

Sped. in abb. postale - 70% Fil. di Varese. TAXE PERÇUE. Euro 8,00

NOVEMBRE/DICEMBRE 2006 - n. 299

VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani



**FIVV: il 5°
Congresso Nazionale**

**28 metri monoposto,
il Concordia**

L'estate a Rieti

**Addio al fondatore
di Volo a Vela Plinio Rovesti**

Aero Club Adele Orsi Varese



www.acao.it

e-mail: acao@acao.it

Lungolago di Calcinate n. 45 - 21100 Varese

telefono 0332 310073



Il futuro del VFR

In un momento di stanchezza, la prima domanda che si è affacciata alla mia mente è stata se il volo a vista abbia un futuro. Un eccesso di pessimismo, forse.

Esempi di conflitti di traffico sono purtroppo frequenti, e bisogna chiedere ai piloti di essere rispettosi di ogni situazione vigente innalzando la propria consapevolezza dello spazio aereo a livelli professionali.

L'opinione pubblica mondiale, che influenza le scelte dei governi, ha pochi dubbi su come deve essere gestito il traffico aereo commerciale: nessun livello di rischio è accettabile. I voli IFR commerciali non devono entrare in conflitto con il VFR. Per le associazioni che fanno capo al mondo dei trasporti aerei, e per i controllori di volo, la segregazione dovrebbe essere totale, lasciando al VFR solo pochi spazi di libertà (una libertà che somiglia a quella degli zoo-safari, o delle riserve). È opinione diffusa in Europa che solo le Forze Armate, tra gli enti dotati di forte peso politico, abbiano la possibilità di opporsi al processo di ghettizzazione del volo a vista.

Non ho difficoltà a comprendere, e persino a condividere in parte, le ragioni di questa ingiusta segregazione. Ma ora sorge un'altra domanda: Volare in VFR è un diritto, o è solo un privilegio?

Quale che sia la risposta, ritengo che il volo commerciale non abbia a sua volta il diritto di accedere allo sfruttamento di un volume di spazio aereo tendente all'infinito; anzi, dovrebbe compensare in forme adeguate tale sfruttamento. Lo spazio è e deve essere patrimonio di tutti. La collettività va difesa dai rischi, certo, ma anche dagli espropri perpetrati ad opera di imprese commerciali!

Dispiace notare che talvolta gli enti di controllo sembrano assumere atteggiamenti di protezione del commerciale quasi essi ne fossero gli strenui difensori sindacali.

Sarà però sostanzialmente inevitabile che al VFR vengano imposti strumenti sempre più sofisticati che permettano una convivenza con l'IFR. Già è obbligatorio il transponder, per tutti i velivoli (e per gli alianti se entrano in spazi diversi dal "G"). Poi arriverà, presto o tardi, l'ADS-b (un sistema di prevenzione delle collisioni automatico che non dipende dai radar di terra); o forse un sistema ancor più moderno, visto che la tecnologia avanza oggi ben più in fretta della capacità normativa. Anzi, l'ADS-b potrebbe arrivare abbastanza presto da rendere poco utili i transponder.

Le comunicazioni radio verso gli entri e gli aeroporti potremmo, entro cinque anni o poco più, doverle fare su nuove, costose radio con maggiore numero di canali (spaziatura a 8,33 kHz).

Questi argomenti sono da almeno dieci anni oggetto d'attenzione da parte della FIVV, dell'EGU e mi auguro anche dell'Aero Club d'Italia. Tuttavia è chiaro che ciò che prima appariva come fantascienza, si sta avvicinando con passo molto rapido.

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:

Aldo Cernezzi

Segreteria

Bruno Biasci

Archivio storico

Umberto Bertoli, Lino Del Pio,

Nino Castelnovo

Comitato redazionale:

Carlo Faggioni, Plinio Rovesti

Prevenzione e sicurezza:

Marco Nicolini

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

Aldo Cernezzi

Vintage Club:

Vincenzo Pedrielli

Corrispondenti:

Celestino Girardi

Paolo Mitococchio

Aimar Mattanò

Sergio Colacevich

Giancarlo Bresciani

In copertina:

Mattia Costa, su LS-8

Foto di Corrado Costa

Progetto grafico e impaginazione:

Impronte - Milano

Stampa: Serostampa - Milano

Redazione e amministrazione:

Aeroporto 'Paolo Contri'

Lungolago Calcinate, 45

21100 Varese

Cod. fisc. e P. IVA 00581360120

Tel. 347/5554040 - fax 0332/310023

POSTA ELETTRONICA

csvva@voloavela.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. 299 novembre/dicembre 2006

Editoriale	1
FIVV: 5° Congresso Nazionale	4
Nuovi alianti: il Concordia	14
Rieti 2006	22
Campionati Mondiali Classi Club e PW5	38
1992: l'aliante Velino	44
Rieti anno quarto	47
Stage a Masera	50
In memoriam: Plinio Rovesti	54
Piccoli annunci	58



LE TARIFFE PER IL 2006

DALL'ITALIA

- Abbonamento annuale, 6 numeri della rivista
- Abbonamento annuale promozionale **"prima volta"** 6 numeri della rivista
- Abbonamento annuale "sostenitore", 6 numeri della rivista
- Abbonamento annuale "benemerito", 6 numeri della rivista
- Numeri arretrati

Euro 40,00

Euro 25,00

Euro 85,00

Euro 250,00

Euro 8,00

DALL'ESTERO

- Abbonamento annuale, 6 numeri della rivista

Euro 50,00

Modalità di versamento:

- con bollettino postale sul CCP N° 16971210, intestato al CSVVA, Aeroporto P. Contri - Lungolago Calcinate, 45 - 21100 Varese, indicando sul retro la causale e l'indirizzo per la spedizione;
- con bonifico bancario alle coordinate ABI 05048, CAB 50180, CIN S, c/c 589272 intestato a CSVVA, indicando la causale e l'indirizzo per la spedizione, e dandone comunicazione agli indirizzi sotto riportati;
- 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 (associazioni, rinnovi, arretrati): tel/fax 0332-310023. E-mail: csvva@voloavela.it

Ai sensi dell'art. 13 del D.Lgs. 196/2003 il "Centro Studi Volo a Vela Alpino"; Titolare del Trattamento dei dati, informa i lettori che i dati da loro forniti con la richiesta di abbonamento verranno inseriti in un database e utilizzati unicamente per dare esecuzione al suddetto ordine. Il conferimento dei dati è necessario per dare esecuzione al suddetto ordine ed i dati forniti dai lettori verranno trattati anche mediante l'ausilio di strumenti informatici unicamente dal Titolare del trattamento e dai suoi incaricati. In ogni momento il lettore potrà esercitare gratuitamente i diritti previsti dall'art. 7 del D.Lgs. 196/03, chiedendo la conferma dell'esistenza dei dati che lo riguardano, nonché l'aggiornamento e la cancellazione per violazione di legge dei medesimi dati, od opporsi al loro trattamento scrivendo al Titolare del trattamento dei dati: Centro Studi Volo a Vela Alpino - Lungolago Calcinate del Pesce (VA) - 21100 Varese

Il 5° Congresso Nazionale

***Riunioni tematiche, esposizioni, incontri.
Una nuova sede prestigiosa ed elegante***

**Testo e foto
Aldo Cernezzì**

Un insieme di fattori ha spinto il Consiglio della FIVV a scegliere una nuova sede, e nuove date, per organizzare l'edizione 2006 del Congresso Nazionale. L'appuntamento annuale prende origine dal tradizionale Briefing "Due Torri" di Bologna, e risponde alla necessità di un'occasione d'incontro per discutere i problemi e le tematiche del volo a vela italiano. In due giorni, è possibile trovare il tempo per riunire la Squadra Nazionale al completo (c'è da organizzare le trasferte per la partecipazione alle gare internazionali), la Commissione Istruttori, e l'Assemblea dei soci della Federazione. Di solito, ma quest'anno si è scelta un'altra sede e data, anche l'Assemblea dell'Aero Club Centrale.

Per molti è anche importante sfruttare questa occasione per il semplice convivio, ricordando tra amici i momenti più piacevoli della stagione passata, e sognando nuovi voli mentre si avvicina il letargo invernale.

Nel recente passato il Congresso è stato ospitato presso il club di Ferrara, anche con la gentile concessione delle strutture dell'Aeronautica Militare. I tempi cambiano, purtroppo, e anche l'AMI ha dovuto porre dei vincoli di accesso alla sala riunioni, con controlli di sicurezza un po' invadenti. Si è quindi cercata una nuova sede.

EUROCONGRESSI

Il centro Eurocongressi di Affi si trova a meno di mezz'ora dal centro di Verona, lungo la superstrada in direzione Trento. La proprietà del centro ha dimostrato grande simpatia per il volo a vela, offrendoci di usare gratuitamente le magnifiche sale riunioni e soprattutto



to il grande salone principale. La scelta della data a metà Ottobre è stata quindi legata alla disponibilità dell'offerta gratuita. Non possiamo che ringraziare Eurocongressi per la generosa offerta.

La FIVV ha reperito le risorse economiche per offrire ai presenti un eccellente pranzo a buffet, che ha sottratto poco tempo alle attività istituzionali pur saziando la fame e la golosità di tutti.

Nel corso degli anni abbiamo notato una piccola ma progressiva flessione nel numero di presenze. A questa tendenza abbiamo replicato introducendo anche seminari informativi, e conferenze tematiche: l'aggiornamento dei piloti su iniziative, regolamenti, sicurezza, senza trascurare aspetti più divertenti voleva essere uno stimolo di partecipazione. Con la quinta edizione del Congresso, grazie alle notevoli qualità della sede, abbiamo aggiunto alla consueta scaletta di eventi anche una mostra-mercato cui hanno aderito molte aziende produttrici di alianti, strumenti, software e abbigliamento, nonché un'asta di materiale usato.

Ben quattro alianti sono stati montati ed esposti nel piazzale d'ingresso a cura delle aziende che hanno collaborato (LAK, Schleicher, Alisport, Glasfaser). In alcuni negozi affacciati sull'ingresso c'erano le dimostrazioni della LX Navigation, della Naviter (casa del software See-You), degli innovativi strumenti DataSwan, e della linea di abbigliamento Kiloyankeepapa.

All'interno del grande e prestigioso salone faceva invece bella mostra di sé l'LS-8 di Claudio Testa, in rappresentanza dell'associazione sportiva Peter Pan Soaring. L'allestimento includeva anche l'esposizione quasi inte-

grale della mostra didattico-esplicativa sul volo a vela acquisita dalla FIVV e oggi già a disposizione degli enti affiliati che desiderino allestire iniziative culturali aperte al pubblico.

Il merito dell'intenso lavoro organizzativo va in particolare a due consiglieri FIVV: Francesca Resi e Angelo Montalti, che si sono prodigati per allestire le esposizioni e garantire l'operatività e funzionalità delle sale.

PARTECIPAZIONE

Dobbiamo però ammettere, a posteriori, che il numero di presenze sembrava leggermente inferiore alle aspettative, anche per la dispersione su un'area più ampia, con diversi punti d'interesse. Forse la scelta di anticipare di un mese rispetto alle abitudini non è stata gradita, complici le belle giornate di autunno; forse la località è risultata un po' decentrata (anche se essa è centratissima se si tiene in considerazione la distribuzione nazionale dei club e dei piloti sul territorio). O forse, semplicemente, c'è scarso interesse per queste iniziative. Per la prossima edizione la FIVV rivaluterà certamente tutti i parametri in gioco.

