaro che fra 3 giorni ci atterrerò proprio con Attilio, come mio primo fuori campo, ma questa è un'altra storia.

Faccio un po' di quota, meno di quella che solitamente farei, tanto ho lasciato per strada tutta l'adrenalina disponibile, mi sento un ganzo, tiro dritto verso casa, saluto Mauro che a Costalta vuole ostinatamente perfezionare il volo in termica, "fino a farsi sanguinare le mani"... atterro a Trento fra gli amici. Mi avvicino ad Attilio, lo ringrazio per la pazienza e per la lezione di volo.

Il sogno dei 1000 resterà un sogno, ma d'ora in poi ci sarà meno paura nel saltare le termiche e puntare a quelle più vigorose.... e se poi mi sbaglio? ..... i dubbi, le scariche di adrenalina.....mi sono risvegliato, sono tornato con i piedi per terra.

GIORGIO PEDROTTI

**crossair** 

*c l e v e r & s m a r t*

## TORINO - Nuove interessanti iniziative

All'Aero Club di Torino hanno parlato finora Emilio Tessera Chiesa e Jean Marie Clément.

Ad entrambe le riunioni, grazie all'organizzazione dell'Aero Club Torino (attraverso l'efficiente segretaria Sara) e di uno Sponsor (Ditta Sales), oltre chiaramente all'interesse dei temi e dei conferenzieri, vi erano in entrambe le occasioni oltre 90 partecipanti tra cui importanti nomi del Volo a Vela nazionale, in particolare:

Piero Morelli, gli ex-presidenti e decani volovelisti Barone Piero Casana e Gaetano di Modica, Nino Perotti, Carmelo Motta, Giorgio Giacinto, Lorenzo Peccolo, Giorgio Danieli, Vittorio Valesio, Com.te Gualfredo, oltre ai nostri campioni locali Toni, Grinzino e Marchisio.

Provenienti da altri Aero Club volovelistici erano presenti i Com.ti Paolo Meneghini (Presidente dell'Aero Club Valle d'Aosta) e Eliano Pavani anch'egli di Aosta, un gruppo di giovani volovelisti di Calcinate allievi di Jean Marie Clément, Valentini (Valbrembo), Galletto Naviglio (Montaldo Dora), Giacobbe (Tortona).

Bella e simpaticissima la riunione con Emilio Tessera, piena di ricordi dei tempi andati rivissuti attraverso le diapositive dell'epoca e commentate a caldo dai presenti. Eccezionale quella di Jean Marie Clément che ci ha stupito con un nuovo volo a vela da aereo di linea, con voli oltre i 1000 km. Aliante con trasponder più alto degli aerei in volo strumentale, sempre in contatto radio con gli Enti di Controllo a terra: una continua sorpresa, unita ad ammirazione e a qualche perplessità da parte di chi con queste cose non ha confidenza ...

Diventerà così il volo a vela del futuro o si tornerà a volare con i Ka 6?

Tutto questo ce lo spiegheranno meglio con le loro relazioni Emilio Tessera e Jean Marie Clément che mi hanno promesso di mandarti, caro Scavino, le relazioni delle serate tenute a Torino.

Il giorno 1° luglio ci sarà Cesare Balbis con "Il volo a vela nel mondo", e questa volta vedremo di pubblicizzare a dovere la serata per farne, oltre che un momento d'incontro tra volovelisti, un motivo di sponsorizzazione del Volo a Vela per la Città di Torino, vincitrice delle Olimpiadi Invernali 2006.

La nuova palazzina del Volo a Vela (costruita in corrispondenza della vecchia baracca in legno di Italia '61) e fortemente voluta dal nostro Presidente Renzo Ruspa, si presta egregiamente a questi scopi: lo scrivente spera con queste riunioni di rinverdire lo spirito dei Torinesi per troppo tempo sopito.

All'ultima inaugurazione dei Campionati Italiani 1995, l'amico Piero Pugnetti, di fronte alla perfetta organizzazione torinese e a una giornata fumante mi disse:

"Voi Torinesi siete sempre esagerati: o troppo; o niente".

Ci auguriamo tutti che il Volo a Vela di Torino possa avviarsi al troppo e quindi ai vecchi allori e in questo, come Rappresentante in seno all'Aero Club, oltre ringraziare Emilio Tessera per i consigli e la sponsorizzazione, spero nell'appoggio dei nostri campioni locali prima citati e di quelli emergenti: Barbero, Pessioncino ...

Nel dire appoggio intendo poter contare su di loro per una scuola di 2° periodo che non sia solo sulla carta, come invece è tuttora.

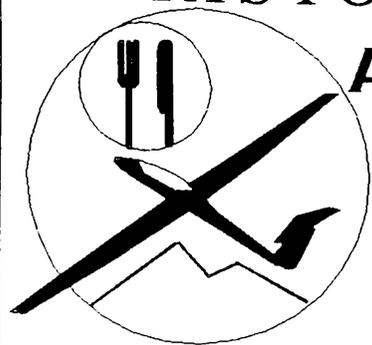
Sempre come Rappresentante - ma qui per ora l'opinione è personale - mi auguro che l'Aero Club di Torino, o al limite alcuni suoi Soci, trovino il modo di convenzionarsi con altri Aero Club prestigiosi quali Aosta o Saint Crepin (cito per semplicità solo i più vicini), al fine di sperimentare le nuove possibilità del Volo a Vela con il vento che Jean Marie Clément ha preannunciato e che ci condurranno tra non molto, speriamo, a un volo in aliante di 2000 km sulle Alpi.

La sfida è aperta ...

Salute e auguri a tutti.

GIUSEPPE CAIMOTTO

### RISTORANTE



# AL VOLO A VELA

**SPECIALITA' TOSCANE**  
**Chiuso LUNEDI e MARTEDI**

**Sconto del 10%**  
**ai soci VOLOVELISTI**  
**sui prezzi del menù**

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

**AeroClub Volovelistico Lariano**  
Trofeo dell'Esordiente e Coppa Nino Dell'Orto 1999  
Aerop. Giancarlo Maestri - Alzate B. 4÷6, 11÷13 Giugno 1999  
Classifica Generale Ufficiale dopo la prova n. 5 del 13/06/99

s.n. gara	Concorrente	Club/nazione	Aliante	punti km: 152	pr. n 1 km:142	pr. n 2 km:110	pr. n 3 km:163	pr.n 4 km:126	pr. n 5 km: 126
1P	TORRIANI ALBERTO	ITA-A.V.L. ALZATE	SZD 55	3844	1 962	1 882	7 507	3 888	7 605
I	SACCHI MASSIMILIANO	ITA-A.V.L. Valbrembo	DG 300	3425	4 775	9 580	4 570	7 745	1 755
MD	FRANCICA ROSARIO	ITA-A.V.L. ALZATE	DISCUS B	3307	8 473	7 592	6 531	1 1000	4 711
2Z	LAMPERTI ENRICO	ITA-A.C.A.O. Calcinatè	DISCUS A	3267	10 449	5 615	1 633	5 826	2 744
3C	BITOZZI ANDREA	ITA-AeC. Prealpi Venete	DISCUS B	3207	6 509	4 621	2 627	8 717	3 733
1E	MATTEUCCI ENRICO	ITA-A.C.A.O. Calcinatè	Cirrus std.	3186	3 852	6 597	5 536	10 658	9 543
MB	TARDI RENATO	ITA-AeC. Torino	ASW 24	3116	12 352	3 808	9 373	2 957	6 626
3T	SUARIN GUSTAVO	ITA-AeC. Calcinatè	DISCUS B	2741	2 949	8 590	10 251	12 622	12 329
FZ	ZUEG FELIX	ITA-AeC. Bolzano	MINI NIMBUS	2724	10 449	2 831	12 116	6 780	8 548
C	MAURI CRISTIANO	ITA-A.V.M.	SF 26	2280	9 458	10 549	11 223	4 885	13 165
F	RUGGERI PAOLO	ITA-A.V.M.	SF26A	2245	5 577	12 466	13 68	11 631	10 503
O	LOJACONO UMBERTO	ITA-AeC. Torino	ASW 20	2053	13 0	13 135	3 598	9 678	5 642
BG	MOGGIO GIOVANNI	ITA-A.V.L. ALZATE	LS 7	1883	7 482	11 506	8 441	13 78	11 376

La gara nazionale di volo a vela in calendario per i giorni 4, 5, 6, 11, 12 e 13 Giugno 1999 con base di svolgimento l'aeroporto "Giancarlo Maestri" sito in territorio comunale di Alzate Brianza (Co) si è svolta regolarmente con la partecipazione di 13 piloti provenienti dai seguenti aero clubs:

- Aeroclub Volovelistico Alpino,
- Aero Club Prealpi Venete,
- Aeroclub Volovelistico Milanese,
- Aeroclub Volovelistico Lariano.
- Aero Club Torino,
- Aero Club Bolzano,
- Aero Club Adele Orsi,

L'ente ospitante ha espresso l'esperienza organizzativa accumulata in oltre quarant'anni di attività agonistica con uno staff eccellente: Luigi Bertoncini, Riccardo Briigliadori jr, Carla e Davide Casetti, Roberto Campanile, Luigi Franza e Bianca Maestri per la Direzione di Gara (meteo, scelta temi, rilevazione tempi, documentazione fotografica e logger, classifiche e premiazione) nonché Alberto Albertazzi, Giuseppe Gandolfi, Adalberto Riva e Giancarlo Trulla per il servizio trainatori.

Encomiabile il comportamento in volo di tutti i piloti talché non s'è verificato alcun danno né alle macchine né alle culture di terzi nei soli quattro atterraggi fuori campo.

Altri dodici atterraggi sono stati effettuati prudentemente su aeroporti e aviosuperfici.

Le cinque prove effettuate, su sei giorni disponibili hanno dimostrato ampiamente la maturità e la serietà dei piloti. Nessuna penalità applicata.

La quota di iscrizione è stata contenuta in Lit. 150.000 e l'onere del traino al puro costo di Lit. 60.000.

Sono stati assegnati venti premi giornalieri e tre coppe di cristallo ai primi tre della classifica finale.

Vincitore promosso in categoria nazionale è risultato Alberto Torriani dell'Aeroclub Volovelistico Lariano.

Alla sobria cerimonia di premiazione hanno presenziato i congiunti del pilota Nino dell'Orto e così la consegna della Coppa ha assunto un delicato ed elevato segno di commemorazione dell'amico scomparso.

L'effettuazione della gara non ha ostacolato l'attività didattica, particolarmente intensa per la buona stagione. Anche l'attività sportiva non ha sofferto se non per i decolli effettuati in coda allo schieramento di gara.

il Direttore di Gara

Commissario Sportivo n. 111

Egidio Galli

## In margine al Trofeo dell'Esordiente

Caro Lorenzo,

La mia vecchia intenzione di raccogliere e buttare alle stampe (?) gli episodi vissuti in tanti anni di vita aeroportuale rimarrà ferma al palo di partenza.

Ne ho viste di tutti i colori, anche un libratore partire a verri-cello senza pilota. Mi è nemico il tempo. Vedrò ...

Però questo recente fiorellino te lo racconto.

Volevo sbrigarmela con le classifiche e con la "dichiarazione di regolare svolgimento della competizione" richiesta dall'Aero Club d'Italia, ma poi - visto il clamore suscitato tra le popolazioni a noi vicine dall'atterraggio "fuori campo" del D-1200 pilotato da Cristiano Mauri - ho capito che si rendeva necessario avvertire gli organizzatori di gare di non fare assolutamente una leggerezza come la nostra.

Ossia, effettuare una competizione in coincidenza di una campagna elettorale per il rinnovo della locale Amministrazione comunale.

Il mio candidato al soglio di sindaco promette, in pubblico comizio, che appena eletto avrebbe affrontato due problemi urgenti: il pub di Verzago e l'aeroporto omonimo.

Con quali interventi non era dato di sapere, non certamente per dare una mano al pubblico libero svago e allo sport.

Non gli capita tra le mani "la caduta dell'aliante" di Cristiano Mauri, Fortuna sfacciata.

Dall'atterraggio (tra l'altro effettuato con rara perizia e diligenza) nessuno si accorse ma "radio elezioni" scatta e mobilita il "118", lo rimobilita (voce anonima femminile) una seconda volta, chiama giornalisti e fotografi e la faccenda va diritta verso il gran finale: raccolta di firme.

Il documento garantito da 122 firmatari (che poi raccolgono i funghi e le nocchie in aeroporto ...) parte indirizzato al Ministro dei Trasporti, a CIVILAVIA Legislazione e Aeroporti, alla Direzione Circostrizione Aeroportuale di Malpensa, al Prefetto della Provincia di Como, al Presidente dell'Amministrazione Provinciale di Como e ai tre Sindaci della zona.

Stralcio i passi più drammatici.

Oggetto: Incidente aereo del 4 Giugno 1999.

Testo: A seguito delle continue violazioni al Codice della Navigazione aerea e la caduta dell'ennesimo aliante, eccetera chiedono pertanto l'immediato allontanamento dello stesso (aeroporto) in altra sede, eccetera.

Cristiano smonta, riporta in campo l'aliante (percorso stradale un paio di chilometri) lo rimonta e il giorno dopo si piazza al decimo posto a 55 di media.

Ma non era caduto?

La parte politica delle 122 firme e delle 9 lettere raccomandate con avviso di ricevimento con annesso polverone risultò poi perdente. Per molte lunghezze.

Ma allora: firmano e poi votano secondo coscienza?

## RIVOLI DI OSOPPO

Nino Pittini continua a far volare



Un bellissimo grifone del vicino parco del Tagliamento si è improvvisamente unito, sabato pomeriggio, con le sue evoluzioni ad ali spiegate, alle acrobazie del Blanick di Nino Pittini che scendeva, disegnando arabeschi tricolori, dal cielo di Rivoli di Osoppo. Le centinaia di amici dell'indimenticabile "comandante", accorsi per l'inaugurazione dell'aviopista a lui dedicata, hanno provato un brivido nell'assistere a quell'esibizione, quasi una gara di bravura tra Stefano Perocco, che guidava l'aliante del suo maestro, e quella impreveduta "presenza": come se l'indomito spirito del pilota della pattuglia Visconti avesse preso forma in una creatura dell'aria, come lui assetata di luce, di spazi, di orizzonti sconfinati.

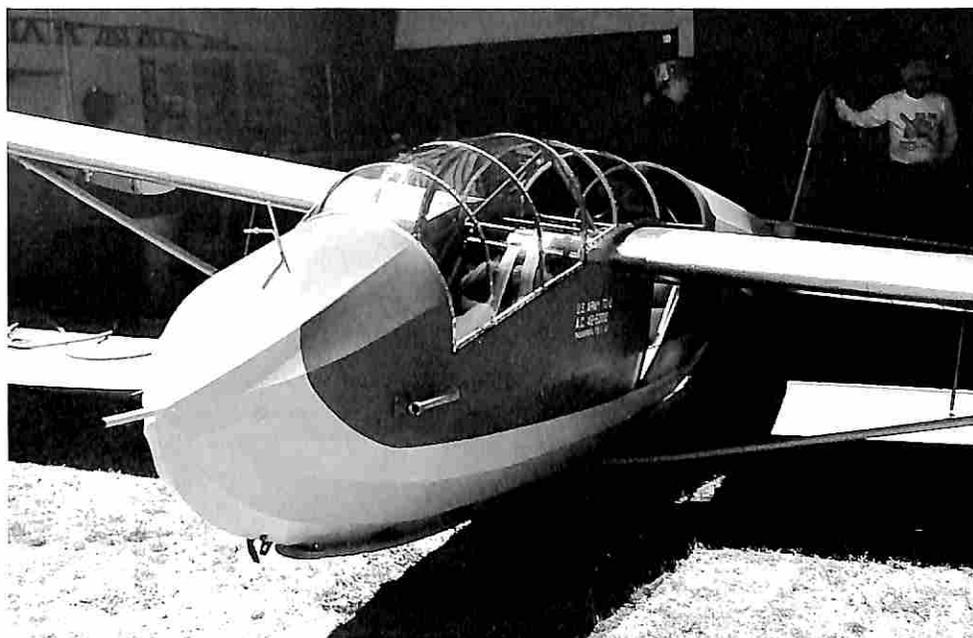
La magia di quello spettacolo - accentuata dalle note avvolgenti di "C'era una volta il West" di Morricone - è stata di breve durata: quando l'aliante, dopo un ultimo spettacoloso looping, è planato sull'erba tagliando il nastro inaugurale, il grifone è scomparso. Ed è tornato il silenzio, rotto alla fine da un lungo, commosso applauso.

Così l'Avro, l'associazione veleggiatori di Rivoli di Osoppo, ha reso omaggio a Nino Pittini, ideatore, promotore e artefice di quell'avamposto di appassionati del volo, nato all'inizio degli anni 90 e non ancora completato (a causa, come ha spiegato l'ex-presidente dell'Avro Franco Vignuda, di complicazioni burocratiche: del progetto dell'architetto Dri restano da realizzare due hangar e la palazzina con la torre di controllo). Aveva aperto i discorsi l'attuale presidente Carlo Peano, rievocando gli inizi difficili e la grande carica umana di Nino, con il quale si volava sempre: bastava dire Andiamo.

