

Sped. in abb. postale art. 2 Comma 20/B Legge 662/96, 45% Fil. di Varese. TAXE PERÇUE. Copia omaggio.

MAGGIO/GIUGNO 2002 - n. 272

# VOLO A VELA



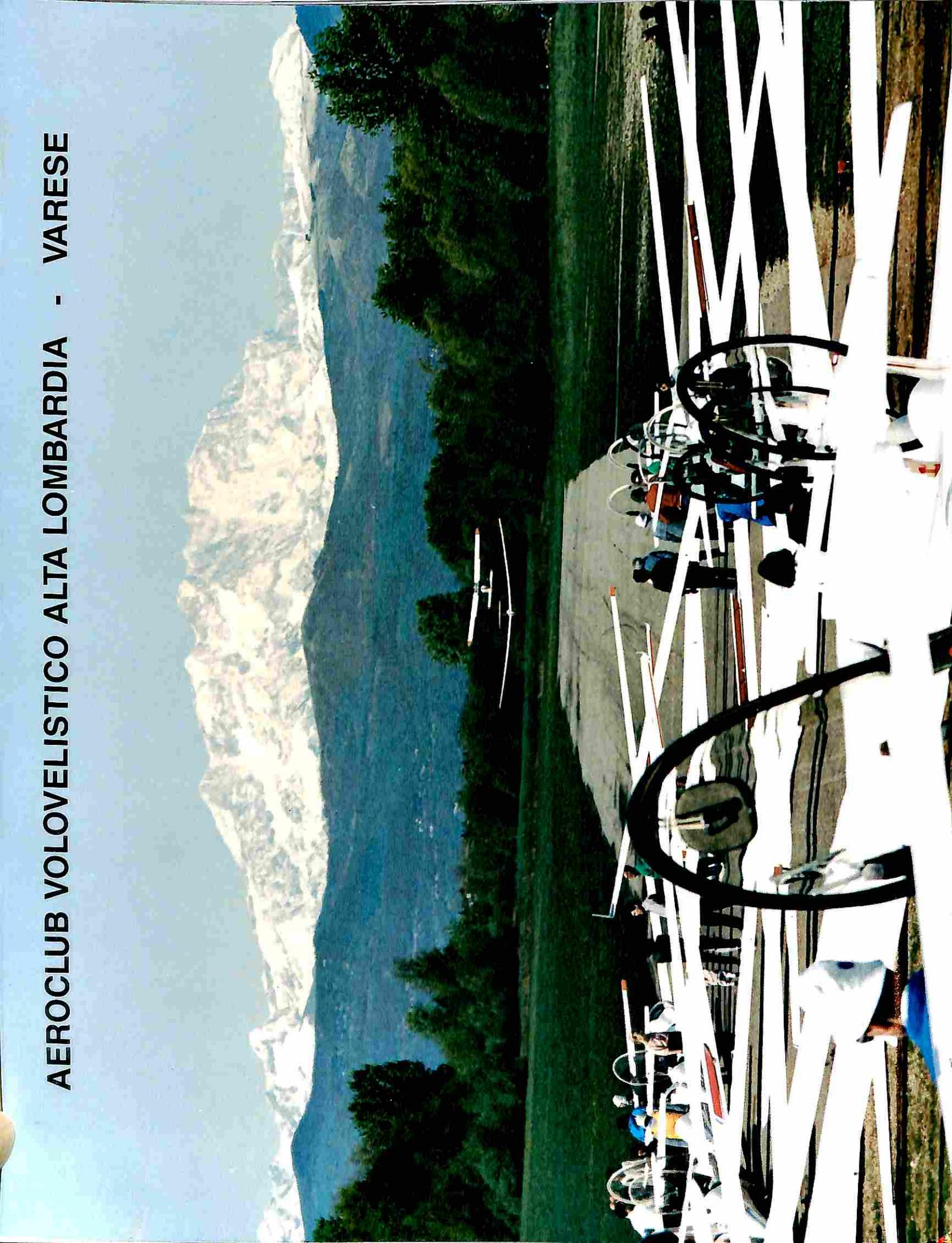
La Rivista dei Volovelisti Italiani

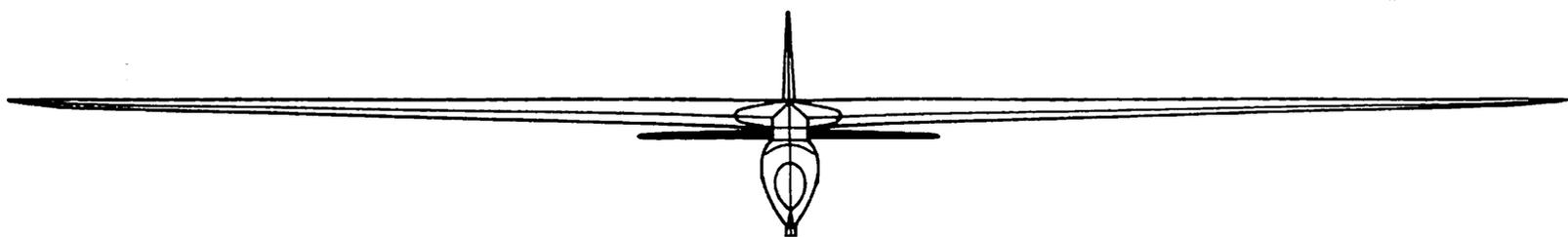
**Volare alla velocità giusta**

**Dal Texas all'Alaska**

**XXXI Trofeo Città di Torino**

# AERoclub VOLOVELISTICO ALTA LOMBARDIA - VARESE





## Il Mondiale perduto

LA VICENDA, AL MOMENTO DI ANDARE IN STAMPA, SI È DEFINITIVAMENTE CHIUSA DAL PUNTO DI VISTA SPORTIVO E ORGANIZZATIVO, CON LA RIASSEGNAZIONE DELL'EVENTO ALLA SCUOLA CENTRALE DI LESZNO IN POLONIA. SI STA CHIUDENDO PURE L'ASPETTO POLITICO, CHE HA VISTO NEL MESE DI MAGGIO UN FIBRILLARE DI INIZIATIVE DELL'AECEI VOLTE A RICONQUISTARE IL MONDIALE O QUANTO MENO A FAR CREDERE CHE SI STESSE OPERANDO IN TAL SENSO. TANTA ATTIVITÀ AVREBBE DOVUTO SVOLGERSI PRIMA, CON L'OBIETTIVO DI ORGANIZZARE UN GRANDE EVENTO A RIETI...

UN'ATTIVITÀ FATTA SOLO DI COMUNICATI STAMPA, MALE SCRITTI E MALE PENSATI, NEI QUALI NON SI FATICA A COGLIERE IL BANALE SOTTINTESO: LA COLPA DEL FALLIMENTO NON SAREBBE DELL'AERO CLUB D'ITALIA, MA DEI VOLOVELISTI CHE AVREBBERO OPERATO CONTRO IL MONDIALE. COMUNICATI CHE IN REALTÀ NON HANNO LASCIATO TRACCIA, MENTRE TUTTO IL MONDO HA BEN CHIARO CHE LA RESPONSABILITÀ VA FATTA RISALIRE PROPRIO AL NOSTRO *NATIONAL AIRSPORT CONTROL* RICONOSCIUTO DALLA FAI, L'AECEI.

CIÒ CHE HA SCATENATO LA CATASTROFE, SENZA PRECEDENTI NEL MONDO INTERO, È STATA LA GUERRA CHE L'AECEI HA VOLUTO CONDURRE CONTRO IL CONSIGLIO ELETTO DAI SOCI STESSI PRESSO L'AERO CLUB CENTRALE DI VOLO A VELA, MAI GRADITO ALL'AECEI. E IL SEGUENTE OSTRACISMO IMPOSTO A CHIUNQUE ABBAIA AVUTO A CHE FARE CON TALE CONSIGLIO DEMOCRATICAMENTE ELETTO, IL QUALE AVEVA LEGITTIMAMENTE INIZIATO UN'AZIONE LEGALE VOLTA A OTTENERE L'ANNULLAMENTO DEL COMMISSARIAMENTO IMPOSTO DALL'AECEI ALL'AECCVV. NESSUNO, DEI MEMBRI DI TALE CONSIGLIO DESTITUITO, È STATO MAI ACCETTATO ALL'INTERNO DEL COMITATO ORGANIZZATORE DEL MONDIALE, NONOSTANTE LA DISPONIBILITÀ E LE INNEGABILI CAPACITÀ PERSONALI. COSÌ SONO STATI SPESI MOLTI ANNI SOLO PER PRODURRE QUALCHE DICHIARAZIONE, QUALCHE PEZZO DI CARTA, QUALCHE ORGANIGRAMMA CONTINUAMENTE RIMANEGGIATO, MENTRE I PROGETTI PER I LAVORI NECESSARI RESTAVANO NEI CASSETTI.

ALLA FINE IL BUBBONE È ESPLOSO, LA FAI HA INVIATO DEGLI ISPETTORI; POI, EVIDENTEMENTE INCREDULA, HA FATTO SEGUIRE ALTRE VISITE DEL PRESIDENTE DELLA PROPRIA COMMISSIONE VOLO A VELA (IGC). IN POCHI GIORNI, LA POLONIA ERA PRONTA CON I MODULI D'ISCRIZIONE, LA LOGISTICA, LE QUOTE DI PARTECIPAZIONE CHIARAMENTE INDICATE.

SE MAI CE NE FOSSE STATO BISOGNO, L'EPILOGO DI QUESTO TRISTE CAPITOLO DEL VOLO A VELA ITALIANO PORTA SOLO UN'ENNESIMA CONFERMA DELLA NECESSITÀ CHE IL MOVIMENTO GIUNGA ALL'AUTONOMIA, ALL'AUTOGOVERNO. LA FIVV È UNO DEI PADRI FONDATORI DELLA CSA, LA NEONATA CONFEDERAZIONE DEGLI SPORT DELL'ARIA, CHE STA CHIEDENDO ALLA FAI IL RICONOSCIMENTO UFFICIALE QUALE RAPPRESENTANTE UNICO DELLE ATTIVITÀ SPORTIVE AERONAUTICHE ITALIANE. TANTI AUGURI ALLA NEONATA, E COMPLIMENTI AI GENITORI.

**Aldo Cernezzì**

# SPAZZOLE INDUSTRIALI



**SOCIETÀ ITALIANA TECNOSPAZZOLE**

THE PROFESSIONAL CHOICE

**VOLO  
A  
VELA** 

Fondata da Plinio Rovesti nel 1946

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.



**Direttore responsabile:**

Lorenzo Scavino

**Caporedattore:**

Aldo Cernezzi

**Segreteria e archivio storico**

Bruno Biasci

**Comitato redazionale:**

Carlo Faggioni, Giorgio Pedrotti, Attilio Pronzati, Plinio Rovesti, "Club Novanta"

**Prevenzione e sicurezza:**

Guido E. Bergomi

Bartolomeo Del Pio

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

Smilian Cibic

**Vintage Club:**

Vincenzo Pedrielli

**Corrispondenti:**

Celestino Girardi

Paolo Mitococchio

Aimar Mattanò

Sergio Colacevich

Giancarlo Bresciani

**In copertina:**

Tramonto sul meeting

del CVAO a Verona

(foto di Aldo Cernezzi)

**Progetto grafico e impaginazione:**

Impronte - Milano

**Impianti:** www.giroidea.it

**Stampa:** Serostampa - Milano

**Redazione e amministrazione:**

Aeroporto 'Paolo Contri',

Calcinete del Pesce, 21100 Varese.

Cod. fisc. e P. IVA 00581360120

Tel. 0332/310073 - 310023

fax 0332/312722.

**POSTA ELETTRONICA**

redazione@volovela.it

Autorizzazione del Tribunale di Milano del 20 marzo 1957, n. 4269 di Registro. Omaggio bimestrale ai soci del CSVVA e della FIVV, spedizione in abbonamento postale art. 2 Comma 20/B Legge 662/96, Filiale di Varese. Pubblicità inferiore al 45%. Le opinioni espresse nei testi impegnano unicamente la responsabilità dei rispettivi autori, e non sono necessariamente condivise dal CSVVA né dalla FIVV, né dal Direttore. La riproduzione è consentita purché venga citata la fonte.  
issn-0393-1242

## In questo numero:

n. 272 maggio/giugno 2002

<b>Editoriale</b>	<b>1</b>
<b>FIVV - Lo Statuto</b>	<b>4</b>
<b>La Confederazione</b>	<b>6</b>
<b>Ingo Renner in Valtellina</b>	<b>10</b>
<b>P1: un biposto dal Brasile</b>	<b>14</b>
<b>Dal Texas all'Alaska</b>	<b>18</b>
<b>Epoca: il raduno di Asiago</b>	<b>26</b>
<b>Volare alla velocità giusta</b>	<b>35</b>
<b>Adolfo Soldini</b>	<b>40</b>
<b>XXXI Trofeo Città di Torino</b>	<b>42</b>
<b>La visita di Ermanno Bazzocchi</b>	<b>46</b>
<b>Emergency Exit</b>	<b>48</b>
<b>In memoriam: Bob Monti</b>	<b>50</b>
<b>La sicurezza: un bene comune</b>	<b>55</b>
<b>Piccoli annunci</b>	<b>56</b>
<b>Recensioni</b>	<b>58</b>



### LE TARIFFE PER IL 2002

#### dall'Italia

• Associazione al CSVVA + 6 numeri della rivista	Euro	35
• Associazione al CSVVA e alla FIVV (Federazione Italiana Volo a Vela) + 6 numeri della rivista	Euro	50
• Associazione promozionale "prima volta" al CSVVA + 6 numeri della rivista	Euro	25
• Associazione "sostenitore" al CSVVA + 6 numeri della rivista	Euro	85
• Associazione "sostenitore" al CSVVA e alla FIVV + 6 numeri della rivista	Euro	100
• Associazione "benemerito" al CSVVA + 6 numeri della rivista	Euro	250
• Numeri arretrati	Euro	7

#### dall'estero

• Associazione al CSVVA + 6 numeri della rivista	Euro	50
--	------	----

#### Modalità di versamento:

- con bollettino postale sul CCP N° 16971210, intestato al CSVVA, Aeroporto Calcinete del Pesce - 21100 Varese, indicando sul retro la causale e l'indirizzo per la spedizione;
- con bonifico bancario alle coordinate ABI 3500, CAB 10800, c/c 2294 intestato a CSVVA, indicando la causale e l'indirizzo per la spedizione;
- con assegno non trasferibile intestato al CSVVA, in busta chiusa con allegate le istruzioni per la spedizione;

Per informazioni relative all'invio delle copie della rivista (abbonamenti, arretrati, ecc.): tel/fax 0332-284814. E-mail: bruno@volovela.it.



# Lo Statuto

## Un estratto dal nuovo statuto della Federazione in vigore dal 2002

a cura di Aldo Cernezzì

*Nel corso dell'assemblea di Bologna svoltasi il 23 marzo, è stato approvato questo nuovo e importante documento, che risponde ai dettami di legge. Potremo quindi agire con maggiore libertà e rapportarci con enti privati e pubblici.*

*Ne riportiamo qui alcuni estratti dagli articoli fondamentali; il testo integrale è disponibile sul sito Internet [www.fivv.it](http://www.fivv.it) e tramite la segreteria che ne invierà una copia a chiunque ne faccia richiesta.*

### LO SCOPO DELLA FIVV

La Federazione è un ente non commerciale ed apolitico, che raggruppa le Società, Associazioni sportive od Enti che, sul territorio nazionale, pratichino il volo a vela cioè il volo eseguito con alianti e motoalianti – anche ultraleggeri – in tutte le sue forme possibili, ivi inclusa l'acrobazia.

L'ordinamento federale è ispirato al principio di consentire e promuovere la pratica del volo a vela da parte di chiunque, in condizioni di eguaglianza e di pari opportunità.

### ... ART. 4: REQUISITI DI AFFILIAZIONE

Potranno essere affiliate alla FIVV le Società, Associazioni o Enti (di seguito denominati "Soggetti Affiliati") che ne facciano domanda e che siano in possesso dei seguenti requisiti:

- a) che svolgano attività volovelistica e non abbiano finalità di lucro;
- b) che abbiano almeno dieci praticanti il volo a vela;
- c) che siano retti da uno Statuto redatto in conformità alle finalità della FIVV;
- d) che abbiano versato la quota di affiliazione annuale.

Solo dopo la verifica dei requisiti verrà rilasciato l'attestato di affiliazione. Nel caso che la domanda non venga accettata la quota eventualmente versata sarà restituita.

In caso di Associazioni o Enti che svolgano più attività aeronautiche o che contemplino più discipline sportive, è consentita l'affiliazione limitatamente alla sezione che svolge attività di volo a vela. In tal caso la rappresentanza in seno alla FIVV spetterà al Presidente del soggetto affiliato, se delegato dai volovelisti; ove nominato, la rappresentanza spetta al rappresentante della specialità/disciplina di volo a vela.

Lo status di "Soggetto Affiliato" decorre dal 1 gennaio al 31 dicembre di ogni anno.

I "Soggetti Affiliati" devono versare annualmente alla Federazione la quota di affiliazione calcolata in base al numero dei soci come definiti al Capo II.

### ... ART. 6: CESSAZIONE DELL'AFFILIAZIONE

L'affiliazione alla FIVV cessa per:

- a) dimissioni del soggetto affiliato;
- b) scioglimento del soggetto affiliato;

- c) cessazione dell'attività volovelistica, salvo particolari casi da esaminarsi a cura del Consiglio Direttivo;
- d) decadenza dichiarata dal Consiglio Direttivo a causa di morosità nel pagamento delle quote;
- e) radiazione per gravi atti di indisciplina, o per altri gravi motivi, comminata dagli Organi di Disciplina;
- f) revoca dell'affiliazione per perdita dei requisiti richiesti.

### ... DIRITTI DEI SOGGETTI AFFILIATI

- a) partecipare alle Assemblee ordinarie e straordinarie. Il diritto di voto potrà essere esercitato dai soggetti che siano affiliati da almeno sei mesi prima della data dell'Assemblea;
- b) candidare nelle cariche Federali uno, o più, propri rappresentanti associati.

### ... DOVERI DEI SOGGETTI AFFILIATI

- a) accettare ed osservare fedelmente e fare osservare lo Statuto Federale, i Regolamenti, i Codici Sportivi applicabili e le deliberazioni di tutti gli Organi Federali e Confederali;
- b) vigilare che l'attività dei propri associati venga svolta secondo i principi ispiratori dello statuto federale erogando sanzioni a carico degli eventuali trasgressori;
- c) esercitare con lealtà sportiva le loro attività, osservando i principi, le norme e le consuetudini sportive, nonché salvaguardando la funzione popolare, educativa sociale e culturale dello sport;
- d) versare alla Federazione le quote di affiliazione e riaffiliazione e i contributi dovuti nonché eventuali tasse o sanzioni pecuniarie comminate dagli Organi di Disciplina.

### ... ART. 10: SOCI PILOTI

Sono considerati "Soci Piloti" dei Soggetti Affiliati tutti coloro che abbiano conseguito una licenza o un attestato in conformità con quanto stabilito nello scopo sociale.

I possessori dei titoli stranieri equivalenti, sono considerati Soci Piloti solo se come tali sono riconosciuti dal Presidente del Soggetto Affiliato.

Per quanto sopra riportato, gli allievi, gli istruttori di volo a vela ed i piloti trainatori, nonché gli allievi e gli istruttori VDS sono considerati soci piloti.

### ... ART. 11: SOCI NON PILOTI

Sono "Soci non Piloti" dei soggetti affiliati tutti coloro che vi sono iscritti senza possedere i requisiti di cui all'art. 10.

I "Soggetti Affiliati", possono pertanto iscrivere anche soci non piloti, i quali dovranno essere opportunamente conteggiati ai fini della quota da versare annualmente alla Federazione.

Tra costoro è annoverato anche chi pratica le altre attività che l'Assemblea deciderà di inserire tra quelle affini al volo a vela e quindi rientranti tra quelle previste dallo statuto della FIVV.

Ai soci non piloti è riconosciuto ogni vantaggio ed agevolazione riservata ai Soci Piloti. Essi sono parimenti assoggettati agli adempimenti ed ai doveri per essi stabiliti.

Una persona può essere socia di una o più associazioni ma, ai fini della verifica del numero di cui al punto 4-b dello statuto, potrà essere conteggiata una sola volta in capo ad una sola associazione a sua scelta.

### ... ART. 12: SOCI ONORARI

Singole persone, per particolari benemeritenze anche non aeronautiche, possono essere associate in qualità di soci onorari e anche nominate Presidenti onorari, su proposta del Consiglio Direttivo, esclusivamente per delibera dell'Assemblea.

I Soci onorari non hanno diritto al voto.

# La Confederazione degli Sport dell'Aria

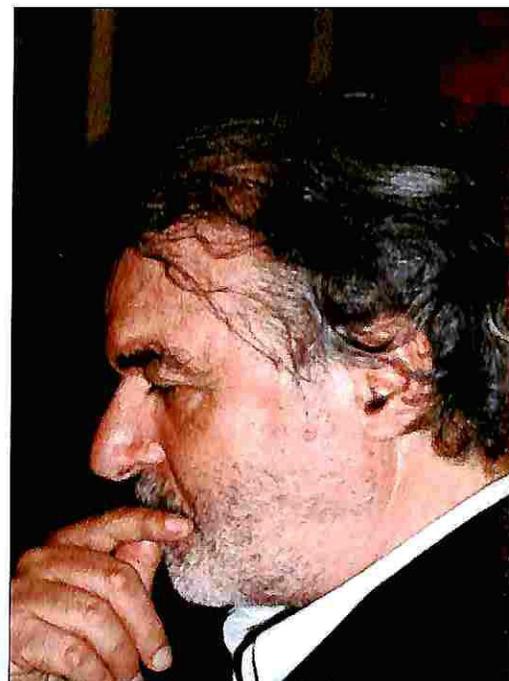
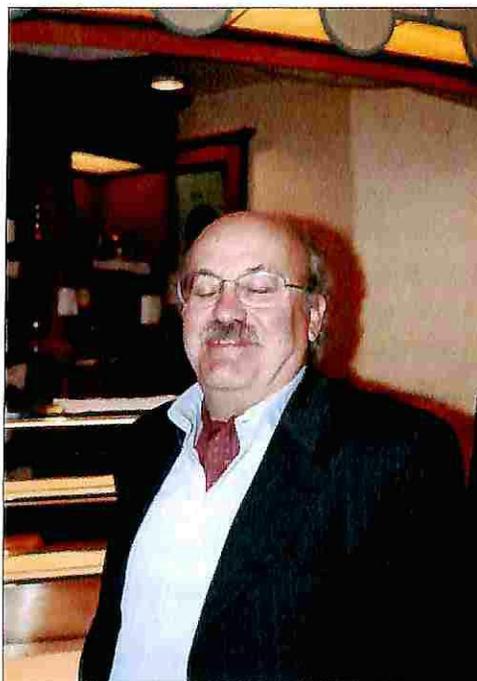
La nota situazione di crisi dell'Aero Club d'Italia (Ae.C.I.) che in virtù della Legge 29 Maggio 1954 n. 340 è stato preposto, tra gli altri compiti a livello centrale, alla tutela ed allo sviluppo degli Sport dell'Aria italiani, si è andata acuendo negli ultimi anni con numerosi episodi che denunciano le evidenti difficoltà ed incapacità gestionali in campo nazionale ed internazionale.



adeguato ai tempi ed alle nuove realtà del mondo sportivo aeronautico e che pertanto non risponde ai criteri di rappresentatività e democrazia stabiliti dalla recente Legge n. 242 del 1999 (meglio nota come Legge Melandri), criteri recepiti e applicati in tutti i più moderni Paesi del mondo - le varie Specialità degli Sport dell'Aria già costituite nelle rispettive Federazioni, hanno sentito l'esigenza irrinunciabile di riunirsi in una "Confederazione" avente lo scopo di integrare e superare le manifeste difficoltà dell'Aero Club d'Italia.

Tra detti episodi il più emblematico è quello di aver subito la cancellazione dei campionati mondiali di volo a vela che erano stati aggiudicati all'Italia nel 1999 dalla Federazione Aeronautica Internazionale (F.A.I.) su candidatura dello stesso Ae.C.I. per lo svolgimento a Rieti nel 2003, ed ora riassegnati alla Polonia.

In questo scenario di inaccettabile insufficienza - aggravata in modo fondamentale da uno Statuto dell'Ae.C.I. vigente non più



Per quanto sopra, in data 21 Maggio, con apposito atto avanti il Notaio Franco Zito in Milano, è stata costituita la "Confederazione degli Sport dell'Aria" (in sigla C.S.A.) dai quattro Presidenti delle seguenti Federazioni:

- Federazione Italiana Volo Libero (F.I.V.L.)
- Federazione Italiana Volo a Vela (F.I.V.V.)
- Federazione Italiana Aeromodellismo (F.I.A.M.)
- Associazione Istruttori di Paracadutismo (A.I.P.)

Le Federazioni di altri Sport dell'Aria saranno pronte ad aggiungersi alla C.S.A., non appena avranno perfezionato la documentazione notarile richiesta.

La neonata C.S.A., che si proclama particolarmente contraria alla burocratizzazione degli Sport dell'Aria e in



particolare al nuovo Statuto predisposto dall'Ae.C.I. perché assolutamente non innovativo e addirittura peggiorativo dei principi di rappresentanza, intende approfondire il massimo impegno per lo sviluppo e la diffusione degli Sport dell'Aria stessi, nel rispetto più rigoroso dell'ambiente, della sicurezza in generale e della sicurezza del volo in particolare, nonché della salute individuale.

Tutto ciò premesso, la C.S.A. si propone, quindi, come interlocutore rappresentativo delle diverse Specialità degli Sport dell'Aria affinché la riforma di privatizzazione dell'Aero Club d'Italia si perfezioni in tempi brevi e nel totale rispetto dei

criteri di democrazia e rappresentatività che costituiscono l'obiettivo primo della Confederazione stessa.