Nel corso del recente passato abbiamo avuto modo di confrontarci con l'esperienza di altri paesi europei.

In Francia l'evento paragonabile sono le "Journées Vol à Voile", con cadenza biennale: due giorni in autunno, con



molte conferenze tecniche e presentazioni di novità, nonché qualche attrazione rappresentata quest'anno da un astronauta che ha volato sia su strutture americane sia russe. Le presenze non superano le 500 persone, su una base di circa 10.000 volovelisti; una proporzione paragonabile a quella italiana (avevamo circa un centinaio di presenze, cui si devono aggiungere gli accompagnatori e le famiglie). In Austria e in Inghilterra, in riunioni con cadenza annuale, abbiamo notato la presenza di molti piloti senza esperienze di distanza o di competizione, o per meglio dire, l'assenza dei piloti di punta.

SQUADRE NAZIONALI

Il Commissario Tecnico Roberto Manzoni ha gestito con efficienza e savoir faire la riunione dei piloti della Rosa, applicando le norme vigenti e il proprio buon senso nella definizione delle squadre per la partecipazione al notevole numero di gare internazionali in calendario. Le risorse economiche fornite dall'AeCI in osservanza delle finalità proprie, e del CONI, rischiano come sempre nel recente passato di coprire solo una parte delle spese di trasferta e di partecipazione. Ciò viene accettato di buon grado da parte dei piloti, in cambio della possibilità di allargare il più possibile il numero di partecipanti con beneficio per l'accumulo di esperienze.



Oltre ai piloti, è però indispensabile l'aiuto offerto da volovelisti esperti che assistono i piloti con ruoli importanti (team manager, tattici, responsabili amministrativi, meteo, software, riparazioni alianti, comunicazioni radio, recuperi, ecc.). Roberto Manzoni intende censire le competenze e le disponibilità dei volovelisti che potrebbero ricoprire i vari ruoli (indispensabile la conoscenza di una lingua straniera) per poter configurare le squadre che parteciperanno alle competizioni dei prossimi 3 anni. Per chi non ha mai partecipato a gare internazionali, questa esigenza della squadra rappresenta un'opportunità interessante.

La riunione ha permesso di verificare la disponibilità dei piloti per le trasferte estere (le gare trials di Rieti per la selezione automatica ai mondiali 2008 World Class, Club e Standard hanno molto condizionato) e sulla base delle valutazioni del CT è stata decisa la composizione delle Squadre di Volo a Vela che nel 2007 parteciperanno ai Campionati Europei, ai Premondiali e ai Mondiali Femminili.

Tali scelte sono subordinate all'impegno di partecipare alle competizioni con un adeguato allenamento, con un'aiutante qualificato e alla preparazione della trasferta in armonia con quanto il Team Captain designato deciderà di organizzare. Eccole nel dettaglio:

Premondiali Classe Libera, 15M e 18M che si svolgeranno a Luesse (D) dal 14 al 28 luglio 2007:

- ▶ Team Captain: Roberto Manzoni
- ▶ Classe Libera: Giorgio Ballarati, Danilo Trovò
- ▶ Classe 18M: Albero Sironi, Ugo Pavesi
- ▶ Classe 15M: Stefano Ghiorzo, Thomas Gostner

Campionati Europei Classe Libera, 15M e 18M che si svolgeranno a Issodun (F) dal 3 al 16 agosto 2007:

- ▶ Team Captain: Aldo Cernezzi
- ▶ Classe Libera: Davide Colombo, Roberto Reginaldi
- ▶ Classe 18M: Albero Sironi, Riccardo Briigliadori; riserva: Luciano Avanzini
- ▶ Classe 15M: Giorgio Galetto, Stefano Ghiorzo; riserva: Thomas Gostner

Campionati Europei Classe Standard, Club, PW-5 che si svolgeranno a Pociunai (Lituania) dal 4 al 19 agosto 2007:

- ▶ Team Captain: Gianni Spreafico
- ▶ Classe Club: Yuri Prodorutti, Mario Antonelli; riserva: Davide Schiavotto
- ▶ Classe Standard: Edoardo Tarchini, Thomas Gostner; riserva: Giancarlo Grinza

Campionati Mondiali Femminili che si svolgeranno a Romorantin (F) dal 6 al 22 luglio 2007:

- ▶ Team Captain: Gianni Spreafico
- ▶ Classe 15M: Margherita Acquaderni

**Per collaborare alle trasferte,
mettersi in contatto con Roberto Manzoni:
Commissario Tecnico
per la Squadra Nazionale di Volo a Vela**

tel uff.: +390248014317

mobile: +39335802364

e-mail: roberto.manzoni@corium-mi.it



La riunione dei membri delle Squadre Nazionali, condotta da Roberto Manzoni



Un LS-8 dell'associazione sportiva Peter Pan Soaring qui esposto nel salone principale

COMMISSIONE ISTRUTTORI

La tragica scomparsa di Alberto Bianchetti, da anni presidente della Commissione Istruttori, ha lasciato un vuoto incolmabile. Il Consiglio della FIVV ritiene che un organo di coordinazione dell'attività degli istruttori di base sia assolutamente indispensabile. Per garantire continuità e sviluppo, è stata accolta con soddisfazione la candidatura di Giorgio Galetto che, per chi non lo sapesse, oltre che un grande sportivo già Campione del Mondo nel 1999, è anche un istruttore di lunga esperienza.



La fotografa Mariadele Castagnoli, sempre impegnatissima

Michele Fergnani, di Ferrara, neoletto consigliere FIVV

La riunione in programma ad Affi, della durata di circa 3 ore, si è rivelata subito insufficiente ad affrontare le molteplici tematiche (una risposta tecnico-didattica all'apparente diffusa diminuzione della qualità del pilotaggio; l'elevato numero di incidenti in rapporto al numero di piloti in attività; le difficoltà burocratiche e di interpretazione dei regolamenti e delle circolari; la standardizzazione dell'iter didattico sia per gli allievi sia per la formazione di nuovi istruttori e altro ancora).

È nata quindi l'idea di convocare una riunione successiva, poi svoltasi a Modena il 25 novembre, alla quale sono stati invitati a presenziare anche i Presidenti dei club volovelistici. Ad Affi c'è stata l'occasione per Galetto di presentarsi, esporre le linee guida che impronteranno la sua attività, e per conoscere i colleghi istruttori.

Tutti hanno apprezzato l'impostazione di Galetto, il quale ritiene anche importante offrire agli istruttori la possibilità di fare dei voli con lui, generalmente nel periodo compreso tra settembre e marzo.



COMITATO PER I MONDIALI DI RIETI

L'organizzazione dei due mondiali a Rieti (Juniores 2007; Standard, Club e PW-5 2008) procede attraverso il coordinamento di una società costituita ad hoc con partecipazione di entrambi gli aero club locali, e delle istituzioni politiche. La FIVV è pure rappresentata nella società.

Le procedure di reperimento e di suddivisione delle risorse si sono rivelate molto complesse, e stanno aggravando il carico che pesa sul gruppo di lavoro guidato da Leonardo Briigliadori.

Il congresso di Affi ha fornito l'occasione per un nuovo incontro plenario.

Si è svolta una conferenza stampa di presentazione degli eventi, che non ha raccolto molto riscontro da parte dei giornalisti invitati (pochissime le presenze), ma è servita da banco di prova per affinare le capacità comunicative in vista del mondiale.

Una conferenza stampa definitiva andrà convocata con anticipo di circa un mese sull'evento, e possibilmente nel Lazio (a Roma o a Rieti).

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:

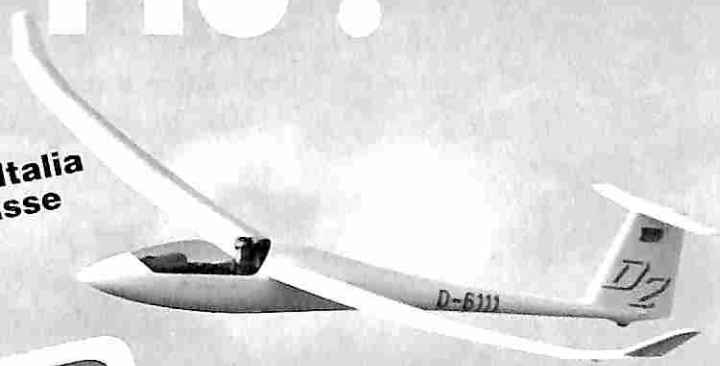
**Centro Studi per il Volo a Vela Alpino - Settore Documentazione, Aeroporto "P. Contri"
Lungolago Calcinato 45 - 21100 Varese**

Per eventuali accordi verbali o scritti:

Telefono/Fax: 0332-310023 E-mail: csvva@libero.it

C'È DI PIÙ?

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



COBRA

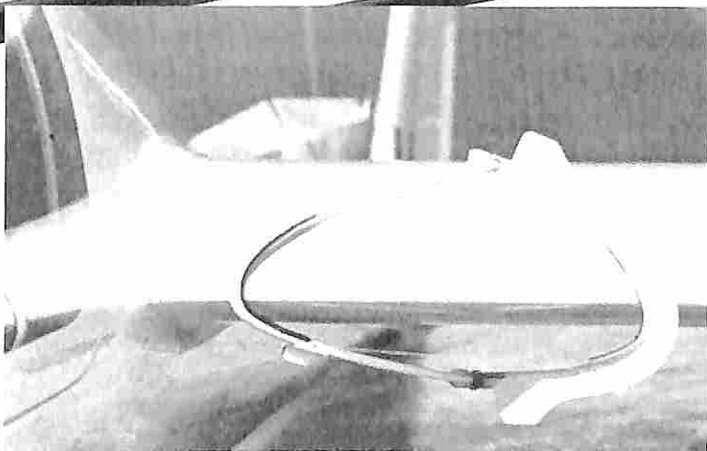
O

B

R

A

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



LE PREMIAZIONI

Come ogni anno, sono stati distribuiti i premi e i trofei relativi alle competizioni del 2006: il CID, il neonato CIR, il Trofeo Bob Monti.

LE TEMATICHE

Giuseppe Cunetta ha presentato con l'ausilio di belle immagini una bozza di progetto per riportare il volo a vela nel Sud, a Grumento ed esplorando il potenziale di nuove destinazioni quali Scalea. Si tratta di zone dove sono possibili voli di grande soddisfazione e che possono aprire strade per voli sportivi interessanti.

Alessandro Bruttini, presentando il programma degli stage dell'AeCCVV per il nuovo anno, si è inserito sul tema del rilancio del Sud quale meta volovelistica. Ricordiamo a tutti che negli anni Ottanta e Novanta si sono svolte alcune magnifiche spedizioni a Grumento da parte del CSVVA (l'editore di questa rivista), e che talvolta gli stage del Centrale sono stati effettuati in trasferta a Grumento, con sfruttamento di condizioni eccellenti per la termica, ed eccezionali per l'onda con quote raggiunte fino agli 8.000 metri. Attilio Pronzati aveva inoltre compiuto alcuni voli di grande rilevanza sportiva, culminati nell'A/R da Grumento fino all'Etna, in condizioni d'onda.