Mario Blasoni



# Tehachapi, 1999 Western VSA Regatta



Lo Schweizer SGS1-23 di Harry Irvine

Alcune settimane fa ho avuto l'occasione di fare un rapido viaggio negli Stati Uniti e precisamente ad Atlanta dove risiede una filiale della ditta giapponese per la quale lavoro da anni.

Guardando la carta degli USA ho pensato: "Dopo tutto Atlanta - Los Angeles distano soltanto quattro ore di viaggio, quasi come Milano - Firenze in auto, se il traffico scorre normalmente. Dunque perché non andare a trovare gli amici che hanno fatto un viaggio ben più lungo per venire a Pavullo l'estate scorsa in occasione del terzo raduno internazionale L. Teichfuss? Un weekend a Los Angeles non capita tutti i giorni. Ho chiamato l'amico Raul Blacksten, editore del Bungee Cord, la Newsletter degli appassionati di alianti d'epoca americani e gli ho esternato la mia idea. Non potevo scegliere un weekend migliore poiché, in occasione del Memo-

rial Day, gli amici del Vintage Sailplane Association (VSA) della West Coast avevano organizzato come di consueto l'annuale Western Regatta. (Può sembrare

strano, ma viene scritta con doppia T.) E così il mio piano di lavoro negli USA è stato fissato con weekend a Tehachapi e ritorno diretto Los Angeles - Milano. Tehachapi è un nome indiano di cui non sono riuscito a scoprire il significato ed è una località a circa 150 Km. nord di Los Angeles, in una zona desertica dove sono stati installati mulini a vento per la produzione di energia elettrica. Evidentemente è una zona ventosa, ma



LK10A/1G 4 di Doug Frontus



*Doug Fronius in volo su LKIOA/TG-4*

con prevalenza di vento da nord ovest, il che offre ottime condizioni di volo durante una buona parte dell'anno. Durante la primavera verso aprile / maggio, questa zona desertica fiorisce ed offre uno spettacolo meraviglioso soprattutto visto dall'alto durante il volo. Anche quest'anno la Western VSA Regatta è stata premiata da buone condizioni atmosferiche, caratterizzate da venti deboli e discrete termiche. I partecipanti? Il solito gruppo di amici che abita nella West Coast, in un raggio



*Vista aerea del Mountain Valley Airport a Tehachapi*



*Slingsby T38 Grasshopper in planata*

massimo di 500 Km.: Jeff Byard da Atascadero, pilota US Air, possiede un hangar a Tehachapi dove tiene alcuni aianti storici di grande interesse e precisamente: uno Slingsby T21b Sedelberg in corso di ritelatura, un Baby Bowlus, di cui sta rifacendo la fusoliera dopo la tragica caduta dell'architrave dall'hangar stesso, uno Schweizer SGU 2-22, un Austria "S" ed infine uno Schweizer Militare biposto SGS 2-8 / TG-2 con il quale ha quasi esclusivamente volato durante tutto il weekend, offrendo un volo anche al sottoscritto che accetta sempre di buon grado questo tipo di occasione. Doug Fronius da La Mesa Ca, con un restauratissimo LK - 10A/TG-

4, un biposto della Laister Kauffmann del 1943. Anche con lui ho apprezzato la vista del deserto di Tehachapi dall'alto in un volo di circa un'ora. Questo aliante offre un'eccellente visibilità in praticamente ogni direzione. Wayne Spani, da Mission Viejo Ca, con un ben tenuto Ka 8 del 1961. Wayne possiede anche altri aianti tra cui un Baby Bowlus originale attualmente in riparazione. Un altro abitué di questa manifestazione è Harry Irvine da Lakewood Ca, con un bellissimo Schweizer SGS 1-23 del 1949.

Potrei continuare elencando ancora qualche altro partecipante, ma la cosa che mi ha più entusiasmato della manifestazione è stato lo Slingsby T38 Gras-

shopper, che non avevo mai visto volare dal vivo, trainato da un'auto attraverso la pista del Mountain Valley Airport. Non è evidentemente consigliabile volare su un libratore in condizioni di vento forte, per cui è stato scelto un orario del tutto insolito per il volo in aliante: diciamo alle 7.00 di mattina. Infatti a quell'ora il sole era già levato e, come previsto non tirava nemmeno un alito di vento. Questo ha permesso di volare in entrambi i sensi della pista senza dover ricondurre il libratore al punto di partenza iniziale. Con un cavo di circa 250 metri e trainato da una jeep, l'T38 si è più volte levato ad una cinquantina di metri per poi planare tranquillamente



*Slingby T38 Grasshopper su uno sfondo di mulini a vento*

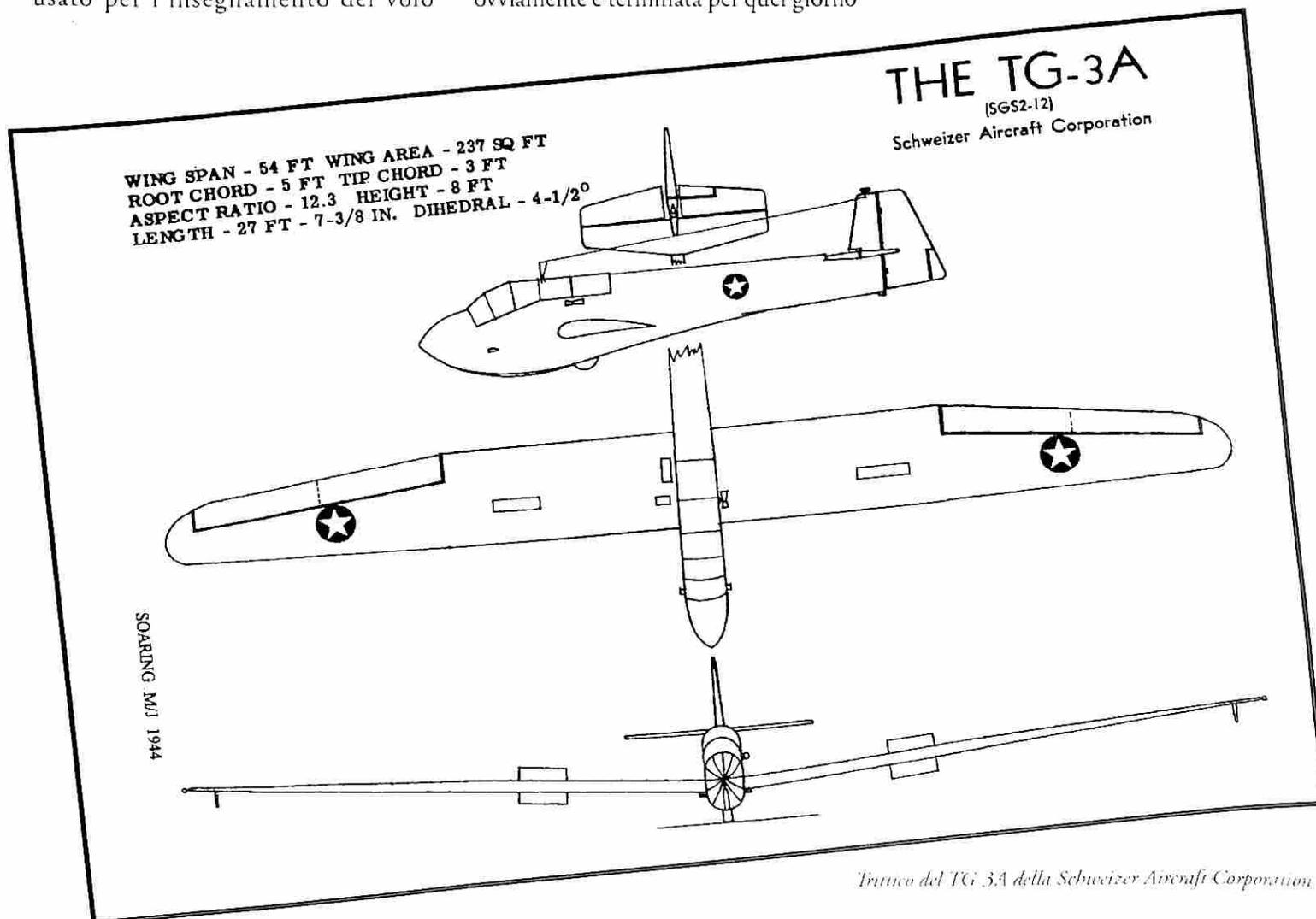
sulla pista dell'aeroporto. Quasi tutti i partecipanti alla Wester Regatta hanno a turno provato l'ebbrezza di quel volo "all'aria aperta" che, nei primi anni della storia del volo a vela, era soprattutto usato per l'insegnamento del volo

librato. Il tutto si è svolto senza problemi fino a quando in un atterraggio, forse un po' troppo affrettato, è esploso il ruotino di gomma posto vicino al pattino di atterraggio. A questo punto ovviamente è terminata per quel giorno

l'attività di volo librato, ma credo comunque che tutti siano stati soddisfatti di volare in quel modo così decisamente storico.

La serata del sabato è stata veramente interessante quando, dopo una grigliata all'aperto di tipo "fai da te", o meglio "cuociti la bistecca come meglio ti pare", sono state proiettate delle diapositive storiche delle quali si sono potuti individuare vari alianti e personaggi anche grazie agli intervenuti tra i quali di notevole rilievo Ruth Bowlus, la vedova di Hawley Bowlus,

Dan Armstrong, membro dell'OSTIV per gli alianti leggeri, Jack Laister della nota società Laister Kauffmann, Bruce Carmichael, studioso di aerodinamica, Walt Rogers della NASA, John Ludowitz, anziano pilota che partecipò alla Regatta di Arvin negli anni trenta, e tanti altri personaggi di cui mi è sfuggito il nome. Molto apprezzata è stata la



*Trattico del TG 3A della Schweizer Aircraft Corporation*



*Jeff Byard e Janiche Armstrong animatori della serata*

documentazione fotografica presentata da Jeff Byard sulle varie fasi di restauro, o meglio di ricostruzione della fusoliera del Baby Albatros accidentato. Della fusoliera originale sono rimasti illesi dall'incidente soltanto cinque pezzi in legno, mentre tutti gli altri sono stati danneggiati. Naturalmente tutte le parti metalliche sono state interamente recuperate e riutilizzate nell'opera di ricostruzione. Pur mirando ad ottenere un risultato finale fedele all'originale costruito nel 1937, Jeff Byard ha adottato soluzioni tecniche avanzate ed impiegato materiali più moderni, al fine di ottenere la massima sicurezza in volo e durante gli atterraggi.

Va certamente sottolineato che quasi tutti i partecipanti a questo raduno Vintage, oltre ad essere degli ottimi piloti, sono degli ingegnosi meccanici, ebaniisti e restauratori. Per queste persone il piacere di costruire, riparare, rimettere in stato di volo vecchi cimeli, non è inferiore al piacere di farli volare. A proposito di vecchi cimeli, durante quel meraviglioso weekend sono stati montati a lato del campo volo due vecchi ruderi pieni di storia. Uno Schweizer TG-3A ad ala bassa, fusoliera in metallo

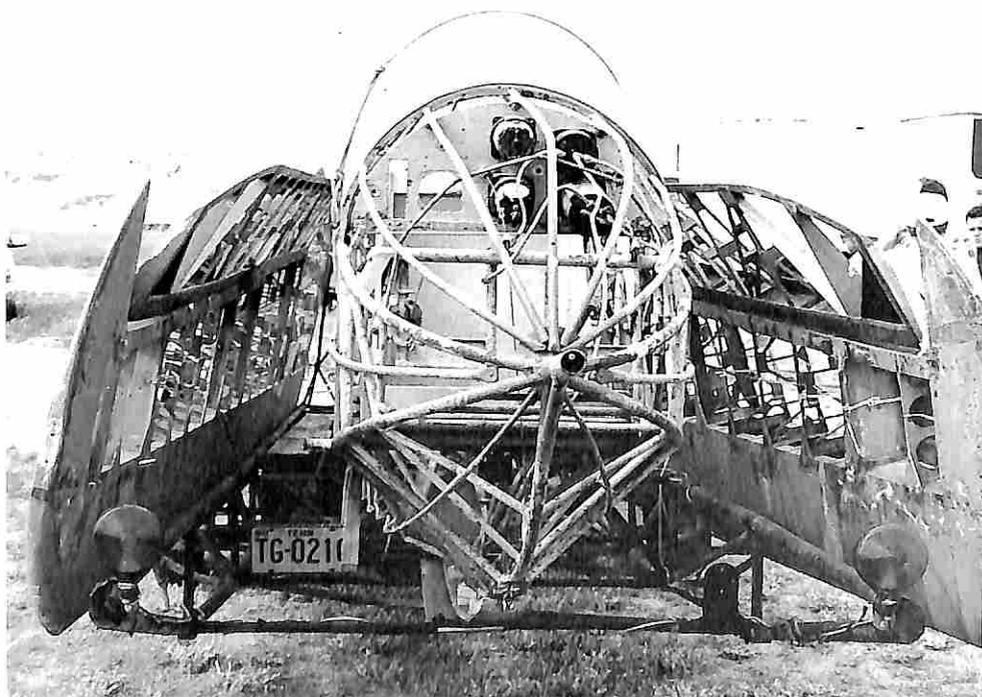


*Il Weihe Yu 4048 di provenienza Jugoslava*

e legno, costruito dallo Schweizer Aircraft Corporation nel 1943 ed un Weihe immatricolato YU 4048, con stampato sul naso il numero 48, forse il numero usato nell'ultima gara effettuata chissà dove, forse in Jugoslavia durante tempi migliori. Entrambi sono alianti che hanno passato la cinquantina e la cui storia è forse nota a qualche veterano del volo a vela che potrebbe raccontarla. Il problema è rintracciare queste persone, ma bisogna far presto perché non più

giovanissime. E così il tempo è volato in tutti i sensi, ma penso di non aver sprecato nemmeno un attimo di quella visita improvvisata ed a ridosso di uno dei tanti miei viaggi di lavoro, che in definitiva mi compensano della fatica e del disagio del viaggio, offrendomi l'opportunità di incontrare di tanto in tanto vecchi amici e scoprirne di nuovi.

V.P.



*Progetto di un futuro restauro di un Schweizer TG 3A*

# Australia

di Flavio Formosa

Il posto è lontano, non c'è dubbio. Per arrivarci ci vuole uno dei voli di distanza più lunghi al mondo, oltre venticinque ore contando gli inevitabili scali. Più due ore di treno, due di pullman, e mezz'ora di taxi. Ed è anche lontano dalla nostra immaginazione, talmente tutto è diverso da quello a cui siamo abituati. Le distanze : enormi, incredibili. Leggendo sulla cartina non ci si rende conto di quanto andare da qui a là sia un'impresa : due punti a poche dita l'uno dall'altro distano nella realtà un giorno e mezzo di macchina, sulle lunghe e desolate strade australiane. La gente : ruvida ma con un grande cuore, semplice, senza avere l'ingenuità tipica degli americani o quell'aria di mal celata superiorità con la quale ti guardano i britannici. E poi gli spazi a perdita d'occhio, vuoti ed immensi in qualunque direzione ti volgi.

Tutto molto diverso, certo, anche il modo di vivere, soprattutto forse quello. Difficile per chi come noi è cresciuto nell'affollata Europa capire come in mezzo a tanta vastità la realtà quotidiana sia immensamente più piccola, ristretta al paesino di poche centinaia di abitanti che si conoscono tutti per nome e i cui vicini si trovano ad almeno un'ora di viaggio in mezzo a pianure, pianure, ed ancora pianure, dove il tempo è scandito dai ritmi del lavoro nei campi.

Nelle città non è così, naturalmente, ma la stragrande maggioranza del continente australiano è molto lontana da una qualsiasi città degna di questo nome.

Eppure, questa diversità possiede un fascino innegabile, capace di stregare anche un cittadino europeo fino a fargli pensare seriamente : e se venissi a vivere qui ?