**Leonardo Briigliadori**

## IL PIACERE DEL VOLO DI DISTANZA

di Paolo Miticocchio

Richiedetelo all'autore:

Via Alessandro Volta 54, 20052 Monza (MI)

Tel/Fax 039 386404

e-mail miticocchio@tiscalinet.it



## RICHIEDETELO ALLA REDAZIONE

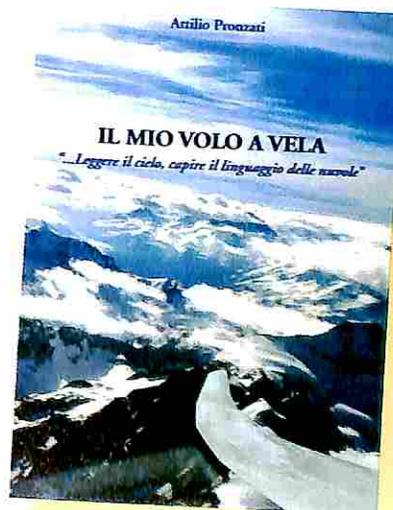
fax 031 303209

redazione@voloavela.it

Euro 25,82

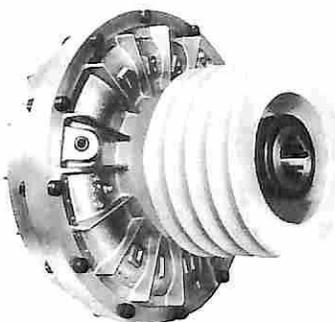
Spedizione raccomandata con bollettino postale per versamento.

Sconti per acquisto di 10 copie.



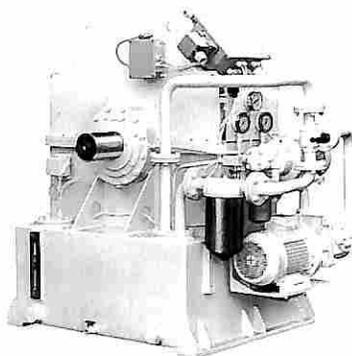
**GIUNTI IDRODINAMICI  
serie K - TRANSFLUID**

A riempimento fisso  
Per motori elettrici ed endotermici.  
Con puleggia o in linea.  
Con o senza camera di ritardo.  
Potenze fino a 2300 kW



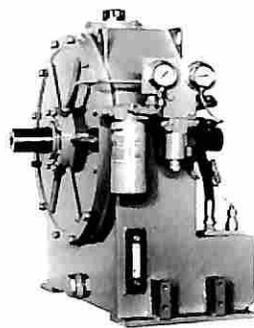
**GIUNTI IDRODINAMICI  
KSL - TRANSFLUID**

A riempimento variabile con  
regolazione elettronica.  
Potenze fino a 4000 kW



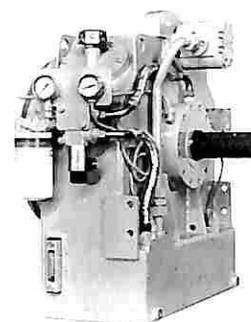
**GIUNTI IDRODINAMICI  
KPT - TRANSFLUID  
(per motori elettrici)**

A riempimento variabile per  
avviamento graduale e  
variazione di velocità  
Potenze fino a 1700 kW



**GIUNTI IDRODINAMICI  
KPT - TRANSFLUID  
(per motori endotermici)**

A riempimento variabile per  
avviamento graduale e  
variazione di velocità  
Potenze fino a 1700 kW



**PRESE DI FORZA CON  
GIUNTO IDRODINAMICO  
KFBD - TRANSFLUID**

A riempimento fisso  
potenza trasmissibile fino a 500 kW.



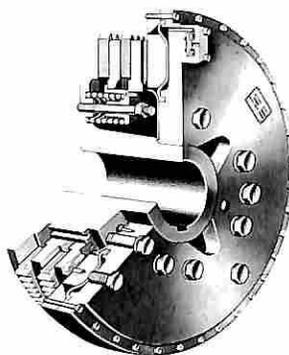
**GIUNTI IDRODINAMICI  
SKF - TRANSFLUID**

A riempimento costante per motori  
endotermici.  
Montaggio diretto su volani predisposti



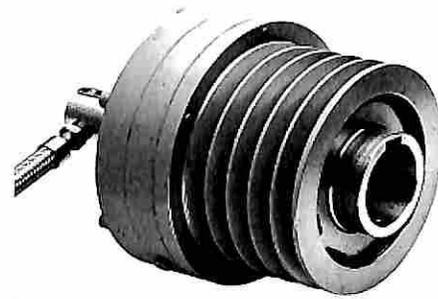
**FRIZIONI A COMANDO  
PNEUMATICO  
PO-TPO TRANSFLUID**

Con uno, due, tre dischi.  
Per coppie fino a 38.000 daNm



**FRIZIONI A COMANDO  
PNEUMATICO  
PH TRANSFLUID**

Adatte ad applicazioni  
con puleggia.  
Coppia trasmissibile fino a 2520 daNm



**GIUNTI ELASTICI**

**FALK**

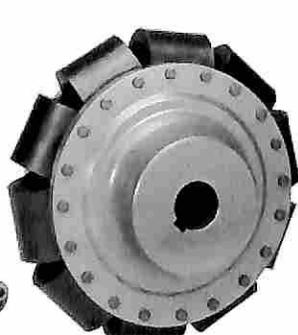
Interamente metallici.  
Oltre a compensare gli errori di  
allineamento assorbono anche gli urti e  
le vibrazioni.  
Per coppie fino a 90.000 daNm.



**GIUNTI ELASTICI**

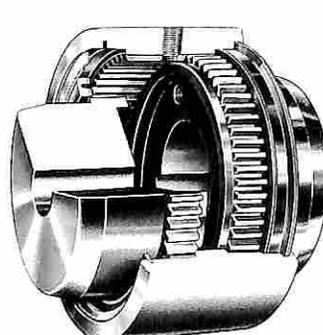
**MULTICROSS REICH**

Per coppie fino a 5400 daNm.



**GIUNTI OSCILLANTI  
A DENTI  
ESCO**

Con manicotto in nylon oppure in  
acciaio.  
Per coppie fino a 500.000 daNm.



**GRUPPI FRENO/FRIZIONE  
A COMANDO PNEUMATICO  
NEXEN**

Per potenze fino a 15 kW.



**PRESE DI FORZA A  
COMANDO IDRAULICO**  
*HFO - TRANSFLUID*

Per coppie fino a 1200 daNm.



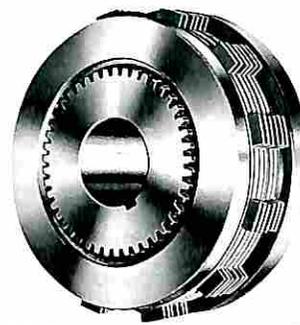
**ACCOPIATORI  
ELASTICI**  
*RBD - TRANSFLUID*

Per l'accoppiamento di motori  
endotermici a pompe,  
compressori, generatori.  
Per coppie fino a 1.000 daNm.



**FRIZIONI A COMANDO  
IDRAULICO**  
*SH - SHC - TRANSFLUID*

Inserzione sotto carico.  
Per coppie da 12 a 250 daNm.



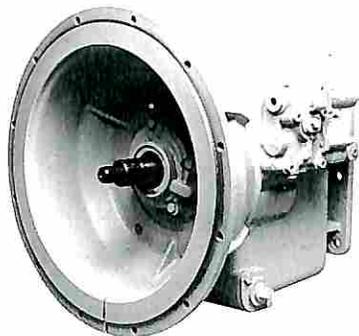
**FRENI DI SICUREZZA  
AD APERTURA IDRAULICA**  
*SL - TRANSFLUID*

Per coppie fino a 900 daNm.



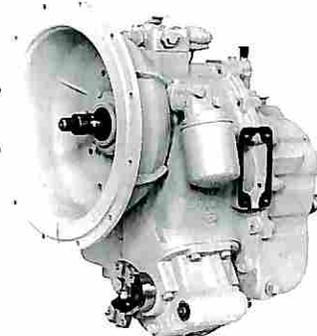
**TRASMISSIONI  
IDRODINAMICHE**  
*P320 TRANSFLUID*

Con convertitore di coppia.  
Inversione a comando idraulico  
con cambio a una o più marce.  
Azionamento manuale o elettrico.  
Per potenze fino a 75 kW.



**TRASMISSIONI  
IDRODINAMICHE**  
*COMPACT*

Con convertitore di coppia.  
Inversione a comando idraulico  
cambio sincronizzato a 4 marce per  
2 o 4 ruote motrici per potenze  
fino a 66 kW.



**GIUNTI ELASTICI  
PER CARDANO**  
*VSK-REICH*

Per coppie fino a 1600 daNm



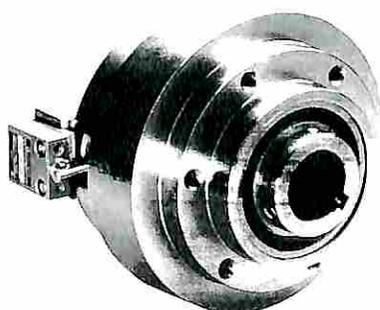
**GIUNTI ELASTICI**  
*AC-REICH*

Per coppie fino a 4000 daNm.



**LIMITATORI DI COPPIA  
A COMANDO PNEUMATICO**  
*NEXEN*

Per coppie fino a 360 daNm.



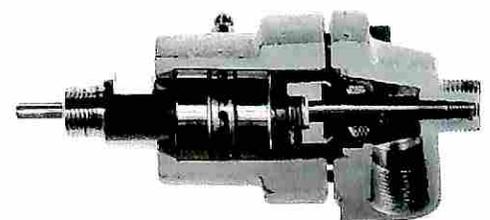
**FRIZIONI E FRENI  
A COMANDO PNEUMATICO**  
*NEXEN*

Per coppie fino a 3400 daNm (dischi).  
Per coppie fino a 370 daNm (denti).



**COLLETTORI ROTANTI**  
*FILTON*

Per acqua, vapore, aria, olio,  
liquidi refrigeranti e olio diatermico.



# Ingo Renner e il volo a vela in Valtellina

Foto di  
Stefano  
e Antonio  
Mazzucchi  
Intervista  
di Stefano  
Mazzucchi  
Traduzione  
e adattamento  
di Riccardo  
Pirana

*Ingo Renner è nato in Germania nel 1939. La sua avventura di pilota è cominciata nel 1955 quando all'età di 16 anni, ha conseguito il brevetto di volo a vela. Contemporaneamente, fino al 1969 ha svolto l'attività di costruttore navale tra la Germania del Nord e l'Australia, dove si è trasferito nel 1967. Dal 1975 trascorre sei mesi in Australia e gli altri sei in Europa, così da poter volare nei due emisferi. Ha vinto il campionato del mondo di volo per quattro volte consecutive, entrando a far parte del Guinness dei Primati.*

*Attualmente è istruttore presso la scuola di volo di Orlinghausen in Germania, una delle scuole più prestigiose d'Europa, e svolge la sua attività anche in Italia, in Spagna e in Australia.*

*Ama frequentare la Valtellina dove ogni anno, utilizzando come base di volo l'aviosuperficie di Caiolo, trascorre un paio di mesi insieme ad altri componenti della scuola di volo a vela di Orlinghausen.*



Una vista  
dell'Adamello

**D: Quante ore complessive in un anno dedica al volo?**

R: Dipende molto dalle condizioni atmosferiche: ci sono anni in cui volo dalle 800 alle 900 ore; negli anni migliori ho toccato le 1.000

ore di volo, grazie al tempo particolarmente favorevole.

**D: Ci racconti come organizza la sua agenda annuale.**

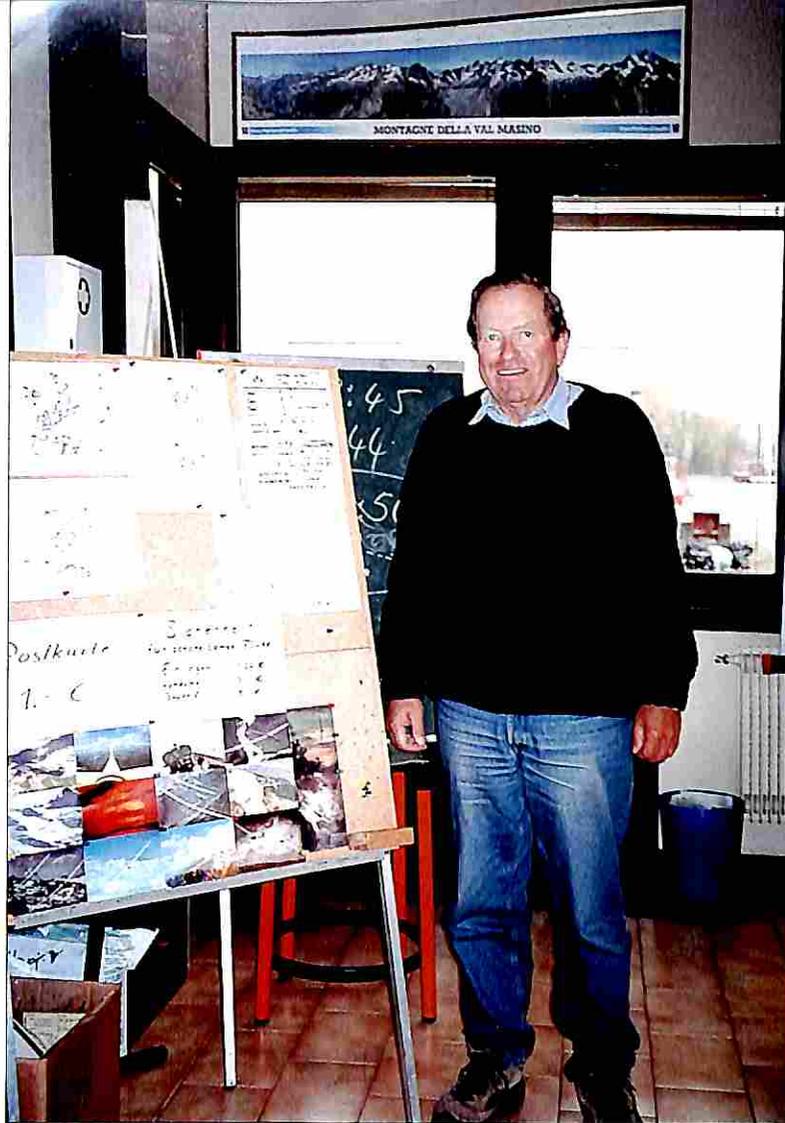
R: A marzo e ad aprile la mia base

è l'aviosuperficie di Caiolo, e questo è l'inizio della stagione europea. In quella parte dell'anno comincia la primavera e le belle giornate favoriscono il volo. Quando è possibile, mi piace trascorrere i soggiorni in Valtellina in compagnia di mia moglie, che ama molto il paesaggio valtellinese. Inoltre qui in quel periodo è possibile passare dalle condizioni ancora invernali della Valmalenco, alla primavera del Lago di Como, oppure si può godere dei bagni romani di Bormio.

Da maggio a settembre, invece, sono in Germania e alla fine di settembre faccio ritorno in Australia, dove ho casa e sono istruttore nella scuola di volo locale.

**D: Ci dica qualcosa in più del volo in Valtellina.**

R: I voli che effettuo in Valtellina dall'aviosuperficie di Caiolo sono sempre piacevoli. Nei molti voli che ho effettuato, verso Ovest ho raggiunto tre volte il Cervino e una



volta il Monte Bianco. A Est mi sono spinto fino a Lienz, in Austria, attraversando le splendide Dolomiti.

Volare a Caiolo è una grande sfida, come lo è insegnare a volare tra le montagne ai piloti abituati alle zone di pianura. Per chi si avvicina a questo tipo di volo, la vera sfida è imparare a rispettare la montagna, che offre condizioni spesso difficili perché mutevoli, con venti forti e turbolenze; per questo occorre essere sempre attenti e imparare a gestire la situazione momento per momento.

Altro elemento importante è la gradualità: è un errore pensare di poter conquistare la montagna fin dal primo giorno, bisogna invece raggiungerla poco per volta.

Il volo su lunga distanza è senz'altro divertente; tuttavia ci sono altre possibilità; per esempio il volo di pendio. Volare lungo le Prealpi Orobieche, che sono lunghe 70 km dal Monte Legnone fino a Edolo e ritorno è un'esperienza fantastica. È un tipo di volo che si può effettuare anche nelle Alpi Retiche, partendo da Chiavenna, seguendo la Val Bregaglia fino al

## Il briefing

**Quanti alianti a Caiolo!**



passo del Maloja, dove si incontrano i venti del Nord, sfruttando i quali si può dirigersi verso il Bernina e il Pizzo Palù, continuando poi verso Livigno e fino all'Ortles; naturalmente è possibile proseguire verso la Val Venosta. Penso che il volo di pendio sia la parte più bella del volo a vela nelle Alpi, perché si è immersi nella natura allo stato selvaggio e capita spesso di avvistare aquile, camosci e stambecchi.

**D: Qual è la differenza tra il volo in Valtellina e quello in Australia?**

R: La principale differenza sta nel fatto che qui in Valtellina le montagne determinano la direzione del volo, infatti, ad eccezione della sera, è necessario seguire le linee di cresta e volare prendendo due diverse direzioni: Est o Ovest. In Australia, invece, è possibile andare nella direzione che si vuole e si trovano sempre le stesse condizioni, per cui volare è molto facile e risulta divertente per fare dello sport.

**D: Volare per sei ore consecutive ogni giorno rappresenta un notevole carico di stress, come fa reggere ritmi tanto sostenuti?**

R: Devo dire che in realtà per me volare non richiede molte energie perché per me è una seconda natura. Posso volare molte ore al giorno senza stancarmi. Ci sono perso-



ne che devono concentrarsi molto intensamente, io invece mi rilasso.

**D: E per quanto riguarda i fuori campo?**

R: Nelle Alpi le zone atterrabili non sono molte e devono essere ben conosciute dai piloti; per esempio, quando tre giorni fa mi è capitato di atterrare fuori campo in Val di Sole vicino a Malè utilizzando un prato lungo circa 500 metri, non ho avuto nessun problema, in quanto sullo stesso avevo effettuato un atterraggio due anni prima era per me conosciuto. Atterrare fuori campo è una cosa che prima o poi capita a tutti quelli che volano con l'aliante, è una cosa normale.

**D: Molte volte vediamo volare molti alianti in uno stesso spa-**

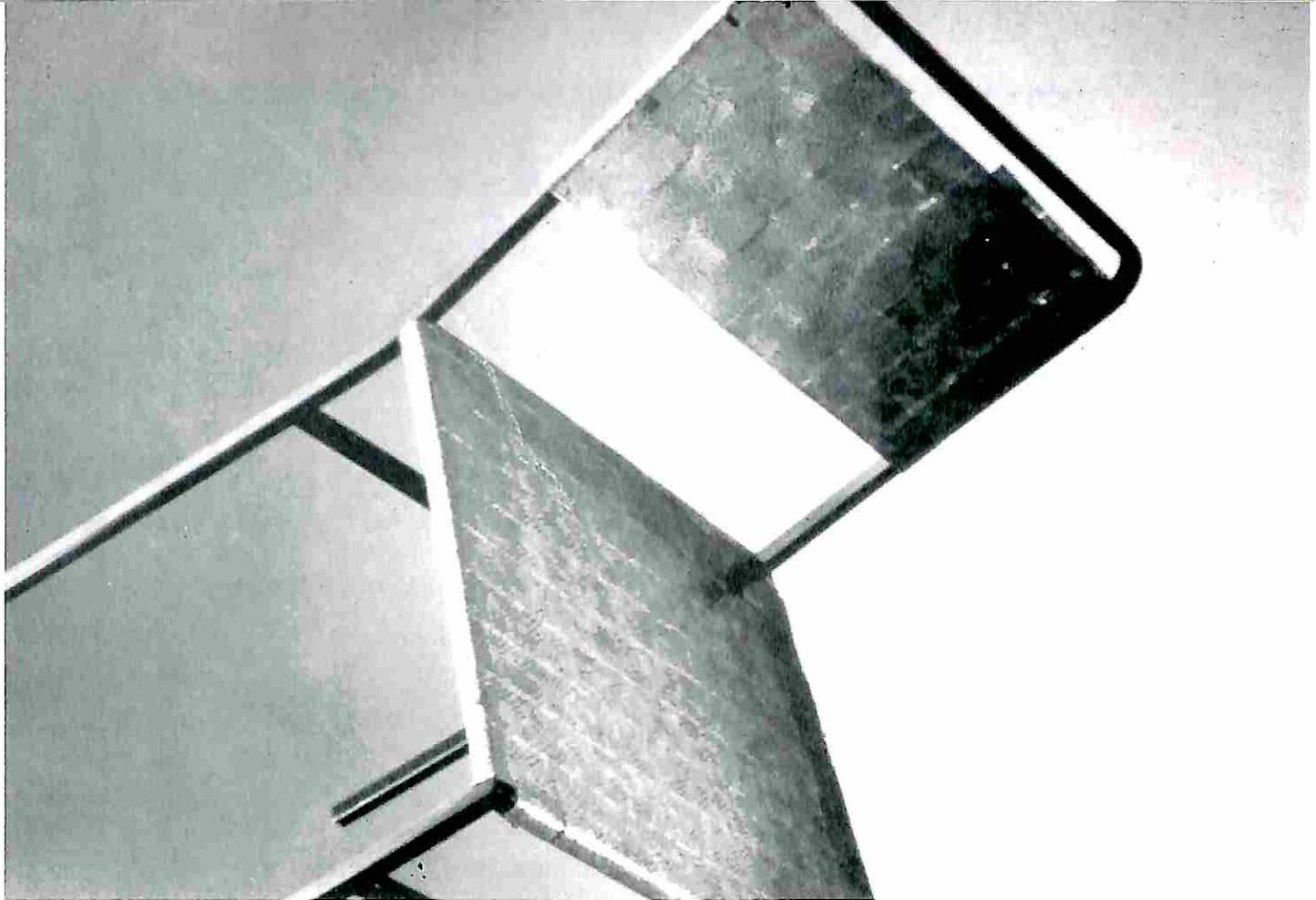
**zio di cielo e siamo portati a pensare che questo rappresenti una situazione di pericolo o di difficoltà. Il pericolo è reale?**

R: Certo, una possibilità di scontro in volo quando diversi alianti si trovano nella medesima zona e alla stessa altitudine esiste. Tuttavia, il pilota allenato sa come prevenire questa eventualità. Le misure di prevenzione sono: guardare fuori e non portarsi troppo vicini alle basi delle nubi, dove gli altri apparecchi diventano invisibili perché si confondono con il bianco delle nubi. Se si ritiene che quella parte di cielo sia troppo trafficata in relazione alla propria esperienza, si sceglie un'altra zona libera da traffico.

**D: In Valtellina è normale trovare l'onda quando c'è un forte vento da Nord. È difficile riuscire ad agganciare l'onda? Immagino poi che le turbolenze richiedano al pilota una costante attenzione...**

R: In realtà i venti da Nord sono i più facili. È vero che bisogna impegnarsi a fondo per vincere le turbolenze, ma una volta che si è presa l'onda si va nel flusso laminare, quindi nell'assoluta tranquillità. Quest'anno è stato un anno molto particolare per i fenomeni ondulatori, infatti, oltre che alle onde generate dai venti dai quadranti settentrionali, è stato possibile sfruttare onde generate dai quadranti meridionali, raggiungendo quote di indubbio interesse.





## SICOBLOC

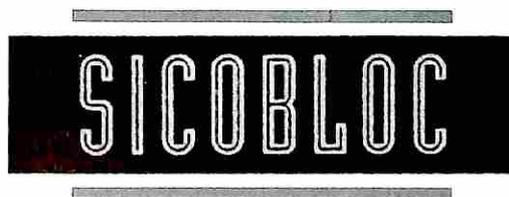
SICOBLOC è un semilavorato in PVC o in resina SURLYN, caratterizzato da colori perlacei, iridescenti e da una sorprendente profondità di disegno. Questi effetti cromatici sono il risultato di una colorazione in massa, nonché di processi di fabbricazione esclusivi.

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 cellulose 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.



**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

# P1: un biposto dal Brasile

A cura di  
Davide Casetti

*Invio dal Brasile questa relazione, tradotta, del collaudatore del P1, un aliante biposto progettato e costruito da un gruppo di amici ingegneri aeronautici dell'Aeroclub CVVCTA (tra i quali anche il pilota terzo ai mondiali del Sud Africa in classe libera).*

*Come potete vedere anche dalle foto, questo prototipo, che sta continuando i test ed è per ora solo Experimental, ha delle soluzioni nuove e interessanti, come il piano di coda e la pianta dell'ala.*

*Chi volesse informazioni mi può contattare via mail a [dottcasetti@hotmail.com](mailto:dottcasetti@hotmail.com)*

## IL VOLO DI PROVA

In una configurazione un po' pesante, CG al 26% CMA, con piombo, un peso al decollo di 500

Kg (12 Kg meno del peso massimo consentito), il carico alare era di 31,2 kg/mq.

Come equipaggiamento per il volo sperimentale sono stati portati un paracadute, un indicatore di posizione dell'equilibratore e un termometro per la temperatura esterna.

Il decollo è stato fatto sulla pista del CVVCTA, testata 15, vento 10 miglia da 100 gradi (un pó al traverso), alle 10.17. Trainato da un PA-18, pilotato da Cel Follador, la salita è stata fatta tra i 110 e i 120 km/h, senza alcuna novità. Tutti i comandi hanno reagito normalmente, la visibilità e la ventilazione buone. Siamo stati accompagnati da un Cessna dell'Aeroclub, con Ralph a bordo, con la finalità di osservare dall'esterno e fare una sequenza di fotografie.

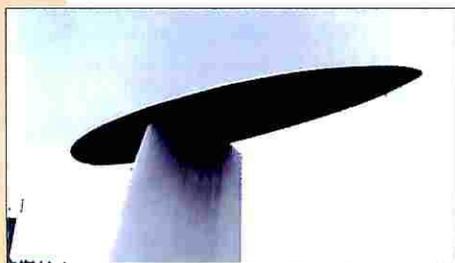
La base nube, quando siamo passati attraverso, era bassa, a circa 450 m. Ma senza problemi, c'erano molti buchi aperti e il tempo era in continuo miglioramento. Una volta passati sopra le nubi, è

cominciata la salita in aria calma.