Roberto Romano, consigliere dell'Aero Club Centrale di



Rieti, ha presentato le iniziative in programma: è stata istituita una "Carta Servizi" per i soci e verranno acquisite nuove case prefabbricate per il campeggio, insieme con nuovi servizi igienici. Acquistando la carta, il socio del Centrale guadagna un credito che potrà utilizzare nel corso dei prossimi quattro anni ottenendo, in cambio del finanziamento che offre al club, un sostanziale sconto sulle tariffe dei servizi. Tutti i dettagli sono consultabili sul sito www.aeccv.it che è stato da poco ristrutturato.

Luca Sartori ha presentato l'iniziativa "Fattore



*I tabelloni della mostra divulgativa, a disposizione dei club affiliati;
il manichino della linea d'abbigliamento tecnico KYP*



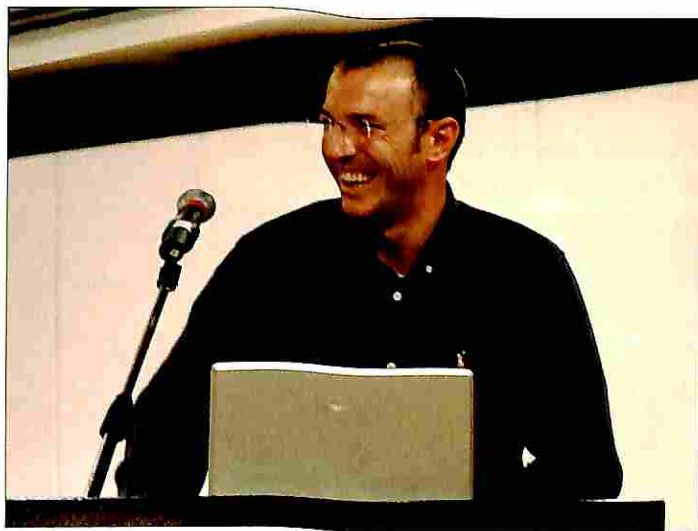
Uomo", un'associazione dedicata all'approfondimento dell'influenza dell'Uomo sulla sicurezza del volo, e alla divulgazione di un'adeguata cultura e di una preparazione alla vite accidentale.

L'ASSEMBLEA FIVV

Il presidente dell'Associazione Volovelistica Roma ha subito chiesto la parola in assemblea, informando i presenti che la convocazione non poteva essere ritenuta regolare (la data di spedizione era in ritardo di un giorno rispetto ai requisiti statutari), e quindi condurre ugualmente l'assemblea avrebbe esposto a suo parere



Andrea Tomasi, con l'ex presidente FIVV Walter Vergani e il Col. Gianni Amadio dell'AM



Lorenzo Monti ha vivacemente illustrato le riforme apportate ai regolamenti sportivi

alla certa contestazione ed annullamento delle eventuali deliberazioni.

La riunione si è allora svolta senza i connotati ufficiali di un'assemblea, la quale è stata riconvocata a Modena per il giorno 12 novembre. Il presidente Andrea Tomasi ha quindi esposto un sunto delle attività svolte dalla FIVV nel corso dell'anno, e i programmi che verranno seguiti nell'immediato futuro. In estrema sintesi essi includono un più frequente aggiornamento del sito Internet, l'usuale supporto alle iniziative delle Commissioni Sicurezza, Istruttori, Spazio Aereo, Normative e per le importanti nicchie del volo a vela femminile e giovanile. Al cen-



tro delle attività resta la propaganda dell'immagine dell'aliante, e il rapporto istituzionale con gli Enti quali ENAC e AeCI.

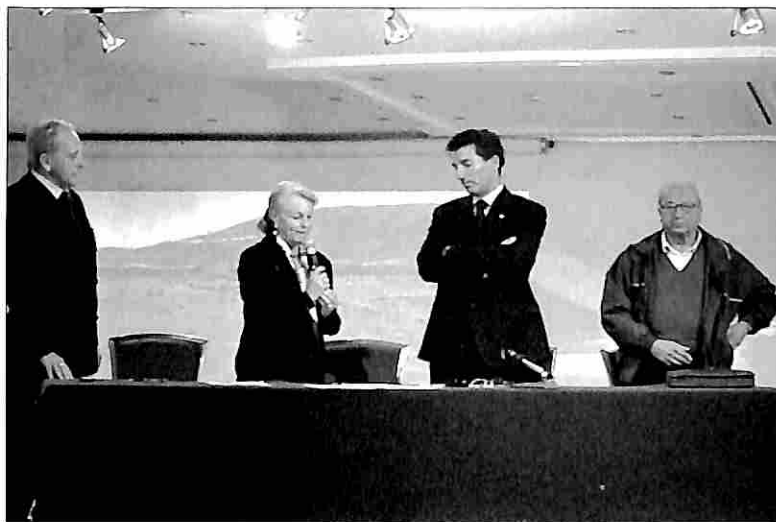
La vera assemblea si è poi svolta con regolare convocazione a Modena, preceduta dall'assemblea dell'AeCCVV. La FIVV ha ricevuto, in tale occasione, un documento redatto e firmato dall'AVR, la quale esprime sfiducia verso l'attuale gestione della FIVV stessa, indicando in particolare molteplici punti di disaccordo che riguardano la gestione del rapporto con la base, l'intervento presso il Centrale, l'impegno per le consultazioni da parte di enti esterni, il rapporto con l'AeCI e ancora altri argomenti. Le notazioni dell'AVR hanno trovato risposta da parte del presidente FIVV e di altri consiglieri.

È stato quindi approvato il bilancio preventivo per il 2007 che vede, quale unica significativa novità, l'aumento della quota sociale a 20 Euro per ogni iscritto. Il bilancio prevede comunque una perdita d'esercizio abbastanza cospicua, che andrà a diminuire il patri-

L'ottimo pranzo a buffet ha permesso di contare 132 presenze

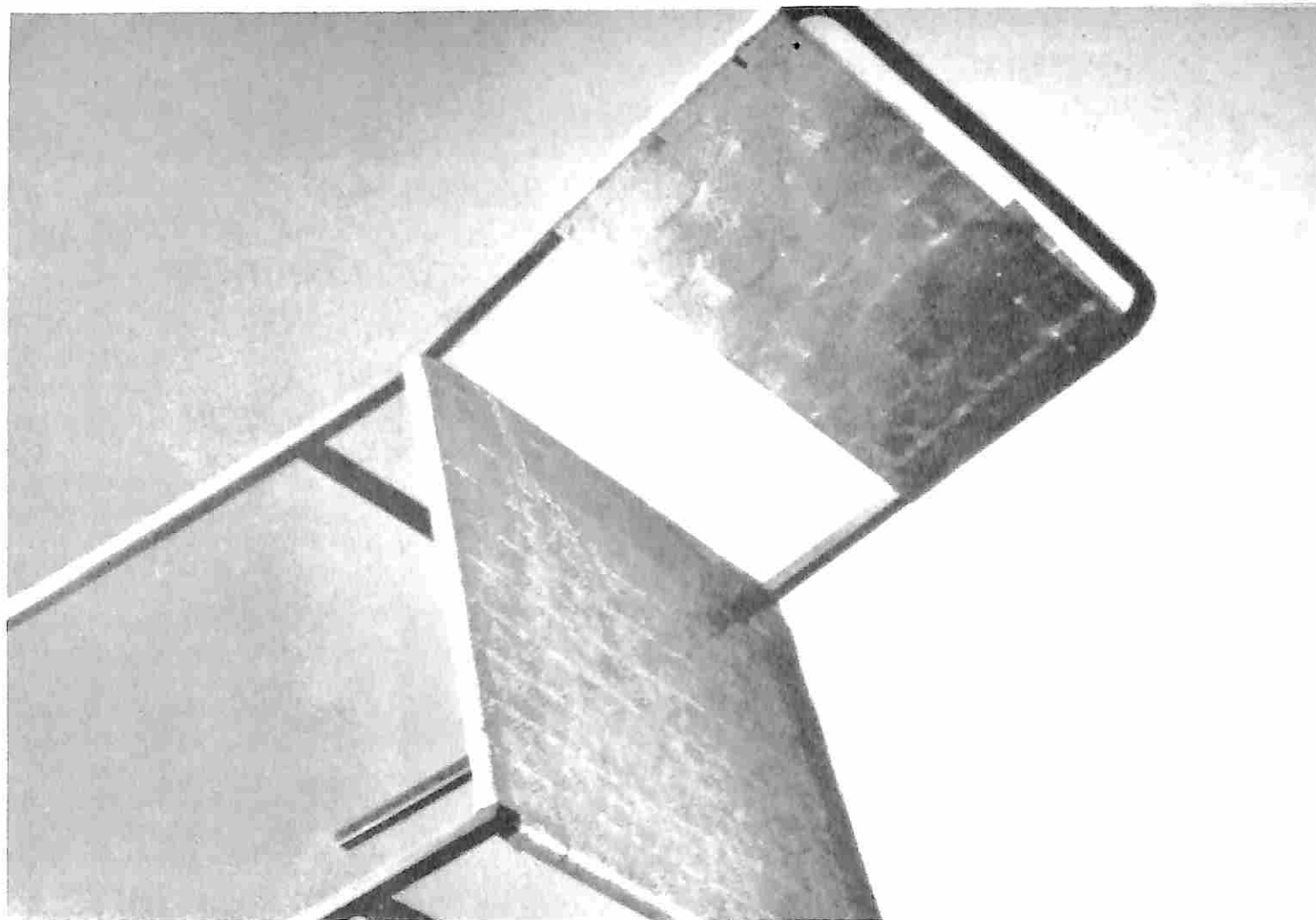


**Commozione durante il discorso
di Anna Teresa Bianchetti, vedova di Alberto**



monio accumulato dalla FIVV; si ritiene corretto spendere il denaro, poiché la federazione non ha necessità di capitalizzare.

È stato eletto, come previsto dall'ordine del giorno, un nuovo consigliere, ad integrazione del Consiglio esistente in carica: si tratta dell'istruttore e pilota ferrarese Michele Fergnani. Roberto Custò, di Valbrembo, è stato praticamente convinto ad accettare la designazione di membro del Collegio dei Proviviri, andando a sostituire lo scomparso, grandissimo Smilian Cibic. Va notato che tale collegio si riunisce esclusivamente quando ve ne sia necessità a seguito di un ricorso da parte di un socio, e non ha altre scadenze o impegni istituzionali. L'assemblea si è chiusa senza altri eventi da segnalare, ma è aperta una complessiva rivalutazione delle modalità di comunicazione di rapporto con la base. L'impressione è che qualcuno, tra i soci, gradirebbe partecipare attivamente, attraverso discussioni, ai processi decisionali; tuttavia ciò si scontra con qualche difficoltà pratica (spesso tali decisioni vanno prese in fretta), o di principio (attraverso la delega ai consiglieri, le decisioni vengono prese dalle persone più competenti nei singoli settori, magari anche con procedure complesse che coinvolgono la concertazione con altre federazioni o enti nazionali ed europei). La FIVV discuterà alcuni modi operativi al proprio interno; l'esperienza anche recente ci dimostra, del resto, che quando sono giunti alla FIVV o alle Commissioni alcuni suggerimenti concreti, essi sono stati adottati senza difficoltà (per esempio le modifiche ai regolamenti sportivi, l'introduzione del CIR, l'approvazione dei semplici GPS commerciali quali mezzi di certificazione per il CID Promozione e l'Insegna C d'Argento). ■



SICOBLOC

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

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

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

MAZZUCHELLI 1849 S.p.A.