Non sono stati pochi quelli che lo hanno fatto. Senza parlare dei grandi movimenti migratori di questo secolo, dettati da pura e semplice necessità, diverse

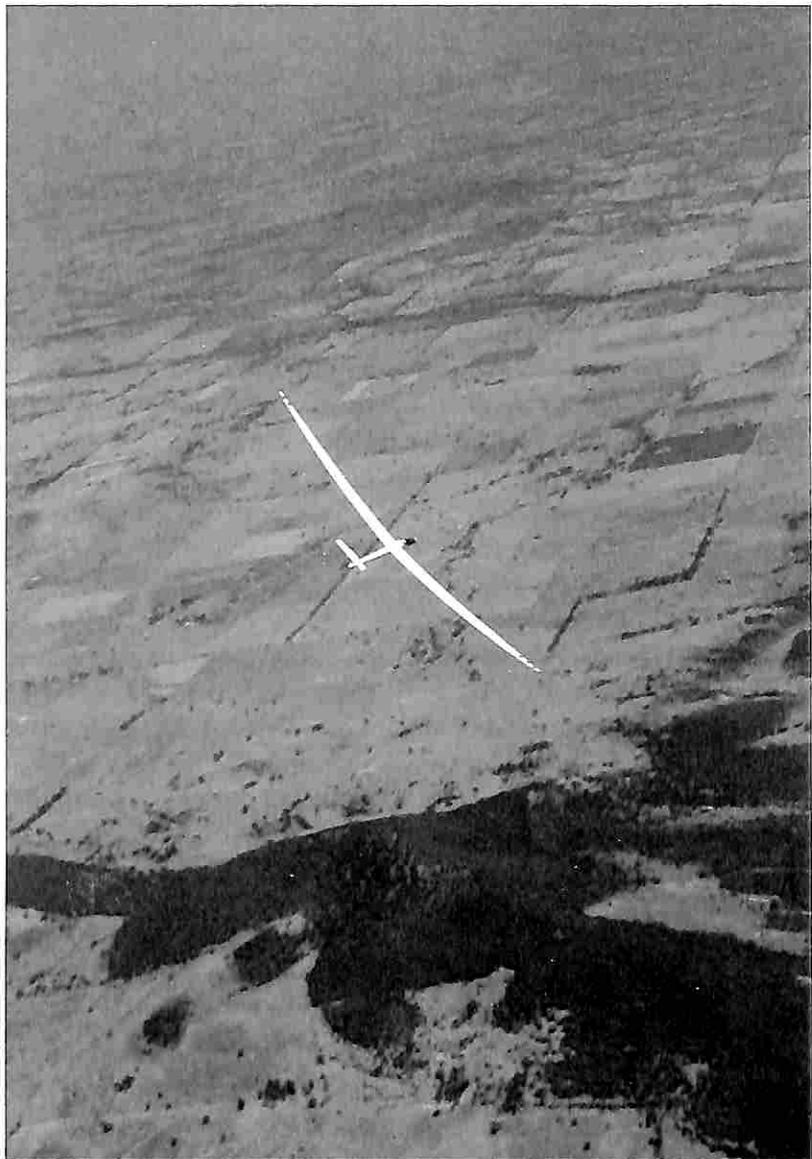
persone ad un certo punto della propria vita hanno fatto i bagagli e sono partite per l'Australia con un biglietto di sola andata.

Ingo Renner, per esempio : un gentiluomo tedesco trasferitosi molti anni or sono quando lavorava per un importante cantiere navale, che ha potuto dare libero sfogo laggiù alla sua passione per il volo a vela fino a convertirla nello scopo della sua vita. Quattro titoli mondiali, una strada ed un parco pubblico con il suo nome nel paesino di Tocumwal.

Oppure George e Ritz Schuit, olandesi : pilota della squadra nazionale lui, team manager della stessa squadra in diversi campionati mondiali lei, che tre anni fa

hanno abbandonato tutto per rilevare la gestione dello Sportavia Soaring Centre, sempre a Tocumwal.

Ed è proprio a Tocumwal che inizia la mia avventura di volo dall'altra parte del mondo. Il villaggio è il prototipo del villaggio rurale australiano, le poche case ed i negozi allineati sulla strada principale e sulle traverse di questa, in buona parte non asfaltate, con la differenza non trascurabile che Tocumwal sorge sulla sponda nord del più grande fiume australiano, il Murray River. Non ci credereste, ma questo fa del posto una rinomata località turistica e balneare : con il mare più vicino a 350 chilometri, le rive boschive del Murray, con le spiagge bianche costellate di salici, offrono una tenta-



zione irresistibile nelle torride estati australiane. Il colore dell'acqua, tra il verde oliva ed il marrone sabbia, risulta un po' meno invitante, ma tant'è.

Il tassista che mi scarica al cancello dell'aeroporto questiona a lungo sul perché uno debba venire fin dall'Italia per passare due settimane in un posto simile, ma lui è nativo del paese vicino, e quindi giustifico il suo sarcasmo con un po' di sano campanilismo. Comunque, sono troppo intontito dal cambio di fuso orario per discutere, e alla fine gli do ragione.

Era domenica, avevo impiegato le ore di viaggio da Melbourne preparandomi una scusa valida per posticipare il check in biposto fino all'indomani, quando avrei anche dovuto prendere in consegna il mio LS4, in modo da avere un'altra notte di sonno a disposizione. Ma non avevo fatto i conti con la risolutezza australiana, ed in men che non si dica, senza cioè avere il tempo di protestare, mi sono ritrovato sistemato nel sedile anteriore del Blanik, con nientemeno che Ingo Renner in persona dietro le spalle! Qualcosa deve aver funzionato, perché dopo un'ora e mezza in termica locale Ingo, che era rimasto silenzioso per buona parte del tempo alimentando così la mia impressione di stare volando in modo terribile, mi dice che dall'indomani posso avere l'LS4.

La sera, cena al ristorante ricavato dentro l'hangar (come del resto le stanze da letto, la mia con finestra all'interno e panorama su un intrico di alianti ...) dove ho potuto conoscere il variopinto gruppo di compagni di soggiorno, venuti un po' da tutto il mondo. Siamo ancora fuori stagione (fine Novembre), e non c'è molto affollamento come sarà di lì a un mese. Alle nove crollo a letto, fa più freddo di quanto pensassi e la termocoperta è provvidenziale. Tra meno di una settimana, ma io non lo so ancora, ci saranno quarantadue gradi e l'aria condizionata dappertutto: anche questa è Australia ...

Di buon mattino, mi sono tolto la curio-

sità di un giro turistico del posto. Come ho saputo poi, l'aeroporto di Tocumwal è stato costruito durante la seconda guerra mondiale dagli Americani, che avevano bisogno di una base da cui far decollare i bombardieri Liberator verso le isole del Pacifico conquistate ad una ad una dai Giapponesi. Il comprensorio è gigantesco, sproporzionato per le dimensioni della cittadina. Ci sono quattro hangar enormi in traliccio di legno coperti di lamiera ondulata, dei quali uno solo è utilizzato dalla Sportavia, il più vicino alle piste. Ed in questo ci stanno una trentacinquina di alianti, sette aeroplani a motore ed un Cessna Citation, oltre all'officina, gli uffici, la scuola di volo, il ristorante e dodici stanze da letto.

L'aeroporto era dotato di quattro piste in asfalto incrociate e lunghe quasi 2000 metri, delle quali oggi giorno due sono abbandonate, benché ancora visibili dall'alto. Ne servivano quattro perché i Liberator avevano un pessimo controllo laterale, e decollare esattamente contro vento era di importanza vitale. A fianco di ciascuna delle due piste in duro ce n'è una altrettanto lunga in erba da cui operano gli alianti. La preghiera ogni mattina era che il vento spirasse da est, o alla peggio da nord. Diversamente voleva dire farsi un paio di chilometri abbondanti a piedi accompagnando l'ala al traino della macchina per raggiungere lo spiazzo di decollo.

Lunedì dopo il briefing, alle 8 :30 ogni mattina, prendo in consegna il mio LS4, "8X". Lui ed io stabiliamo subito un accordo tra gentiluomini: io l'avrei lavato ed accudito ogni giorno per due settimane, esattamente come se fosse il mio DG, e lui avrebbe collaborato comportandosi seriamente. Comunque, non avendo mai volato su di un LS4 e con due settimane davanti, decido di prendermela calma e di restare in volo locale per saggiare le condizioni ed il mezzo.

La giornata si preannuncia splendida, con i primi cumuli che iniziano a formarsi intorno alle nove di mattina. Per l'ora del decollo il cielo è uno spettacolo

lo da sogno, cumuli a perdita d'occhio e visibilità praticamente illimitata.

La sera, numerosi racconti di centinaia e centinaia di chilometri volati.

L'indomani, stesse condizioni. Dopo il briefing chiedo consiglio a Eddy, il capo istruttore: sono determinato a fare almeno trecento chilometri, e mi sento coraggioso e carico. Eddy mi fa subito una doccia fredda: solo trecento chilometri? Troppo facile. Almeno fai un'andata e ritorno, C d'oro ed il primo diamante in un solo volo ...

Acconsento, un po' perplesso. Il giorno prima avevo dato un'occhiata al paesaggio circostante, una sola grande pianura gialla, ocra e marrone fin dove lo sguardo poteva arrivare, completamente priva di riferimenti, se non per le sinuose strisce verdi dei fiumi bordati di alberi. Chiedo ad Eddy le coordinate GPS del mio pilone, dal rozzo nome di "The Rock", il sasso. Per tutta risposta, lui si mette a ridere, non hai bisogno di quel coso, mi dice, indicando il fido Magellan. Protesto, come diavolo dovrei trovare un piccolo spunzone di roccia alto forse cento metri in mezzo al nulla? Eddy, in piedi in mezzo al campo, punta il braccio in una direzione: semplicissimo, vola in là per venti chilometri, e lo vedrai.

Smetto di discutere, tanto con Eddy non hai mai l'ultima parola, ma mi sento oltraggiosamente preso in giro. Scopro lo stesso le coordinate dell'infame "sasso", e le inserisco nel GPS: ora la vedremo chi vince!

Decollo poco prima di mezzogiorno, un po' teso e un po' concentrato sul mio obiettivo. Mi riecheggia nella testa la frase di Don, un'altro istruttore, mentre mi cacciava le mosche fuori dalla capottina: non sganciare guardando l'altimetro, sgancia solo in ascendenza. Dopo qualche minuto, una bella botta sincera sotto il sedile, e i variometri inchiodati a fondo scala: prima tiro il pomello giallo, e poi rifletto: 1100 piedi, cioè ... trecentotrenta metri! Non ho nemmeno il tempo di imprecare, qui bisogna

agganciare, e subito.

Dopo molto lavoro e moltissimo sudore, da una quota più confortevole vado a fare la mia foto di partenza e mi metto in rotta. Lo avete già capito, Eddy non mi aveva affatto preso in giro : dopo forse mezz'ora di volo ecco in distanza, a più di cento chilometri, la collinetta intorno alla quale devo andare a girare ! Non ci volevo credere. Il resto del volo è abbastanza privo di eventi, cumuli a profusione e basi intorno ai tremila metri, se si esclude il fatto che mi verso addosso un buon terzo della bottiglia d'acqua da due litri che ti obbligano a portarti dietro ( un fuori campo può anche voler dire camminare quattro-cinque ore prima di trovare un telefono ...), complice una termica inaspettata. I valori di salita sono incredibili, trovo spesso sei o sette metri integrati per parecchi giri, e la mia confidenza aumenta a dismisura : ora mi permetto di scartare i tre metri senza pensarci due volte. Ad un certo punto, a circa quarantacinque chilometri da casa, uscendo da sotto un cumulone nero cui avevo grattato la base per garantirmi la planata finale, di colpo e per puro caso mi trovo in onda termica di fronte alla nuvola : due metri e mezzo di vario lisci e puliti come seta. La tentazione è troppo forte, e mi lascio portare in un'inutile salita sopra le nubi fino a quasi quattromila metri, dove l'onda muore. Lo spettacolo è da togliere il fiato. Arrivo su Tocumwal surfando tra i cumuli con ancora 1800 metri da buttare via, alle 16 :30 di pomeriggio. In retrospettiva, quel giorno avrei potuto volare facilmente più di cinquecento chilometri, ma io ero pago lo stesso. La sera, prima di cena, faccio a piedi il periplo dell'aeroporto, portando così i chilometri della giornata a trecento più sette e mezzo. Dal giorno dopo, mercoledì, il cielo si è presentato blu e limpido, senza più un cumulo in vista. Avevo appena imparato a volare, e mi tocca ricominciare da capo, ed imparare a volare nel blu, cosa che, lo confesso, non mi ha mai entusiasmato. Così mercoledì e giovedì mi



avventuro guardingo solo nei dintorni, scoprendo a poco a poco che si sta su anche senza cumuli, ma senza azzardarmi a rischiare un fuori campo. Ogni sera, a cena, i voli da centinaia di chilometri non si contano, ed io mi sento un po' pusillanimo.

Così venerdì mi decido, o la va o la spacca : mi invento un triangolo di 320 chilometri, carico ottanta litri di acqua (più due nella bottiglia ...), e decollo con determinazione. Ma lasciarsi il campo dietro le spalle con di fronte il nulla, così ben rappresentato da quelle pianure immense, è un'altra cosa, e così inizio il volo con una certa circospezione. Le termiche ci sono, e buone. Faccio progressi, nonostante tutto. Allora sono capace di volare anche nel blu. Andiamo

Alla sera, ho completato il mio triangolo a ben 95 km/h di media, e mi sento al settimo cielo. Funziona ! La prossima settimana mi butto sui 500.

Nel fine settimana avevo previsto di riposarmi, e fare un po' di turismo locale. Sabato mi attengo al programma, e gironzolo per Tocumwal e dintorni, anche se in verità scopro ben presto che non c'è molto da vedere. Domenica, un amico australiano conosciuto sul posto mi invita a dividere con lui un volo sul suo Nimbus 3DT : non ho mai volato su un

classe libera, e non me lo faccio ripetere due volte. A fine giornata abbiamo in tasca un triangolo di 500 km. a 121 km/h di media, e sempre nel blu.

Lunedì mattina, forte delle esperienze dei giorni passati, sono carico come una molla, e sparo una dichiarazione di 500 chilometri. Macchina fotografica, lavagna, barografo, ottanta litri più due di acqua, tutto pronto per il decollo. Avete indovinato ? fuori campo a venti chilometri da casa ! Pare che, ed io me ne sono accorto solo troppo tardi, una massa d'aria inerte e umida sia subentrata poco dopo il mio decollo, ed abbia cancellato tutte le termiche. Di fatto, dopo una cinquantina di chilometri in rotta, ho capito che non c'era da andare più molto lontano, e così ho fatto dietro-front, percorrendo una trentina di chilometri a ritroso tra i 300 ed i 600 metri di quota, sempre con lo sguardo incollato al terreno ed ai campi atterrabili. D'altronde, era vitale avvicinarsi il più possibile perché i recuperi (quasi sempre aerei) si pagano a tempo, e salati ...

Alla fine la stanchezza vince, e un'invitante striscia erbosa usata come pista privata di una grande fattoria mi tenta troppo per lasciarla andare.

Parcheggio 8X, bravo anche lui, e mi avvio a piedi verso la fattoria. Sul patio, tre uomini parlano tra di loro, ma smet-

tono vedendomi arrivare, chiaramente incuriositi. Mi presento, nel modo più stupido possibile, dicendo loro che vengo dall'Italia. No, cioè, sì, vengo dall'Italia, però sono qui a Tocumwal, sono atterrato con un aliante nel vostro campo. Sorrisi, strette di mano, e tante domande. Così, sei atterrato perché è finito il vento? No, non il vento, è finita la mia fortuna ... (avrei dovuto dire "abilità" ?...).

Quando Eddy viene a riprendermi con il traino, saluti da amici e pacche sulle spalle. Il fattore mi invita a tornare a trovarlo, se passo da quelle parti. Forse

scherza, o forse non ha capito, gli dico che spero di non rivederlo tanto presto, che non la prenda come un'offesa personale. La sera, mal comune mezzo gaudio, non sono stato l'unica vittima del cambiamento di condizioni, ed ho la magra consolazione di vedere il conto del recupero di un pilota olandese, circa il doppio del mio.

La seconda settimana le condizioni sono state diverse, sempre blu, ma con la tendenza a partire più tardi e a degenerare presto, magari in spettacolari temporali di una violenza da noi non comune.

Ho continuato caparbiamente a dichiarare 500 chilometri ogni giorno, riuscendo in un'occasione a percorrerne altri 300, sempre nel blu, con basi di convezione a 4200 metri.

Un'altra volta ho decollato con la dichiarazione dei 500 davanti ad un fronte temporalesco, sperando di sfruttarlo per salire e scappare. Risultato : dopo dodici minuti ero di nuovo a terra, sotto le prime gocce di pioggia, con Eddy che rideva dicendo " i 500 km. più veloci d'Italia ...". La mia tenacia mi era valsa almeno la simpatia dei colleghi, che ogni mattina si informavano sulle mie intenzioni. Ed io ogni mattina rispondevo con sufficienza, quasi annoiato, che sì, anche oggi avrei fatto altri 500 chilometri ...

Due settimane passano troppo in fretta quando ci si sta divertendo, e così viene il giorno di lasciare Tocumwal. Due giorni di turismo a Melbourne, e l'aereo per casa. Sono ripartito di laggiù arricchito di un bagaglio di amicizie ed esperienze memorabili, i cinquecento chilometri mi sono sfuggiti, ma questa in fondo è poca cosa. Se provo il desiderio di tornarci? ... bé, certo, ma non solo per il volo in sé : ho già risentito molti degli amici conosciuti in Australia e questa, forse, è la vera ricchezza che ci si porta a casa da un viaggio come questo. Io ne sono convinto.



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 Calif A21 in Venezuela

Quella che segue è la storia del recupero di un aliante Caproni Calif - A21, fabbricato nel 1975, il quale dopo aver effettuato una decina di voli è stato, per quasi venti anni, chiuso e abbandonato nel suo rimorchio.

Solo grazie all' iniziativa e generosità dell'amico e socio, Peter Bottome, dell'entusiasmo e collaborazione dell'Ing. Ottavio Paolini è stato possibile portare nuovamente in volo, dopo il lungo sonno, questo magnifico aliante, che se pur superato dalle moderne orchidee è senza dubbio rimasto un bel gioiello da ammirare e apprezzare per le caratteristiche aerodinamiche e qualità di volo. Però permettetemi di raccontare la storia dal principio.