Ho fatto qualche movimento, solo per sentire l'aliante: senza novità.

Dopo 43 minuti di traino abbiamo raggiunto 2100 m di quota e ho sganciato alle 11.00. Quindi ho consumato 100 m di quota per sentire meglio i comandi, per poi subito passare ai test in volo. La prima sequenza di test in volo era costituita da stalli primari (stallo a 1g, non accelerato) in volo rettilineo, con scivolata da entrambi i lati e l'utilizzo dei diruttori. Con questo l'intenzione era di garantire un atterraggio normale, o, nel caso in cui si dovessero incontrare dei problemi, trovare altre forme di pilotaggio per un atterraggio sicuro. Ma tutto è stato perfetto!

L'aliante si è dimostrato subito docile nel primo stallo e si è confermato nel secondo. Cambia bene angolo di attacco, fa rumore, efficienza dei comandi, per poi vibrare subito con il distacco dei filetti alla radice dell'ala:



## ***Pubblicato su una rivista locale***

Un aliante biposto per l'istruzione basica e avanzata di piloti, progettato dall'ingegnere aeronautico Ekkehard Schubert, è stato appena testato e approvato come aeronave sicura.

L'iniziativa di costruire il P-1 nacque sei anni fa quando il progettista riuscì a raccogliere le persone che si misero a disposizione per sostenere i costi della costruzione del prototipo e partecipare allo sviluppo del progetto.

Da allora già sono stati investiti più di 80 mila USD nel P-1 e dedicati molti week-end alla sua costruzione.

Schubert, che ha quasi 30 anni, vola in aliante ed è stato per dieci volte campione brasiliano in classe libera (N.d.T.: La classe libera è una delle due classi brasiliane: Olimpica con efficienza < 34 e Libera con efficienza >34), dice che il P-1 è estremamente docile e ha eccellenti doti di performance per la sua categoria.

"L'idea di costruirlo nacque perché in Brasile c'è una carenza di alianti biposti" racconta Schubert. Il progettista descrive il P-1 come un aliante moderno, con forme aerodinamiche più adatte rispetto ai precedenti, perché è fatto totalmente in fibra di vetro, un materiale facile da modellare.

Schubert racconta che, quando decise di portare avanti il progetto, si assunse anche l'impegno di ottenere la certificazione aeronautica, già richiesta.

"Il fatto che l'aliante stia già volando è solo il primo passo per ottenere l'omologazione del P-1. Adesso costruiremo un secondo prototipo per ottenere la certificazione che dovrebbe arrivare nell'arco di due o tre anni".

Quando tutte le formalità saranno concluse, Schubert cercherà i finanziamenti per mettere il P-1 sul mercato, per concorrere con gli alianti importati, che costano intorno ai 45 mila USD.

"Se potesse diventare un aliante economico sarebbe un vantaggio per tutti i praticanti brasiliani" dice il progettista.

Per questo tra i suoi piani c'è quello di vendere il P-1 in forma di kit, con l'assistenza tecnica per il montaggio.

come comanda la teoria! La velocità ai primi segnali di stallo è stata di ~72 km/h.

La scivolata è possibile, con molto comando, ma non è efficiente, come in tutti gli alianti moderni, con una fusoliera di piccola sezione trasversale. Il tasso di caduta durante la manovra è di circa 1,5 m/s.

L'apertura e chiusura dei diruttori sono completamente normali, con una efficienza media: per il momento il diruttore ha solo un pannello, ma il progetto ne prevede due per ala.

Terminati questi test l'atterraggio normale era garantito. Poiché avevo ancora 1500 m di quota, sono passato alla seconda sequenza: ricerca di stalli di secondo tipo (accelerati), in volo

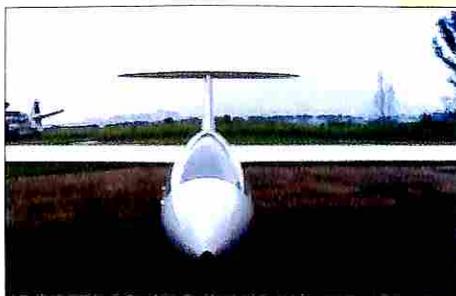
rettilineo e in virata. Adesso sí che ho dimostrato che l'aliante è docile e mansueto, davvero. La velocità di stallo indicata era di ~70 km/h, ma ancora manca la calibrazione del sistema anemometrico.

Poiché il CG era molto avanzato, l'equilibratore non aveva potenza per provocare uno stallo completo (riduzione lenta della velocità, 2 km/h per secondo).

Lo stesso cosí, con la cloche tutta a cabrare i segnali di stallo sono stati molto chiari, vibrava tutto, affondava bene, ma senza uscire dal volo rettilineo e il comando degli alettoni continuava ad essere efficiente.

La sequenza prevedeva stalli in volo rettilineo e in virata di piccola inclinazione, che sono stati

tutti fatti, sempre con lo stesso risultato: perfetti. Bene, adesso rimaneva solo da volare!



Ho aumentato la velocità, raggiungendo 140 km/h, e ho fatto qualche evoluzione.

I commenti sono:

- ✓ alettoni agili, sullo stile Blanik o addirittura migliori;
- ✓ equilibratore e timone normali;
- ✓ stabile;
- ✓ la performance mi è sembrata molto buona: penetra molto bene e l'affondamento è lieve;
- ✓ silenzioso.

A questa quota ho cominciato a fare qualche rovesciamento, poiché la confidenza con il P1 stava aumentando, è veramente piacevole.

Raggiungendo approssimativamente i 500 m, sono arrivato sotto le nubi (cumuli piccoli, un pó stratificati). Subito ho sentito quella piccola scossa e ho cominciato a spiralaré. E con mia sorpresa, il P1 sale molto bene con questa configurazione di carico alare e CG! Sono salito fino a base nube (600 m) e sono partito per la salita successiva. Un'altra grande sorpresa: il P1 va molto bene. Sono salito ancora un po' e ho planato di nuovo e ha confermato: abbiamo un eccellente aliante biposto! Docile, stabile, di eccellente manovrabilità e performance. È chiaro che queste sono le prime impressioni e tutto deve

essere misurato correttamente. L'atterraggio è stato normale, con l'uso del diruttore e del freno sulla ruota. Questo freno sulla ruota è a disco, con pinza doppia: servirà un'ulteriore modifica del braccio di leva per renderlo più efficace. Per adesso bisogna fare molta forza per sortire un effetto medio.

Il volo è durato un'ora e 23 minuti in totale.

Una volta tornato al piazzale dell'hangar, qualcuno aveva già organizzato un camion dei pompieri, come se ci potesse essere qualche problema di fuoco nel primo volo di un aliante! Mi hanno lavato completamente!

**international  
sailplane  
services**



Vi offriamo un ampio servizio

- Ricerca di aeromobili usati (vendita/rivendita)
- Stesura del contratto
- Passaggio di proprietà in Germania
- Assicurazioni in Italia - Germania - Austria (GENERALI - THURINGIA - ALLIANZ)
- CN tedesco
- Consulenza

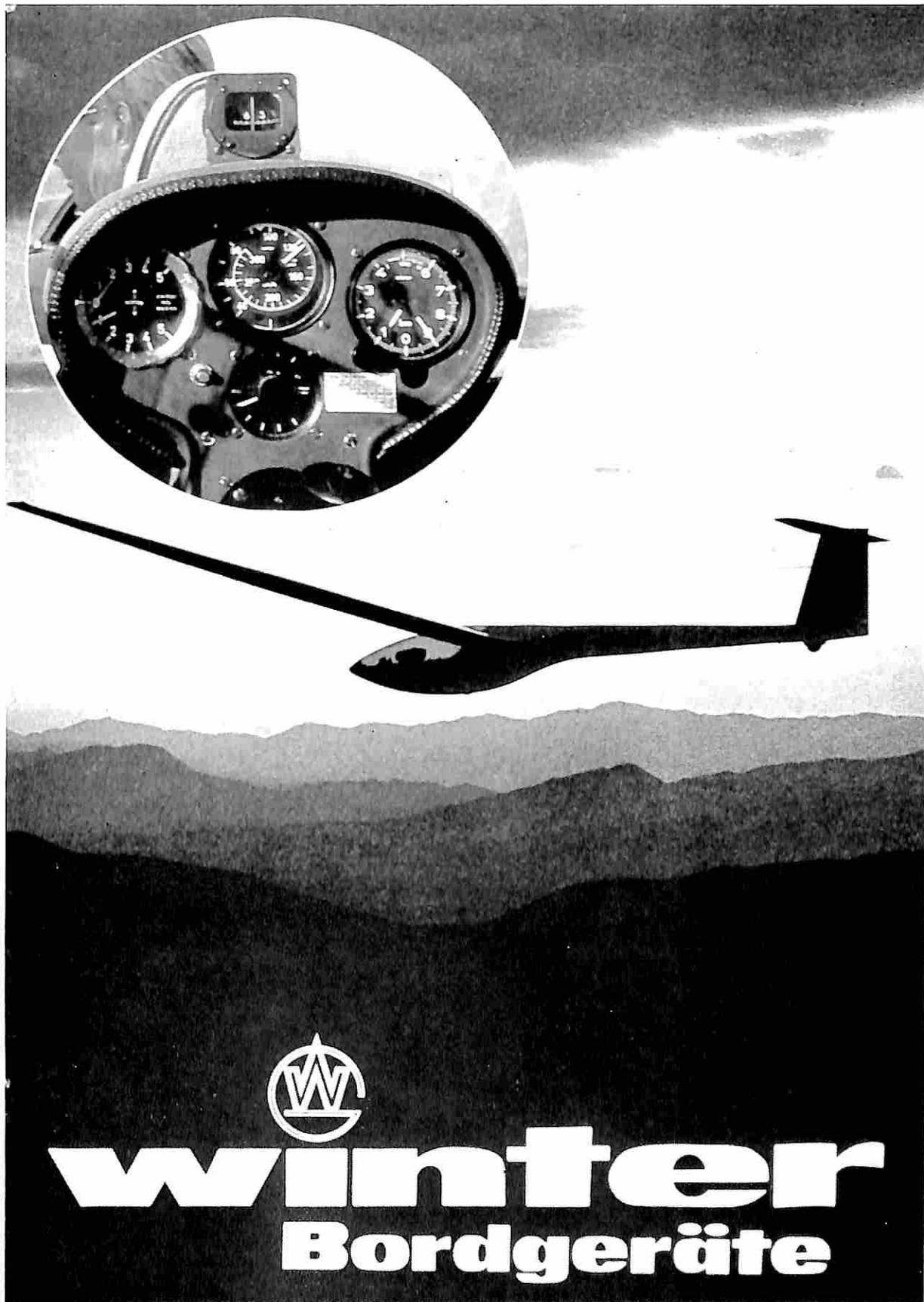
System & Concept Hannes Zimmermann  
Stuttgarter Str. 3  
D-73525 Schwäbisch Gmünd

[info@system-concept.com](mailto:info@system-concept.com) [www.zimmermann-syscon.de](http://www.zimmermann-syscon.de)

Tel. Italia 0039 - 03163 27 72 Tel. Germania (lingua italiana) 0049 - 171 7 13 66 93

# Miller & Freilinger

Specialista in assicurazioni aeronautiche



# winter

## Bordgeräte

GLASFASER ITALIANA spa

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

# Dal Texas all'Alaska

Testo e foto  
di Winfried  
Boos

Traduzione  
e adattamento  
di Aldo  
Cernezzi

In  
avvicinamento  
ai "Rockies"  
nel Nuovo  
Messico

*Parte prima:  
Due alianti sulla rotta del Nord*

**W**infried Boos e Fritz Schneider hanno iniziato nel Luglio 1998 un'avventura molto ambiziosa, eccitante e a volte frustrante. Un viaggio volovelistico di 14.000 km!

Nel 1954 Winfried incomincia a volare con uno Spatz 55, si guadagna il Diamante dei 300 km e intanto studia chimica. Con Fritz acquista poi uno Zugvogel 3, esplorando la Foresta Nera e la fascia prealpina. Sfruttando il Mistral, Fritz riesce a compiere un bel volo in onda giungendo fino al sud della Francia. Insieme scoprono poi la praticità degli alianti motorizzati, e incominciano una serie di viaggi avventurosi verso la Grecia, il Marocco, la Turchia, l'Alaska e, nel 2001, attraversano il Mediterraneo dalla Sicilia verso la Tunisia.



***Il Canada ci ricorda molto  
la Svizzera***

***Sulla rotta verso il Canada  
non mancano le termiche***

Dopo aver incontrato tanti problemi negli aeroporti di Grecia e Turchia, io e Fritz ci siamo dedicati al paradiso dell'aviazione generale, dove la cisterna del carburante ti raggiunge prima che tu esca dall'abitacolo e il motel vicino ti manda a prendere con la macchina di servizio. Il mio lavoro di professore universitario mi ha permesso di prendere un periodo sabbatico, del quale ho approfittato per spedire il mio ASH 26, con automobile e carrello, a Galveston in Texas; e per lavorare al Dipartimento di Biologia dell'Università dello Utah. L'estate iniziò male, con molta pioggia e freddo persino a Salt Lake City. Riuscì a fare solo tre voli. Intanto stavo raccogliendo informazioni sulle possibilità





**Tra Canada  
e Alaska,  
seguendo  
il Trench**

volovelistiche dell'Alaska, studiando mappe e cercando le coordinate di tutti gli aeroporti.

Finalmente mi ritrovo con Fritz, l'11 luglio a Houston: il suo nuovo ASH 26 era appena arrivato via nave e ci volle mezza giornata per preparare i nostri alianti. Lo spazio per il bagaglio è ridottissimo, ma noi dobbiamo portarci cinque litri dello speciale olio per il motore Wankel, un set di attrezzi, una piccola tenda, sacchi a pelo e materassini isolanti. Non possiamo fare a meno di picchetti, macchina fotografica con pellicole, un cellulare e un minimo ricambio di biancheria, un giaccone e lo spazzolino da denti.

Entrambi disponevamo di transponder con codifica della quota. Ci interessava poter usare spazi aerei di classe C e, se fosse risultato necessario, non avremmo esitato a inoltrare un piano di volo IFR dall'aria. Non successe, ma noi eravamo pronti. Avevamo un computer Zander 920 con logger e, per ulteriore sicurezza, un Garmin 195 che si dimostrò essenzia-

le. I pannelli solari sul cruscotto e sui coperchi del vano motore ci garantivano l'indipendenza per la carica delle batterie.

Il nostro progetto prevedeva la partenza da Galveston, sorvolando il Texas e poi il New Mexico per raggiungere le Montagne Rocciose all'altezza di Albuquerque. Seguendo la cresta avremmo poi raggiunto Denver e il Canada. Contavo molto sull'onda per alzare la velocità media e coprire queste

lunghe distanze. In realtà, in questa stagione, il vento ha già cessato di soffiare, ma le termiche della catena del Sangre de Cristo si dimostrarono altrettanto potenti.

Sulla carta, il Monte McKinley mi appariva come una meta perfetta, ma Fritz voleva andare oltre: aveva già letto tutto su Bering e il passaggio a Ovest. Desiderava vedere lo stretto e magari arrivare in Russia.

Non riuscimmo a ottenere infor-



**A Ovest  
di Northway,  
in Alaska**



# CAMBRIDGE computers di volo

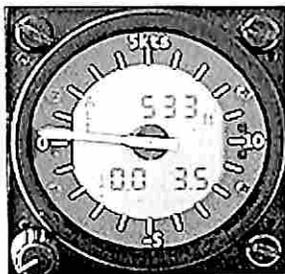
Il migliore continua a migliorare!

## CAMBRIDGE SERIE 300

*il futuro nella costruzione  
degli strumenti*

- il primo variometro digitale con 2 g-metri
- sensore vario superveloce
- LCD display per tutte le informazioni sul volo
- Logger FAI
- Tutto in uno strumento 57mm

In più, collegando il PocketNav, la cartografia elettronica interattiva



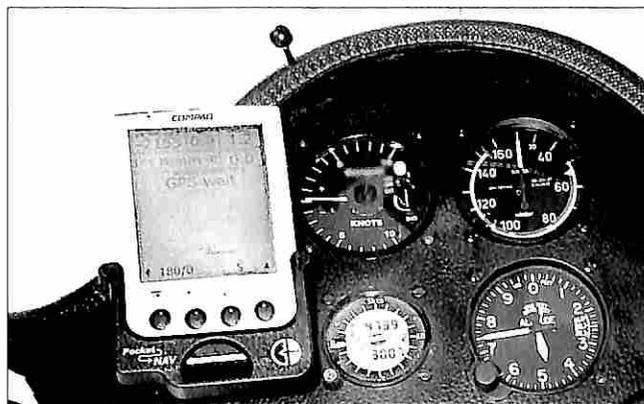
### SERIE 300 VON CAMBRIDGE

*Die Zukunft im Instrumentenbau*

- das erste direkt-digitale Variometer mit 2 G-Messer
- superschnelles ruhiges Vario
- LCD mit wichtigsten Fluginfos
- Logger FAI
- Alles in einem 57mm Instrument

Dazu der PocketNav für "moving map" Navigation

Vendita, manutenzione, installazione:  
*Verkauf, Service und Installation:*



**TEKK: Klaus & Ursula Keim**

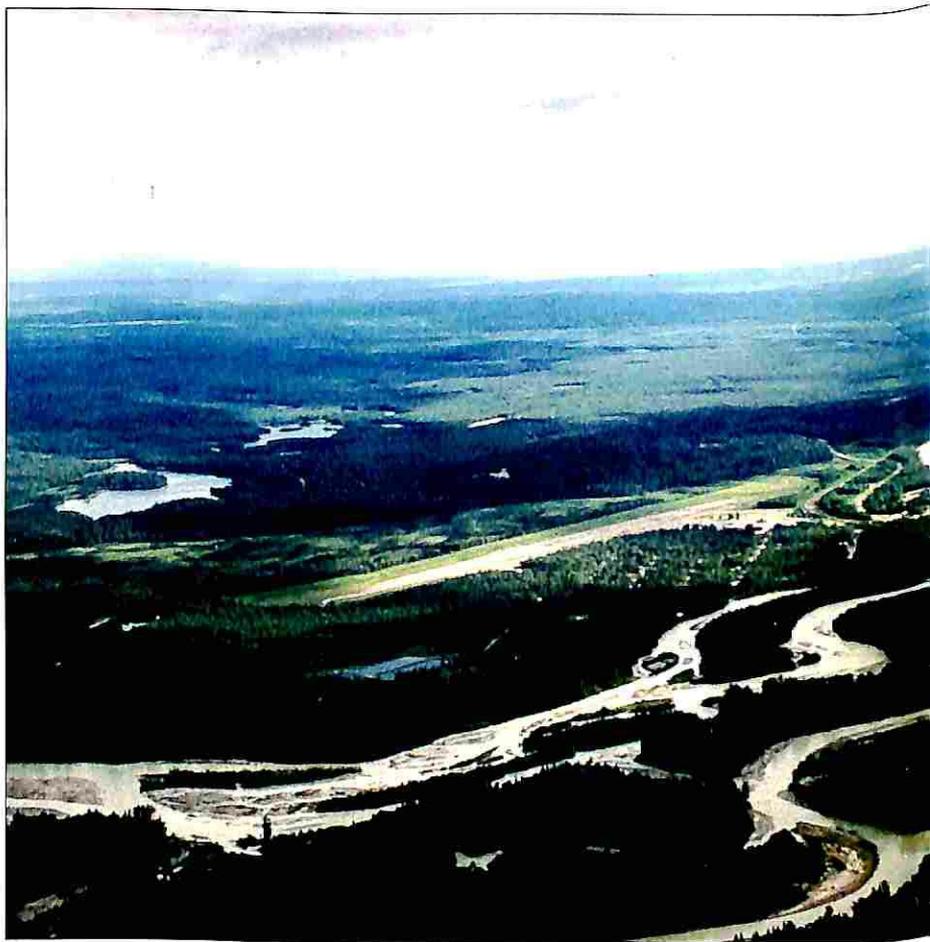
Wuermhalde, 1 AIDLINGEN - D71134    Telefono 0049-(0)7034-6523.13/.14  
E-mail: kkeim@t-online.de    Pagina Web: www.t-online.de/home/kkeim

mazioni certe sull'attività termica in Alaska. "Big Dog", un amico volovelista, giurava che con quel freddo nessuna termica sarebbe mai partita, e che saremmo stati divorati da zanzare grandi come piatti da cucina. Secondo lui, al massimo avremmo raggiunto l'Idaho (forse).

Avevamo a disposizione 33 giorni (Fritz doveva tornare al lavoro entro il 16 Agosto) per percorrere una distanza tra i 12000 e i 14000 km. Ipotizzando di perdere otto giorni per maltempo o altre calamità, ogni tappa sarebbe stata in media di 550 km, mettendoci un po' sotto pressione; in realtà non fu affatto difficile.

All'inizio partivamo tra le 11 e mezzogiorno, salendo fino a 3000 m e planando poi nell'aria ancora calma verso la prima termica della giornata. Più avanti sfruttammo la maggiore durata della luce solare per partire solo ai primi segni di cumuli. Il motore fu usato molto raramente, a parte il primo volo da Galveston a Pleasanton in con-

**La nostra  
meta: il monte  
McKinley,  
Donali  
per gli amici**





dizioni molto deboli, e non abbiamo mai patito per mancanza di buone termiche.

In New Mexico trovammo plafoni di oltre 5000 metri, e lungo la catena Sangre de Cristo dovemmo stare attenti per non superare il limite legale di 6000 m nel pur veloce volo dellinato. I temporali pomeridiani ci hanno sempre impedito di seguire la cresta delle Montagne Rocciose. Dopo 700 chilometri, atterrammo a Boulder sotto una leggera pioggia.

Mattinate cristalline e buone condizioni ancora verso Nord, e noi possiamo avanzare senza fatica verso il Canada: eccoci a Cranbrook (British Columbia) coi motori ancora freddi.

Il controllore di Cranbrook non è per niente contento! Senza piano di volo, non abbiamo avvertito la dogana del nostro arrivo e le nostre capacità di fonìa inglese lasciavano parecchio a desiderare. La sentenza fu clemente: ci furono confiscate due mele, che dovevano essere la mia scorta di

energia per il giorno successivo. Seguirono due giornate fantastiche. Poco a Nord di Cranbrook lo scenario continuava ad essere inciso da profonde e strette vallate, i cui fianchi regalavano sempre termiche molto forti. Le strade di cumuli, non più così alte come in Colorado, davano comunque una quota sicura sopra le creste mentre si stendevano verso Nord-Ovest. Con una deviazione a destra ci portammo verso i monti più alti e i cumuli più possenti. 1400 km passarono in due giorni, e molto ci ricordava le Alpi Svizzere. Pochissime tracce di vita umana, solo ghiacciai e roccia, laghi di un profondo blu-verde e cumuli fino all'orizzonte. Natura pura e semplice.

A Mackenzie, una cittadina dedicata al taglio degli alberi e del legno, trovammo un ristorante greco. Per una volta, non ci toccava la "più grossa bistecca del paese".

Il nostro sogno terminò a Watson Lake. Avevamo lasciato le montagne e attraversato la vasta pianu-

**Bloccato  
a Talkeetna;  
la Schleicher  
farà arrivare  
i ricambi**



ra con lunghe planate. La grossa nuvola scura che ci aveva dato la quota per la planata su Watson Lake era un'anticipazione della copertura e della leggera pioggia che ci avrebbero fatto compagnia il giorno successivo. L'ottavo giorno ci fece provare la mancanza di termiche e condizioni al limite del VFR. Un miglioramento non era previsto, perciò andammo avanti, seguendo l'autostrada Alaska-Canada (ALCAN) a bassissima quota tra pioggia e visibilità scarsa. Il motore dell'ASH 26 non gradiva questo tipo di attività.

Il volo livellato con il gas ridotto, pur se a regimi normali, lo faceva girare molto ruvidamente; il modo normale di utilizzo, che consiste nel fare guadagni di quota a tutto gas per poi planare a motore chiuso, non era possibile per la copertura nuvolosa molto bassa. Un improvviso buco mi permise di salire al sole, ma presto fu necessario tornare sotto le nubi tenendo in vista dell'incerta sicurezza rappresentata dall'ALCAN.

Le ali bagnate e il vento contrario (ci voleva!) ridussero l'autonomia dei nostri alianti ad un massimo di 400 km con i 45 litri totali dei due serbatoi. Gli aeroporti erano ormai parecchio lontani tra loro... Atterriamo a Whitehorse dopo soli 357 km, quasi a secco di carburante.

Verso sera il tempo migliora, ma la meteo ci dice che peggiorerà di nuovo a metà dell'indomani, prima che possano iniziare le termiche. Decolliamo quindi alle otto del mattino nell'aria limpida, sfuggendo al maltempo in arrivo

da Sud-Est. Un volo fantastico. Da oltre 4000 metri, raggiunti con la forza del Wankel, la bianca catena dei monti dell'Alaska ci si offre alla vista, circondata da verdi colline, laghi blu e dalla Tundra senza fine. Siamo arrivati in Alaska!

Dopo 426 km atterriamo a Northway di nuovo coi serbatoi vuoti, prima di mezzogiorno. Ci eravamo lasciati il maltempo alle spalle. Qualcuno aveva già visto un aliante, ma non capivano come fossimo potuti arrivare lì dal Texas.

"Dov'è il vostro traino?" e noi eseguivamo il solito show estraendo il motore dal cappello magico...

Ora dovevamo discutere la nostra prossima mossa.

Denali, noto agli alpinisti come Monte McKinley, è la montagna sacra dei primi abitanti della zona. Sulla mappa l'Alaskan Range ha la forma di un ferro di cavallo con l'apertura rivolta a Sud. All'estremità più a Sud-Ovest della catena spicca il Denali, lontano e altissimo; per raggiungerlo, se il plafone non ci permettesse di superare le creste, saremmo costretti ad aggirare tutto il ferro di cavallo fino a Fairbanks, un percorso di oltre 700 km.