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

SICOBLOC

1849 mazzucchelli

Via S. e P. Mazzucchelli, 7 - 21043 Castiglione Olona (Varese) Italy

Tel. (0331) 82.61.11 - Fax (0331) 82.62.13 - Telex 330609 SIC1

Concordia

Aldo Cernezz
Foto e grafici
forniti da
Johannes
Dillinger

**28 metri con il massimo della tecnica.
Ampia escursione del carico alare
e allungamento record**

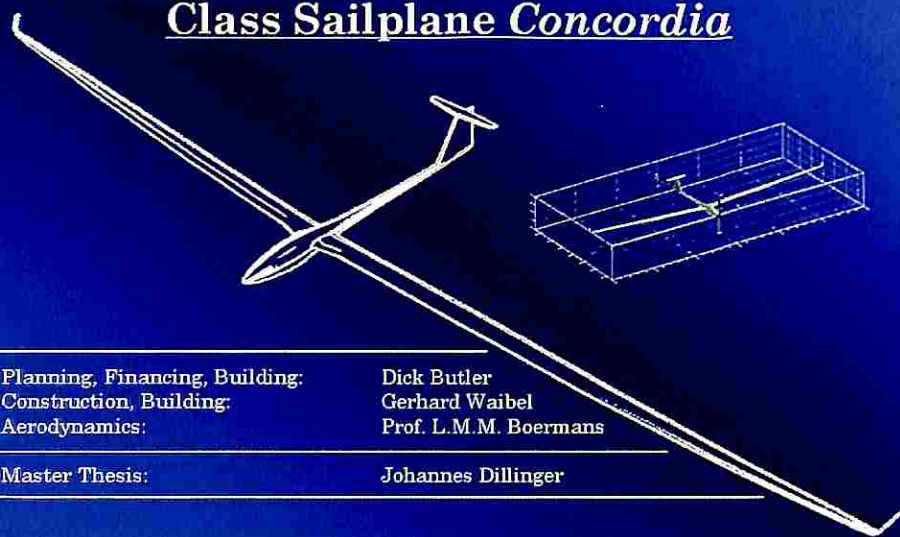
**Nelle immagini
da CAD
si nota come
il Concordia
radicalizzi
le linee
di progetto
più tradizionali**

È sulla breccia da parecchi lustri, il pilota americano Dick Butler. Per vincere in gara ha da sempre puntato anche sulla superiorità del mezzo. Tornato alle competizioni dopo una pausa molto lunga dedicata interamente al lavoro (se abbiamo ben

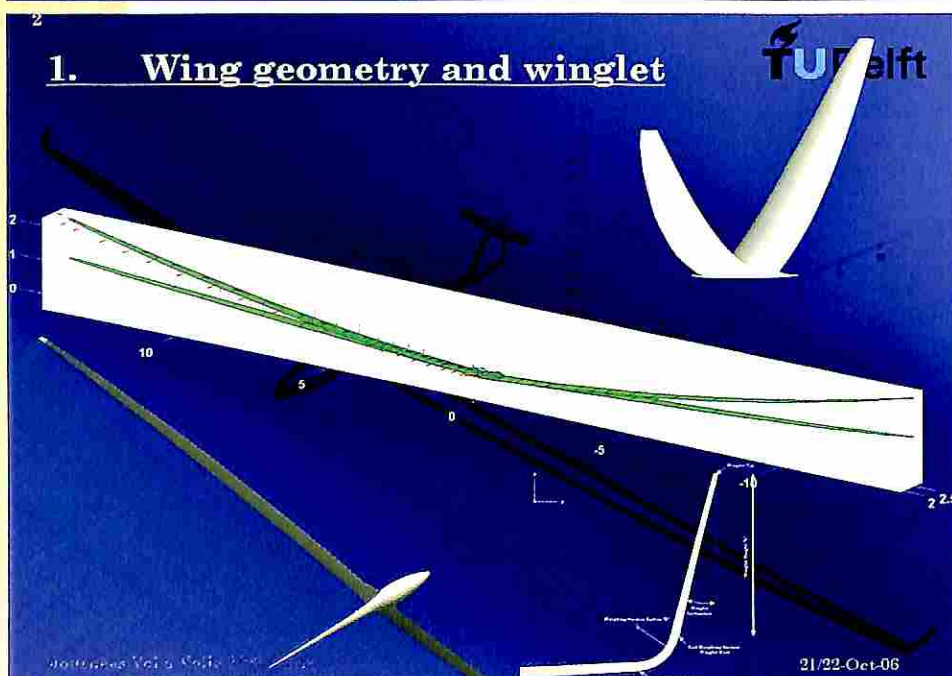
compreso, è un costruttore missilistico), si è dapprima fatto realizzare un aliante modificato. Si trattava dell'ASW-22DB, soprannominato "Eta Biter", del quale abbiamo già trattato su questa rivista. L'Eta Biter ha partecipato ai Campionati Mondiali di Svezia 2006, e spiccava sia per l'apertura maggiorata a 28 metri, sia per alcune raffinatezze esclusive quale il ruotino di coda retrattile. Il percorso realizzativo del DB è stato certamente costoso, ma non troppo impegnativo.

Inaspettatamente, questo esemplare unico ha avuto un'indiretta ricaduta commerciale, se pure di piccola nicchia, nella realizzazione

Aerodynamic Design of the Open Class Sailplane Concordia



Curatissima l'inserzione dell'ala sulla fusoliera, con aumento della corda



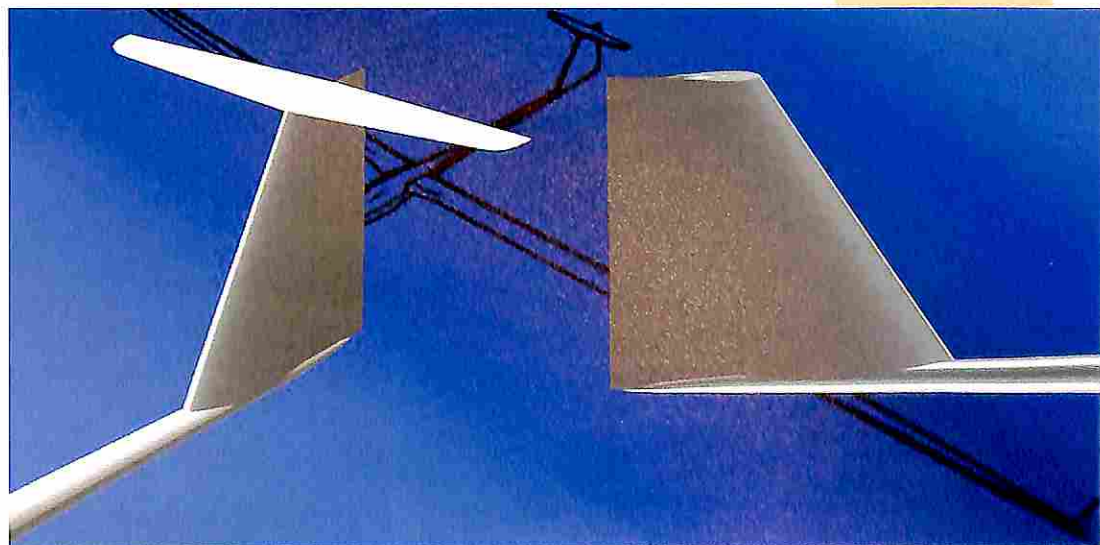
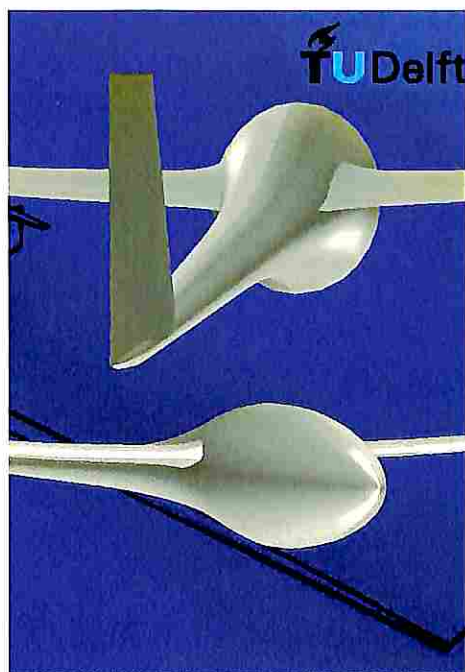
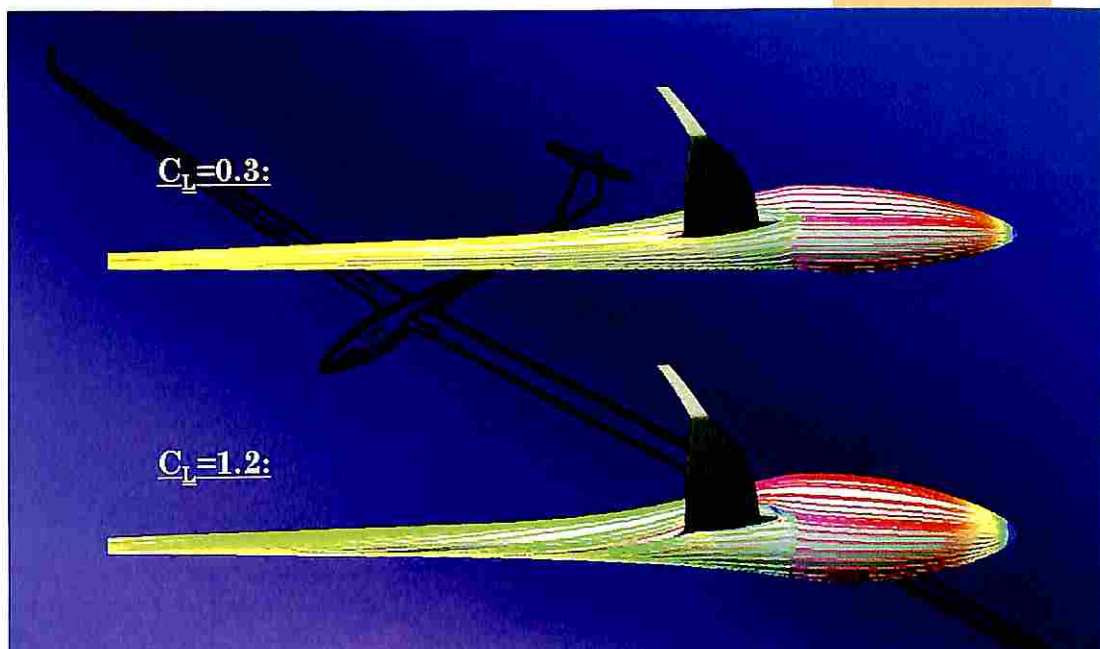
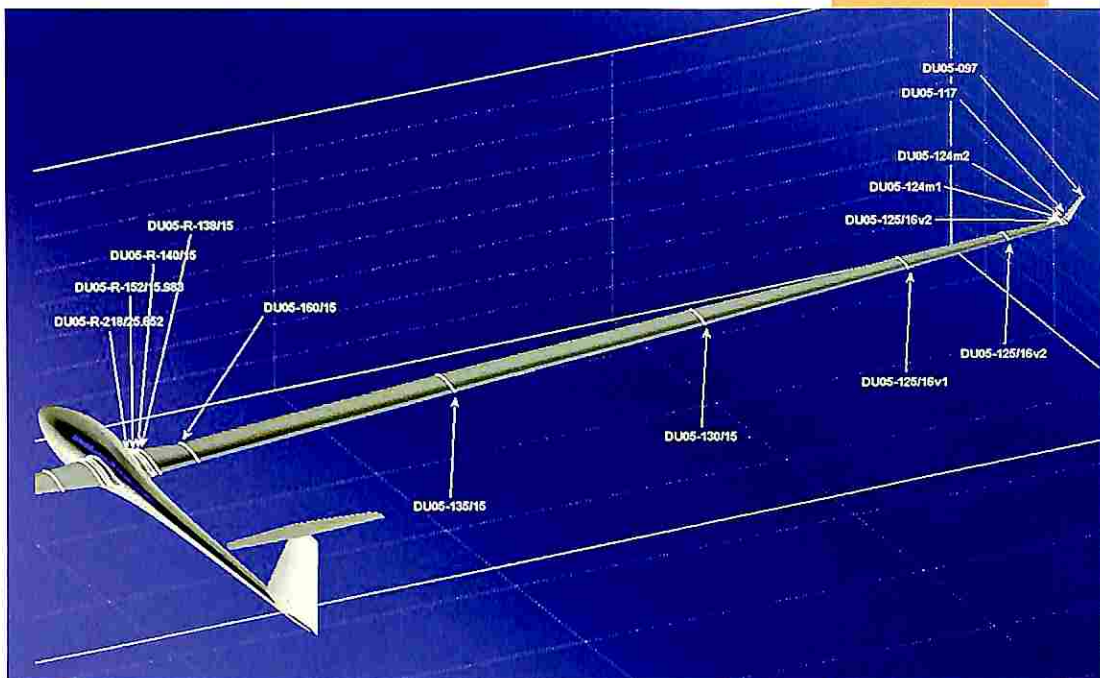
da parte di Binder dell'ASH-25EB allungato a 28 metri e con capotina in pezzo unico.