Nel lontano 1978 la Fuerza Aerea Venezolana (F.A.V.) comprò alla Caproni - Vizzola tre Calif - A21 per la scuola di allievi piloti. Due Calif andarono distrutti e il terzo (motivo di questa storia) si salvò grazie a una disposizione ministeriale che proibiva agli ufficiali e allievi piloti di volare con alianti, ultraleggeri o velivoli sperimentali. Quindi dopo pochi voli il superstite fu tolto dalla linea di volo, smontato, ingrassato, chiuso nel suo rimorchio e messo a dormire!! Un giorno, parlando con Peter, gli proposi di fare alcune indagini per localizzare il Calif. Naturalmente anche da noi, come del resto in quasi tutte le basi militari, i civili non sono ben visti, specie se vanno a chiedere informazioni o a mettere il naso fra le loro cose. Però "chi vuol vada", diceva mia nonna, e così dopo vari mesi di paziente ricerche e con l'aiuto di qualche ufficiale, ho finalmente rintracciato, in un vecchio hangar, il Calif. Era lì, tutto ricoperto di polvere, rottami, e per lo meno, dieci anni di abbandono!!! Sentivo dentro di me qualche cosa di strano che al momento non sapevo se era l'emozione di averlo trovato, o l'ansia di sapere in che condizioni era, o la pena di vederlo buttato in quell'angolo come un oggetto qualsiasi che già non serve più a nessuno. Sorpresa!!! era in perfette condizioni. Informai Peter della situazione e subito si mise in movimento per negoziare con la F.A.V. le condizioni di vendita. E qui cominciò il calvario!!!! Furono necessarie decine di visite nei differenti uffici e dipendenze militari, decine di carte, lettere, bolli, timbri, documenti, compilazione di formulari, interviste con ufficiali, direttori di Ministeri, impiegati vari, perdita dei documenti, ecc. ecc. Finalmente dopo più di cinque anni di pazienza e tenace peregrinare per tutti i meandri della burocrazia, il nostro Club era diventato legalmente il proprietario del Calif - A21.

Chiamai in Italia Paolini per dargli la buona notizia e ringraziarlo per l'appoggio e incoraggiamento che durante tutta questa lunga avventura mi prodigò. Il suo entusiasmo fu tale che prese subito le ferie e questione di un paio di settimane attraversò l'Atlantico per venire in Venezuela ad aiutarci a revisionare, ispezionare e mettere a punto l'aliante. Il cinque luglio



è il gran giorno, dopo quasi venti anni di sonno il Calif- A21 ritorna a volare. Il cielo è azzurro, pieno di cumuli, sembra essersi preparato per dare il benvenuto al nostro aliante. Tutti siamo emozionatissimi. non ci sembra vero, il momento è magico, Paolini è ai comandi, lo vediamo decollare al traino del Cessna 182, a tremila piedi si sgancia e aspettiamo con tensione il commentario del pilota!!! Alcuni minuti di silenzio poi il sospirato "Ok. tutto in ordine".

Finalmente il Calif-A21 è ritornato nel cielo, libero per volare. Descrive con maestosa eleganza spirali sempre più armoniose, ascende con facilità e precisione anche nelle termiche più deboli, vola da una termica all'altra con una efficienza che pochi alianti possono vantare. È stato uno spettacolo veramente gratificante e indimenticabile. Un mucchio di volte mi ero chiesto se valeva la pena investire tanto tempo, sforzi e sacrifici in questo progetto, oggi la risposta è chiara: sì è valsa la pena. Credo che ogni storia dovrebbe insegnare qualche cosa, e questa, mi ha insegnato che per volare non basta un aliante e tecniche di volo. Bisogna sentire passione per il volo, amarlo, essere disposti a lavorare, sopportare disillusioni, sacrifici e avere una gran dose di pazienza. Sempre ricorderò quello che diceva il mio primo istruttore e amico Frolik, (un veterano pilota di oltre seimila voli in aliante) quando mi trovavo in difficoltà: Alberto abbi pazienza molta pazienza, cerca la termica con pazienza però con decisione e vedrai che arriverai alla meta. Aveva ragione.

Caracas, 03 Marzo 1999, Alberto Mangione

P.S.: Se qualche appassionato desidera ulteriori notizie per volare con un Calif - A21 in Venezuela, il mio e-mail è: albertom@etheron.net

PLANEADORES ALTAGRACIA C.A.

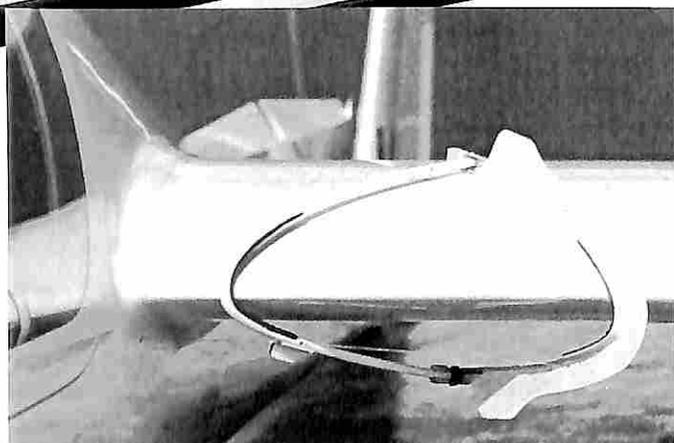
P.O.BOX 52114 SABANA GRANDE CARACAS - VENEZUELA

# C'È DI PIÙ?

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



Una ricca gamma di accessori  
per ogni esigenza



### "NETTA-MOSCERINI" MOTORIZZATO

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



### AEROGRAF 2000 la più sicura documentazione di volo

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

## ILEC SN10 IL COMPUTER CAMPIONE D'ITALIA

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



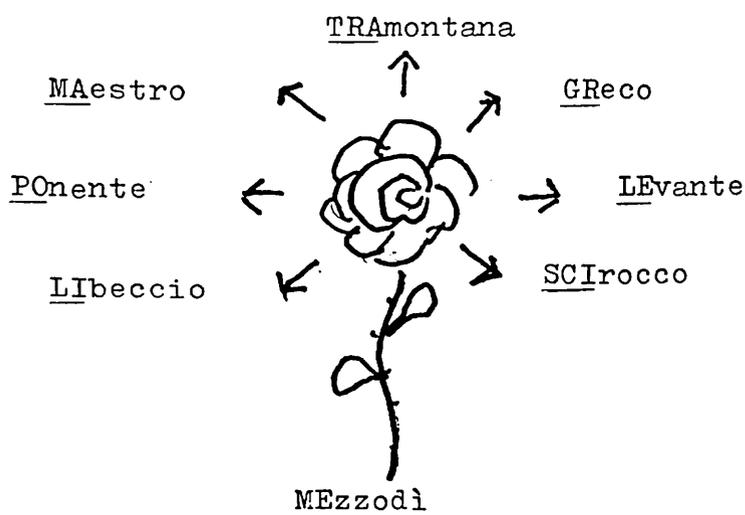
ALIMAN s.r.l. - Via Isonzo - Aeroporto - I-22040 Alzate Brianza (CO)  
Tel/Fax 031619400 - Cell. 0347 2212784 - e-mail: aliman@tin.it

# LA ROSA DEI VENTI - L'origine del GPS

Tutti sappiamo che cos'è la rosa dei venti, tramandataci fin dai tempi più remoti dalla gente di mare, e che serviva principalmente per poter riconoscere la direzione del vento.

Ciò era indispensabile per l'antica navigazione a vela, dato che ogni tipo di vento ha le sue proprie caratteristiche e perciò, conoscendone l'origine, si poteva alzare la velatura più appropriata alle necessità del viaggio e conoscere la tendenza del tempo, tramandata dalle osservazioni di intere generazioni di navigatori. Così, ad esempio, oggi sappiamo che Tramontana è un vento freddo e asciutto proveniente dal Nord, generalmente apportatore di bel tempo, dato che l'umidità delle nubi si scarica sui versanti settentrionali delle catene montuose. Grecale soffia sul Mediterraneo centro-orientale, specialmente d'inverno, quando si hanno alte pressioni nell'Europa Balcanica e basse pressioni dalla parte opposta nel Nord Africa. Scirocco è conseguenza diretta del Ghibli africano, soffia da SE caldo e umido in conseguenza del passaggio sul Mediterraneo.

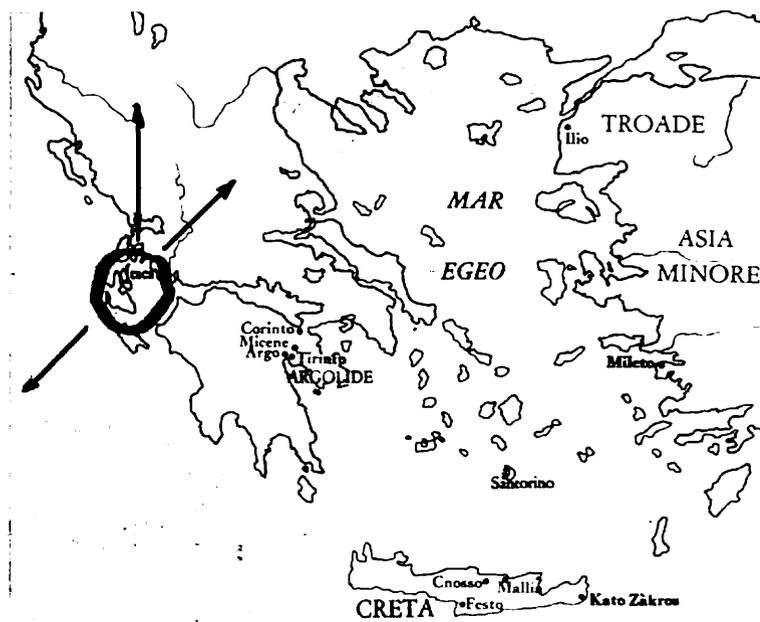
LA ROSA DEI VENTI



TRAMA POLItica MBS CI LE GR ap pe  
(sillabando i nomi in senso antiorario)

Com'è ovvio in questi esempi, il riferimento ai campi barici o a complesse situazioni meteorologiche è solo attuale e moderno, perchè anticamente certo non si misuravano nè pressioni nè temperature, e tanto meno si conoscevano i reali e complessi movimenti dell'atmosfera.

Comunque le denominazioni dei venti non erano soltanto empiriche, ma avevano una solida e vera base geografica (la Grecia, La Libia, l'Oriente) terre allora ben note perchè bagnate



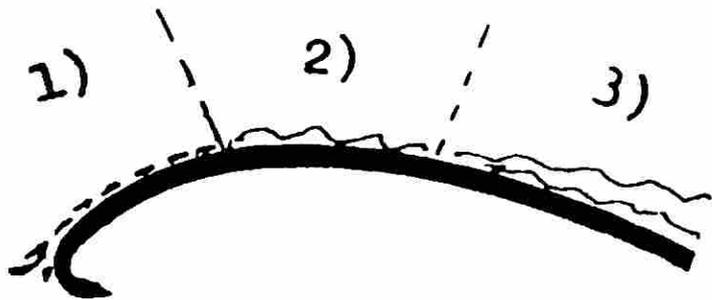
dall'unico mare conosciuto, il Mediterraneo appunto. Ma non è sulla caratteristica dei venti che dobbiamo porre la nostra attenzione. Una osservazione attenta della loro denominazione ci svela, in modo inequivocabile, l'origine mediterranea della rosa, che non contiene nomi estranei a questo grande mare, come gli alisei scoperti in altri luoghi dopo le scorribande di Colombo, o i monsoni asiatici.

Ma oltre alla suggestione romantica che ci ispira, la rosa nasconde anche una lieta sorpresa, come se gli antichi navigatori avessero celato in essa il segreto della loro provenienza. Un piccolo e originale rebus che oggi siamo in grado di risolvere ricordando la funzione del GPS. Questo modernissimo prodigio dell'elettronica, frutto diretto della rivoluzione satellitare, ci indica, come noto, la nostra posizione, le nostre precise coordinate geografiche, mediante una precisa triangolazione per mezzo dei satelliti artificiali. Così gli antichi navigatori ci hanno dato, mediante il nome di tre venti, la possibilità di conoscere il loro esatto punto di origine. Ed ecco come: il Libeccio, come dice il nome, è vento proveniente dalla Libia, vale a dire da SO, mentre il Grecale è vento che proviene dalla Grecia e cioè da NE; Levante soffia invece da Est, dall'Oriente. Ebbene, se prendiamo una cartina del mare Mediterraneo possiamo, in base a una semplice triangolazione, come se usassimo un antichissimo GPS e congiungendo i tre vettori provenienti da SO - NE - E, localizzare con precisione l'isoletta di Itaca, la leggendaria patria di Ulisse, nell'arcipelago greco delle Jonie. Possiamo pertanto affermare che questi antichi marinai ci hanno lasciato il loro indirizzo.

BAUDINO

## Ancora sulla triplice alleanza

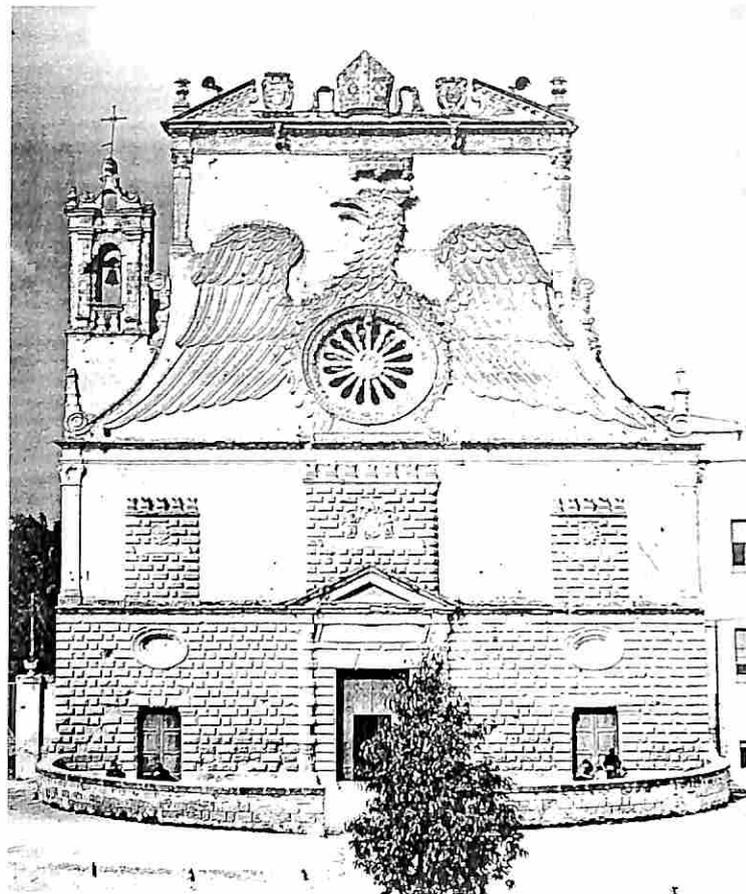
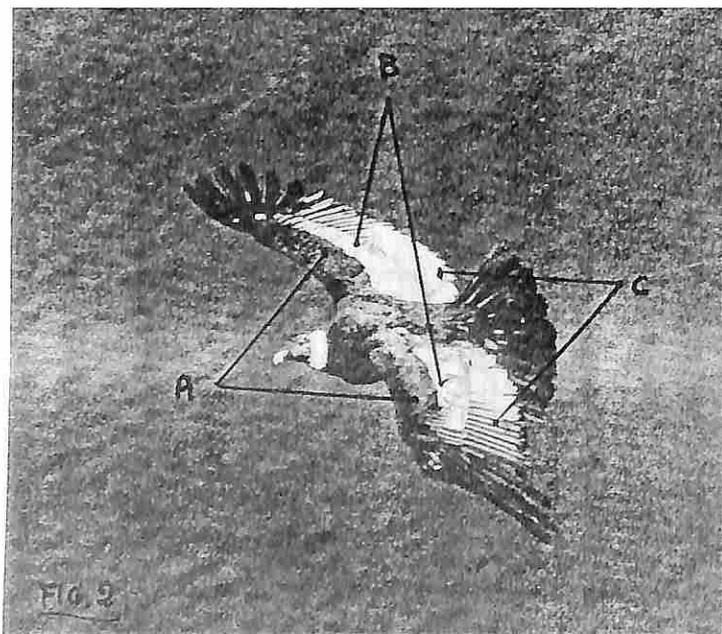
Nel n. 235 di *Volo a Vela* abbiamo visto come l'evoluzione dello strato limite sul dorso dell'ala si manifesta con tre diversi scorimenti dei filetti fluidi, nel percorso tra il bordo d'entrata e quello d'uscita. (fig. 1). Dapprima il moto è LAMINARE, perfettamente liscio e regolare, con velocità in aumento fin quasi



*evoluzione dello strato limite sull'ala di un aereo*

- 1) laminare
- 2) turbolento
- 3) distacco

al punto di massimo spessore del profilo. Negli uccelli questo primo tratto è supportato da una serie di apposite penne sottili e leggere, le copiatrici interne. In prossimità della spalla del profilo la velocità della corrente incomincia a diminuire a causa della pressione in aumento, come ci conferma Bernoulli; a questo punto i poveri filetti fluidi, che sono arrivati alla sommità del percorso con forte velocità, iniziano a scontrarsi con i loro colleghi che invece stanno rallentando. Così



ha inizio il parapiglia che trasforma lo strato limite da laminare a TURBOLENTO. Gli uccelli lo sanno benissimo, tanto da contrastare questa avversità con un diverso strato di penne, le copiatrici esterne, che impediscono, anzi addomesticano la turbolenza fino al limite del possibile, e cioè fino al DISTACCO. Questo distacco, che è la terza fase del comportamento dello strato limite e che origina la famigerata scia, è caratteristica solo degli aepolani, poichè gli uccelli sanno anche questo e lo controllano e annullano con un terzo strato di penne lunghe e robuste, le remiganti, destinate a far ritornare laminare lo s.l. ben oltre il bordo d'uscita dell'ala. Riportiamo ancora la spettacolare foto di un condor in volo, (fig. 2) nella quale appaiono particolarmente in evidenza questi tre strati di penne; non per ripeterci, ma per confrontarla con una emblematica e straordinaria testimonianza storica. Si tratta della facciata della chiesa di S. Maria delle Grazie a Gravina di Puglia, nella quale sono scolpiti i segni araldici del vescovo Vincenzo Giustiniani da Chio. (fig. 3). Tra questi trionfa una gigantesca aquila, nella quale sono estremamente evidenti i tre diversi strati di penne destinati a controllare i tre successivi comportamenti dello strato limite. Poichè l'opera risale agli inizi del quindicesimo secolo, c'è da chiedersi: forse che tra gli antenati del vescovo c'è stato anche qualche studioso di aerodinamica dei secoli precedenti di cui si è persa la memoria? La ricerca (e la risposta) agli amici del Sud.