Con il sole che non tramonta prima delle ore 22, potevamo permetterci un volo anche molto lungo; ma le cattive notizie arrivavano dal servizio meteo. Buone condizioni erano possibili solo nel bacino all'interno della catena montuosa, protetto dalle perturbazioni.

Incominciò il giorno più bello di tutto il viaggio. Non per le condizioni, con il plafone che non supe-

rava i 3800 metri e le termiche che stentavano a raggiungere i 3 m/s; quello che mai potrò dimenticare sono le vedute emozionanti delle montagne maestose, con gli immensi ghiacciai e le pareti di roccia a strapiombo.

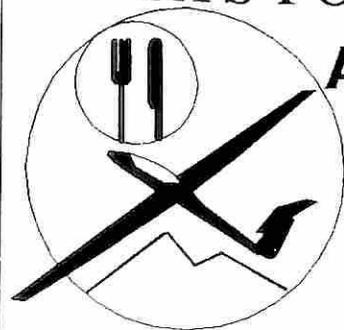
Decollati dopo le due del pomeriggio, troviamo le prime termiche senza nemmeno dover raggiungere le prime alture. Salimmo lungo una gloriosa scalinata verso il paradiso (dei volovelisti), e ci trovammo a correre lungo la cresta principale i cui picchi più alti si intingevano nelle nubi. Il sole faceva splendere le cascate di ghiaccio mentre noi ne sfruttavamo il calore sfiorando le rocce più scure.

Progressivamente la nostra prua si piegava prima verso Ovest e poi Sud, in direzione della nostra meta. Il maltempo ci raggiunse verso sera. Per vedere il Denali avremmo dovuto aspettare ancora un giorno.

Coi motori facciamo la quota necessaria alla planata su Talkeetna. Fritz, pochi chilometri più avanti di me, mi chiama "Guarda alla tua destra!". Eccolo, il re di tutte le montagne, sveltare alto fra le nubi a dominare tutta la catena. La montagna più alta del mondo, se si considera che i suoi 6800 metri salgono ininterrotti dal livello del mare. La sua altezza ci sovrastava, e la distanza era ancora troppo grande per conquistare oggi la sua corona. Purtroppo il giorno successivo portò molta pioggia e altri intoppi...

*(continua)*

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

# C'È DI PIÙ?

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



# C

# O

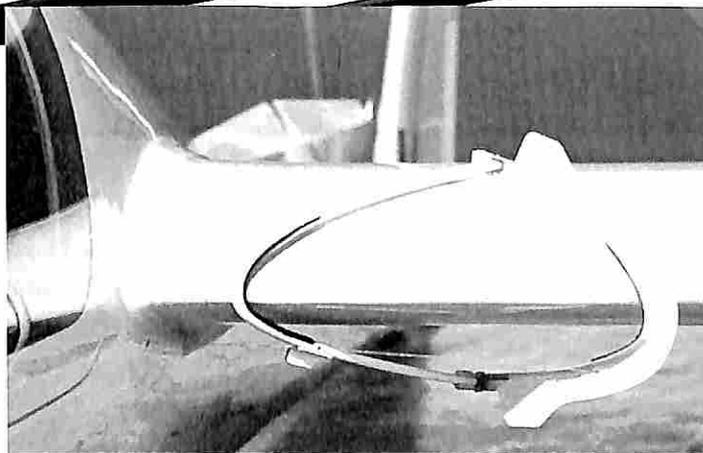
# B

# R

# A

COBRA

Una ricca gamma di accessori  
per ogni esigenza



## "NETTA-MOSKERINI" MOTORIZZATO

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



## AEROGRAF 2000 la più sicura documentazione di volo

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

# 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



# Asiago: Raduno Internazionale Alianti d'Epoca



*Carlo Zorzoli mentre  
prepara il suo CAT 20*

**A**vevo letto su diverse riviste e libri di volo a vela in merito al primo "Concorso Nazionale di Volo Senza Motore", divenuto in seguito internazionale grazie alla presenza d'alcuni noti piloti tedeschi. Le fotografie pubblicate insieme ai vari articoli mi avevano particolarmente affascinato e incuriosito. Avrei voluto trovarne molte altre e magari saperne di più su quei giorni del lontano Ottobre 1924 ad Asiago, ma chi poteva aiutarmi in quest'impresa? Non penso sia rimasto in vita nessuno dei partecipanti a quel concorso, quindi l'unica fonte d'informazione disponibile poteva essere la stampa dell'epoca.

Mi sono improvvisamente ricordato che La Gazzetta dello Sport era stata lo sponsor ufficiale della manifestazione, quindi doveva aver scritto in proposito ciò che succedeva giorno per giorno sulle pendici del Monte Sisemol, luogo prescelto per la gara. Detto fatto: una visita alla Biblioteca Comunale, l'esame dei microfilm della Gazzetta dello Sport dal Settembre all'Ottobre 1924 ed ecco ricostruita una cronistoria giornaliera di tutto ciò che era accaduto in quei giorni. Finalmente una storia precisa e dettagliata in ogni particolare. Per rendere la mia ricerca più completa sarebbe stato utile avere un maggior numero di fotografie, ma dove trovarle? La risposta logica era... ad



*Una vista di Asiago dall'abitacolo aperto dello Slingsby T21*

*Il Rhoenbussard di K. H. Kellermann sulle pinete di Asiago*

Asiago. Li conobbi Franco Bissaro, Presidente dell'Aeroporto Romeo Sartori.

### IL RADUNO 2002

Per ciò che riguardava la mia ricerca mi diede alcuni utili suggerimenti, ma ben presto l'argomento scivolò su un altro tema e cioè quello di organizzare ad Asiago un raduno internazionale d'alianti d'epoca, argomento per me non del tutto nuovo, dopo le mie plurime esperienze di Pavullo.

L'idea era di ridare ad Asiago quell'importanza storica, talvolta dimenticata, che Asiago si era conquistata grazie al primo concorso nazionale di volo senza motore e successivamente

alla fine degli Anni Trenta attraverso altre manifestazioni volovelistiche.

E così mi sono presto trovato coinvolto nell'organizzazione del primo raduno internazionale d'alianti d'epoca previsto per l'ultima settimana del mese di Giugno 2002, patrocinato dall'Ente del Turismo d'Asiago e dall'Aeroporto Romeo Sartori.

Essendo iscritto al Vintage Glider Club mi è stato abbastanza facile spargere la voce dell'iniziativa attraverso la rivista edita dal VGC e presto ho cominciato a ricevere le prime registrazioni.



I tedeschi sono stati i primi a rispondere positivamente all'invito, anche perché avevano partecipato con noi al concorso di volo a vela sul Monte Sisemol nel 1924. Tra Asiago e Wasserkuppe esiste una sorta di gemellaggio volovelistico. A tale proposito è stato eretto in cima al monte Sisemol un cippo commemorativo che riporta chiaramente oltre alla data dell'Ottobre del 1924 i nomi delle città di Gersfeld-Rhoen-Asiago-Gallio. Ma vediamo ora come sono andate le cose in questo primo raduno internazionale d'alianti d'epoca e chi sono stati i veri protagonisti di questo evento:



**L'aeroporto  
Romeo Sartori**

## **I PROTAGONISTI, DA TUTTO IL MONDO**

**Karl-Heinz Kellermann**, del gruppo alianti storici della Wasserkuppe, è stato fra i primi a venire ad Asiago con un bellissimo Rhoenbussard costruito nel 1937 e disegnato dal noto progettista tedesco Hans Jacobs, autore di tanti altri alianti famosi. Un aliante di 14,3 m. d'apertura alare che nonostante la sua veneranda età ha fornito prova d'ottime caratteristiche di volo.

**Joerg Ziller**, da Monaco di Baviera con la sua Olympia Meise costruita nel 1954, un aliante dalle ottime caratteristiche di volo progettato nel 1939 per partecipare ai Giochi Olimpici e del quale furono costruiti in varie parti del mondo oltre 2000 esemplari. Joerg Ziller conserverà di questo primo raduno internazio-

nale un particolare ricordo. Durante uno dei suoi voli, a causa di un'improvvisa discendenza, è stato costretto ad effettuare un atterraggio fuori campo a circa 2 km dal campo volo d'Asiago, senza alcun danno per sé e per la sua magnifica Olympia Meise.

L'aliante si è posato sul prato appena tagliato di una malga e dopo appena due ore era di nuovo presente al campo volo.

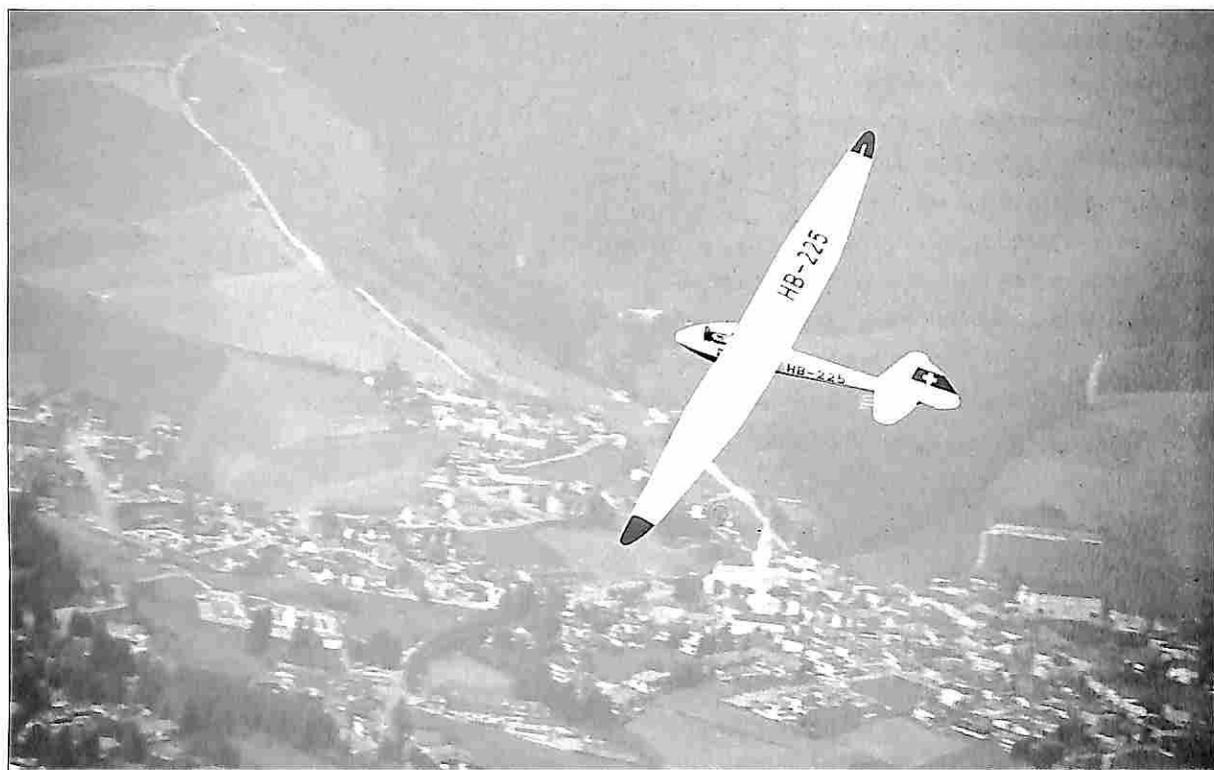
**Manfred Hoffmann**, da Dachau, ha partecipato al raduno con un meraviglioso Slingsby T21, aliante biposto con posti affiancati di progettazione inglese, con il quale ha portato in volo diverse persone, alcune delle quali alla loro prima esperienza di volo veleggiato.

Quest'aliante di oltre 16 m d'apertura alare, ha la caratteristica di avere la carlinga aperta, condizione ideale per effettuare fotografie aeree.

**Uwe Morgenstern**, l'ultimo dei piloti tedeschi, già frequentatore dei vari raduni d'alianti d'epoca compresi quelli di Pavullo, è arrivato ad Asiago con il suo Ka 6CR, costruito nel 1959 e denominato "Stradivari", appellativo pienamente azzeccato vista la perfetta conservazione dell'aliante stesso.

Anche gli svizzeri hanno risposto positivamente all'invito d'Asiago e sono arrivati con macchine particolarmente interessanti. In ordine:

**Werner Roth**, con un Kranich II-B recentemente restaurato insieme al fratello Hugo e all'amico Phips



**Lo Spalinger  
S19 di  
P. Rothenbueler**

**Il WLM-2  
dell'americano  
A. Uster**



Rothenbueller. Un'altra opera di Hans Jacob costruito nel 1938 in Germania. Questo biposto in tandem ha offerto l'opportunità di volare a molte persone intervenute al raduno. Anch'io personalmente non ho potuto resistere alla tentazione di un volo sul Kranich II-B in una giornata splendida con condizioni di volo ideali. Un'esperienza indimenticabile in uno scenario grandioso.

**Hans Rothenbueller**, che porta a spasso il suo aliante non con il consueto carrello al traino della propria auto, ma con un vecchio pullman del 1965, opportunamente trasformato per contenere il suo Spalinger S-19 e contemporaneamente fungere da camper. Un'idea unica ed originale nel suo genere. Lo Spalinger S-19 è un bellissimo aliante ad ala a gabbiano, derivante da alcune modifiche apportate allo Spalinger S-18.

Nel 1938 l'S-19 stabilì il record di durata con un volo di 28 ore. Durante il raduno d'Asiago ha effettuato diversi voli della durata di oltre quattro ore.

**Lilly Grundbacher**, unica donna pilota della manifestazione, presente con il più giovane degli alianti d'epoca, un Elfe S4, unico prototipo costruito nel 1974, un aliante considerato più "classic" che vintage, ma in ogni caso costruito in legno e con qualche minima parte in vetro resina.

Anche quest'aliante ha effettuato voli tra le tre e quattro ore.

**Albert Uster**, americano del Maryland, è arrivato in aereo dagli USA atterrando a Zurigo dove ha recuperato il suo aliante WLM 2, che ha portato ad Asiago al



traino della sua auto. Qui nasce spontanea una considerazione: "Mentre non sono riuscito a convincere alcuni italiani a percorrere 200/300 km per venire ad Asiago, Albert Uster ha volato almeno otto ore per venire in Europa, per poi farsi altre dieci ore da Zurigo ad Asiago in macchina con il suo aliante al traino. Si può far ciò soltanto se si ha la passione per il volo a vela storico...".

**Claude Visse**, unico francese presente che si è pure fatto un po' di strada per venire con il suo Breguet 900S ad Asiago. Claude può vantare il volo più lungo della manifestazione, che com'è noto non è competitiva. Ha volato per oltre sei ore ed è atterrato semplicemente perché alle 19.00 il campo volo termina

**Ken Maeda, a destra, figlio del famoso costruttore Kennichi Maeda, con l'amico Osho Katsube**



*Il Breguet 900S di C. Visse che ha registrato un volo di oltre sei ore*

*Lo "Stradivari", un magnifico Ka-6CR di Uwe Morgenstern*



di operare e quindi non ci possono essere velivoli in aria. Claude è stato protagonista di un episodio alquanto curioso. Con Carlo Zorzoli avevano deciso di scambiarsi gli alianti e cioè: Carlo avrebbe volato con il Breguet 900S e Claude con il CAT-20.

### SGANCI ACCIDENTALI

Tutto è andato bene per Carlo che è decollato regolarmente volando per circa un'ora. Non è invece andata così per Claude Visse che, dopo tre sganci accidentali nelle prime fasi del traino, ha desistito dall'impresa ipotizzando che qualcosa non funzionasse nel gancio di traino. Ebbene il gancio non aveva alcun problema come ha poi potuto dimostrare Carlo Zorzoli con i successivi decolli. Il problema era invece causato dalla dimensione delle scarpe di Claude, un bel 46 pianta larga, così quando dava di pedale sinistro, toccava involontariamente il cavo del gancio di traino che così si staccava immediatamente dal trainatore. Per fortuna ciò avveniva immediatamente subito dopo il decollo poiché a mezz'aria avrebbe potuto avere conseguenze molto peggiori.

**Carlo Zorzoli**, spero non me ne voglia perché l'ho tenuto per ultimo, è l'unico pilota italiano appassionato d'alianti storici che io conosca. Ad Asiago, come in altri raduni vintage, si è presentato con il suo CAT-

20 I-ZAGO del 1938, uno dei più vecchi alianti presenti al raduno.

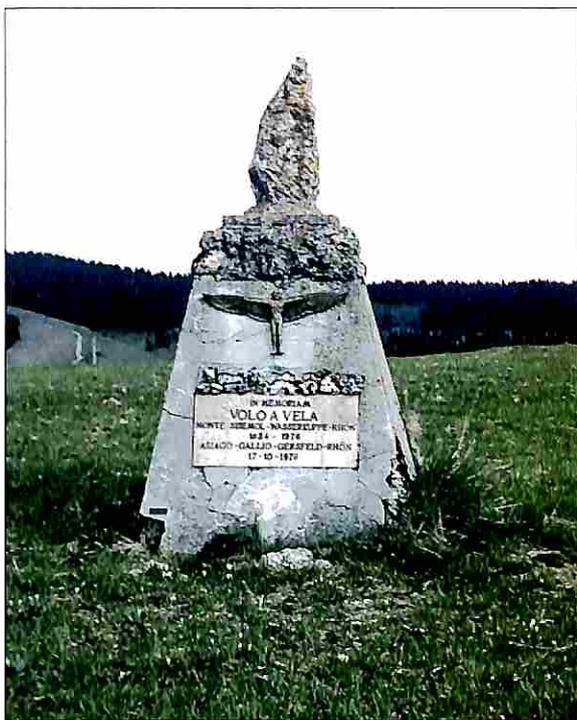
Durante le riprese video di una emittente locale, Carlo ha eseguito un programma acrobatico che ha suscitato uno scroscio d'applausi da parte delle persone presenti in campo. Non è la prima volta che un così piccolo aliante dà dimostrazione d'eccezionali doti di volo, ma ciò più che all'aliante è da attribuire all'esperienza del pilota.

A parte la decina d'alianti presenti ed in rappresentanza di cinque paesi, hanno partecipato alla manifestazione altri piloti stranieri provenienti dagli USA e dal Giappone. Dal Giappone vorrei citare **Ken Maeda**, figlio del famoso progettista e costruttore Kennichi Maeda, personaggio di riferimento nella storia dell'aviazione giapponese.

Dagli Stati Uniti, **Ian Scott**, **Doug Fronius** e la signora **Linn Buell**, esperti piloti che hanno volato pilotando alcuni degli alianti partecipanti al raduno. Tutti concordi nel definire Asiago un vero e proprio paradiso per il volo vela. Questa definizione era stata attribuita anche nel lontano 1924 quando i piloti tedeschi pervenuti sul Monte Sisemol avevano paragonato per condizioni atmosferiche Asiago alla Wasserkuppe.

### UN PARADISO PER IL VOLO A VELA

A proposito, com'è stato il tempo durante il Raduno? Sette giornate ottime per il volo contro tre giornate di tempo incerto o piovoso. Niente male, anche perché



**Il cippo commemorativo del primo Concorso (ottobre 1924), in cima al Monte Sisemol**



**Il gruppo di amici americani**



**Il più giovane tra gli alianti presenti al raduno: l'Elfe S4 di Lilly Grundbacher**

**L'autobus che  
accoglie  
la famiglia  
Rothenbueler  
con il loro  
Spalinger**



le tre giornate di tempo incerto sono state impiegate a scopo turistico. Un'intera giornata a Venezia in pullman ha fatto perdonare a Giove Pluvio l'invio del maltempo. Molti dei nostri ospiti non avevano mai visitato Venezia che si è confermata una città unica al mondo.

La visita al Museo Caproni a Trento ha ben occupato il tempo di una seconda giornata di maltempo ed è stata apprezzata da tutti i convenuti.

Infine la terza giornata di tempo incerto è stata spesa visitando i dintorni d'Asiago ricchi di storia delle due guerre mondiali.

E così giorno dopo giorno il primo raduno d'alianti d'epoca ad Asiago si è concluso in un clima veramente internazionale e soprattutto all'insegna di una sincera amicizia, alimentata dal comune interesse

**L'Olympia Meise  
di Joerg Ziller**



**L'atterraggio  
del CAT 20  
di Carlo Zorzoli**



per il volo a vela storico. L'hotel Paradiso, dove alloggiava la maggior parte di noi, ha offerto l'opportunità di stare insieme ogni sera a cena dopo una giornata spesa all'aria aperta. La scelta dell'hotel Paradiso non è stata casuale essendo stato questo stesso storico albergo usato dai piloti tedeschi nel 1924. A questo proposito mi viene in mente un curioso episodio accaduto durante il primo concorso di volo a vela ad Asiago. Arthur Martens con il suo famoso Moritz fu il primo pilota a decollare dal Monte Sisemol ed ad uno degli assistenti al volo che gli aveva chiesto dove avesse avuto intenzione di atterrare, rispose: "All'hotel Paradiso, a prendere un caffè". Previsione che fu perfettamente azzeccata.

Volendo concludere facendo un bilancio di questo primo raduno internazionale d'alianti d'epoca si può

senz'altro affermare che è stato positivo e che ha soddisfatto le attese di tutti i partecipanti che hanno lasciato Asiago con un caloroso arrivederci.

Gli amici americani, giapponesi e quelli europei intervenuti hanno portato con sé il ricordo d'Asiago come di un luogo ideale per il volo a vela sia per le sue condizioni atmosferiche che per la spettacolarità del suo paesaggio e sono partiti ponendo la domanda: "A quando il prossimo raduno d'alianti d'epoca ad Asiago?"

#### **Errata Corrige**

Nel n. 271 di *VaV*, l'autore dell'articolo sul Pelican II è Vincenzo Pedrielli, diversamente da quanto erroneamente indicato. Ce ne scusiamo con l'autore e con i lettori.



**Un po'  
di refrigerio  
all'ombra  
dello Slingsby  
T21  
di M. Hoffmann**

**A.V.A.O. Associazione Velovelistica Alpi Orobiche**  
**A.V.A. Aeroclub Volovelistico Alpino**

**VALBREMBO: PRIMA BASE IN EUROPA PER VOLI DI OLTRE 1000 KM**

Tel. 035.528093 - Fax 035.528491 - Frequenza aeroporto 122,60 MHz

Aerei e alianti a disposizione di tutti i soci:

**2 STINSON L.5 • 2 ROBIN DR 400**

**4 TWIN ASTIR • 3 DUO DISCUS • 3 ASTIR STANDARD • 1 HORNET • 6 DG 300**

**4 DISCUS B • 2 DISCUS 2B • 1 ASH 25 • 1 MOTOALIANTE GROB G 109B**

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

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

FOTO ADRIANO

**PARABELLI**

# Volare alla velocità giusta

Di Jay Rebbeck

da *Sailplane  
& Gliding*  
n. 3/2001

Traduzione  
di Flavio Formosa

Foto  
di Aldo Cernezzi



I piloti da competizione amano volare veloci. Quando si è in gara, non c'è niente che dia soddisfazione come passare accanto ad un avversario che sembra fermo nel cielo. Triste ma vero, il segreto per battere quel concorrente sul traguardo ben di rado è semplicemente quello di volare più veloci. Esiste tutta una scienza dietro la scelta della velocità alla quale volare.

Immaginate quest'ipotesi: siete appena saliti, con un LS8, in una termica da 3 metri di media fino a 1800 metri, livellate le ali alla base e siete pronti per la planata. A che velocità partite? 110 km/h? 180 km/h? La risposta non ha niente a che vedere con la salita che avete appena fatto – quella è storia ormai – bensì tutto a che vedere con la previsione di quanto forte sarà la prossima ascendenza che troverete.

## IL MCCREADY SEMPLIFICATO

Basandosi su questo assunto, che la velocità in planata dipende da quanto forte sarà la prossima termi-

ca, Paul McCreeady ha sviluppato un modello interamente matematico che vi dice a che velocità dovete volare in ogni dato momento. Esso prende in considerazione i tre fattori seguenti:

La media di salita prevista nella prossima termica. Se pensate che sarà ottima, certo volete raggiungerla al più presto possibile, anche se buttate via qualche centinaio di metri per arrivarci. Al contrario, se sono le otto di sera e vi avventurate tra le deboli termiche di fine giornata vorrete planare con cautela per minimizzare la salita necessaria nella prossima debole termica che incontrerete.

Le prestazioni del vostro aliante. In generale, migliori le prestazioni, maggiore la vostra velocità di planata ottimale.

Il valore dell'ascendenza o della discendenza in cui vi trovate al momento. La teoria del volo delfinato afferma che bisogna rallentare alla velocità di minima discesa in ascendenza, e al contrario più forte è la discendenza più veloce bisogna volare per uscirne il prima possibile.

Bene, questi fattori sono sicuramente importanti, ma come entrano nel modello di McCready?

Il bello di questa teoria è la semplicità della sua applicazione: non fate altro che salire sull'aliante, ruotare l'anello di McCready sul valore medio previsto delle prossime termiche e via. Quello che fa il McCready è di estrapolare, per ogni valore di salita, la velocità di planata ottimale di quell'aliante. Questa è la velocità più efficiente, che tiene conto della necessità di arrivare presto a sfruttare la salita successiva ma non così velocemente da sperperare troppa quota che richieda poi un gran dispendio di tempo per essere recuperata. Inoltre, tiene conto dell'ascendenza o discendenza che si trova sul percorso e corregge il valore della velocità di conseguenza.

Prendiamo per esempio una "bella" giornata di pianura, con basi a 1000 metri e termiche di 1,5 m/s di media. Regolate il McCready su 1,5, e partite in rotta, seguendo scrupolosamente le indicazioni dello strumento e fermandovi a salire solo quando trovate una termica di almeno 1,5 metri. Potrebbe essere più facile?