Viene costruito su richiesta ma ha già raccolto un buon numero di ordinazioni e vari esemplari volano con piena soddisfazione dei proprietari.

DA ZERO

L'Eta Biter non era altro che un primo esperimento, in vista della progettazione e costruzione di un aliante del tutto nuovo. Butler ha nuovamente cercato la collaborazione di Gerhard Waibel, progettista della Schleicher da poco entrato in pensione, e del notissimo esperto di profili alari Prof. Loek Boermans dell'Università di Delft. Altri due tecnici tedeschi, Wolf-Dietrich Herold e Johannes Dillinger, sono stati coinvolti nel complesso lavoro di calcolo delle strutture.

Il Concordia è un progetto nuovo, che nasce intorno ad alcuni punti fermi per nulla rivoluzionari. In questo si dimostra il realismo del committente, elemento che dà grande fiducia nella riuscita di questa impresa. Questi punti di partenza sono presi dall'ASW-27 (monoposto di classe 15 metri con modesta superficie ed elevato allungamento, che ha dato buona prova di sé in molte occasioni e particolarmente nelle giornate for-



Rappresentazione dei flussi per diversi CL

L'estrema pulizia della deriva



Dimensioni e pesi

	Concordia	ASW-22DB	Nimbus 4
Apertura alare	28 m	28 m	26,4 m
Superficie alare	13,7 m ²	17 m ²	17,86 m ²
Allungamento	57,2	46,1	38,8
Peso massimo	850 kg	750 (850) kg	750 kg
Peso a vuoto	460 kg	500 kg	470 kg
Carico alare max.	62 kg/m ²	(50) kg/m ²	42 kg/m ²
Carico alare min.	39 kg/m ²	33,8 kg/m ²	30,3 kg/m ²

ti): il piano orizzontale di coda, l'intero abitacolo, e parti della struttura dell'ala.

Un piano orizzontale di così modesta superficie e molto allungato offre certamente una minima resistenza aerodinamica, ma su un aliante di massa e dimensioni notevoli non può che limitare un poco l'autorità del comando. Non sarà quindi possibile il decollo al verricello, e il range di carichi utili in abitacolo sarà piuttosto ristretto.

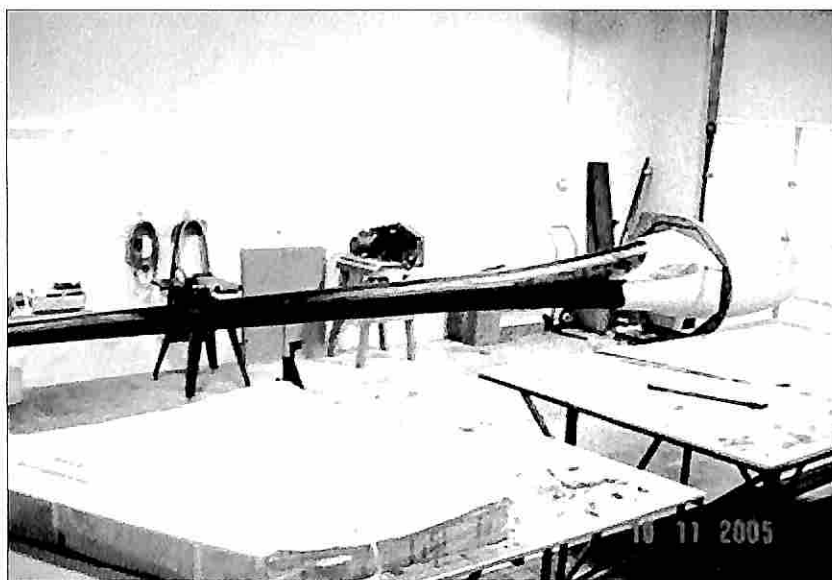
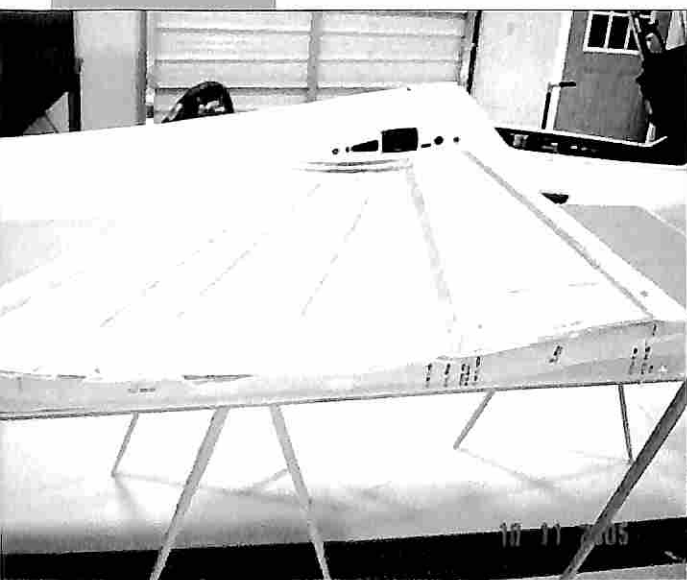
CARATTERISTICHE

Un concetto basilico, ben chiaro a tutti, è che per ridurre la resistenza aerodinamica e aumentare l'efficienza occorrono valori elevati di allungamento.

Un altro è che un carico alare modesto, in assenza di zavorra, consente buone prestazioni di salita in termiche debolissime.



Dick Butler già al lavoro sulla nuova fusoliera creata a partire dall'abitacolo di un ASW-27





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





grado di volare a carichi compresi tra 39 e 62 kg/m². Quest'ultimo è un valore mai raggiunto prima, nemmeno dallo straordinario prototipo del Diana 2 di 15 metri d'apertura.

La ricerca nel campo della riduzione delle resistenze aerodinamiche ha identificato, negli ultimi dieci anni, alcune aree di possibili miglioramento.

L'intersezione tra ala e fusoliera, in particolare, ha attratto l'attenzione di progettisti e sperimentatori. Varie soluzioni sono state ipotizzate, e le più promettenti anche messe alla prova su prototipi costruiti dagli studenti di alcune Akaflieg tedesche.

Due le strade alternative che hanno dato qualche risultato significativo: l'ala alta, sotto la quale sta praticamente appeso l'abitacolo (annullamento dell'intersezione con la fusoliera), e la progressiva rotazione dell'angolo di attacco verso valori più elevati in vicinanza della radice alare.

Mentre la prima dà buoni risultati ma aumenta la complessità costruttiva generale e per le aste dei comandi, la seconda soluzione è più pratica ed è già stata scelta per l'aliante sudafricano JS-1 nonché per il Concordia. Qui, si è anche aggiunto un drastico aumento della corda alare in una zona ben localizzata.

SFIDA

La sfida progettuale e costruttiva, in vista del rapporto di allungamento straordinario pari a 57,2

mentre un carico massimo elevato permette di ottenere la massima efficienza di planata a velocità più elevate.

I profili più moderni ben sopportano carichi elevati, mantenendo un comportamento gradevole per il pilota. Sfruttando tutta l'esperienza dei suoi progettisti, Butler riuscirà a costruire un mezzo in



L'assemblaggio delle varie parti degli stampi, e i tralicci di sostegno



contro i già elevatissimi 37-41 delle più note "Super-Orchidee" (come chiamano in Germania i magnifici "Liberoni"), sarà quella di garantire all'ala una sufficiente rigidità torsionale e stabilità della freccia. Insomma, che l'ala non si pieghi all'indietro durante le planate.

La costruzione delle parti non portanti, come testimoniato dalle foto di queste pagine, è già cominciata, e si stanno predisponendo anche gli stampi per le semiali. Il risultato finale dovrebbe essere un aliante in esemplare unico, di efficienza massima vicina a 80 e soprattutto ottimizzato anche per le velocità elevate. Si è già visto, con il Diana 2, che tale filosofia di progetto può dare un reale vantaggio in competizione.



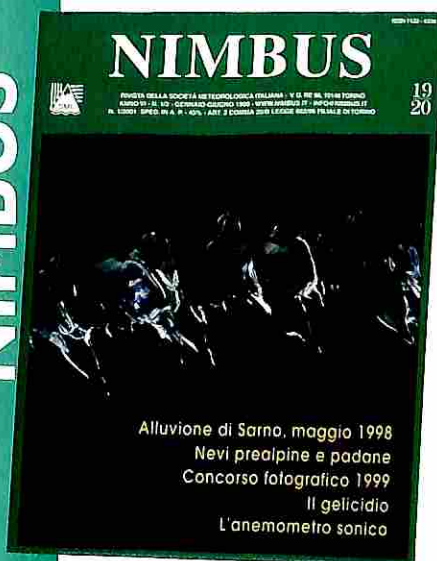
Le prime verifiche con stampi, fusoliera e il modello degli impennaggi



Non sembra invece probabile che ne vengano costruiti ulteriori esemplari, sia perché immaginiamo che Butler vorrà tenere per sé un vantaggio competitivo, sia per la tradizionale fiducia che i piloti concedono solo ai costruttori più rinomati.

Tuttavia, le tecniche, i materiali e il progetto potrebbero persino sostenere l'esame degli enti di certificazione. Se avete interesse per un mezzo del genere, e non avete bisogno di chiedere quanto costa, fatevi avanti. ■

NIMBUS



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: 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

GIUNTI IDRODINAMICI K - TRANSFLUID

A riempimento costante.
Per motori elettrici ed endotermici.
Potenze fino a 2300 kW.