G. BAUDINO

## Abbiamo letto per voi:

a cura di Celestino Girardi

### DAI CAMPI DI VOLO BOLZANO: EPPUR SI VOLA!

A fine marzo di quest'anno, dall'aeroporto di Bolzano hanno preso il via i primi voli di linea effettuati dalla compagnia aerea austriaca Tyrolean. Ogni giorno, dalla pista in macadam (attualmente di 1.049 metri con prolungamento a 1.400 entro l'autunno) decolla il Dash 8/100 da 37 posti diretto a Roma (al mattino e nel tardo pomeriggio) e Francoforte, per un totale di 6 movimenti (decolli ed atterraggi) al giorno. Per la prima volta in Italia è stato possibile raggiungere un "accordo", una regolamentazione con i responsabili dell'ENAC e dell'ENAV, che permette anche l'attività del volo a vela. Per i volovelisti gli spazi si sono ridotti, la pista erbosa spostata e di fatto accorciata, i circuiti sono stati modificati. Nuove regole ed una più rigorosa disciplina sono il prezzo da pagare per la convivenza (primo caso in Italia) tra voli di linea e voli sportivi. Alcune previsioni della vigilia erano decisamente nere e quindi l'attuale nuova situazione viene giudicata nel complesso positivamente. La pista erbosa e la pista in macadam dispongono di circuiti separati. I disagi per l'attività del volo a motore dell'AeC Bolzano sono contenuti. Più pesanti le conseguenze per i paracadutisti mentre gli aeromodellisti in pratica sono stati "sfrattati" dal sedime aeroportuale. Per i volovelisti, come detto, è andata "liscia", grazie anche al parere espresso dai piloti della Tyrolean, che hanno dichiarato "per noi in Austria, ad Innsbruck, è normale atterrare su aeroporti dove si svolge anche attività di volo a vela". Una posizione che testimonia intelligenza sportiva aeronautica, ben diversa da quella manifestata da alcuni piloti italiani dell'Alitalia che intervistati dai giornali locali hanno parlato di "volabilità ristretta sulla conca di Bolzano", di "possibile conflittualità tra i traffici" e di "necessario intervento delle autorità aeronautiche per regolamentare voli sportivi e limitare quelli privati". Per ora dunque a Bolzano si continua a volare, anche a vela. Quando è in arrivo il volo di linea, l'attività di volo sportiva e privata viene fermata per quattro minuti, nei quali non sono permessi altri decolli

né atterraggi. Ci sembra una limitazione sensata ed accettabile, ma non tutte le preoccupazioni sono dissipate: nei prossimi mesi verranno introdotti nuovi collegamenti di linea, arriveranno voli charter, ossia l'attività crescerà e qualche ulteriore limitazione non è da escludere. Guardando al futuro, tra i piloti e volovelisti bolzanini è diffusa una profonda convinzione: solo dimostrando serietà, spirito di disciplina e professionalità nel pilotaggio potremo garantire la nostra sopravvivenza sportiva.

### ALIANTE E MOTOALIANTE TEDESCHI: UNA POTENZA SENZA CONCORRENZA.

È piccola ma domina tutto il mondo. L'industria tedesca detta legge nel settore degli alianti e dei motoalianti. Con un esercito di 36.000 volovelisti ed un parco macchine di 7.932 alianti e 2.418 motoalianti, il suo mercato interno è pari a quello del resto del pianeta! In tutte le competizioni internazionali gli alianti teutonici impongono uno strapotere incontestabile, rappresentano il 97% delle macchine in gara. Il rimanente 3% è in pratica una benevola concessione, un puro titolo di rappresentanza!

Negli ultimi anni gli alianti motorizzati (con motore a scomparsa in fusoliera) hanno fatto registrare un trend costantemente positivo, una crescita annuale del 5%, pari ad una produzione annuale di un centinaio di macchine. Ormai la massima parte dei 18 metri viene acquistata col motore garante di autonomia al decollo. Ancor più recente è l'omologazione dei motoalianti (da turismo, tipo Dimona, Falke, Samburo) per il traino alianti, una novità che ne allarga il campo di utilizzazione e per i quali è facilmente prevedibile un nuovo impulso di vendite. (In Italia l'omologazione dei motoalianti al traino è all'esame delle competenti autorità aeronautiche).

Il mercato presenta invece segnali di saturazione nel settore degli alianti puri, il cui numero nel '98 è calato di 50 unità. I primi segnali di allarme erano stati lanciati in occasione della fiera internazionale di Friedrichshafen, ma i dati a disposizione dell'ufficio federale tedesco per l'aviazione (LBA) non permettono una interpretazione univoca e non spiegano se e fino a che punto il calo possa esser attribuito alla sostituzione di alianti ormai vetusti.

Leggermente in crescita invece i prototipi sperimentali con certificato di navigabilità limitato.

Il mondo volovelistico è dominato da quattro grandi produttori: DG-Flugzeugbau, Rolladen-Schneider, Schleicher, Schempp-Hirt. Quest'ultima casa, lo scorso anno, ha lanciato il suo nuovo Discus 2 nella classe standard. La Technoflug sfida il mercato con l'originale Carat, un ibrido tra motoalante (da turismo) ed alante motorizzato. La DG ha annunciato il nuovo biposto da 20 metri di apertura alare, il DG 1000. L'ultima novità, in ordine di tempo, proviene da casa Alexander Schleicher; anche in questo caso si tratta di un alante puro, lo standard ASW 28.

Ai tre "giganti" del volo a vela si aggiungono tre case minori: Frank+Waldenberger, Gomolzig, Streifeneder.

Altre quattro si contendono il settore dei motoalianti da turismo: la Nitsche (con il Samburo), la Scheibe (con l' SF 34), la Stemme (con lo Stemme 10) e la Technoflug (con il Piccolo ed il Carat). Anche la Diamond Aircraft affonda le radici nell'area di lingua tedesca, in Austria: il suo Dimona viene realizzato nel moderno stabilimento di Wiener Neustadt presso Vienna.

Nel complesso l'industria tedesca aliantistica offre lavoro a circa 400 collaboratori, che salgono a 900 abbracciando anche il settore motoaliantistico e l'indotto, con le officine di riparazione e manutenzione, accessori, strumentazione, carrelli, calcolatori di bordo, importatori. Nel segmento dei variometri, calcolatori di bordo, comunicazioni BTB e sistemi integrati con GPS, operano 11 ditte specializzate, alle quali vanno aggiunte le scuole con personale a tempo pieno ed i produttori di paracadute ed altri sistemi di salvataggio.

Intanto la concorrenza prende piede sul terreno degli UL. Gli ultraleggeri dell'ultima generazione guardano con attenzione agli interessi dei volovelisti e le più recenti novità monoposto assomigliano sempre più ad alianti motorizzati. Le prestazioni sono ancora lontane da quelle dei più sofisticati alianti, ma in compenso costano, strumentazione e carrello compresi, meno della metà, meno di 100 mila marchi.

## DAL CANADA

(a cura di Paolo Mitococchio)

Riassumo qui di seguito alcuni argomenti apparsi sul primo e secondo numero 1999 della rivista "FREE FLIGHT" dei volovelisti canadesi.

### AUTOVALUTAZIONE DEI CLUBS.

Nel numero di genn/febb'99 Ian Oldaker, responsabile corsi e sicurezza nell'ambito della SAC (Soaring Association of Canada) fa presente che è stata aggiornata la checklist da utilizzare nelle sessioni di autovalutazione concernenti la sicurezza nell'ambito dei vari clubs associati.

Questa checklist è stata per la prima volta concepita nel 1992. Essa si ispira a quando viene fatto in merito nelle industrie, adattandolo alla vita di un club di volo a vela.

Perché fare delle sessioni di revisione sicurezza?

In genere le attività più critiche in fatto di sicurezza, quale l'istruzione di nuovi allievi, sono ben sotto controllo.

L'autovalutazione dei clubs tende ad allargare lo spettro degli aspetti importanti da prendere in considerazione.

Si mira anche ad aumentare il livello di consapevolezza e di coinvolgimento di tutti i soci.

La checklist infatti suggerisce di dare uno sguardo a molte componenti nella vita di un club che possono anche indirettamente impattare la sicurezza.

Qualche esempio vale a chiarire. Anche il modo di sistemare in hangar gli alianti può essere critico. Anche le decisioni di acquisto di nuovi tipi di alianti per il Club ed in genere i piani di sviluppo e potenziamento del Club è opportuno filtrarli attraverso la dimensione sicurezza.

La revisione non è assolutamente un fatto obbligatorio e la SAC non assume un ruolo fiscale in merito.

Sono i responsabili del singolo Club che decidono se e quando indire una autovalutazione concernente la sicurezza.

Qualora questa autovalutazione venga

fatta la SAC suggerisce che i valutatori sottoscrivano il documento, ne informino il responsabile del Club e lo archivino accuratamente, predisponendo così che venga dato seguito ai cambiamenti suggeriti.

È opportuno che la autovalutazione sia fatta da un team di persone: queste a loro volta possono coinvolgere altre persone del club per specifici aspetti.

Può essere utile inserire nel team di valutazione anche un membro di un altro club: è probabile che proponga osservazioni e suggerisca spunti che sfuggono al proprio ambiente.

In genere è opportuna una revisione di sicurezza per i clubs di nuova costituzione e poi a distanza di uno/due anni dalla precedente.

Pur non essendo obbligatorio l'invio, la SAC ha ricevuto in copia gran parte delle documentazioni di revisione dei singoli Clubs canadesi. Ed è in base a questo materiale che è stata migliorata la checklist.

La checklist in argomento consta di diverse pagine e per questa ragione non è riprodotta sulla rivista in mio possesso. Chi è interessato a riceverla può però richiamare via internet questa "Safety Audit Checklist" dal website della SAC che è:

[www.sac.ca](http://www.sac.ca)

e stamparsela a proprio piacimento.

### L'OPTIMIST EA9

È questo un nuovo aliante, costruibile in kit di montaggio, che per il nome si ispira forse alla famosa piccola imbarcazione a vela concepita per la diffusione di quello sport fra i giovanissimi.

Ne scrivono il progettista e costruttore inglese John Edgley nonché Ross Macintyre che ha volato per alcune ore con un prototipo.

John Edgley ha avuto un'interessante intuizione circa la metodologia di produzione che si prevede faciliterà anche il montaggio da kit. Non avendo precedente esperienza in fatto di costruzioni aeronautiche in genere e di alianti in

particolare, ha progettato l'Optimist per similitudine con alianti di vecchia data, coinvolgendo solidi conoscitori della materia.

Questo Optimist EA9 è quindi il curioso incontro di tradizione e di innovazione.

È estremamente tradizionale la concezione generale che si rifà alle costruzioni in legno e tela, con longherone e centine ad esso solidali. In particolare esso s'ispira all'aliante Schleicher ASK-18 del quale ricorda molto da vicino l'aspetto: il costruttore si fa un vanto di essere riuscito a rimanere in limiti di peso caratteristici delle costruzioni in lego. Questi sono i parametri che caratterizzano la macchina:

VNE	231 km/h
L/D max	34:1 a 76 km/h
Min. vel. discesa	0,62 m/s a 64.8 km/h
Apertura alare	15,7 mt.
Superficie alare	13,06 Mq
Aspect ratio	18,85
Lunghezza	6,95 mt
Altezza	1,72
Peso a vuoto	216 kg
Peso massimo	335 kg
Carico utile	119 kg

L'Optimist EA9 è invece molto innovativo per quanto riguarda il materiale e congiuntamente per i metodi di produzione dei componenti che questo consente.

Delle circa 300 parti che compongono l'aliante, oltre l'80 per cento è ricavata da pannelli di 6 mm e di 10 mm di FIBRELAM.

Questi sono pannelli di basso peso specifico, inferiore al legno ma di maggiore resistenza, costituiti da un sandwich di due strati sottili di fibre di vetro incrociate saldati con resine sintetiche ad uno strato intermedio di una resina più leggera ed ulteriormente alleggerita con fori. È questo un materiale molto resistente e rigido usato ad esempio per la pavimentazione negli aerei di linea.

Ciascuna delle 300 parti è stata disegnata usando il Computer Aided Design: gli stessi files dei disegni, rielabora-

ti, sono poi usati in una macchina utensile a controllo computerizzato (Computer Aided Manufacturing) con un utensile ruotante a 2900 giri/min per la lavorazione dei pannelli FIBRELAM, guadagnando in riproducibilità ed in velocità nella fase di produzione dei componenti.

Il montaggio è di nuovo tradizionale: le centine vengono rese solidali con i longheroni mediante colla a fusione, se ho capito bene. La copertura delle ali viene effettuata con tela pretrattata. Analogamente per in pennaggi e piani di coda. Fusoliera ottenuta invece con gusci di Fibrelam resi solidali fra loro.

Il kit di montaggio che comporta il massimo grado di coinvolgimento del cliente ha un prezzo di vendita stimato di 9995 sterline inglesi. Sono previsti anche altri due kits di montaggio con impegno del cliente decrescente e prezzo crescente.

Ross Macintyre ha trovato l'Optimist EA9 molto piacevole da pilotare.

Anche Derk Piggot ha gradevolmente usato lo stesso prototipo per alcuni giorni in gara, piazzandosi terzo e primo nella categoria. Data l'esperienza del pilota questo piazzamento non vale però come test per l'Optimist.

### L'ALLARGAMENTO DELLA BASE

In Canada, come in molti altri paesi, c'è necessità di allargare la base dei volentieri per consolidare lo sport, avere maggior voce in capitolo con gli altri utenti del cielo, ripartire le spese fisse su più soci per ridurre i costi unitari.

Anche in Canada peraltro molti lasciano il volo a vela dopo il brevetto ed il primo anno di volo: 200 l'anno scorso, che rappresentano quasi il 15% dell'insieme dei piloti!

Robert Victor dell'Aeroclub Champlain (Quebec) scrive all'Editore di Free Flight proponendo provocatoriamente di congelare il numero dei soci proprio per aumentarli.

Il suo ragionamento è il seguente. Non è difficile trovare ogni anno oltre due-

cento persone che desiderino diventare piloti di volo a vela: il difficile è tenerli nel tempo. Come ogni esperto di marketing potrà confermare non esiste a questo punto un problema di portare nuovi soci nei club, ma esiste il problema del "Servizio" che nei club daremo loro perché restino.

Victor esemplifica citando quanto avvenuto proprio nel suo Club. Grazie ad una campagna di promozione i soci negli ultimi due anni sono passati abbastanza repentinamente da 50 a 90. I nuovi piloti, giovani ed in prevalenza studenti, non si possono permettere l'aliante proprio e quindi per volare sono in contesa sulla stessa non abbondantissima flotta che prima serviva solo circa la metà dei vecchi soci, loro pure senza proprio aliante. E la contesa si estende anche alle altre infrastrutture, alla istruzione successiva, alla guida da parte dei più esperti e così via. A suo modo di vedere proprio questo degrado nel "Servizio" disperderà soci, costringendo a cercarne altri ed innescando una spirale senza costrutto. Con la volpe sotto l'ascella l'Editore di Free Flight accosta a questa prima lettera quella del presidente dello stesso Aeroclub. Il quale spiega la politica di apertura agli studenti che godono di uno sconto del 50% sulla sola quota associativa. Questo ha permesso non solo di allargare la base dei piloti ma anche di abbassare l'età media, di aumentare note-

volmente il numero delle donne e contemporaneamente di aumentare le risorse del Club. Di notevole successo è stata anche l'idea di un ulteriore sconto per chi si iscrive dopo metà settembre: si sfruttano a maggior ritmo i mezzi del club in un periodo che non avrebbe goduto di adeguata attività, e si preparano persone che si affacceranno ad una piena attività con l'anno nuovo, con il non trascurabile sottoprodotto di acquisire altro denaro.