### **QUELLA SENSAZIONE DI SPROFONDARE...**

Non potrebbe, finché non vi ritrovate per terra! Con il McCready regolato a 1,5, lo strumento vi dirà costantemente di volare a velocità tra 140 e 160 km/h in discendenza, e vi ritroverete a puntare verso terra con una rapidità allarmante. Se siete fortunati, e continuate a trovare una termica da 1,5 metri prima di trovare il terreno, potreste anche completare il tema, a spese quantomeno di una buona dose di sudore e di nervoso.

Dove sta il problema, allora?

Molto semplicemente, la teoria di McCready non tiene conto del fatto che molto spesso non sappiamo affatto quale sarà l'intensità della prossima termica. Per volare in modo più efficiente possibile il trucco è di salire nelle termiche straordinariamente forti per la giornata, evitando quelle straordinariamente deboli. Qui la teoria di McCready ci conduce a due problemi.

Primo, cosa succede se siete costretti ad usare una termica più debole del valore di McCready che avete impostato? La vostra velocità media sul percorso precipita. Quello che l'anello di McCready non vi dice è che la velocità media cala appena apprezzabilmente se volate 20 km/h troppo lenti verso una buona termica, ma tracolla se volate 20 km/h troppo veloci verso una termica debole.

Secondo, anche se vi sentite soddisfatti per aver volato con McCready 1,5 fino ad una termica da 1,5 m/s, che succede se la termica successiva era di 3 metri? Dovete comunque salire nella vostra termica debole per riguadagnare la quota sprecata nella planata troppo veloce.

Se volate con valori di McCready più prudenti avete anche la possibilità di saggiare più termiche prima di

essere costretti a prenderne una, aumentando così le chances di trovare quella insolitamente forte per la giornata.

### **QUANTO VELOCE DEVO VOLARE?**

A questo punto che si fa? Bene, anche se la teoria di McCready non è perfetta, si può facilmente adattare per creare una solida base alla nostra decisione sulla velocità da adottare. Una buona regola operativa che uso di frequente è questa: guardo il cielo davanti, penso a quale valore di termica sarei pronto ad accettare, lo dimezzo, e questo è il mio valore di McCready per la planata seguente. Facile! Adatto la mia velocità alle condizioni attese volando abbastanza piano da poter saggiare un maggior numero di termiche. Ciò mi permette di usare solo le migliori. Questa è la teoria, ma come si mette in pratica?

Mentre salgo in termica mi figuro una velocità ottimale per la planata successiva. Nella nostra giornata tipo con termiche da 1,5 m/s in uno Standard diciamo 140 km/h. Essendo tremendamente inefficiente accelerare in discendenza, spingo la barra avanti durante l'ultimo mezzo giro di salita e stabilisco la mia velocità prescelta.

Planando con un McCready, diciamo, a 1,5, vario la velocità solo di una ventina di km/h in più o in meno rispetto a quella prestabilita, e solo se incontro un'ascendenza veramente buona rallento fino alla velocità di minima discesa, magari facendo qualche virata ad "S". Personalmente, non tento di delfinare freneticamente in ogni minima ascendenza, perché questo fa aumentare la distanza volata.

### **LE VELOCITÀ MITICHE**

Volare alla velocità ottimale è cosa buona e giusta, ma vediamo di stabilire delle priorità. Per ottenere velocità medie elevate è di gran lunga più importante salire in termiche forti che aderire scrupolosamente alla velocità ideale. Ricordo una conversazione sentita la sera al bar, dopo una gara. Un pilota diceva ad un avversario: "All'inizio non capivo perché mi hai passato, poi ho realizzato di aver il McCready regolato male". In risposta, l'altro pilota disse di aver lasciato la loro termica da due metri per volare dritto al cumulo successivo, dove era salito in un cinque metri e se lo era perso dietro le spalle. Avrebbe potuto dire altrettanto bene "impara a leggere il cielo invece degli strumenti...".

### **LA PLANATA FINALE**

La planata finale deve essere intesa come una pura estensione del resto del volo. L'unica vera differenza tra questa e qualsiasi altra planata è la quota alla quale la effettuate. In gara l'obiettivo è di terminarla alla quota minima sul campo per consentire un circuito accettabile o un atterraggio diretto. Questo minimo dipenderà dalle regole di gara e dal vostro livello di esperienza.

È facile dimenticare che ottimizzare la planata finale

significa continuare a prendere buone decisioni in volo. L'errore classico è di trattare questa parte del volo come totalmente separata dal resto.

Nascono due tipi di problemi, a seconda del livello di fiducia del pilota. I più fiduciosi abbandonano le termiche continuamente sotto il sentiero di planata, sperando di risalirci delfinando durante il percorso. I più cauti cercano coscienziosamente di salire alla quota della planata finale alla prima opportunità, anche se sono già alti e in una termica debole.

### **PARTIRE O RESTARE ?**

Come si decide dunque se restare a salire o se continuare in rotta? Prima di tutto pensate a come è andato il volo di recente. Se avete potuto correre per lunghi tratti sotto strade di cumuli senza fermarvi a girare, probabilmente riuscirete a guadagnare qualcosa in planata, ma se è stata la classica giornata blu, con termiche localizzate e planate in discesa marcata, aspettatevi qualcosa di molto simile in planata finale.

Secondariamente, guardatevi avanti. Se volate verso condizioni in deterioramento, cercate di salire alla quota di planata finale presto, se al contrario le condizioni vi paiono in miglioramento continuate ad avanzare in attesa di una salita migliore.

Come si esegue poi la planata in pratica? Nel programmare il volo, bisogna avere idea di dove all'incirca inizierà la planata finale. Questo è particolarmente importante se l'ultimo pilone è vicino al traguardo, quando è facile essere troppo alti nell'andarlo a girare. Avvicinandomi alla quota di planata, continuo a volare usando la stessa fascia di altitudini in cui ho trovato le termiche migliori. Se le termiche sono rotte in basso, state alti. Se invece le salite si smorzano in prossimità della base nube, continuate ad andare avanti.

Se conoscete la vostra distanza dall'arrivo e la com-

ponente di vento in prua o in coda potete calcolare la quota necessaria (o farlo fare ad uno strumento).

Questa quota dipende comunque anche dal valore di McCreeady che scegliete. Una planata veloce, con un McCreeady alto richiederà di salire più in alto per iniziarla di una più lenta condotta impostando un valore sul McCreeady più modesto.

Così scelgo una buona termica quando sono vicino all'inizio della planata finale e salgo. Ma quanto salgo? La risposta è nel McCreeady!

Normalmente non potete scegliere un valore basato sulla prossima salita perché in teoria non dovrebbe essercene un'altra. In compenso però sapete benissimo quale è stato il valore di salita nell'ultima termica, e così usate quello per calcolare la quota alla quale salire in questa ultima termica.

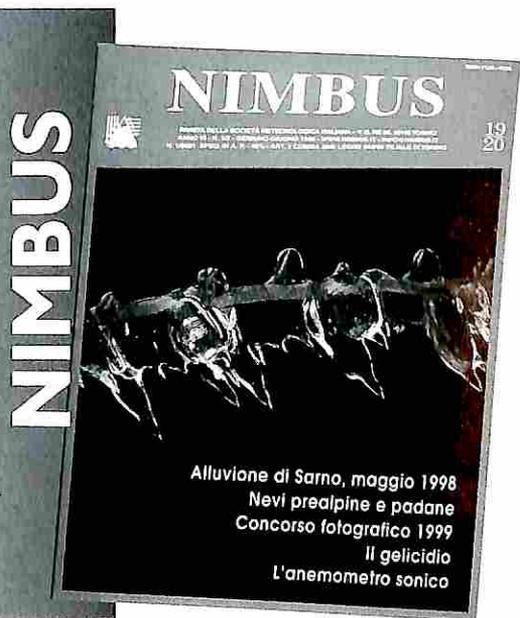
Se il cielo davanti sembra morto, salite alla quota che il calcolatore vi dice più il margine di sicurezza che vi fa stare tranquilli. Se l'osservazione del cielo avanti vi fa prevedere che perderete (o guadagnerete) significativamente durante la planata, allora lasciate la termica sopra (o sotto) la quota teorica di conseguenza.

Appena iniziata la planata, riducete il McCreeady e cominciate a volare con cautela, aumentandone il valore solo mano a mano che procedete, cosicché la vostra planata diverrà via via sempre più veloce.

### **CONSIDERAZIONI FINALI**

In questa serie di quattro articoli abbiamo visto come imparare a leggere il cielo, come salire efficientemente in una termica, come scegliere la rotta migliore tra le ascendenze e, questa volta, come determinare la velocità corretta in planata.

Dove si va da qui? Il volo a vela non è uno sport teorico, il successo dipende molto dall'esperienza e dall'intuizione. Adesso che avete letto tutto questo, andiamo a volare...



Rivista di meteorologia, clima e ghiacciai.

Organo ufficiale di informazione della Società Meteorologica Italiana.

Esce in 4 numeri all'anno. Abbonamento: Euro 36,00

**PER I SOCI FIVV PREZZO SPECIALE DI EURO 31,00**

Visita [www.nimbus.it](http://www.nimbus.it): previsioni del tempo, link a siti meteorologici, articoli, tutti i numeri di Nimbus pubblicati, ed il Meteo Shop, vetrina della meteorologia che presenta il nuovo poster "Atlante delle nubi".

**Per informazioni:**

**SOCIETÀ METEOROLOGICA ITALIANA**

Via G. Re 86 - 10146 Torino

Tel. 011/797620 - Fax 011/7504478, e-mail [info@nimbus.it](mailto:info@nimbus.it)

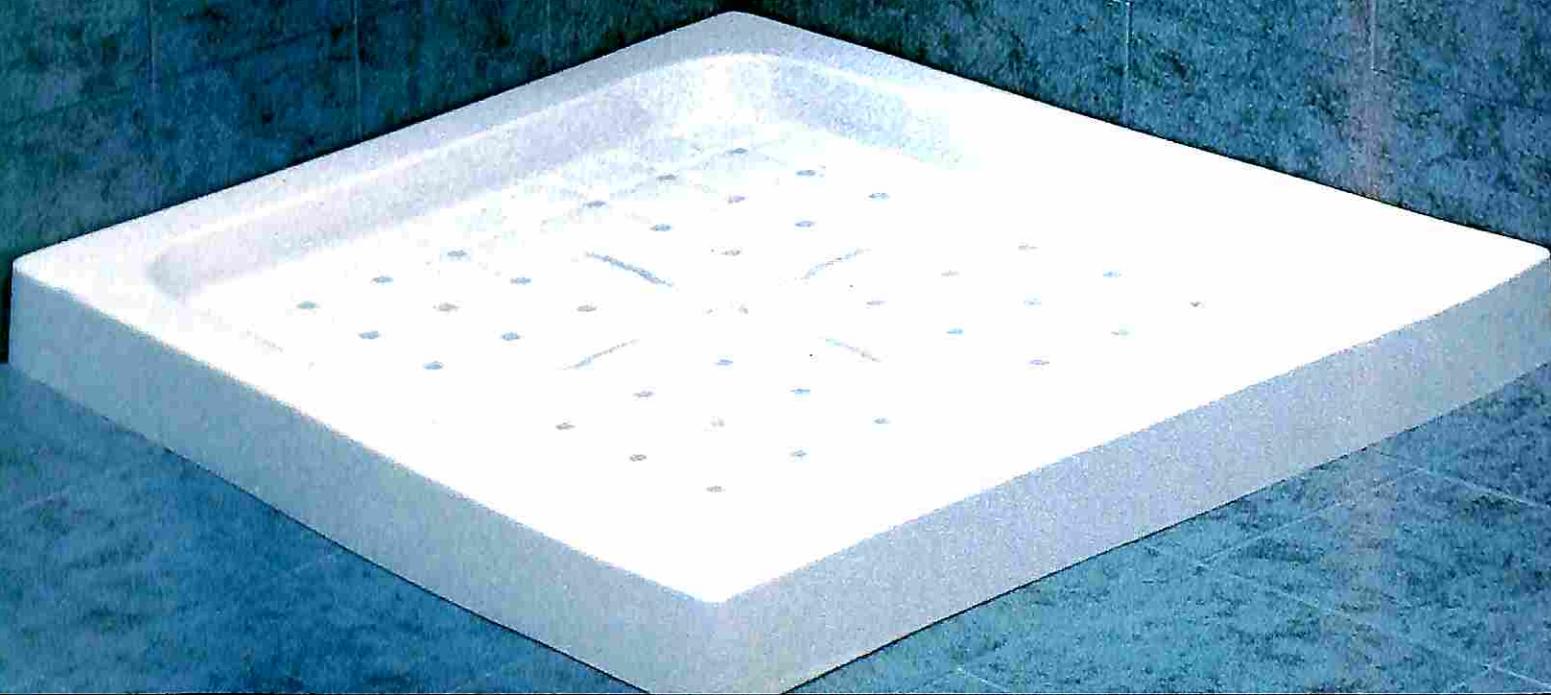
**Accessori  
da doccia**

**Duschkabinen  
zubehör**

**Shower  
Accessories**

**Accessoires  
pour la cabine  
de douche**

PLASTICA  
**ilma** linea bagno





## 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 K-6, l'ASW 20, l'ASH 25 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'ASK 21, al dominatore della Classe Libera ASW 22, i motorizzati con motore Mid-West, per finire con il rivoluzionario ASW 27.

La conferma del riconoscimento tributato dal mercato al nostro sistema costruttivo è il valore del vostro usato Schleicher!

### **ASK 21:**

biposto scuola, semi-acrobatico, 17 m, eff. 35

### **ASK 23:**

il fratellino dell'ASK 21 monoposto per scuola e Classe Club, 15 m, eff. 34

### **ASW 28:**

Classe Standard, superficie alare 10,5 mq, peso a vuoto 230 kg, peso massimo al decollo 525 kg, eff. massima 46

### **ASW 22 B/BL:**

monoposto Classe Libera, quattro volte Campione del Mondo, 27 m, eff. 60, peso massimo al decollo 750 kg.

### **ASH 25:**

biposto 26,5 m, eff. 58, peso massimo al decollo 750 kg.

### **ASH 25 M:**

come sopra, ma con decollo autonomo e peso massimo 850 kg.

### **ASH 26 E:**

monoposto 18 m a decollo autonomo, eff. oltre 50, disponibile anche senza motore

### **ASW 27:**

monoposto Classe 15 Metri, eff. 48, peso massimo al decollo 500 kg.

Distributore per l'Italia:

**AIR CLASSIC s r l**

via Lucento, 126 - 10149 Torino

Tel. 011.290453 fax 011.2161555

# Adolfo Soldini

**L**o scorso 17 marzo ci ha lasciato Adolfo Soldini, volovelista attivo negli Anni '50, colpito da una rapida malattia. Padre di figli famosi come Giovanni, il celebre navigatore solitario, e Silvio, affermato regista cinematografico, Adolfo è stato assieme a Giancarlo e Mario Sabaini, Egidio Galli e Walter Vergani fra coloro che hanno raccolto nel 1957 la bandiera di "Volo a Vela", rivista fondata nell'immediato dopoguerra da Plinio Rovesti. Dopo pochi numeri il giornalino aveva sospeso le pubblicazioni per difficoltà economiche ma soprattutto per il trasferimento in Argentina del suo fondatore e direttore, là chiamato da Walter Georgii, lo scienziato tedesco scopritore delle termiche e del volo d'onda.

Soldini si era iscritto all'Associazione Volovelistica Milanese (AVM) nel 1954, entrando ben presto a far parte del Consiglio Direttivo. Assunse subito l'inca-



rico di responsabile della segreteria. Fu attivo nell'ottenere dall'Aero Club d'Italia il riconoscimento e la federazione di questo dinamico sodalizio, ottenuti il 13 gennaio 1957, e resi effettivi dall'assemblea straordinaria dell'AVM del 10 febbraio successivo, con cui veniva di conseguenza modificato lo statuto e cambiato il nome in Aeroclub Volovelistico Milanese.

Nel dicembre del 1957 è stato fra i fondatori dell'Accademia Volovelistica Milanese e successivamente della Cooperativa Volovelistica AVM, che sotto l'energica guida di Riccardo Briigliadori Senior ha realizzato l'aeroporto Simone da Orsenigo di Alzate Brianza.

Discendente da una nota famiglia di industriali colonieri, Soldini ha lasciato il volo a vela attivo nel 1958, chiamato a più grandi responsabilità imprenditoriali e famigliari, ma è sempre stato vicino al nostro sport negli anni a seguire, nonché a quello della vela. Personaggio concreto e schivo dall'apparire, ha dato vita a numerose opere ed iniziative filantropiche di largo respiro.

Alla moglie Carlina Soldini Dubini, ai figli e ai famigliari, "Volo a Vela", memore e grata, porge le più vive condoglianze a nome di tutti i volovelisti.

# Glasfaser Italiana s.p.a.

<b>ALIANTI</b>	:	<b>SCHEMPP HIRT</b>	Discus cs, Discus 2, Ventus 2, 2ct, 2cM Nimbus 4, 4D, 4DT, 4DM, Duo Discus
		<b>SCHNEIDER</b>	LS4-b, LS8, LS6c, LS6-18, LS-10
		<b>GLASER DIRKS</b>	DG 800S, DG 800A e B, DG505, DG505M
		<b>GROB</b>	Twin "Accro"
<b>MOTOALIANTI</b>	:	<b>GROB</b>	G 109 B
<b>STRUMENTI PNEUMATICI</b>	:	<b>WINTER E BOHLI</b>	
<b>VARIOMETRI ELETTRICI</b>	:	<b>ILEC SC7:</b>	vario + acustico
		<b>ILEC SB8:</b>	vario + acustico + sollfahrt
		<b>GPS-ASR:</b>	calcolatore di planata e interfaccia GPS
		<b>ILEC SN 10:</b>	Flight Computer
<b>GPS FLIGHT INFORMATION CENTER</b>	:	<b>FILSER LX 5000</b>	Calcolatore di planata con GPS integrato - Vario, Sollfahrt - Audio - Presentazione grafica dei dati di Volo. Logger * * * Moving Map Database circa 5000 aeroporti, 600 piloni e 100 temi. Calcolo del vento: intensità e direzione.
		<b>ZANDER COMPUTERS</b>	
<b>FLIGHT DOCUMENTATION SYSTEM</b>	:	<b>VOLKSLOGGER</b>	
		<b>FILSER LX 20</b>	
<b>APPARATI RADIO</b>	:	<b>BECKER AR 4201</b>	
		<b>FILSER ATR 720</b>	
<b>BAROGRAFI</b>	:	<b>WINTER</b>	
<b>IMPIANTI OSSIGENO</b>	:	<b>Mountain High EDS-D1</b>	a domanda. Leggero, poco ingombrante, economico.
<b>RIMORCHI</b>	:	<b>ANSCHAU "KOMET"</b>	la qualità al prezzo più basso!
<b>VARIE</b>	:		- dispositivo silenziatore per Stinson L5 "235" e per Robin DR 400 "180" R - dispositivo di avvolgimento e taglio del cavo sistema Tost, per Robin DR400 "180" R e Stinson L5

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

**da oltre 30 anni al servizio del volo a vela**

**24030 VALBREMBO (BG) - Via delle Ghiaie, 3 - Tel. 035.528011 - Fax 035.528310**

**e-mail: [glasfase@mediacom.it](mailto:glasfase@mediacom.it)**

# XXXI Trofeo Città di Torino: il successo continua!



**Alessandro  
Pessione**

**L**a gara italiana che vanta il numero maggiore di edizioni si è conclusa con un altro successo!

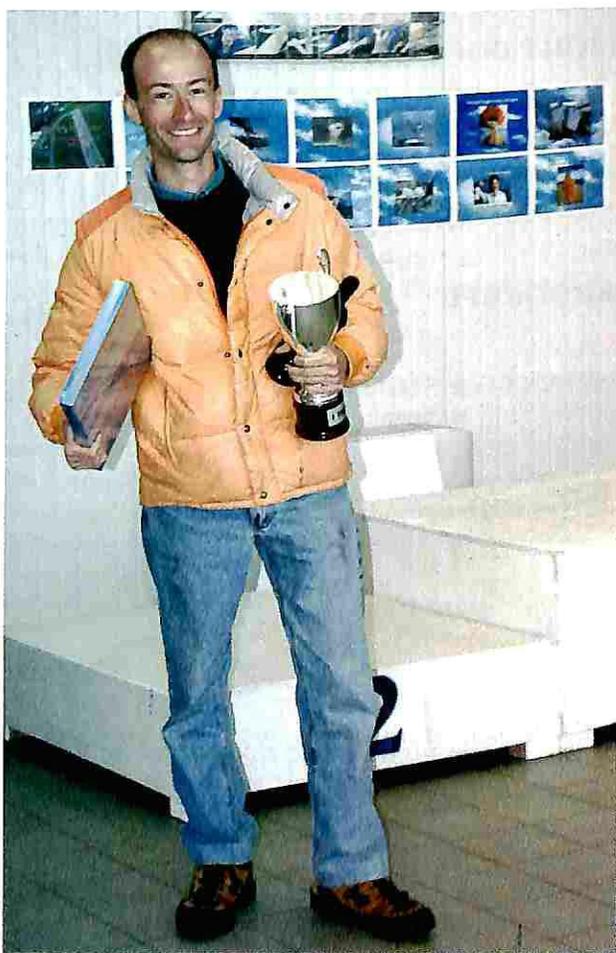
Nell'ultimo weekend di marzo e nel primo di aprile, 41 piloti si sono confrontati nei cieli torinesi, dando vita ad un'accesa competizione suddivisa su due classi: la standard e la libera/15metri con rispettivamente 22 e 19 concorrenti. Nel primo weekend si sono avute condizioni stupende, con basi a filo dei 3000 m, che hanno consentito ai piloti di volare temi ben oltre i 300 km con medie oltre i 100 km/h! Nel secondo weekend la meteo meno esaltante ha portato a temi di circa 250 km, e comunque il numero di fuoricampo è stato esiguo per tutto l'arco della gara.

**Giulio Durazzi  
ha stupito con  
un vecchio  
ASW 20**

Nella classe standard, l'Aeroclub Adele Orsi (Calcina-



**Gustavo Saurin  
interviene  
durante  
il briefing**



te) ha monopolizzato il podio, con Luciano Avanzini primo, Alessandro Villa secondo e Luca Monti terzo, con Vittorio Pinni (AeC Parma) ad un passo dal podio. Nella classe libera/15metri invece il mattatore della gara è stato Giorgio Marchisio (AeC Torino) che ha preceduto i due portacolori dell'AeC Novi Ligure, Edoardo Tarchini e Vittorio Squarcialfico. Un cenno di merito va a Giulio Durazzi, italiano ma iscritto in Francia, che ha partecipato alla sua prima gara. Fin qua nulla di particolare, se non fosse che, con un vecchio ASW-20 senza computer, con il logger montato pochi minuti prima del decollo e mai usato prima, è arrivato in quinta posizione. Ma non è tutto! Per un errore di inesperienza sulla gestione del logger sulla linea di partenza, ha mancato la vittoria di manche nell'ultimo giorno, che l'avrebbe portato in seconda posizione generale!