GIUNTI IDRODINAMICI KX - TRANSFLUID

A riempimento costante.
Funzionamento ad acqua e ad olio.
Potenze fino a 1000 kW.



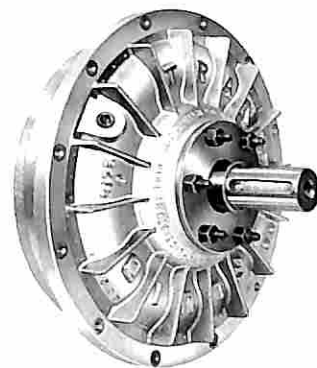
PRESE DI FORZA CON GIUNTO IDRODINAMICO KFBD - TRANSFLUID

A riempimento costante.
Potenza trasmissibile fino a 500 kW.



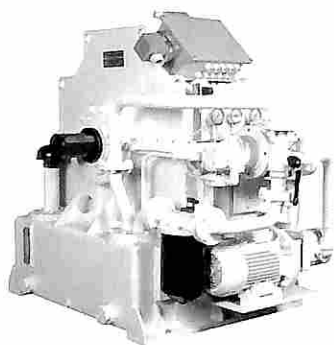
GIUNTI IDRODINAMICI SKF - TRANSFLUID

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



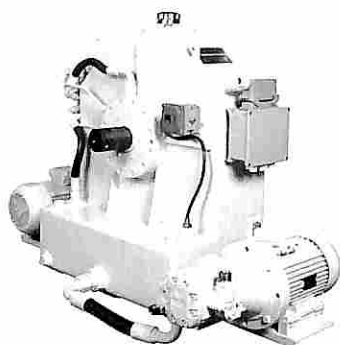
GIUNTI IDRODINAMICI KSL - TRANSFLUID

A riempimento variabile per
variazione di velocità
con regolazione elettronica.
Potenze fino a 3300 kW.



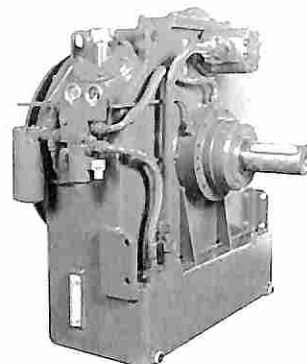
GIUNTI IDRODINAMICI KPTB - TRANSFLUID (per motori elettrici)

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



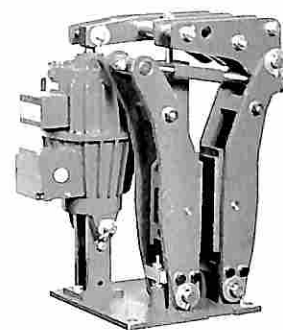
GIUNTI IDRODINAMICI KPTO - TRANSFLUID (per motori endotermici)

A riempimento variabile per avviamento
graduale disinnesto carico.
Potenze fino a 1700 kW.



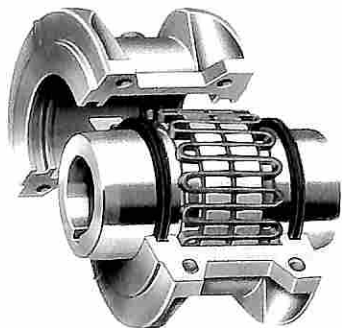
FRENI A DISCO E A CEPPI TRANSFLUID

Per coppie fino a 19000 Nm.



GIUNTI ELASTICI STEELFLEX - FALK

Oltre a compensare gli errori di allineamento
assorbono anche urti e vibrazioni.
Per coppie fino a 900000 Nm.



GIUNTI ELASTICI MULTICROSS - REICH

Ad elevata elasticità torsionale.
Per coppie fino a 54000 Nm.



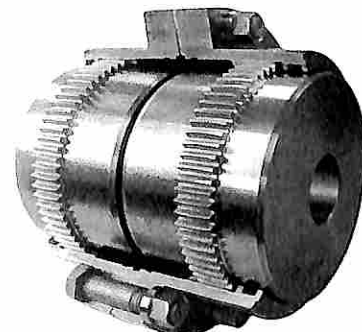
GIUNTI ELASTICI RILLO - REICH

Ad elevata elasticità torsionale.
Per coppie fino a 14500 Nm.



GIUNTI OSCILLANTI A DENTI TRANSFLUID

Per coppie fino a 5000000 Nm.



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

Potenze fino a 800 kW.



**FRIZIONI A COMANDO
PNEUMATICO**
TPO - TRANSFLUID

Con uno, due, tre dischi.
Per coppie fino a 11500 Nm.



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

Inserzione sotto carico.
Per coppie da 120 a 2500 Nm.



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

Per coppie fino a 9000 Nm.



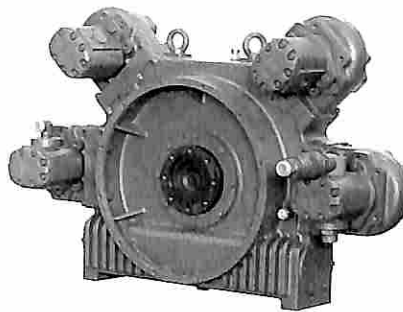
**TRASMISSIONI
IDRODINAMICHE**
TRANSFLUID

Inversione a comando idraulico
con cambio a una o più marce.
Per potenze fino a 75 kW.



ACCOPIATORE MULTIPLO
MPD - TRANSFLUID

Potenze fino a 1100 kW.



**ACCOPIATORI
ELASTICI**
RBD - TRANSFLUID

Per l'accoppiamento di motori endotermici
a pompe, compressori, generatori.
Per coppie fino a 16000 Nm.



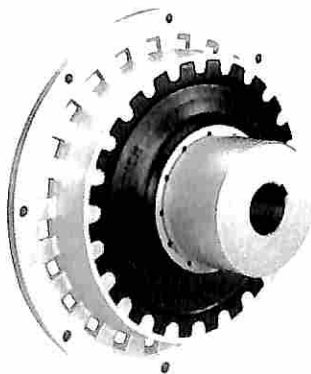
**GIUNTI ELASTICI
PER CARDANO**
VSK-REICH

Per coppie fino a 16000 Nm.



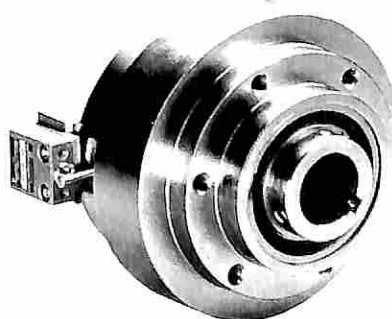
GIUNTI ELASTICI
AC-REICH

Per abbattimento vibrazioni torsionali
Per coppie fino a 40000 Nm.



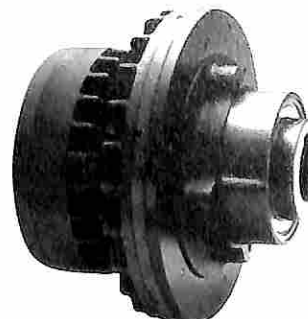
**LIMITATORI DI COPPIA
A COMANDO PNEUMATICO**
NEXEN

Per coppie fino a 3600 Nm.



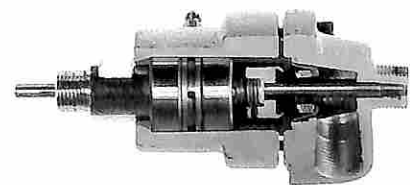
**FRIZIONI E FRENI
A COMANDO PNEUMATICO**
NEXEN

Per coppie fino a 34000 Nm (a dischi).
Per coppie fino a 37000 Nm (a denti).



COLLETTORI ROTANTI
FILTON

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



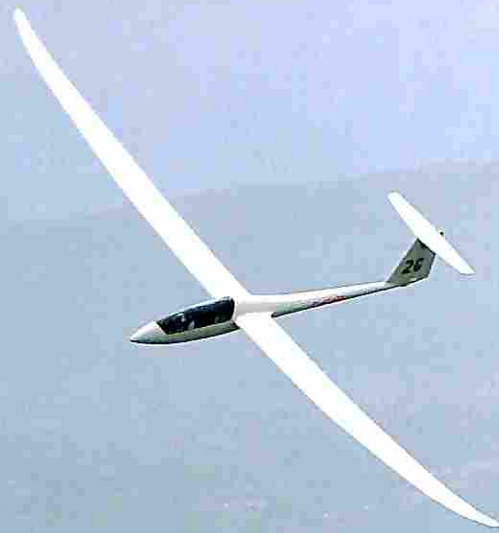
Testo e foto
Aldo Cernezzì

Rieti 2006

La Velino con il Premondiale Juniores

Una CIM sfortunata.

La rivincita con la Coppa Città di Rieti



*Il DuoDiscus
condotto
da Gerolamo
Ghiringhelli
durante
la Coppa Città
di Rieti*

Quante cose ci sarebbero da raccontare! Belle, brutte, felici, tristi, bellissime. Rieti è così, prendere o lasciare.

Diversamente dal solito, la mia estate si è svolta quasi interamente sull'aeroporto, prima come volontario nell'organizzazione del Premondiale Juniores, poi come pilota nella CIM e nella Coppa.

L'impegno a lavorare per i Campionati, al di là della qualifica di vicedirettore di gara, si è subito inquadrato nel collegamento tra i gruppi delegati alle singole funzioni, composti talvolta da aiutanti esterni privi di conoscenza del volo a vela, e il direttore Leonardo Brigladori che era sempre oberato di mille impegni. Leo ha scelto, per le tre stagioni di gare internazionali, di formare un gruppo di lavoro molto ampio e sfaccettato, fatto di volontari volovelisti (cito solo Resi, Montalti, Spreafico, Aldini, Berardi, Cresci e Zaccour sapendo così di dimenticarne tanti altri) e di collaboratori reperiti all'esterno. Ad ognuno deve toccare un compito specifico, quindi la coordinazione degli incarichi deve essere perfetta.

Far partire ed ingranare bene il meccanismo non è stato facile: abbiamo tutti compiuto molti errori, e abbiamo imparato sbagliando. Prendendo una squadra più piccola, flessibile e collaudata dall'esperienza, avremmo tutti perso una grande opportunità per imparare nuove competenze; inol-



Si formano spesso "trenini" di 3 o 4 alianti

Roland Zaccour, dopo il lavoro per la meteo della prima gara, ha ben figurato nella CIM Classe 18M

Rudolph Hirner usa sempre una piccola moto per movimentare il suo Ventus 2cT

tre l'organigramma delle gare sarebbe stato strettamente vincolato a poche persone chiave, senza le quali (in caso di imprevisti), le competizioni sarebbero state nei guai.

Dopo aver sbagliato quasi tutto ciò che si poteva sbagliare (procedure di registrazione dei concorrenti, scoring, stampe dei temi, assegnazione degli handicap), negli ultimi due giorni del Premondiale e della concomitante Coppa del Veli-no tutto è filato liscio, con un meccanismo ormai ben oliato e in grado di funzionare correttamente. È probabile che ormai la squadra opererà bene anche ai due Mondiali in programma nel 2007 e nel 2008. Il prossimo anno sarà però il più impegnativo, in quanto si susseguiranno i premondiali e i mondiali juniores: il lavoro si moltiplica.

LA PRIMA GARA

L'esito di alcuni primi interventi strutturali sull'aeroporto è stato evidente, con le piste finalmente lisce e ben trattate, e con la rimozione di ruderi e carcasse dal perimetro.