Bene ha fatto l'Editore a mettere a confronto le due lettere. Ambedue hanno argomenti validi. Probabilmente la giusta via si ottiene bilanciando la tesi dell'una e dell'altra lettera. La crescita del numero dei soci deve essere commisurata alla possibilità di dar loro il giusto livello di servizio. E questo si ottiene aumentando i soci e quindi le risorse e distribuendole sapientemente fra le varie componenti di servizio.

PAOLO MITICOCCHIO

P.S. Chi desidera ricevere copia degli articoli originali qui riassunti può richiederla a:

P. MITICOCCHIO  
Via A. Volta, 54  
20052 MONZA (MI)  
Tel. Fax 039.386404



**crossair** 

*c l e v e r & s m a r t*

Grazie a 2700 collaboratori motivati e alla più giovane flotta d'Europa con 66 aerei, ogni giorno effettuiamo più di 400 voli verso oltre 100 destinazioni in una trentina di paesi d'Europa.

Per informazioni e prenotazioni contattate la vostra  
agenzia di viaggi o Crossair Lugano,  
**tel. +41(0)91/610 12 12.**

## ALIANTE E CARRELLI: CHI, COSA, COME.

*Cari amici volovelisti! Forse sbaglio, ma ho la sensazione che molti piloti non si pongano grossi interrogativi quando, partendo per un recupero, agganciano il carrello e partono. Qual'è il peso massimo trainabile? Da quale autovettura? Chi può trainare un carrello per alianti biposto? Basta la patente "B"? Non sempre è agevole trovare chi sappia rispondere con conoscenza di causa. La motorizzazione civile e la stessa polizia stradale mi hanno fornito indicazioni contraddittorie. Vi propongo pertanto la lettura dell'articolo di Antonio Pagano, consultabile sul sito internet <http://www.nautica.it/norme/carrelli.htm> della rivista "Nautica" che ringrazio per aver concesso l'autorizzazione alla riproduzione. Buona lettura (Celestino Girardi)*

### 1) CHE COSA POSSIAMO RIMORCHIARE

I rimorchi di nostro interesse, cioè trainabili da una autovettura, un promiscuo, un autocaravan o un autocarro leggero, sono di tre tipi:

- carrelli appendice
- caravan
- T.A.T.S.

#### Carrelli appendice

Si tratta di rimorchi a due ruote per trasporto di bagagli, attrezzi e simili. Il carrello appendice non deve essere immatricolato, cioè non ha targa propria e non deve essere iscritto al Pubblico Registro Automobilistico. Ciò non significa che qualsiasi veicolo possa trainare qualsiasi carrello appendice. Innanzitutto il carrello appendice deve recare la targa ripetitrice come qualsiasi rimorchio; in secondo luogo il carrello appendice deve apparire sulla carta di circolazione del veicolo trainante: ciò avviene a seguito di un collaudo presso la Motorizzazione Civile che verifica la possibilità di abbinamento. Infatti non tutti i carrelli possono essere abbinati indistintamente a tutti gli autoveicoli:

- se l'autoveicolo ha la massa a vuoto minore o uguale a 1.000 kg allora il carrello non deve superare i 2 metri di lunghezza (compreso il timone), 1,20 metri di larghezza, 300 kg di massa complessiva a pieno carico;
- se l'autoveicolo ha la massa a vuoto superiore a 1.000 kg allora il carrello non deve superare i 2,50 metri di lunghezza (compreso il timone), 1,50 metri di larghezza, 600 kg di massa complessiva a pieno carico.

Un'altra verifica effettuata dalla Motorizzazione in sede di collaudo per abbinamento è che la larghezza del carrello non superi quella dell'autoveicolo.

Come si vede, l'abbinamento del carrello appendice non è una condizione di marcia, lasciata volta per volta all'arbitrio del conducente, ma un riconoscimento tecnico assegnato una volta per tutte.

Quando si acquista un carrello appendice bisogna stare molto attenti. Se il carrello è nuovo di fabbrica il fornitore deve rilasciare due documenti: uno si chiama "certificato d'origine" e l'altro "certificato di conformità". Infatti il carrello, a discrezione del suo proprietario, può essere abbinato come appendice (cioè come si è detto finora) oppure può essere immatricolato come rimorchio a sé stante (con la scelta di l'abbinamento libera, sotto la responsabilità del conducente, ma con la costruzione di immatricolarlo). Il certificato di conformità serve se si vuole immatricolarlo (e allora non c'è bisogno di collaudo) mentre il certificato d'origine serve per l'aggancia-

mento come appendice (con collaudo). Se invece il carrello è usato il nostro fornitore deve documentarci il suo impiego passato: se è stato immatricolato come rimorchio avrà una carta di circolazione propria, se è stato abbinato come appendice esso doveva comparire sulla carta di circolazione del precedente veicolo trainante. In tutti i casi la Motorizzazione non procederà ad un nuovo collaudo per agganciamento se non si accerta la provenienza del carrello e, nel caso, non lo si cancella dal precedente abbinamento.

In tutti i casi il collaudo per abbinamento viene riportato sulla carta di circolazione dell'autoveicolo e comporta, quindi, il duplicato della carta stessa.

Attenzione, in ultimo, a due concetti fondamentali:

- il carrello appendice è destinato al trasporto di "bagagli, attrezzi e simili", cioè a dire che non si possono trasportare merci e neanche allestirlo per trasportare qualcosa di particolare che non sia annoverabile tra i bagagli e gli attrezzi (per esempio una moto da corsa);
- il carrello appendice è parte integrante del veicolo cui è abbinato con il collaudo, cioè non si può agganciare un carrello appendice ad un altro autoveicolo anche se i vincoli tecnici sopra esposti sono soddisfatti.

#### Caravan

Il caravan è un rimorchio, cioè è soggetto alla immatricolazione (targa propria e iscrizione al Pubblico Registro). Può anche essere a due assi se il loro passo è minore o uguale ad 1 metro.

Innanzitutto precisiamo che l'autocaravan può essere abitato solo a veicolo fermo e non, assolutamente, in marcia, anche se gli eventuali occupanti fossero seduti.

Chi ci vende un caravan deve fornire un certificato di conformità (se il caravan è nuovo) o una carta di circolazione (se è già circolante).

Per sapere se un certo caravan è rimorchiabile dal nostro autoveicolo passiamo al prossimo paragrafo sulle condizioni di trainabilità.

#### T.A.T.S.

Questa sigla sta per Trasporto di Attrezzature Turistiche e Sportive. Si tratta di rimorchi (targa propria e iscrizione al P.R.A.) anche con due assi, se il passo è minore o uguale a 1 metro.

I rimorchi T.A.T.S. sono destinati al trasporto di barche, alianti, motociclette da corsa, ecc.

Chi ci vende un T.A.T.S. ci deve fornire il certificato di conformità (se il T.A.T.S. è nuovo di fabbrica) o la carta di circolazione (se ha già una targa).

### 2) A QUALI CONDIZIONI SI PUÒ TRAINARE UN

## RIMORCHIO

L'agganciamento di un certo rimorchio ad un certo autoveicolo è una responsabilità specifica del conducente, a parte il caso del carrello appendice dove questa scelta non viene fatta dal conducente ma compare già sulla carta di circolazione dell'autoveicolo.

Analizziamo, quindi, solo i casi in cui il conducente deve capire da solo se può trainare o meno quel certo rimorchio valutando pesi e dimensioni.

### Pesi

Diamo per scontato che chi ci legge abbia un autoveicolo dotato di dispositivo di traino (il famoso "gancio") già collaudato ed annotato sulla carta di circolazione: sulla carta, quindi, compare la larghezza massima ed il peso massimo del rimorchio trainabile.

Ognuno potrà facilmente notare che per autovetture, promiscui ed autocaravan il valore del peso massimo rimorchiabile riportato sulla carta non è mai superiore al valore della tara dell'autoveicolo. Questo limite che, si ripete, appare già sulla carta di circolazione dell'autoveicolo al momento del collaudo del gancio, ci mette quasi sempre al sicuro circa il rispetto del cosiddetto "rapporto di traino": infatti per i nostri rimorchi, che hanno frenatura meccanica ad inerzia, il massimo rapporto di traino sarebbe 0,8 (arrotondamento ai 100 kg), ma se la massa rimorchiabile riportata sulla carta dell'autoveicolo non supera la tara di quest'ultimo allora lo 0,8 sarà quasi sempre rispettato.

Qualche problema potrebbe presentarsi se si volesse trainare un rimorchio non frenato, cioè sprovvisto di qualsiasi dispositivo di frenatura. In questo caso il massimo rapporto di traino ammissibile è 0,5 e quindi bisogna stare più attenti perché la massa rimorchiabile riportata sulla carta di circolazione dell'autoveicolo è di solito maggiore del 50% della tara dell'autoveicolo e potrebbe capitare che quel rimorchio non frenato, per quanto piccolo sia, non possa essere trainato dal nostro autoveicolo ovvero possa essere trainato solo se la nostra macchina viaggiasse a pieno carico.

Facciamo un esempio. Una utilitaria ha una tara di 700 kg e la massa complessiva a pieno carico di 1.000 kg. Montato il gancio ed effettuato il relativo collaudo, sulla carta di circolazione comparirà anche la massa rimorchiabile, supponiamo 600 kg, cioè un valore minore o uguale alla tara. A questo punto supponiamo di voler agganciare un rimorchietto che abbia una tara di 350 kg ed una massa complessiva a pieno carico di 600 kg e che in quel momento pesi 500 kg: esaminiamo la possibilità di traino quando il nostro autoveicolo è scarico (cioè la nostra autovettura pesa quanto la tara, 700 kg). Se il rimorchio ha i freni a inerzia l'abbinamento è corretto perché la massa del rimorchio (500 kg) è minore della massa rimorchiabile (600 kg) e al tempo stesso rientra nel rapporto di traino (l'80% di 700 kg è 560 kg da arrotondare a 600 kg). Se, invece, il rimorchio non è provvisto di freni l'abbinamento non è possibile perché il 50% di 700 kg è 350 kg. Se, infine, il rimorchio è vuoto, cioè pesa 350 kg, allora l'abbinamento sarà sempre possibile. Il caso presentato, però, è davvero ipotetico perché i rimorchi non frenati esistenti sono carrelli molto leggeri (massa complessiva a pieno carico intorno ai 300 kg).

Riassumiamo il concetto base: la rimorchiabilità è una condizione di marcia affidata alla responsabilità del conducente che, volta per volta, deve giudicare la possibilità di traino rispettando contemporaneamente tutti i vincoli dai da:

- massa rimorchiabile riportata sulla carta di circolazione dell'autoveicolo;
- rapporto di traino massimo (0,8 per rimorchi frenati a inerzia, 0,5 per rimorchi non frenati); e secondo la particolare condizione di marcia data da:
- massa complessiva dell'autoveicolo;
- massa complessiva del rimorchio.

Ricordiamo che la massa complessiva di un certo veicolo in ogni condizione di marcia deve necessariamente essere compresa tra la sua tara e la sua massa complessiva a pieno carico. Come regola pratica, poiché non è presumibile che ognuno si metta a pesare autoveicolo e rimorchio prima di intraprendere ogni viaggio, è consigliabile rimanere nei margini di sicurezza dati grossolanamente dal confronto tra la massa rimorchiabile riportata sulla carta di circolazione dell'automezzo e la massa complessiva a pieno carico riportata sulla carta di circolazione del rimorchio. Dobbiamo mettere in dubbio questa regola

- quando: il rimorchio è a pieno carico e l'autoveicolo è assolutamente scarico;
- il rimorchio è sprovvisto di freni, è a pieno carico e l'autoveicolo, oltre ad essere assolutamente scarico, è una piccola utilitaria.

### Larghezza e sporgenze

Anche la larghezza massima rimorchiabile, come la sua massa, è riportata sulla carta di circolazione dell'autoveicolo al momento del collaudo del gancio. Per il carrello appendice non c'è altro da aggiungere.

Per caravan e T.A.T.S. dobbiamo invece ricordare una condizione suppletiva: la larghezza di questi rimorchi non deve comunque superare la somma della larghezza dell'autoveicolo più 70 cm (arrotondamento ai 5 cm superiori). Attenzione quindi quando si aggancia un caravan o un T.A.T.S.: la larghezza del rimorchio deve rispettare il limite più stretto tra i due (la larghezza rimorchiabile da carta di circolazione della motrice o la larghezza dell'autoveicolo più 0,7 metri).

Sempre per rimorchiare caravan e T.A.T.S. c'è l'obbligo dello specchio retrovisore destro oltre che di quello sinistro. Gli specchietti esterni, anche di tipo asportabile, non devono sporgere più di 20 cm dalla sagoma del veicolo (motrice o rimorchio) di maggiore larghezza.

Sempre nel rispetto della larghezza massima rimorchiabile aggiungiamo che per i T.A.T.S., la cui sagoma è definita dall'attrezzatura trasportata più che dal veicolo stesso, la barca può sporgere di 30 cm per ogni lato rispetto ai bordi esterni delle luci di posizione posteriori. Le attrezzature difficilmente percepibili come alberi, sbarre, lastre, ecc., invece, devono rimanere all'interno della sagoma propria del rimorchio.

La sporgenza posteriore oltre il limite dello sbalzo riportato sulla carta di circolazione del rimorchio (i famosi 3/10 della lunghezza del rimorchio, solo per trasportare cose indivisibili e con gli opportuni pannelli bianco-rossi) non deve comunque far alleggerire il peso gravante sull'occhione del rimorchio, cioè a dire che è meglio non abusare con carichi sporgenti per non mettere a repentaglio la sicurezza del traino.

### 3) CHE PATENTE NECESSITA PER TRAINARE UN RIMORCHIO

Innanzitutto dissipiamo un dubbio ricorrente: quando il veicolo che traina ha una massa complessiva a pieno carico minore o uguale a 3.500 kg (rilevata dalla carta di circolazione) allora per guidare l'autotreno relativo necessita la patente B o

BE, ma non la C o CE come qualcuno crede. Questo significa che poichè tutte le autovetture e i promiscui e quasi tutte le autocaravan rientrano nelle 3,5 tonnellate di massa complessiva a pieno carico allora per trainare il nostro porta-barche sarà sufficiente la patente B o la BE.

Solo quando la motrice supera le 3,5 tonnellate di massa complessiva a pieno carico (autocaravan o autocarri) necessita la C o la CE. Ma andiamo per ordine.

#### **Autoveicolo trainante di categoria B**

(autovetture, autocaravan e autocarri fino a 3,5 tonnellate di massa complessiva a pieno carico).

rimorchio leggero (massa complessiva a pieno carico fino a 750 kg). Per questo abbinamento continua ad essere sufficiente la patente B. Per rimorchiare un carrello appendice, quindi, è sempre sufficiente la patente B e ciò è perfettamente coerente con la definizione di carrello appendice quale parte integrante del veicolo trattore.

- Rimorchio non leggero (massa complessiva a pieno carico oltre 750 kg, la cui massa complessiva a pieno carico non supera la massa a vuoto della matrice). Continua ad essere sufficiente la patente B solo se la somma delle masse complessive a pieno carico (dalle carte di circolazione) di motrice e rimorchio è minore o uguale a 3,5 tonnellate; in caso contrario, cioè se questa somma esubera le 3,5 tonnellate, necessita la BE.
- Rimorchio non leggero (massa complessiva a pieno carico oltre 750 kg, la cui massa complessiva a pieno carico supera la massa a vuoto della motrice). Necessita la patente BE.

#### **Alcune considerazioni in merito.**

Innanzitutto la categoria di patente necessaria scaturisce dalla combinazione di dati rilevabili tutti dalle carte di circolazione, a differenza della condizione di rimorchiabilità prima vista che è affidata alla responsabilità del conducente.

In secondo luogo può verificarsi il caso in cui la massa complessiva a pieno carico dell'autotreno superi le 3,5 tonnellate ma continua ad essere sufficiente la patente B: si tratta dell'agganciamento di un carrello appendice ad un autoveicolo già vicino alle 3,5 tonnellate.

Infine un approfondimento per i T.A.T.S.. Alcuni di essi hanno una massa complessiva a pieno carico massima (sulla carta di circolazione) ed una minima (sul libretto di uso e manutenzione): quella che fa fede per giudicare la categoria di patente necessaria è sempre quella che compare sulla carta di circolazione.

#### **Autoveicolo trainante di categoria C**

(autocaravan e autocarri oltre le 3,5 tonnellate di massa complessiva a pieno carico)

- Rimorchio leggero (massa complessiva a pieno carico fino a 750 kg) Vale la patente C. Il carrello appendice, quindi, non richiede mai la categoria E.

Rimorchio non leggero (massa complessiva a pieno carico oltre 750 kg). È richiesta sempre la patente CE.

Non è fuori luogo una rinfrescata sulla gerarchia delle patenti.

Se è vero che la D è superiore alla C ed alla B è altrettanto vero che l'estensione E della patente segue parallelamente le categorie B, C, D ma non si intreccia con esse. La patente C, per esempio, è superiore alla B ma non alla BE, così come chi già possiede la BE e poi prende la C avrà una patente C+BE e non una CE. La CE, invece, è superiore alla BE. Per conseguire le

patenti BE e CE, oltre a detenere già rispettivamente la categoria B o C, bisogna sostenere un esame di teoria a voce, il cui programma è uguale per tutte le E, ed uno pratico di guida che è distinto per la BE e la CE (cambia il tipo di veicolo su cui si effettua la prova).