AeC. Torino  
Trofeo città di Torino 2002  
Classe Standard

Torino Aeritalia 30,31 Marzo 1,5,6,7 Aprile 2002

	Concorrente	Naz	Club	Aliante	punti	31 Marzo		1 Aprile		5 Aprile		*
						Km 302.8		Km 293.6		Km 225.7		
1	Avanzini Luciano	ITA	A.C.A.O. Varese	Discus 2	2695	1	1000	1	912	5	783	860
2	Villa Alessandro	ITA	A.C.A.O. Varese	LS 8	2591	5	962	4	840	4	789	827
3	Monti Luca	ITA	A.C.A.O. Varese	LS 8	2574	4	964	5	811	3	799	821
4	Pinni Vittorio	ITA	AeC. Parma	Discus	2563	7	947	2	894	7	722	818
5	Grinza Giancarlo	ITA	AeC. Valle Aosta	ASW 28	2543	2	979	10	753	1	811	811
6	Monti Lorenzo	ITA	A.C.A.O. Varese	LS 8	2539	3	969	8	770	2	800	810
7	Ferrero Andrea	ITA	AeC. Torino	LS 8	2373	11	861	3	874	9	638	757
8	Tardi' Renato	ITA	AeC. Torino	ASW 24	2275	6	961	12	690	10	624	726
9	Romano Roberto	ITA	A.C.A.O. Varese	ASW 28	2265	9	870	11	740	8	655	723
10	Spreafico Gianni	ITA	AeC. Biella	LS 8	2029	12	854	18	438	6	737	647
11	Poletti Franco	ITA	A.V.M. Milano	LS 4	2021	13	824	15	609	11	588	645
12	Saurin Gustavo	ITA	A.C.A.O. Varese	LS 8	1901	16	644	6	802	16	455	607
13	Boscono Carlo	ITA	AeC. Biella	DG 300	1762	18	455	8	770	12	537	562
14	Beozzi Antonio	ITA	AeC. Torino	SZD-55	1666	8	887	7	779	22	0	532
15	Oppici Filippo	ITA	AeC. Parma	Discus	1564	17	599	16	497	15	468	499
16	Prodorutti Yuri	ITA	AeC. Arezzo	LS 7	1549	15	649	14	635	18	265	494
17	Bitozzi Andrea	ITA	AeC.Prealpi Venete	Discus	1443	10	864	17	474	20	105	460
18	Brunazzo Mauro	ITA	A.C.A.O. Varese	LS 8	1408	14	730	21	311	17	367	449
19	Pigni Aldo	ITA	A.C.A.O. Varese	Discus 2	1300	20	369	20	415	14	516	415
20	Dalla Rosa Silverio	ITA	A.C.A.O. Varese	Discus	1283	21	332	19	418	13	533	
21	Angelini Paolo	ITA	A.C.A.O. Varese	SZD-55	1252	22	324	13	669	19	259	400
22	Francica Rosario	ITA	AeC.V.Lariano	Discus	514	19	386	22	80	21	48	164

\* Punti per la Graduatoria Nazionale

**Statistiche**

prova del	km percorso	n. concorrenti				Totale km			Media Km.conc	Punteggio			velocità max km/h		
		partiti	arrivati	f.c.	% f.c.	Assegnati	percorsi	%		Disponibile	D.F.	assegn.	effettiva	Ricalc.*	
31/03	302.8	22	17	5	23	6662	6229	94	283	1000	1.00	1000	93.6	91.9	
01/04	293.6	22	16	6	27	6459	5888	91	268	912	1.00	912	107.6	105.6	
05/04	225.7	21	16	5	24	4740	4143	87	197	811	1.00	811	91.0	89.3	
<b>Totali</b>	<b>822.1</b>	<b>65</b>	<b>49</b>	<b>16</b>	<b>25</b>	<b>17861</b>	<b>16260</b>	<b>91</b>	<b>250</b>	<b>2723</b>		<b>2723</b>			
Prova del	descrizione temi assegnati								Prova del	descrizione temi assegnati					
31/03	Caselletto-Varallo-Colle Lys-Barge-Caselletto-Torino								01/04	Colle Lys-Mergozzo-Bussoleno-Torino					
05/04	Brione-Oropa-Borgone-Luserna San Giovanni-Tangenziale-TO														

**Classe 15m/Libera**

	Concorrente	Naz	Club	Aliante	punti	31 Marzo		1 Aprile		5 Aprile		*
						Km 331.1		Km 320.3		Km 246.3		
1	Marchisio Giorgio	ITA	AeC. Torino	Ventus 2	2898	1	1000	1	989	3	909	820
2	Tarchini Edoardo	SWI	AeC. Fulvio Padova	LS 8 18m	2800	4	929	3	934	1	937	
3	Squarciafico Vittorio	ITA	AeC. Fulvio Padova	Ventus 2	2777	6	921	5	925	2	931	786
4	Costa Corrado	ITA	A.C.A.O. Varese	LS 8 18m	2759	5	923	2	943	5	893	781
5	Durazzi Giulio (*)	ITA	Barcelonnette	ASW 20	2660	3	932	7	834	4	894	753
6	Bertoncini Luigi	ITA	AeC.V.Lariano	Ventus 2	2570	9	839	4	933	11	798	727
7	Barbero Claudio	ITA	AeC. Torino	ASH 25	2531	8	863	6	840	9	828	716
	Pessione Alessandro											
8	Cuccoli Cristian	ITA	AeC.V. Ferrarese	LS 6	2525	2	956	11	714	6	855	714
9	Beltramello Marco	ITA	AeC. Biella	Ventus 2	2457	7	890	10	725	7	842	695
10	Gioppo Gaetano	ITA	AeC.Prealpi Venete	DG 400 17m	2070	13	437	8	803	8	830	586
11	Sironi Alberto	ITA	A.C.A.O. Varese	DG 600 18m	1918	10	721	18	388	10	809	543
12	Tavera Pier Mario	ITA	AeC. Valle Aosta	DG 800 18m	1831	14	432	12	696	12	703	
13	Borgo Vittorio	ITA	AeC. Fulvio Padova	Nimbus 2	1786	12	613	13	573	13	600	505
14	Fusco Adriano	ITA	AeC.V. Ferrarese	LS 6	1512	17	349	9	747	14	416	428
15	Lojacono Umberto	ITA	AeC. Torino	ASW 20	1478	11	651	13	573	18	254	418
16	Giacobbe Dino	ITA	AeC. Fulvio Padova	Ventus	1233	18	344	13	573	16	316	349
17	Bellato Aldo	ITA	AeC. Torino	LS 3	1196	15	412	16	460	15	324	
18	Mion Paolo	ITA	AeC. Torino	LS 3	1079	16	359	17	434	17	286	305
19	Cristiani Marcello	ITA	AeC.V. Ferrarese	DG 600 18m	410	19	328	19	82	19	0	116

\* Punti per la Graduatoria Nazionale

**Statistiche**

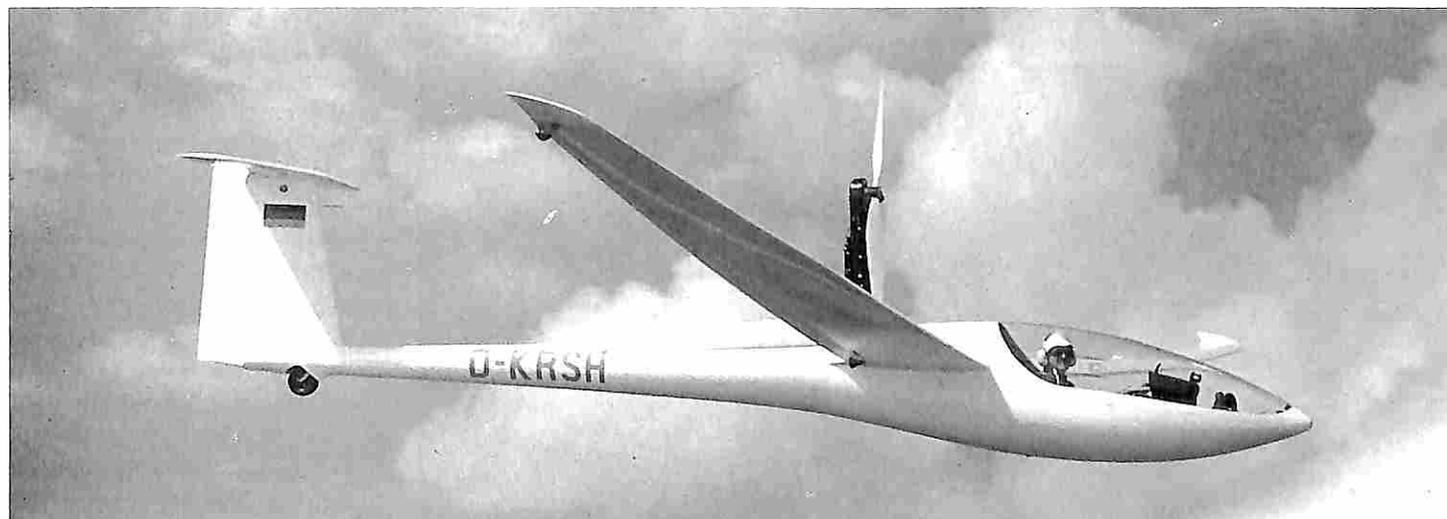
(\*) Promosso alla Categoria Nazionale

prova del	km percorso	n. concorrenti				Totale km			Media Km.conc	Punteggio			velocità max km/h		
		partiti	arrivati	f.c.	% f.c.	Assegnati	percorsi	%		Disponibile	D.F.	assegn.	effettiva	Ricalc.*	
31/03	331.1	19	12	7	37	6291	5273	84	278	1000	1.00	1000	104.0	98.6	
01/04	320.3	19	15	4	27	6086	5319	87	280	989	1.00	989	113.8	107.8	
05/04	246.3	18	13	5	28	4433	3831	86	213	937	1.00	937	91.5	86.7	
<b>Totali</b>	<b>897.7</b>	<b>56</b>	<b>40</b>	<b>16</b>	<b>29</b>	<b>16810</b>	<b>14423</b>	<b>86</b>	<b>258</b>	<b>2926</b>		<b>2926</b>			
Prova del	descrizione temi assegnati								Prova del	descrizione temi assegnati					
31/03	Colle Lys-Varallo-Bussoleno-Revello-Caselletto-Torino								01/04	Colle Lys-Domodossola-Venaus-Torino					
05/04	Caselletto-Oropa-Ferriera-Pinerolo-Balangero-Rivoli-Torino														



A parte la presenza di un ASH-25, tutta la gara di questa classe si è vissuta nella battaglia tra alianti 15 e 18 metri, le cui prestazioni sono ormai molto simili, almeno in giornate con condizioni forti. Buona parte del merito va riconosciuto alla struttura organizzativa dell'AeC Torino, ormai rodata da molti anni, la quale ha permesso di svolgere una gara ai massimi livelli. La notevole esperienza accumulata, ha permesso alla direzione di gara di assegnare temi sempre corretti ed in tutta sicurezza, gestendo la grossa mole di dati derivanti dai logger dei concorrenti in maniera molto efficiente, consentendo addirittura di pubblicare su internet le classifiche ed i temi con relative cartine subito

dopo cena! Nessuno in Italia è riuscito a fare di meglio! Altra novità assoluta in Italia è stata la pubblicazione di tutti i tracciati logger dei concorrenti, consentendo a tutti di confrontare i vari tracciati e analizzarli con gli opportuni strumenti. Purtroppo anche questa splendida idea non ha avuto seguito nelle altre competizioni, l'AeC Torino invece continuerà su questa strada anche i prossimi anni. Il sabato sera del secondo weekend di gara, l'organizzazione ha offerto ha tutti i partecipanti una stupenda grigliata di carne, cosa che i piloti hanno particolarmente gradito: pancia piena e bei voli vanno sempre d'accordo!



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

D - 76646 Bruchsal Untergrombach - Germany  
D - 76625 Bruchsal - Germany

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

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

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

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

# La gradita visita di Ermanno Bazzocchi

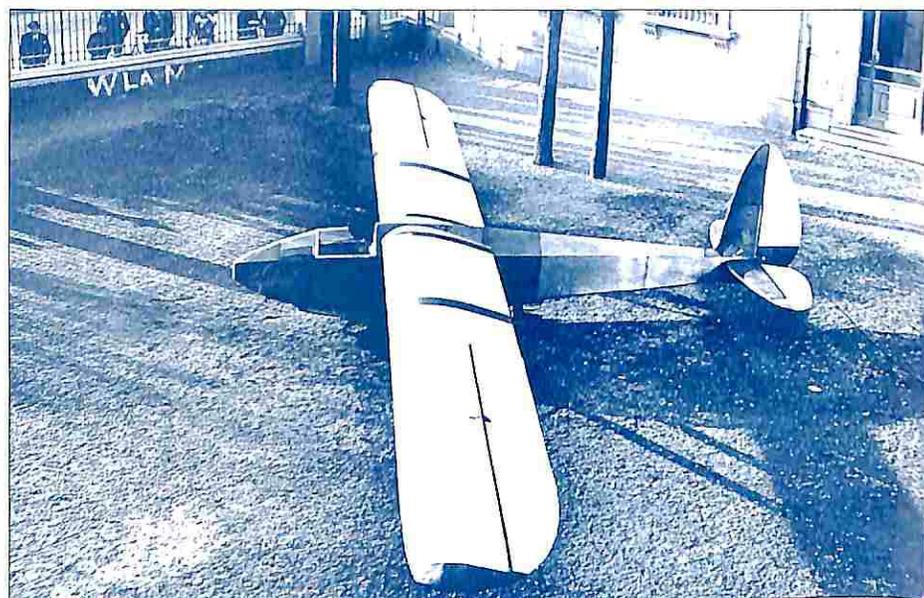
**Bruno Biasci**

**Foto  
dagli archivi  
del Centro  
Studi Volo  
a Vela Alpino  
e di V. Pedrielli**

**L'**Ing. Ermanno Bazzocchi, che ha firmato il progetto di tutti gli aeroplani prodotti dall'Aermacchi nel dopoguerra, incluso il famoso MB-339 con cui è costituita l'attuale Pattuglia Acrobatica Nazionale, è stato invitato a fare visita al CSVVA (il Centro Studi per il Volo a Vela Alpino di Varese) e, con l'occasione, anche all'ACAO (Aero Club Adele Orsi) che, come è noto, hanno sede entrambi sull'Aeroporto di Calcinate.

Attorno al tavolo, a conversare di aeroplani, c'erano giovani e non più giovani: Renzo Scavino ha ricordato le esperienze di volo fatte a Como negli anni 60 con l'Aermacchi MB-308 I-CARE, equipaggiato con i galleggianti.

Inevitabile però che i discorsi cadessero sul volo a vela e che quindi si parlasse di quanto in passato l'ospite aveva fatto nel campo specifico. Abbiamo raccol-



to poi da altre fonti notizie al riguardo e, con l'occasione, le pubblichiamo qui a parte.

Tornando alla visita dell'illustre ospite vi è stata la cortesissima

accoglienza anche da parte dell'ACAO nella persona di Romano Balarati e di Luca Bonini. Quest'ultimo ha accompagnato l'Ing. Bazzocchi nell'hangar e gli ha illustrato le caratteristiche peculiari di un moderno aliante, il Nimbus 4DM, mostrando anche come avviene l'estrazione e l'occultamento del motore.

Demetrio Malara e Roberta Fischer hanno esibito un raro gioiello volovelistico: il CVV-8 "Bonaventura". L'aliante, tuttora in piena efficienza, è costruito come è noto in legno e tela e rappresenta in qualche modo l'anello di congiunzione con la nuova generazione di alianti costruiti in fibra al carbonio.

Per le macchine che ha potuto vedere e per l'ambiente in cui si svolge l'attività di volo di Calcinate l'Ing. Bazzocchi ha espresso la sua grande soddisfazione e si è dichiarato disponibile per un eventuale incontro nel quale parlare di fatti, tecnici e non, che potrebbero essere di interesse per i volovelisti.



# La vita volovelistica dell'Ing. Bazzocchi

Occorre sapere che già nel 1930, a 16 anni, l'aeromodellista Ermanno Bazzocchi faceva parte del Gruppo di Volo a Vela "Tommaso Dal Molin" di Varese e che, a 19, aveva conseguito a Cantù, sede della Scuola di volo a vela dell'AeC Milano, il brevetto di pilota d'aliante, (a cui farà seguito sei anni dopo il brevetto di volo a motore).

Mentre frequentava il corso, ancora studente universitario al Politecnico di Milano e membro del Centro Studi ed Esperienze, progettò un aliante di medie caratteristiche: l'EB-1 "Littore" e cominciò, sia pure con ridotte risorse economiche, a costruirlo.

A quei tempi ogni anno si tenevano i Campionati Nazionali Universitari dello Sport e della Cultura chiamati Littoriali. Nel regolamento dei Littoriali del volo a vela del 1934 era inclusa una clausola particolare: se alle gare un GUF (Gruppo Universitario Fascista) avesse partecipato con un aliante progettato e costruito dagli studenti, avrebbe guadagnato un grosso vantaggio di punti.

Gli amici del GUF, sapendo che Bazzocchi stava costruendo un aliante si diedero da fare aiutandolo con materiale e ore di lavoro per riuscire a concorrere in tempo utile alle gare. Lavorarono giorno e notte. L'aliante quasi finito venne portato a Milano in un'aviorimessa del campo di Taliedo e, alla vigilia delle gare, venne completato. Lo stesso Bazzocchi lo collaudò in volo con un lancio mediante cavi elastici. L'aliante venne quindi smontato, portato a Cantù, dove si tenevano le gare, e rimontato nella notte. Al mattino, all'arrivo della Commissione, sempre Bazzocchi si lanciò dalla collina che sovrasta Cantù atterrando felicemente nella piana sottostante e vincendo così i Littoriali.

L'EB-1 era un veleggiatore d'allenamento e quindi costruito con il concetto che fosse semplice ed economico. L'ala era a pianta rettangolare di profilo molto spesso

con due longheroni ad "I" mentre la fusoliera era a sezione esagonale. Si trattava di un aliante di 14 metri d'ala con un peso a vuoto di circa 140 kg e un rapporto di planata di 1:20.

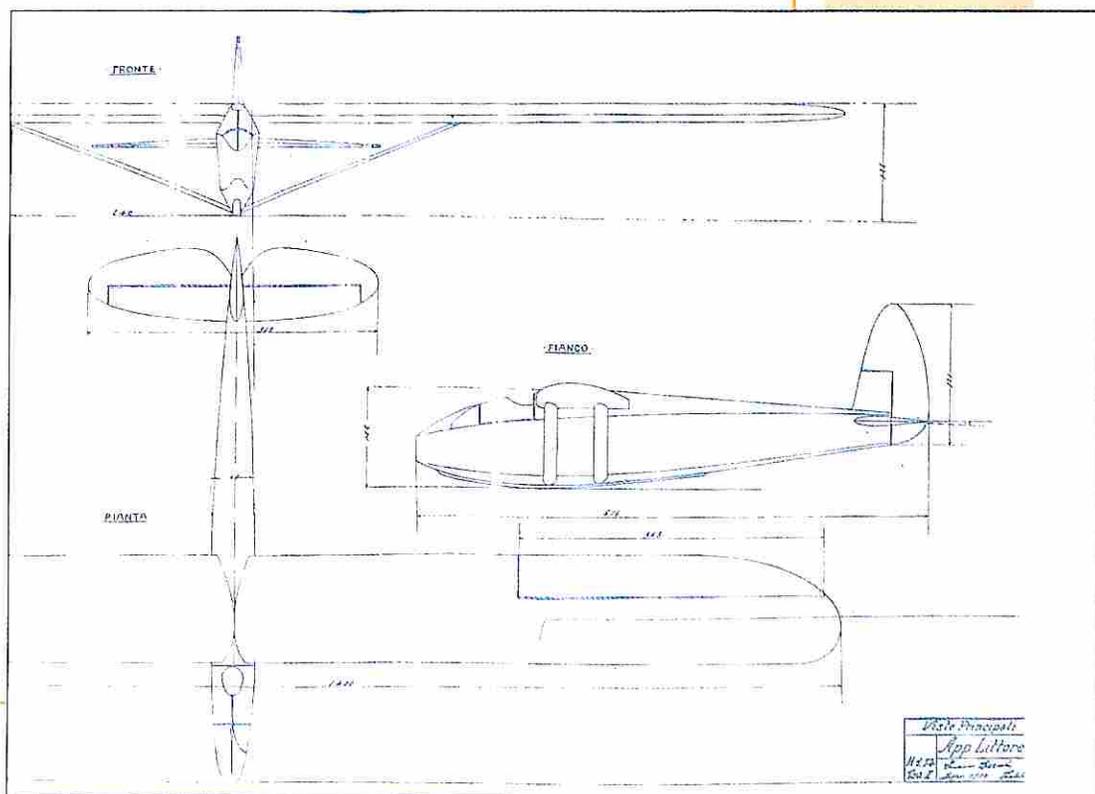
Due anni dopo, nel 1936, i Littoriali comprendevano un Concorso di ingegneria avente per tema il progetto di un aliante. Bazzocchi partecipò con due progetti uno dei quali venne prescelto consentendogli quindi di vincere anche questo concorso.

Nel 1938 Bazzocchi si laureò in ingegneria ed iniziò la sua carriera di progettista.

Per inciso occorre dire che per questi successi egli venne nominato nel 1939 (anno di nascita della "Camera dei Fasci e delle Corporazioni") Consigliere Nazionale, oggi diremmo Deputato, nella corporazione del mare e dell'aria. Avendo solo 25 anni era il più giovane di tutta l'assemblea.

Durante la guerra l'Ing. Bazzocchi assolvè vari incarichi di tipo tecnico e proseguì nel dopo guerra la sua attività di progettista di aeroplani a motore.

Vi fu però ancora una parentesi volovelistica nel 1946 quando progettò un secondo aliante, l'EB-2", che venne costruito dagli allievi del Collegio Arcivescovile di Tradate ma del quale si sono perse poi le tracce. Sono rimasti una foto ed alcuni disegni.



# Emergency Exit

**P**ossiedo il mio LS7-WL da tre anni, periodo in cui ho maniacalmente curato la sua messa a punto e la sua manutenzione. Ero ragionevolmente convinto che fosse perfettamente a posto, finché, al rinnovo del CN tedesco annuale mi sono trovato davanti un Prufer molto, molto esigente.

Dopo molti smonta, ispezione, lubrifica, prova, ecc., mi chiede di salire a bordo e tentare lo sgancio di emergenza della capottina. Orrore! In tre anni mi sono sempre ben guardato dal tirare la leva rossa di destra più di quanto servisse per la normale apertura, immaginando scenari di costosissimo plexiglas in mille pezzi, molle e bulloni che partono e costose visite in officina per rimediare al disastro. Tento una timida protesta, dicendo che ho ingrassato tutti i perni e che sono sicuro che lo sgancio funziona.

Il Prufer insiste, e mi mette in mano un dinamometro: "tira con questo" mi dice.

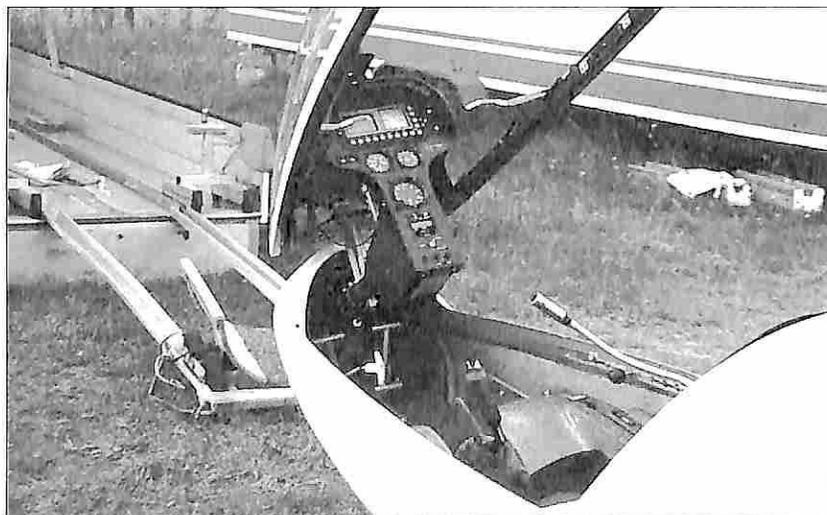
Non ho scelta, ed inizio a tirare. Niente. La leva viene indietro, lentamente, ma non succede niente. Quando la scala indica 20 kg, il Prufer con una smorfia mi dice di smettere e di scendere. Si riapre la capottina, e si lavora di olio e stracci per pulire la morchia dai perni e dalle molle.

Torno a bordo, e riprendo in mano il dinamometro: "il manuale dice tra 12 e 15 chili: inizia a tirare". Così faccio, osservando la scala. A 14 chili, un colpo secco, la leva cede e la parte anteriore della capottina si alza. Il mio sollievo dura una frazione di secondo: mentre la capottina si solleva, il pannello degli strumenti spinto dall'ammortizzatore a gas fa lo

stesso, finché i due bulloni che fissavano la bussola sul coperchio del pannello, che resta attaccato alla capottina, agganciano perfettamente il bordo superiore del pannello stesso, bloccando il tutto in posizione semichiusa. Sudo freddo. E' evidente che, nel migliore dei casi, quand'anche la leva avesse fatto il suo dovere, la capottina non se ne sarebbe mai andata, e tutto per due bulloni imbecilli lasciati troppo lunghi sotto il coperchio del pannello strumenti. Non è finita.

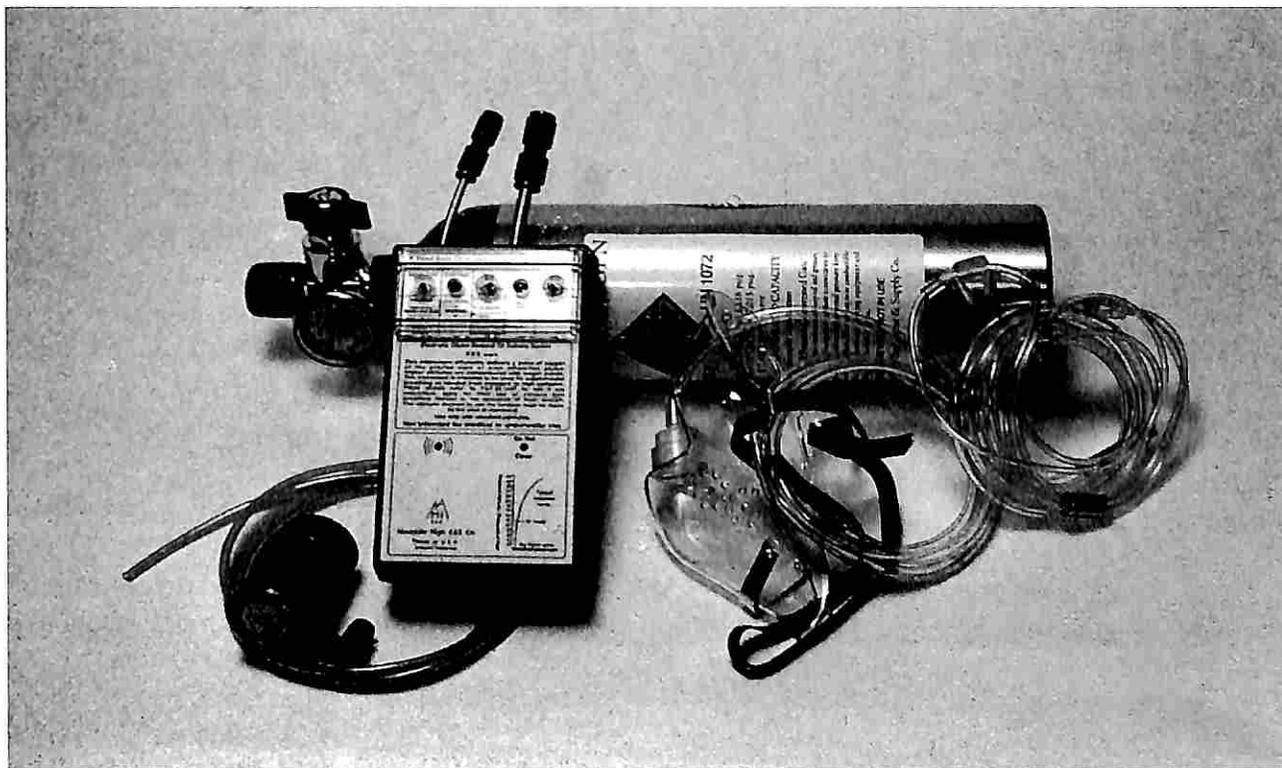
Quando ho installato uno strumento con il GPS mi è parso naturale, come diceva il manuale, di piazzare l'antenna in un punto dove potesse avere una visione libera del cielo, e cioè sopra il coperchio del pannello strumenti, davanti alla bussola. Il cavo dell'antenna, giudiziosamente fascettato sull'intelaiatura del pannello strumenti faceva perfettamente da ritenuta per la capottina, nel caso improbabile che i due bulloni di cui sopra avessero mancato la presa. A cosa ho pensato in quel momento? Ho pensato a mio figlio,

che ha due anni. E ho pensato di condividere questa esperienza con tutti quelli che riesco a raggiungere. Volete una morale? Eccola. Provate lo sgancio di emergenza della capottina, con l'aiuto di due colleghi, almeno una volta all'anno, all'inizio della stagione. Leggete nel manuale quanta forza ci vuole per attivarlo e se possibile procuratevi un dinamometro per fare la prova. Se avete dubbi, nel manuale è scritto anche come si rimonta dopo lo sgancio. Usate stracci per togliere la morchia e lubrificate con olio leggero da cuscinetti a sfere, senza esagerare, ne basta una goccia. Non usate mai grasso (come avevo fatto io), tende a raccogliere lo sporco e a formare una pasta appiccicosa, specie se fa freddo. Provare lo sgancio è anche l'unico modo per capire come le varie parti si muovono, e verificare se ci sono impedimenti accidentali (come i miei due bulloni ed il cavo dell'antenna). Non accontentatevi del rapporto dell'officina che vi fa l'ispezione, fate prova voi stessi, c'è in gioco la vita. La vostra.