In linea di decollo si trovavano ogni giorno circa sessanta ali-anti, tra Juniores e piloti della Veli-no. I giovani polacchi si sono dimostrati come sempre superiori alla media, insidiati solo qualche volta da austriaci, belgi, olandesi ecc. Mancavano i fortissimi





LA METEO

Leonardo Briigliadori si è dimostrato un task-setter eccezionale. Si potrebbe persino sospettare che sia stato fortunato, ma il fatto è che i suoi temi hanno permesso di fare uso quasi ogni giorno delle zone e delle fasce orarie in cui si sono concentrate le poche possibilità offerte dalla meteo, tra un temporale e l'altro. I piloti si sono quindi divertiti, realizzando performance davvero notevoli.

Due incidenti in fuoricampo, senza conseguenze gravi, hanno contribuito a confermare l'impressione che Rieti non sia un campo di gara adatto a tutti. In realtà, la preparazione che è stata dedicata alla divulgazione dei campi atterrabili è stata eccellente.

LE CERIMONIE

I briefing si tenevano presso il grande hangar militare, mentre la vita sociale era incentrata sul campeggio, dove si è tenuto un concerto classico in occasione della premiazione, con musiche di Mozart (ricorre il 250° anniversario della nascita del genio di Salisburgo). Per tutto il periodo di gara, in campo era presente un

Il tributo a Mozart nel 250° della nascita

inglesi e i francesi, impegnati in gare nazionali, i quali sono scesi a Rieti in seguito per alcune settimane di allenamento fuori gara. I SIAI messi a disposizione dall'AMI hanno fornito un preziosissimo aiuto ai decolli, consentendo di portare in volo tutti in tempi molto ragionevoli. La gratitudine della FIVV, dell'organizzazione, e di tutti i piloti va alla nostra Aeronautica per l'appoggio che ha generosamente dato. Non avevo mai partecipato alla

gestione di una gara e posso, anzi sento proprio il bisogno di dire, che vari piloti italiani hanno mediamente creato molti più problemi dei loro colleghi stranieri della Juniores. Minore il rispetto delle regole, del lavoro degli organizzatori, maggiore la frequenza delle lamentele spesso poco motivate; sempre, il peso delle vecchie abitudini e la sorpresa per la mancata applicazione di piccoli "privilegi" che si credevano evidentemente acquisiti nel tempo.

Lunghe attese ai poco probabili decolli della CIM.

**Da sinistra:
Giorgio Galetto,
Alfio Lavazza,
Stefano Ghiorzo,
Corrado Costa
e Manuele
Molinari**



COPPA INTERNAZIONALE DEL MEDITERRANEO

Classe 15 metri

#	Points	CN	Pilot	Country	Glider	Prova 1	Prova 2	Prova 3	Prova 4
1	3079	M1	Herbert ZIEGERHOFER	Austria	Ventus	782 1	965 3	848 2	484 7
2	2927	A	Luca MONTI	Peter Pan Soaring	LAK 17	679 4	970 2	760 5	518 3
3	2833	M7	Friedrich HOFINGER	Austria	ASW 20 c	596 7	958 4	806 3	473 9
4	2802	HJ	Reinhard HAGGENMUELLER	Austria	Ventus 2b	774 2	514 7	861 1	653 1
5	2668	GI	Giuseppe DAL GRANDE	Prealpi Venete	Ventus 2	723 3	849 5	649 9	447 10
6	2534	B9	Lorenzo MONTI	Peter Pan Soaring	LAK 17A	254 10	1000 1	763 4	517 4
7	2381	57	Margherita ACQUADERNI	ACAO	Ventus 2ax	648 5	497 9	717 6	519 2
8	2355	VV2	Vincenzo COSTAGLIOLA	A.M.I.	Ventus 2b	472 9	699 6	669 8	515 5
9	2353	V	Eliano SANDRI	CUS Trento	Ventus 2a	634 6	513 8	702 7	504 6
10	1682	JOY	Giorgio MARCHISIO	Torino	Ventus 2BX	521 8	466 10	211 10	484 7

Classe 18 metri

#	Points	CN	Pilot	Country	Glider	Prova 1	Prova 2	Prova 3
1	2589	68	Riccardo BRIGLIADORI	Peter Pan Soaring	ASG 29	988 3	800 1	801 1
2	2452	WG	Werner AMANN	Austria	Ventus 2cx	983 5	674 4	795 2
3	2412	SG	Gregor STOEGNER	Austria	DG 800 B	993 2	704 3	715 3
4	2311	IB	Ib WIENBERG	Danimarca	Ventus 2cT	986 4	655 6	670 6
5	2218	AS	Alberto SIRONI	ACAO	Ventus 2cxt	956 9	578 10	684 5
6	2178	VG	Vinzenz GRABNER	Austria	Ventus 2 cM	928 12	645 7	605 13
7	2170	AE	Ugo PAVESI	ACAO	Ventus 2ct	975 6	560 12	635 7
8	2129	3AB	Mauro BRUNAZZO	ACAO	ASG 29	963 8	643 8	523 16
9	2091	PM	Herbert PIRKER	Austria	Ventus CM 17,6	972 7	540 13	579 15
10	2081	EE	Erich KOHLENBERGER	Austria	Ventus 2 cm	932 10	519 15	630 10
11	2055	R	Ruggero ANCILLOTTI	AVA	ASH26	856 17	564 11	635 7
12	2043	HR	Rudolf HIRNER	Austria	Ventus 2CT	900 14	535 14	608 12
13	1994	F3	Roland ZACCOUR	AVL	LS 8/18	763 23	628 9	603 14
14	1990	6	Paolo FRAENZA	ACAO	ASW 28/18	931 11	431 19	628 11
15	1868	9Z	Giorgio ERBA	Peter Pan Soaring	Ventus 2 cxt	924 13	710 2	234 24
16	1864	RCA	Adalberto RIVA	AVL	Ventus 18	890 15	343 22	631 9
17	1834	GF	Guido FONTANA	AVM	DG 800	854 18	485 17	495 19
18	1823	SC	Cristian SENN	Austria	Ventus 2 cxt	792 21	340 23	691 4
19	1747	GA	Alfredo GIRETTI	AVR	DG 808 C	847 20	471 18	429 22
20	1708	63	Cristian CUCCOLI	Bologna	Ventus 2cx	885 16	326 24	497 18
21	1663	AJ	Alvaro Jaime					
			DE ORLEANS BORBON	Toledo	ASH 26E	1000 1	663 5	0 26
22	1553	53	Antonio CARAFFINI	ACAO	Ventus 2ct	764 22	283 25	506 17
23	1481	DW	Aldo CERNEZZI	ACAO	DG 600M/17m	849 19	388 21	244 23
24	1269	FB	Fausto BARDELLI	Pavullo	DG 808 B	733 24	431 19	105 25
25	1266	MC	Daniele MARTINELLI	Rieti	DG 600/18	282 26	492 16	492 20
26	1084	PG	Aldo PIGNI	ACAO	LS 8/18	336 25	270 26	478 21



Sandro Montemaggi, su Discus 2a, in una debole onda da Ovest prima della partenza

L'LS-8 di Gustavo Saurin segue il Ventus 2cT di Ugo Pavesi sulla linea energetica del crinale



sistema di diffusione di musiche meno colte, ma in genere più apprezzate dai giovanissimi.

LA COPPA DEL MEDITERRANEO

Dopo la breve interruzione è iniziata la CIM, organizzata su ben sei classi. Il progetto originale, che prevedeva di dislocare le classi PW-5 e Club presso l'aeroporto di Foligno, ha dovuto essere accantonato per la cronica mancanza di risorse umane disponibili. Dopo un primo giorno di gara dove il cielo reatino ha dato il suo meglio, permettendo di realizzare medie elevatissime, si è instaurata una situazione caratterizzata da fortissima instabilità, grande variabilità e predominanza di venti da S-SO, che mal si conciliano con i plafoni elevati ma, soprattutto, con le carenze e le limitazioni imposte alla direzione di gara per i decolli.

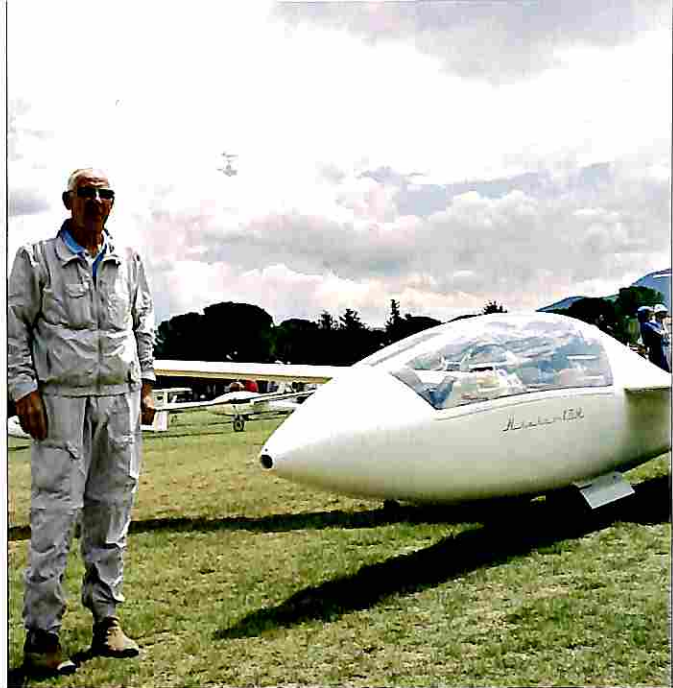
Gli animi dei piloti, già sotto pressione per lo spirito competitivo, come spesso accade si sono ripetutamente accesi. L'organizzazione è stata presa un po' come una valvola di sfogo e un capro espiato-

torio per tutte le insoddisfacenti situazioni che si sono create. Da un lato c'è il classico "muro di gomma" presentato dalle istituzioni, dall'altra i quasi sempre legittimi desideri dei piloti, e in mezzo qualche ingenuità e inefficienza dell'organizzazione. Essa, lo sappiamo direttamente, ha senza dubbio operato nei mesi precedenti per consentire un buon svolgimento della gara, ma non ha certo raccolto i risultati che erano e sono necessari.

La situazione che più ha creato difficoltà è stata certamente quella dei decolli in presenza di vento da Sud, con continue rinegoziazioni tra i piloti trainatori, la torre di controllo che certifica l'intensità del vento, la direzione di gara e i concorrenti ai quali poteva venir chiesto di scaricare la zavorra; il tutto sotto le spade di Damocle dei vincoli assicurativi e delle eventuali ispezioni dell'ENAC. Rischierare in testata Nord era purtroppo fuori discussione: secondo l'ENAC non sarebbero stati soddisfatti i requisiti di lunghezza delle piste (oggi la migliorata agibilità delle testate Nord, spianate e battute, permette di schierare finalmente senza invadere le piste omologate; si spera con ciò di aver risolto un aspetto del problema); né sarebbe stato disponibile spazio adeguato per i circuiti dei traini.