#### **4) PARTICOLARI OBBLIGHI E NORME DI COMPORTAMENTO**

Quando si traina un carrello appendice è come se si stesse guidando un autoveicolo isolato, in quanto il carrello è considerato parte integrante del veicolo trainante. Le norme da osservare sono quindi le stesse di una normale autovettura; per tutte ricordiamo i limiti di velocità: 50 km/h nei centri abitati, 70 km/h nelle strade urbane di scorrimento (segnalate da appositi cartelli), 90 km/h sulle strade extraurbane secondarie, 110 km/h sulle strade extraurbane principali (superstrade), 130 km/h sulle autostrade.

Quando il carrello è un rimorchio immatricolato allora, anche se è sufficiente la patente di categoria B, siamo alla guida di un autotreno, con tutte le attenzioni e le prescrizioni del caso. Innanzitutto i limiti di velocità. Fuori dei centri abitati è di 70 km/h, sulle autostrade è di 80 km/h. In più abbiamo l'obbligo di apporre nella parte posteriore del rimorchio due contrassegni adesivi retroriflettenti che recano i limiti di velocità suddetti. Non sono previste deroghe per i T.A.T.S., quindi ingegnari per mettere questi contrassegni in modo stabile ma poterli rimuovere quando aliamo la barca o il gommone. Ricordiamo che le multe per chi infrange i limiti di velocità, di per sé già salate, vengono raddoppiate se la violazione è commessa alla guida di un autotreno.

In secondo luogo attenzione alla sosta. Tutti i rimorchi, quando sono staccati dal veicolo trainante, non possono sostare all'interno dei centri abitati.

Per quanto riguarda, infine, gli obblighi di revisione periodica dei rimorchi, e degli autoveicoli, si consiglia di informarsi nel gennaio di ogni anno presso un Ufficio Provinciale della Motorizzazione Civile poichè l'adeguamento delle scadenze italiane a quelle europee è in continua evoluzione.

#### **5) SANZIONI**

Guida con patente di categoria diversa da quella necessaria (per esempio patente B invece della BE): sanzione: L. 200.000; sanzione accessoria: sospensione della patente da 1 a 6 mesi  
Gancio e/o carrello appendice non annotati sulla carta di circolazione dell'autoveicolo: sanzione: L. 500.000; sanzione accessoria: ritiro della carta di circolazione.

Rimorchio (esclusi i carrelli appendice) non immatricolato: sanzione: L. 1.000.000 sanzione accessoria: confisca del veicolo. Abbinamento che non rispetta i criteri per la rimorchiabilità: sanzione: L. 100.000;

Infrazione ai limiti di velocità con un autotreno: sanzione:

a) limite superato di meno di 10 km/h: L. 100.000;

b) limite superato di oltre 10 km/h: L. 400.000;

c) limite superato di oltre 40 km/h: L. 1.000.000; sanzione accessoria: sospensione della patente da 1 a 6 mesi (recidiva: da 2 a 8 mesi).

Omessa apposizione dei contrassegni dei limiti di velocità sul retro del rimorchio: sanzione: L. 30.000. Sosta del rimorchio isolato in un centro abitato: sanzione: L. 50.000 (per ogni giorno di sosta).

Circolazione in difetto di revisione periodica: sanzione: L. 200.000; sanzione accessoria: ritiro della carta di circolazione (sulla autostrada anche fermo amministrativo del veicolo).

---

# V. I. P. - International Gliding Club

---



The gliding movement is meeting with difficulties in most countries worldwide: membership is sinking and costs are soaring. The situation is even worse in Italy where complex legislation, bureaucracy, high taxes and many restrictions add up to high costs and contribute to keep people away from sports flying. In nearly every country questions are asked, proposals made, ideas produced. So it is in Italy, where a first initiative aiming at a revitalization of the entire movement was taken by the Italian Gliding Federation, and the Gliding Commission of the Italian Aeroclub, that wrote an open letter to all the Italian glider pilots, explaining the changes they want to bring about, and the mid-term program the two bodies have defined to reach the goal.

It may seem strange that two official bodies may be considered suited to inject new life in the movement, bureaucracy and central authorities being often blamed (and mostly with good reasons) for all the evils, but it is to be underscored that the Gliding Federation was established not many years ago by a group of enthusiast glider pilots volunteering some of their time for the benefit of the soaring community, and that the members of the Gliding Commission are equally enthusiastic glider pilots who have always striven to steer the Aeroclub of Italy in the right direction (gliderwise!).

Il movimento volovelistico è in crisi in quasi tutto il mondo: il numero dei piloti continua a scendere mentre i costi continuano a salire. La situazione è ancora peggiore in Italia, dove un groviglio di leggi, una burocrazia asfissiante, l'elevata tassazione e limitazioni di tutti i generi vanno ad aggiungersi ai costi elevati e contribuiscono in maniera determinante ad allontanare la gente dal volo sportivo. In quasi tutti i paesi si fanno domande e proposte e si ricercano soluzioni. Lo stesso accade in Italia, dove una prima iniziativa tesa a rivitalizzare il volo a vela è stata presa dalla Federazione Italiana Volo a Vela e dalla Commissione Volo a Vela dell'Aeroclub d'Italia che hanno scritto una lettera aperta a tutti i volovelisti e nella quale hanno spiegato i cambiamenti che intendono sostenere ed apportare. La stessa lettera precisa inoltre il programma a medio termine che la Federazione e la Commissione intendono adottare per raggiungere lo scopo prefisso.

Può sembrare strano che due enti ufficiali possano essere ritenuti adatti a produrre un totale rinnovamento, in quanto la burocrazia e le autorità centrali sono state spesso e generalmente con ragione considerate le principali responsabili della disastrosa situazione in cui il volo a vela nazionale si trova, ma è necessario considerare che la Federazione Volo a Vela è stata fondata pochi anni fa da un gruppo di piloti di volo a vela di grande esperienza che avevano deciso di dedicare, su base totalmente volontaria, un po' del proprio tempo allo sviluppo dello sport volovelistico e che i membri della Commissione Volo a Vela sono piloti altrettanto bravi ed esperti che hanno sempre cercato di promuovere il volo a vela all'interno dell'Aero Club d'Italia.

R.F.

## **OPEN LETTER OF THE ITALIAN GLIDING FEDERATIONS AND OF THE AEROCLUB OF ITALY GLIDING COMMISSION TO THE ITALIAN GLIDER PILOTS**

*The organization of our sport is changing, and to an extent which may be still unclear to some of us. Briefly, the current situation is the following:*

- *The Aeroclub of Italy (AeCI) is a huge organization devouring an enormous quantity of money for its current expenses. Further to the deep-going changes in its own statute, the Olympic Committee has sharply cut its contributions to the AeCI, thus the latter is no longer able to fund any aeronautical activity, either sporting or training. At present, the AeCI gets more money from its members than it distributes. Let's figure talk: twenty years ago, the gliding movement received contributions from the AeCI in the range of 240 million Liras a year, the budget indicated a contribution of 140 million Liras for 1999, but the amount actually handed out will be less than 10 million.*
- *In the last 10 years, the AeCI did practically nothing to promote (or defend) the sport of gliding at institutional level. AOPA is to get the credit for the little positive things made, not the AeCI, which was created exactly to be the spearhead of the sporting and general aviation at political level. Worse, the backward, shortsighted and "repressive" policy of the Aeroclub of Italy in regard to the newer and older Federations quenches their chances to be the engine of a true change in the frame of AeCI.*
- *AeCI is also in the (endless) process of amending its Statute to conform it to the new law regarding the amateur sporting associations, and this is eventually exposing the dichotomy existing between the disciplines that fall under its authority. It is by now quite clear that the AeCI has to cater for two very different groups of members, the chasm between which has become unbridgeable, with the result that the statute amendment process has come to a stall. The interests of the group of members that view flying as a sport, and include the glider pilots, free-flight pilots, parachutists, aerobatic pilots and flying model pilots seem to be irreconcilable with those of the general aviation powered aircraft pilots, who mostly fly for tourism or train to become commercial pilots.*
- *Instead of starting a constructive dialog with the Federations, the AeCI has gone on the defensive, and tries to resist any changes. It is not willing to transfer any of its power to the Federations, which are possibly the only body which could inject some new life not only in their own movements but also in a "reformed" AeCI.*
- *Given the situation, it is possible to affirm that the AeCI has failed, after a promising start, and that it is no longer in a position to lead the gliding movement, and foster it, it is no longer capable of performing the tasks for which it was established.*

*At this point, gliders pilots have no other path to tread than that already treaded by other Federations, such as that of free-flight, which have reached important goals. Hard work is needed to do so.*

*The mid-term program we are proposing to the Italian glider pilots intends to achieve the following objectives:*

1. *Make sure that the Central Gliding Club of Italy (AeCCVV) in Rieti returns to be the focus of all the activities aimed at promoting gliding, so that the Italian gliding movement is on a par with those of the other European countries. At the same time, it will continue to provide for all instructors' and competition pilots' training, and will take care of all initiatives able to attract new members. In this respect it is essential that Rieti airfield remains the main gliding airfield of Italy. The Rieti airfield area is increasingly viewed as an interesting place by speculators of all stripes who would be very happy to build apartment buildings on it. This threat is to be fended off. The airfield structures dating back to the 19th WGC event of 1985 must be renovated, and the Rieti's bid to be the venue of the 2003 WGC must be effectively supported. If Rieti is chosen to host the WGC, there would be a strong point in the preservation of the airfield. The Board of the AeCCVV should be formed by pilots belonging to the Gliding Federation or Gliding Commission, that is by people who are thoroughly and passionately familiar with gliding. Additionally, the AeCCVV should become able to raise the funds needed for its activities, either from private contributors or public and local bodies and stop relying on the contributions of the AeCI in not more than 5 years. Last but not least, Jacky Clairbaux's help in this project is essential.*
2. *In order to avoid any conflict between different bodies, it was decided that the Gliding Federation board and the Italian Gliding Commission members be the same.*
3. *Fund raising is also a very important aspect of the problem: The Federation intends to raise all the funds necessary for the participation of the Italian pilots in international competitions and to carry out all the actions it thinks necessary to hit the targets specified in the foregoing.*

**THE RENEWED FEDERATION WILL BE THE ENGINE OF THE CHANGE**

## Per provare il volo in Argentina

CLUB DE PLANEADORES CUTRAL - CO  
Ruta Nac. N° 22, acceso Aeródromo municipal de Cutral-Có



Per informazioni:

tel/fax (+54) +299-4965637, 4965637, 4963524

e-mail: ramosped@email.yppf.com.ar

oppure la Direzione del Turismo:

Dirección Provincial de Turismo del Neuquén

Felix San Martín 182

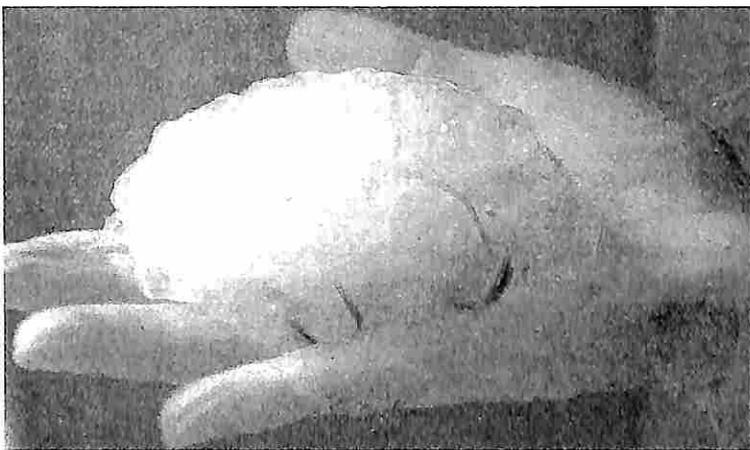
Neuquén - Argentina 8300

tel. (+54) +299-4424089, 442386, 4423268

fax (+54) +299-4432438

e-mail: turismo@neuquen.gov.ar

ecervera@neuquen.gov.ar



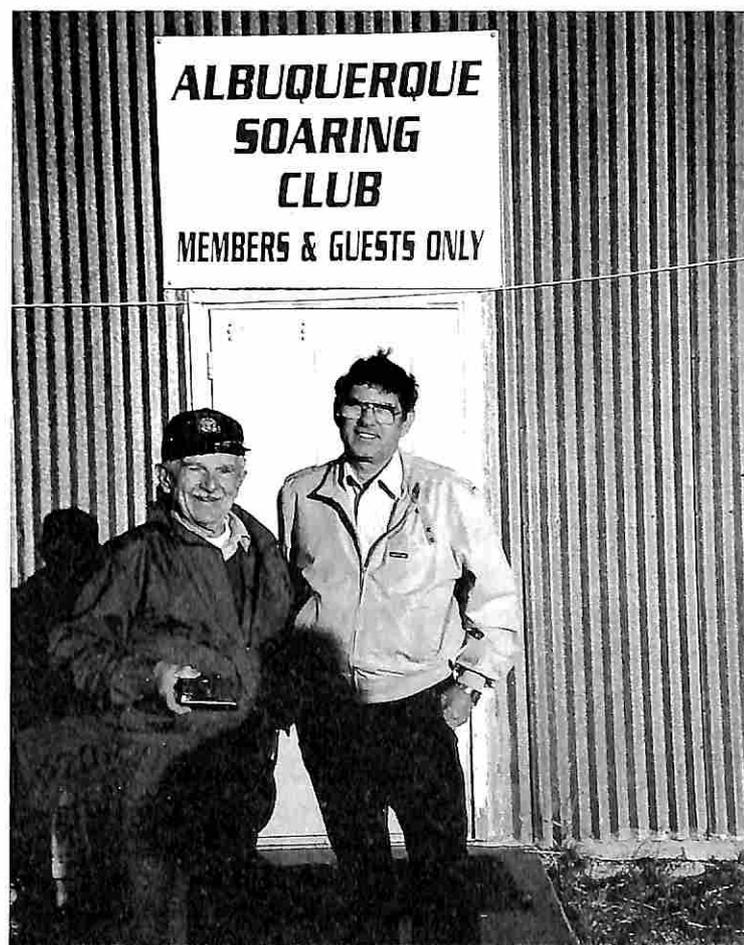
A Córdoba, nella Repubblica Argentina, durante un violento temporale associato al Niño, decine di persone abbisognarono di assistenza medica per essere state colpite dalla caduta di blocchi di ghiaccio del peso di oltre 600 grammi.

## Meglio tardi che ..... mai!

(dal nostro corrispondente Sergio Colacevich un pò troppo silenzioso)

Caro Lorenzo

ho appena ricevuto la rivista e il mio senso di colpa è aumentato al punto che non posso evitare di scriverti perchè quest'anno il mio articolo è in forte ritardo. Sono stato molto preso da diverse cose e nel campo del volo a vela sono stato assai occupato nel vedere di ottenere quei tre Diamanti che ho cercato di conquistare col mio volo nella valle delle Morte. Sono stato però ad Albuquerque, New Mexico, ed ho trovato Alcide Santilli che nonostante i suoi 80 e passa è lì che vola, istruisce ed è ancora entusiasta come un ragazzino. Eccoci nella foto.



Caro Sergio

essendo io - e la rivista - in abituale ritardo non posso non perdonare il tuo silenzio, così come non posso non esultare per la brillante forma dell'indimenticato Alcide Santilli! Digli che sei impegnato e che scriva lui un articolo per VOLO A VELA! Tu nel frattempo metti insieme un pò di notizie riguardanti l'andamento del volo a vela americano per il quale da tempo non ho più informazioni. Queste potrebbero essere d'aiuto (o di sconforto) per la nostra attività. Ciao, a presto.

R. Scavino

## Robert Kronfeld: la riabilitazione di un grande pioniere

Sono trascorsi 70 anni da quella data storica. Era il 15 maggio 1929, quando Robert Kronfeld stupì il mondo del volo a vela con un'impresa ritenuta impossibile: il primo volo di oltre cento chilometri, 102,2 per la precisione, decollando da Berbesh, sorvolando i boschi che circondano il monumento dell'eroe nazionale tedesco Hermann, fino a Bad Meinburg, nella Germania del nord. La vita di Robert Kronfeld fu tormentata. Nato in Austria, cacciato dalla sua patria e dalla Germania a causa delle sue origini ebraiche, morì nel 1948 in Inghilterra. In tema di record oggi siamo abituati a pensare ai 1.460,8 km di Hans Werner Grosse (nel 1972, a tutt'oggi insuperato nella classe distanza libera) oppure ai 2.000 km. triangolari volati da alcuni piloti cavalcando le lenticolari nelle montagne neozelandesi.

Tuttavia i cento chilometri di Kronfeld rimasero una pietra miliare nella affascinante storia del volo a vela. Cinque anni dopo la sua impresa Robert Kronfeld tentò il rientro nella natia Vienna, ma vi ritrovò pochi amici rimastigli fedeli, perseguitato invece dai potenti del tempo per motivi razziali, raggiunto dall'ordine di esilio, emarginato e proscritto anche dalla stessa comunità dei volovelisti, che solo cinque anni prima l'aveva festeggiato ed osannato. Il libro sulle sue imprese, scritto nel 1933 da Theodor Haanens, venne immediatamente proibito.