**MH**  
Oxygen Systems

**Mountain High Equipment & Supply Company**  
516 12th Ave. Salt Lake City Utah. 84103-3209 • USA  
Custom O<sub>2</sub> Equipment & Supplies since 1985



## IMPIANTO OSSIGENO A DOMANDA EDS-180

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

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

Disponibili altre bombole e impianti per biposto

Rappresentato da:

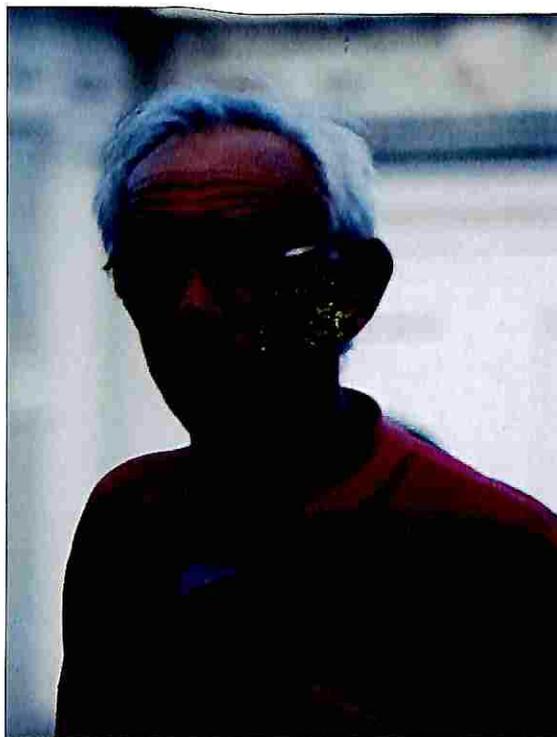
**Glasfaser Italiana S.p.A.**

# Roberto Monti, volovelista

Bob sedeva questa volta davanti, sul nuovissimo Janus 18 (n° 2 di costruzione). Avevamo come tema un triangolo con primo vertice Lah-ti, Est di Rayskala, Finlandia. Era l'estate 1975. Eravamo parecchi. C'erano Adele Orsi, Leonardo, Nino Perotti, Eugenio Corbellini, Ferro Piludu con la sua compagna Leila, finlandese. C'erano gli "squadristi" e qualche moglie. Avevamo affittato una villetta di legno vicino al laghetto (uno dei tanti), con tante camere e l'immane sauna. La sera non veniva mai buio e c'erano molte zanzare.

Bob era più che una promessa. Brevetto n° 1460 e "C" d'argento nel 1967, poi oro (n° 46) con diamante (1970), qualche record italiano, qualche prova di Campionato vinta. Sul nostro percorso c'erano gli inglesi George Lee, futuro due volte campione del mondo, e Fitchett, ugualmente bravo, sui loro nuovissimi Libera ASW 17.

Il cielo si stava però coprendo. Un enorme congesto, da destra, allungava la sua ombra sul terreno del percorso, spinto da un forte vento in quota, ed era più veloce di noi. Gli inglesi correvano per non farsi raggiungere dalla copertura: cinque/sei giri e via, mentre il nostro Janus (oltretutto



scarico) non riusciva a tenere il passo, e fu raggiunto dall'ombra. Occorreva salire e, raggiunto in planata il pilone, sperare di riuscire a ritornare, ancora in volo, al sole sul secondo lato.

Inspertamente trovammo su un terreno ormai in ombra un buon valore, con un plafond addirittura più alto di 500 metri. In basso, nei boschi, si vedevano affiorare le rocce bianche fra un albero e l'altro. Ora potevamo spingere anche noi verso i due alianti che vedevamo, più piccoli, in basso, ma discretamente più avanti, che continuavano a fuggire l'ombra che raffreddava la terra.

Trovammo un altro ottimo valore, poi un altro ancora, poi un altro. Eravamo tornati così finalmente al sole, in vista del pilone. Gli inglesi erano ora sotto, piccoli.

"Bob, vuoi vedere che ci sono le termiche negative?"

"Cosa intendi, quelle che nascono da un terreno che diventa più caldo di quello accanto, perché si raffredda di meno?" Questa leggenda (ma sarà poi tale?) girava fra noi ancora qualche mese fa.

Walter Vergani

**Roberto, nato a Garbagnate Milanese nell'autunno 1939, dopo la licenza media aveva cominciato a lavorare. Appassionato di radiotecnica, frequentava la sera l'allora conosciuta "Scuola Radio Elettra" di Via Circo, Milano. A sedici anni è già da Marcucci, nel cui negozio già comparivano i primi televisori. Poi lavora da Celada, in Via Morgagni 10, dove io abitavo. Non ci conoscevamo ancora.**

**La Tematex lo manda nel 1958 in missione in Polonia, oltre la Cortina di ferro: è ormai un tecnico affermato. Nello stesso anno ottiene la licenza di radioamatore. Si sposa poi con la sua Mina ("Mina**

**da Bob, sono in arrivo", quante volte l'abbiamo sentito!). Nasceranno due figli, uno diventerà Comandante Alitalia, ma entrambi saranno noti volovelisti. Nel 1966 vuole imparare a volare, s'interessa agli aeroplani a motore, ma capita a Calcinate dove gli fanno fare un voletto in aliante. Da allora, di volo a motore non se ne parlerà più: occorrerà aspettare 23 anni perché sul suo brevetto "C" sia iscritta l'abilitazione al pilotaggio dei motoalianti.**

**Intanto, con Vanoni, realizza la "Tecnel", una piccola ricetrasmittente per alianti. Con Leo Cerruti è socio nella SIEL, un'azienda produttrice di saldatori, scal-**

Carissimo Bob

Voglio ancora dirti grazie.

Grazie per le grandi risate che ci hai sempre fatto fare.

Grazie per la tua amicizia, per la tua disponibilità, per il tuo affetto, per la tua stima.

Grazie per tutte le ore dedicate a questo nostro meraviglioso sport e anche per le tante arrabbiature prese. Grazie DDT. Grazie personal trainer.

Grazie per tutti i magnifici voli fatti assieme.

Il nostro hangar non sarà più lo stesso e Calcinate sarà diverso senza la tua prorompente vitalità.

Bob, tu che ci hai insegnato tante cose preziose sul volo, aiutaci a capire questo tuo ultimo estremo insegnamento. Aiutaci anche tu a riconsiderare la nostra frenesia di spingerci sempre oltre. Dacci la forza

di riprendere le nostre meravigliose ali silenziose più consapevoli dei nostri limiti.

E dall'alto accompagnaci ancora nelle nostre magnifiche cavalcate fra le nuvole. Grazie Bob, ciao.

**Margherita Acquaderni**



Ciao Bobbbbbino!

È così che ti ho sempre chiamato e lo faccio ancora adesso ricordandoti, senza retorica, senza parole inutili perché non posso pensare che tu non sia più con noi.

Smettila con gli scherzi; sei sempre il solito burlone.

Ma ti rendi conto che stavolta ce ne hai fatta una molto pesante?

Hai fatto credere a tutti di aver organizzato uno stage ad Asiago e al primo giorno ci hai piantato tutti in asso.

Potevi dirlo subito che avevi già programmato lo stage in cielo con i campioni tuoi amici che ti aspettavano. Vecchio mattacchione fallo anche a loro uno scherzo. Di loro che sono su "Scherzi a parte", il vuoto che hai lasciato è troppo grande. Ciao

**Zio Rossi (Ercole)**

PS: Bobbbbbino, quando giocherai a biliardo su un tappeto di nuvole con il Barone, questa volta fallo vincere.



Che vuoto...

Atterriamo a Calcinate venendo da Asiago e la bandiera è a mezz'asta, che vuoto... che strano silenzio come se anche i traini avessero capito.

Al bar il solito gruppetto, ma anche loro senza parole, non si osa nemmeno parlarne. Tutti smarriti come pulcini senza chiochia.

Che vuoto... chi mai più sfiderò ancora a sagacia, ironia e presa in giro? Chi mai più ci darà lezioni di biliardo?

Del volo e dei dettagli tecnici credo ne parleremo per una vita e spero tutti ne faremo tesoro, ma con chi parlerò di radiotecnica e di microonde al campo?

Non per il volo e non di volo vorrei parlare, ma di tutto il resto, però, maledizione, mi vengono le lacrime agli occhi e allora, forse, è meglio lasciar perdere e perdersi... nel vuoto.

Ciao Bob, ci manchi un casino.

**Andrea Ferrero**

**davivande, quadri elettrici ed altre apparecchiature consimili. Cerruti, volovelista attivo – lo vediamo a Rieti – è anche appassionato scalatore alpinista. Lascierà tragicamente la vita sull'Annapurna, in Nepal, nel 1974.**

**Nel 1992 Bob va in pensione. Si dedicherà anima e corpo alle sue passioni: la radio ed il volo a vela. Partecipa come "azzurro" a diversi Campionati Mondiali ed Europei; sarà anche direttore tecnico della squadra italiana e Consulente tecnico dell'Ae.C.I.**

**Porta il "CID", il Campionato di distanza, ai massimi livelli di partecipazione e di performance. Per**

**questo gli sarà assegnato il Diploma della FAI "Paul Tissandier" nel 1993.**

**Sarà otto volte Campione Italiano di velocità: sei in Classe Libera, una nei biposto (1981) e nella 18 metri (2001). Vincerà sei volte il Campionato Italiano di distanza sempre in Libera.**

**Al terzo diamante (A/R di 525 km nel 1978), dopo numerosi voli di 700, 800 chilometri, aggiungerà i Mille nel 1997, percorsi in biposto con Mantica (perciò non valevoli per l'insegna), ma ripetuti nel 2001 con Giorgio Nidoli.**

**Walter Vergani**

# IL DESTINO DEI GRANDI

Sembra una candida e leggera piuma del grande uccello bianco con fregi arancio, la winglet che reggo nella mia mano destra per compiere quei pochi passi di corsa mentre il potente L5 rugge e si avvia sulla pista di Asiago. I due piloti della grande macchina alata mi lanciano un fuggente, riconoscente sguardo di saluto e con un leggero, impercettibile rollio di assestamento iniziano la loro escursione verso le promettenti nuvole delle Prealpi vicentine.

Così mi hai lasciato, mio fraterno amico Bob. Per una volta non stavamo solcando assieme lo stesso cielo, per una volta ho dovuto masticare la noia e l'invidia di chi è costretto a terra e si consola dei messaggi radio.

La tua voce profonda e sicura quest'oggi è silenziosa e, mentre lavoro al cruscotto della mia nuova macchina lituana, ripenso ai nostri momenti comuni: un'infinità di emozioni lontane nel tempo che in parte la sera prima, a cena, riuscivamo a comunicare divertendo i più giovani amici del nostro sublime sport.

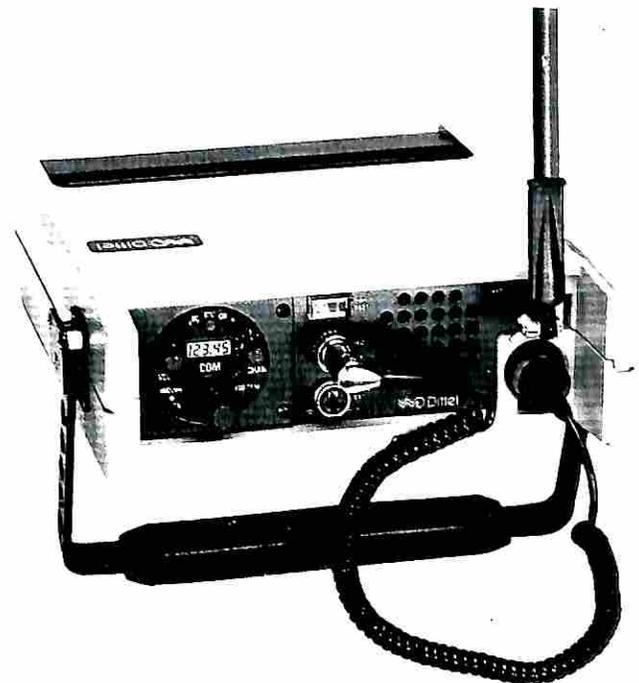
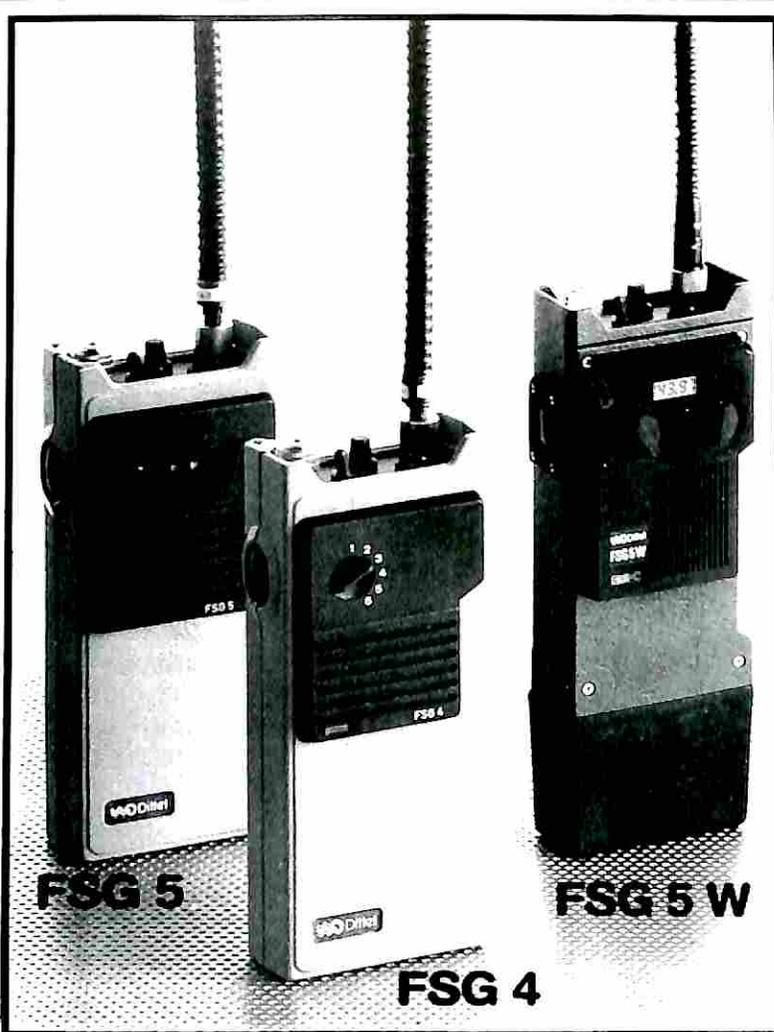
Attimi di poesia, di soddisfazioni, di tensioni, di amarezze, di divertenti serate con le nostre famiglie, la prima esperienza di coppia di volo, i nostri alianti I-LBOB e I-LLEO: la Finlandia, il New Messico, la Germania, la Svizzera, la Svezia, l'Austria...

Così passano le ore... Così ora passeranno i giorni, i mesi, gli anni, perché non c'è cosa, non c'è momento, non c'è evento tecnico o organiz-

zativo, momento di ricreazione o di scherzo, che non impatti con il ricordo di te, perché in te c'era la soluzione, la sicurezza della decisione o del consiglio, l'allegria della battuta e la gioia di sentirsi appagati per essere parte del tuo gruppo. Ma i ricordi sono eterni? E se lo sono certo per noi, lo saranno per gli altri? Perché il nuovo presente già cancella il passato ed è già pronto un futuro che cancellerà il presente? Più tardi il passato diventa storia e per lei rimangono solo quelli che hanno contato, come te è vero, ma ciò non ci appaga, questo non basta, non può sopire il nostro tremendo dolore. Ma ecco che ogni giorno di più scopriamo che, mentre il dolore si attenua, tu non hai lasciato in noi un vuoto, anzi scopriamo di avere tanto di te, la nostra esistenza è, sì, priva della tua presenza fisica, ma tu ora sei molto più in noi di prima, stai sempre sul nostro biposto e ci segui, ci guidi, riesci ad essere con me e assieme con Luca, con Lorenzo e con tutti quelli che ti hanno voluto bene; ora ho capito, ecco il senso della Suprema Onnipotenza: ai grandi è concesso questo, è permesso di essere leader, istruttore, secondo pilota, guida, direttore tecnico, in un continuo e onnipresente atteggiamento di servizio e di assistenza, finché le nostre vite ce lo consentiranno.

Ecco il destino dei grandi amici.

**Leonardo Briigliadori**



# AVIATION COMMUNICATION SYSTEMS



La radiotelefonia per aeromobili  
in lingua italiana spiegata  
in un manuale completo  
di audiocassetta  
con gli esempi pratici.

**Adottato dalla scuola  
di volo dell'A.C.A.O.**

Richiedetelo alla redazione

fax 031 3032 09  
redazione@voloavela.it

Euro 12,90

La più completa  
ed aggiornata rassegna  
degli argomenti teorici  
come guida  
al conseguimento della

---

## LICENZA DI PILOTA DI ALIANTE

---

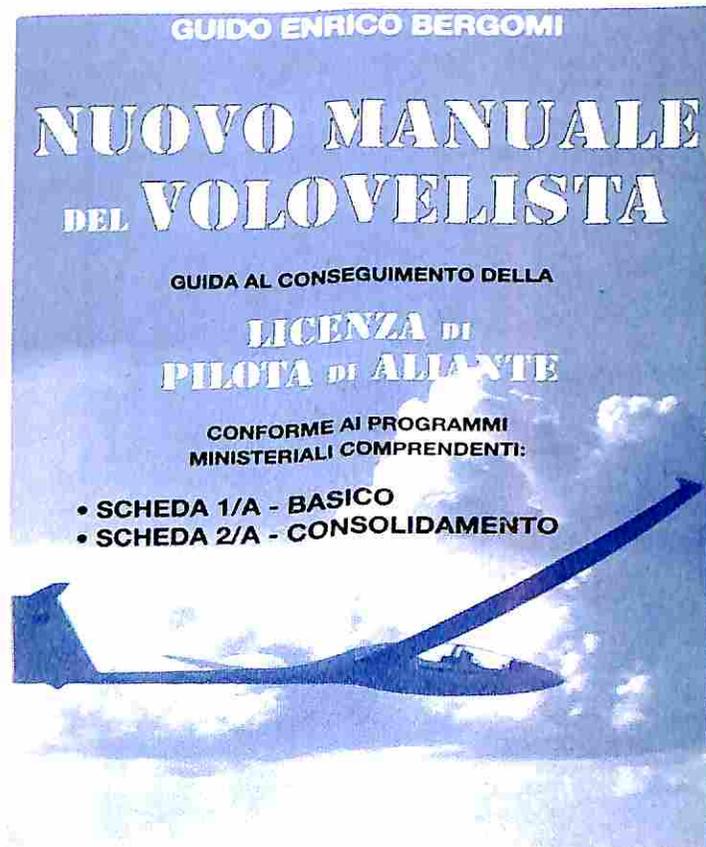
*Richiedetelo alla*

**Casa Editrice VEANT**

Via G. Castelnuovo, 35 - Roma  
Telefono 06.5599675

*o presso il vostro Club*

Euro 23,24



# Sicurezza del volo, un bene comune

**Leonardo  
Brigliadori  
Presidente  
della  
Confederazione  
degli Sport  
dell'Aria**

**V**i sarà successo guidando un'auto in Svizzera o in altri paesi a cultura stradale evoluta di essere redarguiti da un altro automobilista per avere commesso una infrazione di guida anche se il vostro comportamento non lo ha affatto danneggiato: "ma fatti i fatti tuoi!" vi sarà magari venuto spontaneo di dirgli. Invece, avreste dovuto alzare una mano in segno di comprensione e di scusa per aver sbagliato. Mio figlio, ad esempio, pur essendo in Italia, ha passato un periodo a rimproverare (con opportuna educazione s'intende) quelli che gettavano la sigaretta dal finestrino, se non addirittura il pacchetto vuoto. La macchina di un americano, dentro, è generalmente sporca e piena di un sacco di rifiuti ma nessuno, dico nessuno, getta qualcosa dal finestrino.

Questo che c'entra con la sicurezza? C'entra e come! Finché vedendo un pilota commettere una manovra insicura non sentiremo il civile dovere di invitarlo a non ritrovarsi più in quella situazione, finché non capiremo che la sicurezza è UN BENE COMUNE vorrà dire che non avremo ancora compiuto quel lungo percorso di formazione che dovrà portar a quella che in altro articolo ho chiamato "cultura distribuita della sicurezza", vale a dire una cultura che ti fa andare in soccorso dell'altro quando si teme che quell'altro vada fuori sicurezza; che permette a chiunque di suggerire a un costruttore di produrre una PA e non a occultarla per non sollevare "vespai" e nel timore di scatenare la burocrazia impeditiva che mette a terra gli aeroplani. Una cultura condivisa con la stessa sensibilità dagli utenti e dai costruttori, dalle autorità e dai piloti, tutti consapevoli che la sicurezza osservata dagli altri diventa anche la nostra personale sicurezza, la sicurezza delle nostre famiglie, dei nostri figli. Insomma, una cultura dove chi si mette fuori sicurezza intenzionalmente è visto come colui che non rispetta la proprietà individuale o calpesta le aiuole.

Purtroppo il volare in un ambiente senza questa mentalità ed educazione diviene contagioso, ed anche chi ha speso la propria vita per raccomandare e insegnare sicurezza può essere indotto a essere meno rigoroso in talune circostanze.

Il 2002 è iniziato malissimo, con una serie di incidenti gravi dal volo a motore, al volo a vela, al volo ultraleggero, che devono farci meditare e costringerci a compiere un radicale sforzo di recupero della sicurezza dall'interno delle nostre stesse organizzazioni. Le Federazioni, i club, le associazioni, i responsabili di aeroporti, delle aviosuperfici, i direttori delle scuole, gli istruttori, i piloti più anziani, la neonata Confederazione degli Sport dell'Aria, tutti devono sentirsi motivati da un senso di dovere verso gli amici perduti e assumere un ruolo responsabile e coordinato tra loro.

L'aviazione sportiva si regge sul fascino che esercita sulle giovani leve, ma noi vogliamo di più, noi vogliamo che siano i genitori ad affidarci i loro figli, che siano gli insegnanti ad affidarci i loro studenti, perché nelle discipline del volo ci si aiuta a fuggire dai gravi pericoli della società viziata e corrottrice. Un giovane può e deve trovare nell'inserirsi in un club un ambiente accogliente e fraterno dove socializzare per occuparsi di progetti di volo affascinanti, per sviluppare l'amore per le macchine volanti, per l'ambiente e le energie che le pervadono, per le tecnologie e la scienza che si accompagnano coi nostri modernissimi sport. Ma deve anche poter pensare di non essere esposto a rischi sostanzialmente diversi da quelli di andare in automobile, come io ho sempre creduto e predicato in buona fede per oltre 40 anni di pratica del volo. Ultimamente molti di noi sono frastornati, confusi, perché pur con l'orgoglio di saperci uomini coraggiosi non abbiamo mai pensato di essere protagonisti di sport "off limits."

Con questo spirito e con questo impegno iniziamo un percorso serio, sistematico che forse non è mai stato affrontato come oggi lo stiamo pensando. Proponiamoci infine anche alle Pubbliche Istituzioni (è mio preciso intento iniziare un colloquio di collaborazione che sono certo sarà fruttuoso con l'ANSV) e lavoriamo per prevenire ma non per reprimere, per migliorare nello sviluppo e non nella riduzione, per modificare anche qualche regola se sarà necessario, ma solo se non aumenterà la burocrazia e solo quando avremo completato il lavoro conoscitivo e avremo ben avviato quello formativo.

# Piccoli Annunci

L'accesso alla rubrica degli annunci è gratuito per tutti i soci. Fateci sapere quando l'inserzione non serve più.

Detstate il vostro testo a:

**Aldo Cernezzì**  
Tel. 02.48003325  
aldo@voloavela.it

**DG 400** I-CAJO, 1989, 680 ore, motore 19 ore, strumentazione base, carrello a 2 assi Pirazzoli, hangarato attualmente c/o Ene-monzo (UD)  
Tel 348.2241032 Mario Nassivera  
e-mail: mail@hotelflorida.net

**Carrello chiuso Pirazzoli** doppio asse, revisionato 2003, per monoposto, ottime condizioni. Euro 2.500,00.  
Tel 335.6672058 Edo

**Bergfalke IV**, 1974, 1600 ore,

danneggiato per atterraggio pesante in supporto carrello e cappottina. Per il resto ottime condizioni. Danno stimato da officina certificata 3800 euro. Strumentazione standard con radio Dittel 720 Vendesi: Euro 3.500. Oppure riparato ed in ordine di volo Euro 9.000. Carrello sfornito di documenti. Maurizio Mazzeo  
e-mail: imezz@tiscalinet.it

**Set completo foderine** in cotone antipolvere per aliante 15 metri, inclusa fusoliera; nuovo mai usato, prezzo d'occasione per cambio aliante  
Tel 328.1912627 Paolo

**SZD 55** 1996, usato pochissimo, zero ore negli ultimi 4 anni, ottimo gelcoat, CN e assicurazione, ottimamente strumenta-

to, carrello, pronto per competizioni.

Tel 011.9350743 ore serali o 011.797620 uff.  
sofia.montuschi@nimbus.it

**Carrello per monoposto**, monoasse, omologato e revisionato. Claudio Albano  
Cell 348-3336625  
claudio.albano@nascent.it

**Cerco computer di volo** (per sostituire Zander SR820 su DG300), meglio se interfacciabile GPS  
cell.338-4920111  
vitali.timoteo@libero.it

**Ventus 2a** anno 1995, circa 900h, consegna Agosto 2002.  
Tel 0461-723170  
cell 335-6793620  
Giorgio Galetto

**Cirrus Standard D-0786**, 1972, in ottimo stato, CN valido, completo di paracadute, calcolatore di planata, GPS Garmin, mod. diruttori, carrello chiuso due assi revisionato da poco, Euro 14.000, visibile a Calcinatè.  
cell 335.441121 Paolo Fossati

**Filser LX4000** Computer Vario GPS, aggiornato ultima release, GPS 12 canali, Logger 20 ore, un display vario a lancetta con possibilità di aggiungerne altri due (netto e totale).  
Cell 335.5473852  
franco.ricciardi@fortech.it

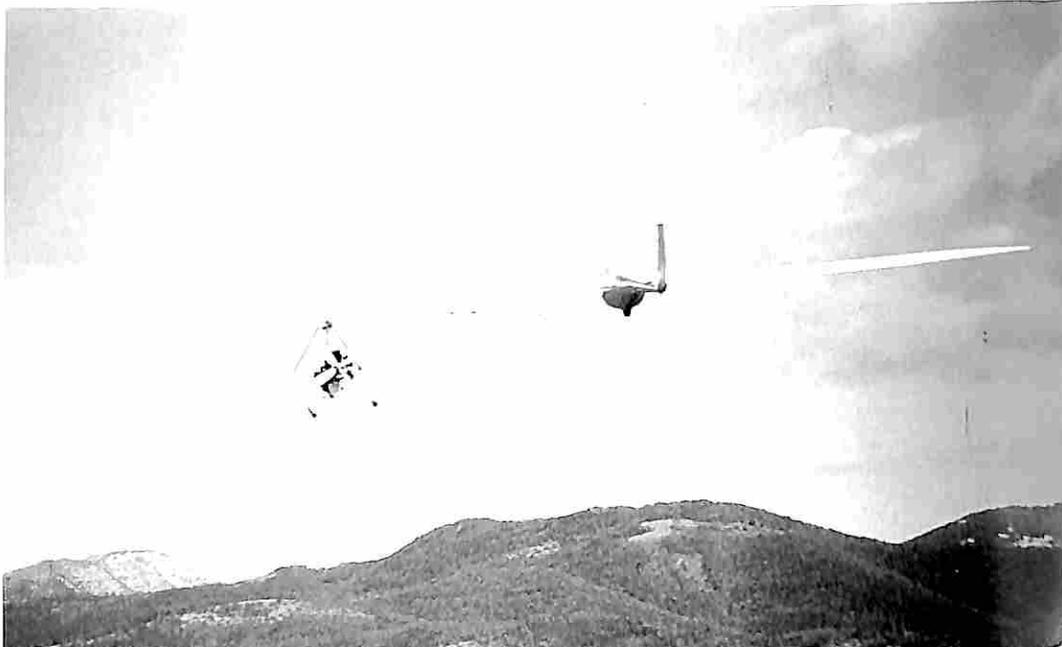
**Strumenti Aerograf 6000/12000** m, completo Fototime II, Barografo Winter 8000, Bussola Schanz, Zander SR 820 D.  
Tel / Fax 035251392  
mbalze@tin.it Mario Balzer

**Dimona Mk 2 I - RIET**, 730 ore totali, CN triennale  
Tel 06.52363170 G. Coppola

**DG 800A** 15-18 ore, 1995, motore Rotax 400, Garmin D, 400 ore, ta, Cambridge, radio,

# Silent

- solo 12 m. di apertura alare
- comandi ad innesto automatico
- flap/alettone
- decollo autonomo anche da aviosuperfici in erba
- motore da 28 Hp ad iniezione retraibile elettricamente
- elica monopala con sistema di equilibratura brevettato



## ULTRALEGGERO IN 3 VERSIONI

**UL  
IN  
A1**

### aliante puro

OLTRE 31 DI EFFICIENZA, COSTRUZIONE IN MATERIALI COMPOSITI, ATTERRA IN MENO DI 70 METRI, FLAP NEGATIVO PER LE ALTE VELOCITÀ

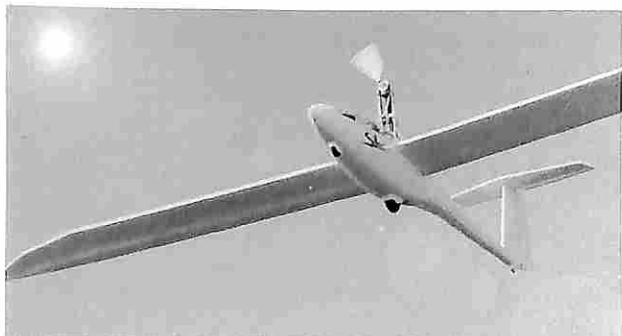
### motore retraibile

STESSE CARATTERISTICHE DEL SILENT-UL, CON MOTORE MONOPALA RETRAIBILE, PER VOLARE QUANDO VUOI E DOVE VUOI

### motore elettrico retraibile

LA SOLUZIONE MOTORIZZATA PIÙ ECOLOGICA E SILENZIOSA (42 db). 600 METRI DI QUOTA IN MENO DI 5 MINUTI E PIÙ DI 31 DI EFFICIENZA

**DISPONIBILE ANCHE IN KIT**



**Alisport**

Cremella (Lecco) - Tel. 039.9212128 Fax 039.9212130 WEBSITE: [www.alisport.com](http://www.alisport.com) E-MAIL: [info11@alisport.com](mailto:info11@alisport.com)

carrello chiuso Catley.  
Tel 0445.368688 casa  
mail@erio.it Mario Ziche

**Filser LX 4000**, ultima serie con software 4.0, perfetto, con manuali tedesco e inglese, cavi collegamento e log in incorporato con il ricevitore e lettura sui principali programmi (LXFAI; Seeyou, Strepla, etc.).  
€ 1000,00 Antonio Bonini  
Tel 02.603198 o 348.6026671

**Volkslogger** completo di manuali tedesco e inglese, software e cavi di collegamento. Consigliato per l'uso con Win Pilot.  
Tel 02.603198 o 348.6026671

**Spatz 55** monoposto e **K-7** biposto in ottime condizioni, CN valido, carrello, causa passaggio a motoalante. Visibili a Rimini, prezzo interessante.  
Fabio Bernardi  
Tel 347.4520825 / 0541.759641

**Ka6E**, ottime condizioni, C.N. triennale fino 3/2005, oltre 600 ore disponibili prima della prossima ispezione 1000 ore, strum completa di virosbandometro e vario el, carrello scoperto.  
€ 7400,00.  
fabrizio\_ka6@tin.it.  
Tel 011.9363484 ore serali

AeC Rieti acquista aliante **DG 300** in ottimo stato, docu-

mentazione in ordine. Si valutano proposte.  
Contattare Ennio S. Gerometta  
Tel 338.5272888  
gpeff@libero.it

**roulotte BURSTNER 430** (4/5 posti), 1982 Unico proprietario, perfetto ordine di marcia.  
€ 1000,00  
Tel 335.5088339 Folco  
folcazzo@libero.it

**Cirrus Standard I-BEPO**, 1975, radio, virosbandometro elettrico, computer vario-mediometro acustico, doppia batteria, O2, riverniciatura totale Glasfaser, tutte le PA applicate, rinnovo CN e test radio recenti, carrello chiuso 2 assi, marca Coarva.  
Visibile a Calcinatè del Pesce (VA)  
Prezzo: € 18.100  
Marco Cinquini  
Cell: 335 6040201 oppure  
039 6085439  
e-mail: 5ini@usa.net

**Carrello Ghidotti** 2 assi immatricolato 1987 in buone condizioni revisione aprile 2003 +, computer di volo + logger GPS Zander completo bussola elettronica.  
Giorgio Paris 348.5839494

**GPS3 Plus Garmin** con cavetto seriale e CD cartografico Mapsource Italy.  
Solo zone Pavia o Sondrio

Alberto 347.2762010

**DG 300 Full 1993** (molto bello) capottina azzurrata, strum, Zander SR 940, Becker, batterie doppie, impianto carica acqua, teli copri aliante, ELT, paracadute, CN in corso di validità; carrello 2 assi Pirazzoli 1993 collaudato. 65 milioni trattabili  
051.975249 o 347.8632922

**LS3-a I-MMST**, 1979 1250 h, CN 5/2003 Bussola e vario Bohli, Ilec SB8, Becker 3201, GPS LX 400, barografo Winter 10.000, O2, carrello chiuso 2 assi rev. 6/2001. Presso AeC Belluno, Lit 40 milioni  
329.6818121 - alfoscol@tin.it

**Libelle H205 Club D-8928**, 1975, 1996 h, Radio Dittel FSG40S, vario Winter + VW3SG, LX20, ELT, O2 carrello Pirazzoli 2 assi chiuso. € 10.330  
Tel.0461.349005  
orsica@supereva.it

**LS-3 15m D-7739 1977**, mai incidentato, stum base, vario WM BM Lerche, carrello tipo "comet" immatricolato italiano e con revisione, veramente ben tenuto Lit 40 milioni  
Tel Fausto 059 315246  
cell. 347 4187980

**Roulotte** tenuta a Rieti sempre al coperto (Palazzina).  
Tel 335.6042430

vitalema@tin.it

**Diamant 15 I-SEXY** vetroresina, completo, ottimo stato, carrello chiuso in metallo,  
Lit 17 milioni  
Tel 031.814262 A. Mattanò

**M-100 S** da revisionare, struttura integra, cappottina nuova AVF Ferrara  
Tel 0532.902508

**ASW 19 I-IUUh** strumentato, Zander 800, pannelli solari, mai incidentato, accessori, carrello 2 assi omologato, € 17.000,00  
Tel 0332.860845

**Barografo Winter 10.000 m**, Lit 600.000 gceresato@tin.it  
Tel 0362.558958

**LS 3a I-LORJ** 1980, 880 ore, mai incidentato, strum base + LX 1000, carrello chiuso, vari accessori, Tel 010.412451 o 347.9448670 Flavio Longo

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

**Cirrus Std I-MACH** 1975, 1000 ore, ottimo stato, carrello chiuso, nessun incidente, radio, ossigeno. Lit. 32 milioni  
Tel 333.3847531 Franco

## CSVVA Settore Documentazione

Presso il Settore Documentazione del CSVVA, che ha sede nella stessa palazzina dell'Aero Club Adele Orsi, oltre a vario materiale come libri, riviste, videocassette, ecc.. è raccolta una notevole quantità di foto ovviamente volovelistiche.

Per incrementare questa raccolta, unica in Italia, e per colmare eventuali lacune sarebbe veramente gradito che chiunque possieda foto "volovelistiche" (cercando negli album di famiglia qualcosa si trova sempre) le potesse inviare all'indirizzo sottostante, possibilmente con una breve descrizione di ciò che la foto rappresenta.

Per chi non volesse giustamente privarsi delle proprie foto può sempre prestarle per il tempo necessario per essere riprodotte e quindi restituite.

Tutti gli album di foto e tutti i pannelli con vari ingrandimenti, che coprono le varie epoche del volo a vela, sono visitabili tutti i giovedì pomeriggio, o in altri giorni previo accordo telefonico, nella sede del CSVVA. Preghiamo inviare il materiale a:

**Centro Studi per il Volo a Vela Alpino**  
**Settore Documentazione - Aeroporto "P. Contri"**  
**Lungolago Calcinatè 45 - 21100 Varese**



**Plinio  
Rovesti**

## **ASIAGO: LA NASCITA DEL VOLO A VELA IN ITALIA**

**di Vincenzo Pedrielli**

La passione di Vincenzo Pedrielli per il volo a vela, considerato sotto tutti i suoi aspetti, da quello puramente tecnico a quello più propriamente storico, trova in questo volume un'ulteriore conferma di alto profilo, riproponendo in chiave storica un tema quanto mai caro al suo autore: quello dell'aliante d'epoca.

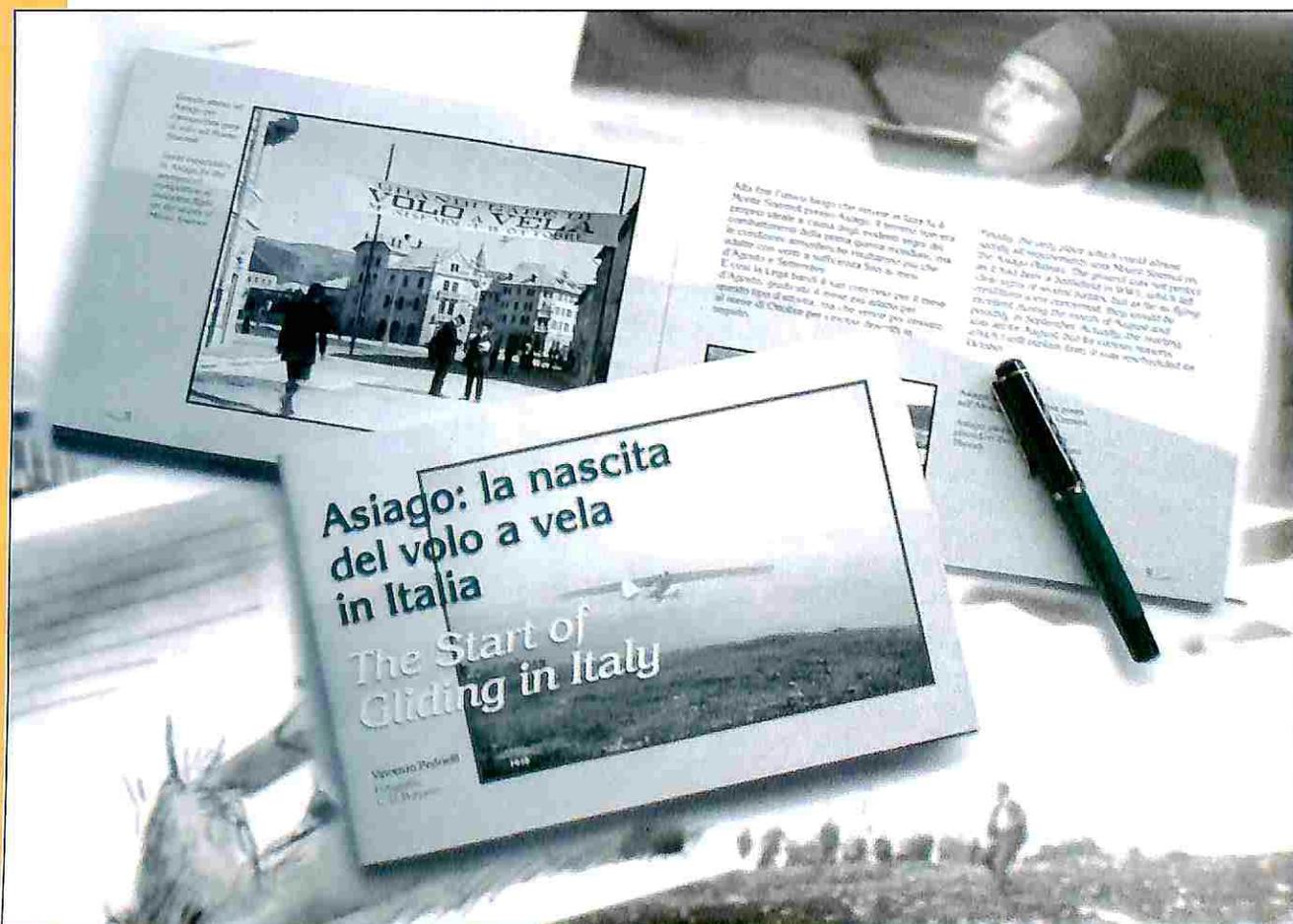
Pedrielli, sia detto per inciso, si è infatti avvicinato al volo a vela come aeromodellista e come costruttore di modelli in scala di alianti d'epoca; attività questa, che l'ha condotto a compiere ricerche di ogni genere, a frequen-

tare raduni di vecchi alianti e a documentarsi con grande meticolosità sui vari aspetti di questa particolare branca della storia aeronautica.

L'argomento qui trattato è quanto mai interessante: la prima manifestazione agonistica organizzata nel nostro Paese, in un periodo in cui il volo a vela italiano poteva contare sì sull'incrollabile fede di alcuni entusiasti come Ettore Cattaneo e Franco Segrè, ma non era certo in grado di competere con paesi che, come la Germania, vantavano una tradizione volovelistica solidissima, pur nella sua naturale brevità con una dotazione di mezzi tecnici all'avanguardia nel mondo.

Questo primo raduno internazionale, svoltosi ad Asiago nel 1924,

fu dunque un atto di coraggio, un attestato di fede nella orgogliosa progenie di Leonardo, una vera e propria "sfida all'italiana", a cui Vincenzo Pedrielli ha voluto tributare un omaggio con questa sua nuova fatica: un'opera che, pur nella sua brevità, si pone come modello di rigore storico e metodologico oltre che come esempio di trattazione snella ed esaustiva. Certo, non deve essere stato facile per l'autore svolgere un lavoro che si articola sul filo di un'approfondita ricerca condotta in biblioteca, sopra le polverose pagine della carta stampata, e che si arricchisce delle interviste avute con i pochi appassionati in grado di fornire una testimonianza attendibile su fatti così lontani, nonché della raccolta di un'inte-



ressantissima documentazione fotografica e di un nutrito apparato illustrativo.

E a coronamento di tutto ciò, l'intelligente scelta editoriale del testo bilingue italiano-inglese, volta ad ampliare, quanto più possibile, oltre le nostre frontiere, la fruibilità di un'opera concepita per tutti gli appassionati del volo silenzioso.

Mi sia consentita un'ultima considerazione. Le opere di storia, soprattutto se improntate a rigore filologico, possono talora risultare noiose o pedanti. Nulla di tutto ciò nel presente lavoro: già la ricchezza illustrativa basterebbe ad evitare simile rischio, ma subito ci si rende conto che la consumata esperienza giornalistica di Pedrielli affronta l'argomento in modo accattivante e coinvolgente, con una scrittura capace di catturare, l'attenzione del lettore dalla prima all'ultima pagina e di trarlo dall'evanescenza di un periodo ormai tanto lontano grazie a una rappresentazione vivida e pulsante, propria degli avvenimenti del tempo presente.

## ASIAGO:

### LA NASCITA DEL VOLO A VELA IN ITALIA

**Un salto indietro nel tempo di oltre 77 anni quando il volo era ancora quasi tutto da scoprire e quando i minuti di volo duravano un'eternità.**

**Il primo concorso nazionale di volo senza motore ad Asiago nell'Ottobre del 1924 rappresenta senza dubbio l'inizio dell'attività volovelistica in Italia ad opera di un gruppo di studenti pavesi che hanno avuto il merito e l'ardire di confrontarsi con i cugini d'Oltralpe, già esperti in questa nuova disciplina di volo.**

**Una cronaca giorno per giorno, frutto di un'approfondita e meticolosa ricerca, svolta da Vincenzo Pedrielli ed arricchita da numerose fotografie d'epoca e disegni originali che illustrano con assoluta precisione i fatti e gli aneddoti avvenuti in quei giorni storici.**

**Il tutto raccolto in un prezioso volumetto di 126 pagine sapientemente realizzato con grande gusto grafico.**

**Per ulteriori informazioni contattare:**

**Vincenzo Pedrielli**

**Tel. 02.959681 (ore ufficio)**

**E-mail: vincenzopedrielli@libero.it**

# GLASFASER Italiana S.p.A

DA OLTRE 30 ANNI AL SERVIZIO DI VOLO A VELA.



**Centro autorizzato per la calibrazione di barografi e logger,  
indispensabile per l'omologazione dei record.**

24030 VALBREMBO (BG) - Via delle Ghiaie, 3  
Telefono 035.528011 - Fax 035.528310 - e-mail: glasfase@mediacom.it

**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.**

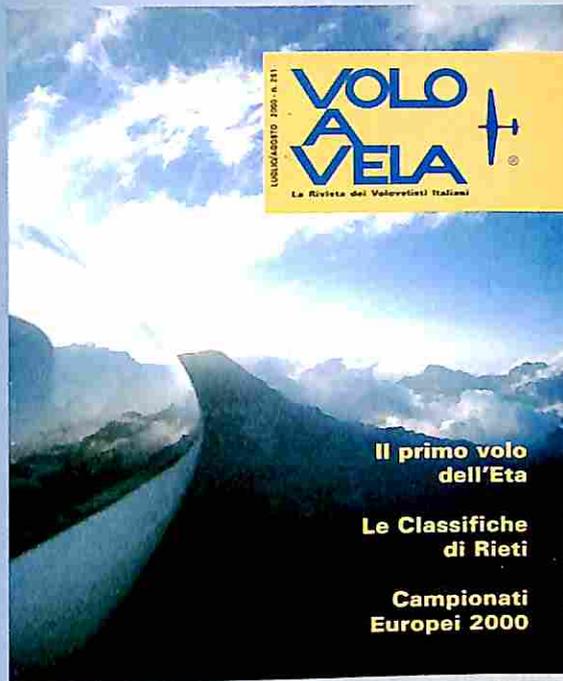
Assistiamo i nostri clienti dallo sviluppo della strategia alle negoziazioni finali. Sulla base di accurate analisi delle società e dei mercati di riferimento, ricerchiamo acquirenti e venditori, effettuiamo valutazioni aziendali e conduciamo le negoziazioni. T&A assiste inoltre nel processo di due diligence 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.



## PER RICEVERE VOLO A VELA

Il Centro Studi del Volo a Vela Alpino cura la pubblicazione della rivista Volo a Vela e la distribuisce gratuitamente a tutti i soci. Esistono varie modalità di associazione:

con bollettino postale sul CCP N° 16971210, intestato a CSVVA, Aeroporto Calcinatè del Pesce - 21100 Varese, indicando sul retro la causale e l'indirizzo per la spedizione;

con bonifico bancario alle coordinate ABI 3500, Cab 10800, c/c 2294 intestato a CSVVA, indicando la causale e l'indirizzo per la spedizione;

### Le tariffe 2002:

**socio ordinario CSVVA + annata della rivista (6 numeri)**  
Euro 35

**socio ordinario CSVVA + FIUV + annata della rivista**  
Euro 50

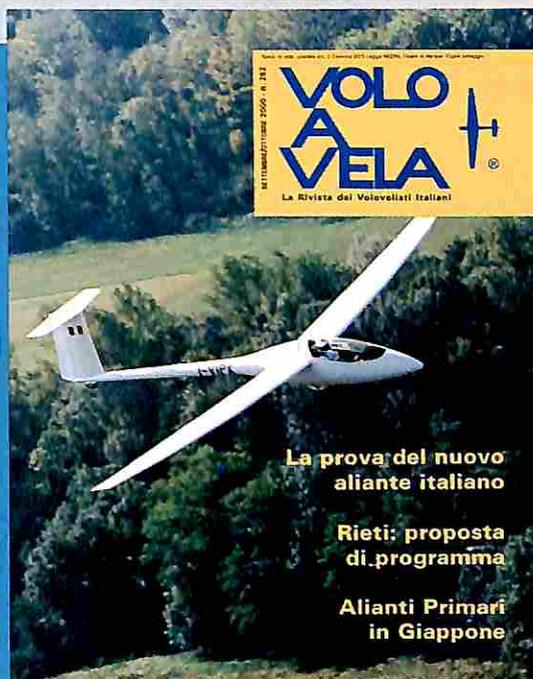
**socio sostenitore CSVVA + annata della rivista**  
Euro 85

**socio sostenitore CSVVA + FIUV + annata della rivista**  
Euro 100

**socio benemerito CSVVA + annata della rivista**  
Euro 250

**socio estero CSVVA + annata della rivista (sped. internazionale)**  
Euro 50

**OFFERTA PROMOZIONALE valida solo per nuovi soci, associazione CSVVA + annata della rivista**  
Euro 25

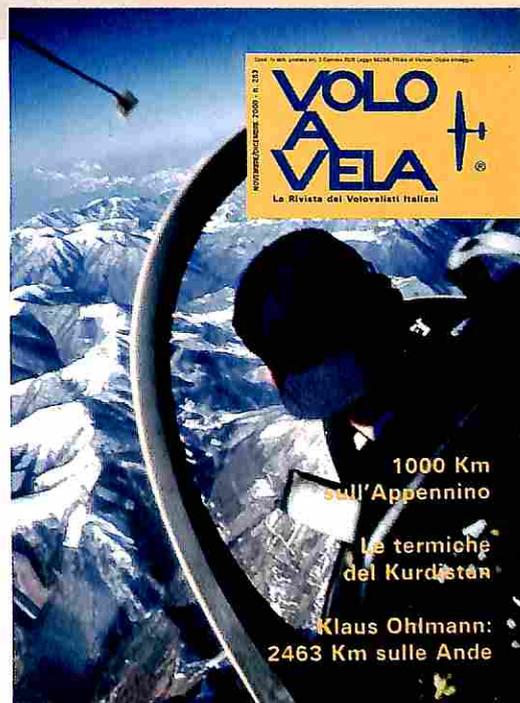


con assegno non trasferibile intestato a CSVVA, in busta chiusa con allegate le istruzioni per la spedizione;

tramite la Federazione Italiana Volo a Vela: [www.fivv.it](http://www.fivv.it)  
[fi.vv@tiscalinet.it](mailto:fi.vv@tiscalinet.it)

grafica: impronte, milano

**Per informazioni relative all'invio delle copie della rivista (abbonamenti, arretrati, ecc.):  
tel/fax 0332-284814.  
E-mail: [bruno@voloavela.it](mailto:bruno@voloavela.it).**





**GREAT ITALIAN TASTE.**  
*The eternal style.*

**DISARONNO ORIGINALE**  
*Since 1525*