Ritornò pertanto a Londra, entrando nella Royal Air Force. Morì il 12 febbraio 1948, all'età di 43 anni, precipitando durante un volo di prova con il "tutt'ala" da lui stesso progettato e costruito. La sua morte passò del tutto inosservata ma Robert Kronfeld appartiene a quel gruppo di pionieri che sulla Wasserkuppe (la montagna sacra del volo a vela tedesco) aprirono nuovi orizzonti al volovelismo di tutto il mondo. Ora, con una serie di articoli sui giornali, un monumento, alcune gare a lui intitolate ed altre iniziative dell'aero club tedesco si assegna il giusto valore storico alla figura del pioniere che assieme ai costruttori Wolf Hirt Günther Groemhoff compone il "grande trio" del volo a vela. I suoi 102,2 chilometri fanno parte della storia e Hans Werner Grosse, 70 anni dopo, dichiara: "senza di loro il volo a vela non avrebbe mai raggiunto i livelli attuali". Ma Robert Kronfeld va ricordato anche per i suoi record mondiali di guadagno quota, riuscendo ad arrampicarsi dapprima fino a 2025 e successivamente fino a 2560 metri, partendo da un'altezza di pochi metri sul suolo, dopo un lancio con l'elastico. Nell'inverno del 1929 portò a compimento il primo volo d'alta quota nelle alpi. Nel giugno 1931 attraversò per due volte il Canale della Manica, aggiudicandosi così l'ambito premio messo a disposizione dal "Daily Maill". Fu inoltre il primo ad usare in volo, il 6 agosto del 1928, il variometro ed indicò a tutto il mondo un nuovo tipo di volo, quello in termica. La sua dimostrazione pratica di come sia possibile volare e salire spiralandosi all'interno di una colonna d'aria calda ascendente è un'altra pietra miliare. Il passaggio dal veleggiamento in pendio al volo in termica spalancò nuovi orizzonti e quello che oggi rappresenta normale amministrazione per tutti noi è il risultato delle geniali intuizioni di 70 anni fa, ad opera di un pioniere del volo a vela dalla vita infelice.

(Celestino Girardi)

## Aerovela in lutto

Marciano "Aldo" Cappanera, la nostra guida spirituale (per noi è sempre stato il "Presidente") ci ha lasciati in modo del tutto impreveduto il 7 luglio scorso.

Vorrei dire qualche cosa di consolatorio per la sua famiglia e per il nostro piccolo gruppo di Tortona, ma non mi riesce: il colpo è troppo recente e non riesco ancora a rendermi conto di quanto è accaduto.

Credo con questo di interpretare il sentire di noi tutti e quelli che conoscevano Aldo e ne stimavano le doti umane di volovelista.

Claudio Albano

## La morte di Bill Ivans

In un incidente volovelistico ha perso la vita martedì 13 luglio Bill Ivans. Testimoni oculari hanno visto il suo Nimbus 4DM disintegrarsi in picchiata, nelle vicinanze di Minden, in condizioni meteorologiche normali. I due occupanti non hanno fatto uso del paracadute e sono deceduti.

Bill Ivans, che aveva 79 anni e volava regolarmente a Minden, è stato un grande pilota ed un ottimo presidente dell'IGC, di cui, per i suoi meriti, è stato nominato recentemente Presidente Onorario. Il suo compagno di volo, Donald Engen, 75 anni, era meno conosciuto nell'ambiente del volo a vela, ma era stato direttore generale della Piper, capo della FAA ed attualmente dirigeva lo Smithsonian National Air Space Museum.

**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.

*il manifesto*

**sambonet**

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

**T&A**  
TESTA & ASSOCIATI



**Cessioni o acquisizioni di società.**

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

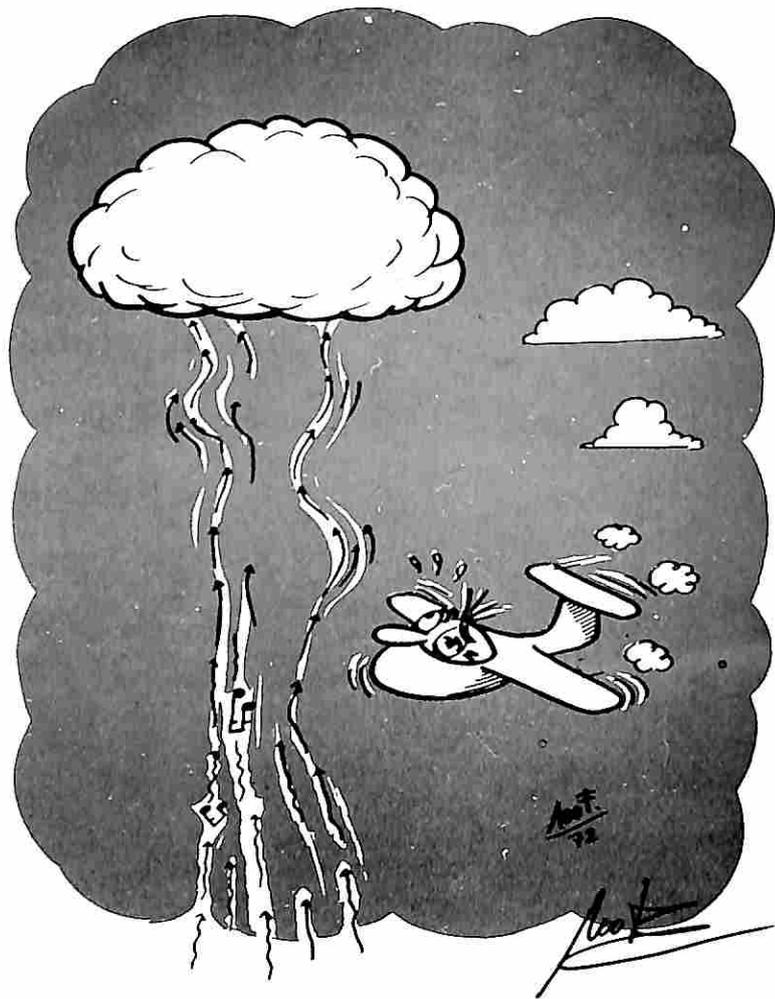
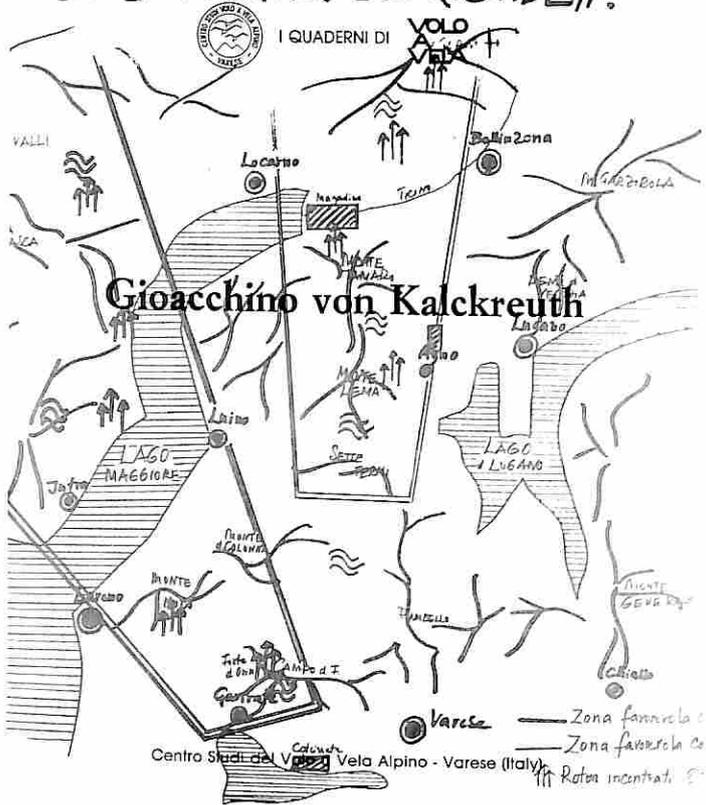
**Strutturazione di sistemi di controllo finanziario e di pianificazione finanziaria.**

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

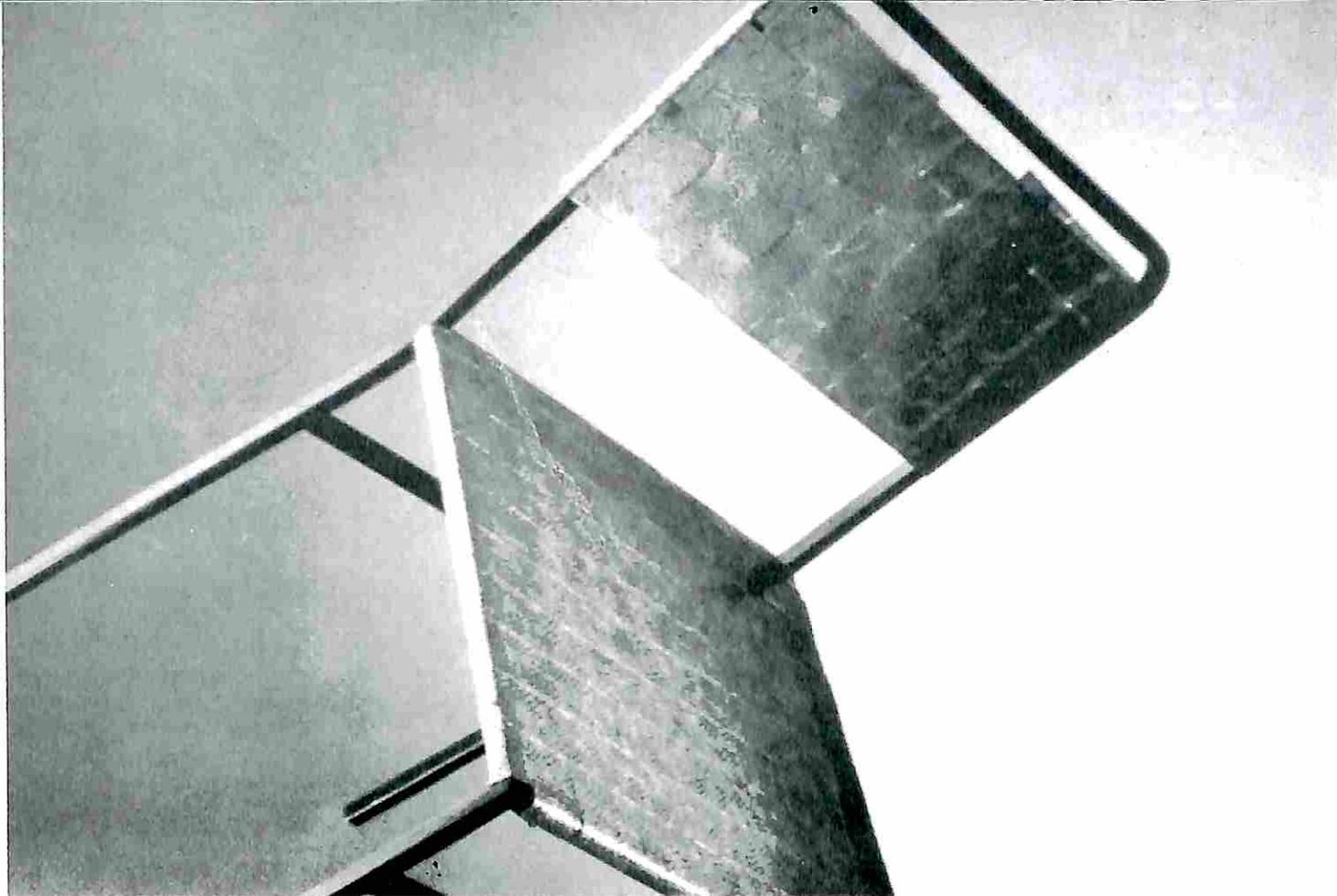
**Quotazione in Borsa.**

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

# DOVE SI TROVANO LE «ONDE»?



**RICHIEDETELI ALLA REDAZIONE**



## 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 celluloid 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

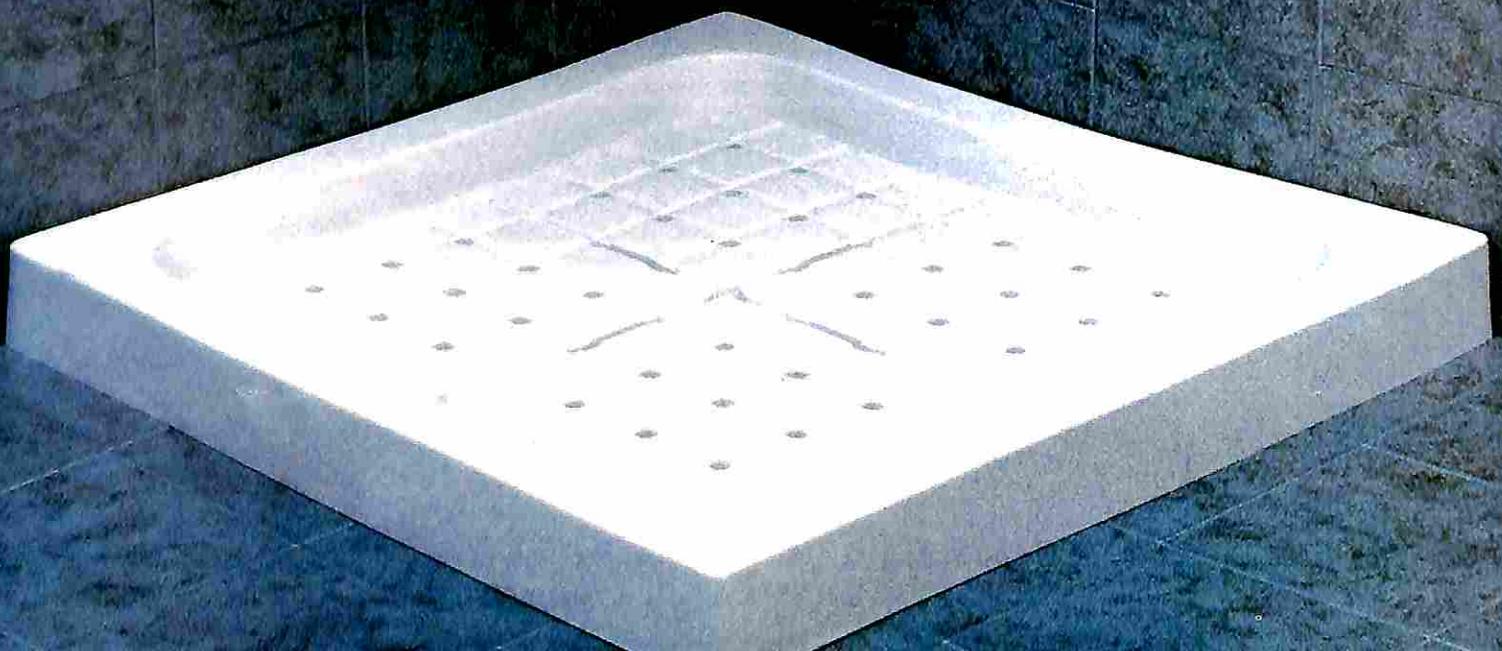
**Accessori  
da doccia**

PLASTICA  
**ilma** linea bagno

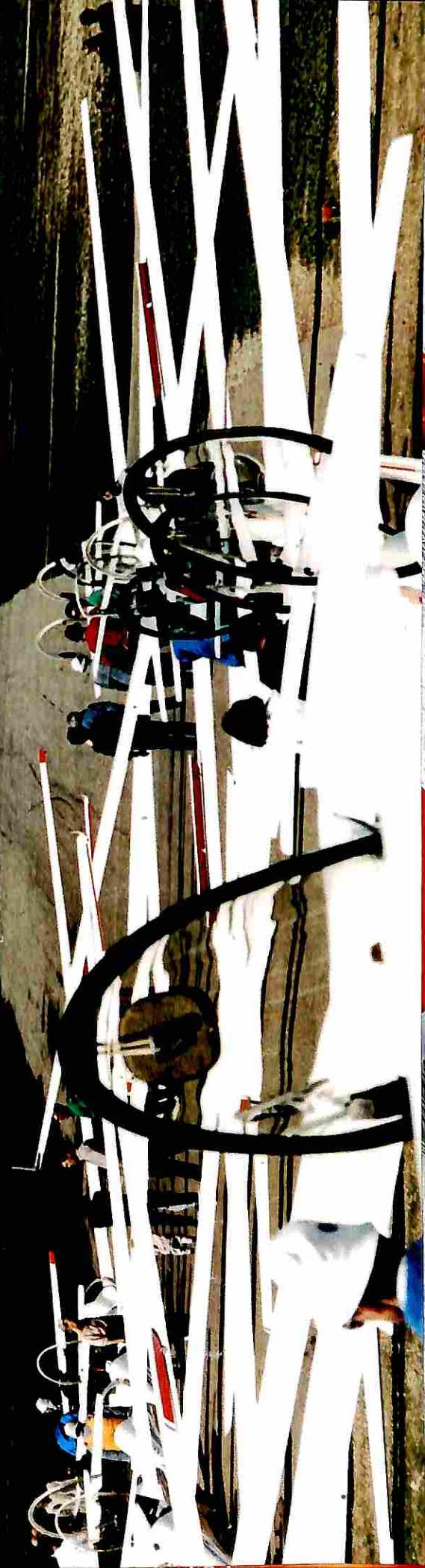
**Duschkabinen  
zubehör**

**Shower  
Accessories**

**Accessoires  
pour la cabine  
de douche**



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

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

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

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