GINNASTICA

Il quadro meteo non è mai migliorato in maniera significativa. Per molti di noi ogni giorno si affacciava il problema di organizzare attività alternative, che si potessero intraprendere subito dopo l'ennesimo annullamento dei decolli. Molta la ginnastica di preparazione dell'aliante, schieramento, ritorno al parcheggio e sistemazione per il resto del pomeriggio (che spesso era piovoso). La Classe 18 metri in cui partecipavo ha visto compiersi solo tre prove valide, due delle quali in condizioni difficili che non perdonavano alcun errore tattico. La mia prestazione è stata alquanto deludente, con la chiu-



Roberto Manzoni accanto al suo fedele Nimbus 4DM

Tanto si sa, tra poco riporteremo l'aliante al parcheggio sotto la prima pioggia!

sura della sola prima prova. Grazie alla massa ridotta e a una situazione più favorevole di schieramento, le Classi Club, Standard e 15M hanno potuto volare una prova in più, peraltro in condizioni inusuali. In una giornata, gli unici due piloti che nella Club hanno chiuso il tema assegnato (Andrea Tomasi e l'inossidabile Angelo Gritti) si sono mantenuti fuori dai temporali salendo in



COPPA INTERNAZIONALE DEL MEDITERRANEO

Classe Club

#	Points	CN	Pilot	Country	Glider	Prova 1	Prova 2	Prova 3	Prova 4
1	2699	16	Angelo GRITTI	AVA	Cirrus st	873 5	537 1	570 4	719 1
2	2599	VP	Vittorio PINNI	Parma Soaring	Cirrus St.	994 1	527 2	553 5	525 3
3	2448	V1	Vittorio SQUARCIAFICO	Novi Ligure	Cirrus St.	973 2	372 4	592 3	511 4
4	2428	J	Andrea TOMASI	CUS Trento	LS1 f	814 7	367 6	543 7	704 2
5	2233	Y3	Mario ANTONELLI	Artena	LS 1	917 4	365 7	598 2	353 6
6	1973	C71	Davide SCHIAVOTTO	Prealpi Venete	Cirrus st	971 3	372 4	550 6	80 9
7	1882	S	Flavio DAL PAN	CUS Trento	Libelle Club	648 9	377 3	602 1	255 8
8	1781	41	Nicola FERGNANI	AVF	LS 1f	833 6	363 8	542 8	43 10
9	1617	C	Stefano CALA'	Viterbo	ASW 20	792 8	339 10	128 10	358 5
10	1489	C5	Mauro DALLA BRIDA	CUS Trento	LS 4	298 10	356 9	484 9	351 7

Classe Libera

#	Points	CN	Pilot	Country	Glider	Prova 1	Prova 2	Prova 3
1	2445	X33	Giorgio BALLARATI + MANTICA	ACAO	ETA	941 3	759 4	745 2
2	2424	AM	Alexander MUELLER	Germania	ASW 22BLE	1000 1	761 3	663 4
3	2359	008	Marco GAVAZZI + SAURIN	A.V.L.	ASH 25E	891 5	750 5	718 3
4	2256	BY	Josef EDER	Austria	ASW 22BLE	914 4	728 7	614 7
4	2256	ZF	Sven KOLB	Austria	Antares	842 10	793 2	621 6
6	2182	WL	Gianni SPREAFICO + VERGANI	ACAO	Nimbus 4DM	831 11	741 6	610 8
7	2179	VV3	Davide COLOMBO + SPIGONE	A.M.I.	Nimbus 4D	863 8	685 8	631 5
8	2114	66	Klaus KEIM + 1	Germania	ASH 25/27m	946 2	591 12	577 12
9	2107	PR	Peter PLATZER + 1	Austria	Nimbus 4DM	825 12	680 10	602 9
10	1914	LY	Roberto REGINALDI + 1	AVR	ASH 25M	879 6	683 9	352 17
11	1892	E	Maurizio SECOMANDI + BRAMBILLA	ACAO	DuoDiscus XT	804 13	548 13	540 13
12	1873	99	Roberto MANZONI + MANZONI	ACAO	Nimbus 4DM	875 7	510 15	488 14
13	1784	2AS	Patrick STOUFFS + 1	Belgio	DuoDiscus T	740 15	454 16	590 11
14	1681	YY	Bruno GANTENBRINK + 1	Germania	ETA	0 19	853 1	828 1
15	1595	JOY	Rudolf SCHNEIDER	Austria	DuoDiscus T	771 14	401 17	423 16
16	1560	XL	Niels Erik SKAERLUND + 1	Danimarca	ASH 25M	314 18	648 11	598 10
17	1502	2G	Danilo TROVO + 1	ACAO	DuoDiscus T	737 16	310 18	455 15
18	1466	NX	Sebastian EDER	Austria	DuoDiscus T	627 17	532 14	307 18
19	859	ZX	Stefan SENNE	Germania	ASW 22BLE	859 9	0 19	0 19

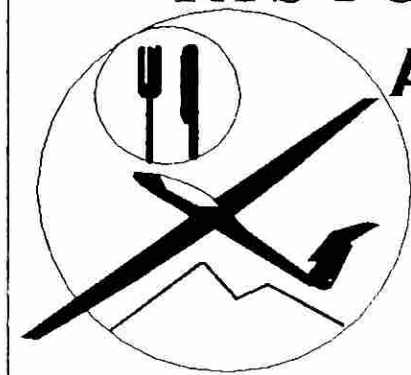
Classe Standard

#	Points	CN	Pilot	Country	Glider	Prova 1	Prova 2	Prova 3	Prova 4
1	2915	3Y	Herbert WEISS	Germania	Discus 2b	701 2	967 6	659 8	588 2
2	2909	Y	Giorgio GALETTO	Bolzano	Discus 2 a	703 1	913 8	693 5	600 1
3	2899	IS	Bernhard LEITNER	Austria	LS 8	592 10	980 4	820 2	507 9
4	2887	ZL	Heinz HAMMERLE	Austria	LS 8	608 8	992 2	829 1	458 16
5	2828	PC	Peter HARTMANN	ACAO	Discus 2a	598 9	1000 1	735 4	495 10
6	2824	5	Corrado COSTA	ACAO	Discus 2a	692 3	816 13	804 3	512 6
7	2798	IKK	Joachim KRAIS	Germania	Discus 2T	634 5	983 3	669 6	512 6
8	2789	GD	Thomas GOSTNER	Bolzano	Discus 2a	676 4	915 7	631 11	567 3
9	2558	IKI	Kurt SAUTTER	Germania	Discus 2T	625 6	785 15	640 10	508 8
10	2452	Y5	Filippo FINOCCHIARO	AVR	LS 8	502 15	855 12	630 12	465 15
11	2267	3E	Thomas HYNEK	Austria	Discus 2b	331 19	980 4	434 17	522 5
12	2198	M8	Alexander KOPPLER	Austria	Discus b	485 16	871 10	363 19	479 12
13	2174	4A	Alessandro VILLA	ACAO	LS 8	520 14	876 9	309 22	469 13
14	2123	S5	Silverio DELLA ROSA	ACAO	Discus 2a	548 12	770 17	312 21	493 11
15	2073	42	Edoardo LASTRICO	AVA	Discus 2	551 11	451 20	603 14	468 14
16	2051	MM	Manuele MOLINARI	Prealpi Venete	Discus 2a	167 22	857 11	627 13	400 19
17	1899	LA	Alfio LAVAZZA	ACAO	LS8	528 13	791 14	325 20	255 20
18	1895	SM	Sandro MONTEMAGGI	Mugello	Discus 2a	616 7	457 19	366 18	456 17
19	1742	SP	Josef SCHEIBER	Austria	Discus 2T	336 18	783 16	540 16	83 22
20	1631	1B	Roberto ROMANO	ACAO	ASW 28	201 21	362 21	646 9	422 18
21	1579	Y6	Stefano GHIORZO	ACAO	LS 8	345 17	0 23	667 7	567 3
22	1313	ET	Edoardo TARCHINI	Nitro Gliding	LS 8	154 23	603 18	556 15	0 23
23	1193	IA	Rosario FRANCICA	AVL	LS 8	320 20	327 22	291 23	255 20

Classe World

#	Points	CN	Pilot	Country	Glider	Prova 1	Prova 2	Prova 3
1	1498	V9	Luciano AVANZINI	ACAO	PW5	746 1	382 2	370 2
2	1272	W1	Alessandro BRUTTINI	AVR	PW5	590 3	434 1	248 4
3	1233	W2	Luca URBANI	Rieti	PW5	581 4	376 3	276 3
4	1140	BM	Claudio TESTA	Peter Pan Soaring	PW5	701 2	67 4	372 1

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



onda presso L'Aquila per poi ridiscendere su Rieti attraverso un minuscolo buco tra le nubi parecchie ore dopo.

LO SHOCK

Al termine di una delle prove, una volta atterrati, abbiamo scoperto che era accaduto qualcosa di tremendo e di incredibile. Lo stupore, il rifiuto, si annientavano nello sguardo triste e privo d'incertezza del nostro interlocutore. Alberto Bianchetti aveva perso la vita in un incidente di atterraggio in fuoricampo, presso il Passo del Diavolo in uscita dalla conca di Pescasseroli. Appassionato, espertissimo, avvezzo alla solitudine dell'alpinismo e del volo, abituato a lottare con gli elementi e disposto a cedere alla loro forza, Alberto era un istruttore e il punto di riferimento dell'Aero Club Rieti. Non stava par-

**Gustavo Saurin
al Terminillo,
nella continua
ricerca
della massima
quota per
la partenza**

**Lo schieramento
della Coppa
Internazionale
del
Mediterraneo.
In seguito,
rimossi
i liberoni,
si riuscirà
a far decollare
le classi più
leggere**



tecipando alla competizione, ma era in volo di piacere sul suo storico SHK in legno e tela.

La notizia ha colpito l'intera città, non solo il ristretto mondo del volo. Le esequie si sono svolte in aeroporto, per l'occasione aperto al pubblico, e chiuso al volo.

COPPA CITTÀ DI RIETI

La Coppa, ultima gara della stagione, è stata dominata da Angelo Gritti. Ma è stata vinta da Ugo Pavesi. Angelo corre su un ormai vecchio Discus, senza strumenti d'avanguardia né winglet. Ugo sfrutta al meglio il suo Ventus 2c anche nella inusuale configurazione senza prolunghe quindi in apertura di 15 metri. Il fattore di handicap penalizza il Ventus (1.14 contro 1.08 per il Discus come per tutti gli Standard, anche i più moderni) ma la presenza del moto-



Lorenzo Monti, in primo piano, con Giuseppe Dal Grande ed Eliano Sandri

COPPA CITTA' DI RIETI 2006

Nazionali

#	Points	CN	Pilot	Country	Glider	Prova 1	Prova 2	Prova 3	Prova 4	Prova 5	Prova 6	Prova 7
1	5544	AE	Ugo PAVESI	ACAO	Ventus 2ct/15	790 3	827 1	443 7	941 4	630 13	913 4	1000 1
2	5291	AG	Angelo GRITTI	AVA	Discus b	919 2	768 2	351 12	957 3	965 1	775 13	556 16
3	5139	SM	Sandro MONTEMAGGI	Mugello	Discus 2a	921 1	712 6	463 5	853 7	838 3	450 16	902 2
4	4844	61	Alberto RIGHINI	Aosta	Ventus 2 ct/18	611 12	599 10	426 9	848 8	661 11	799 10	900 3
5	4754	DW	Aldo CERNEZZI	ACAO	DG 600/17M	673 9	651 8	384 11	764 10	773 4	614 15	895 4
6	4680	LS	Alois BAUMGARTNER	Bolzano	Ventus 2cxm/18	729 5	696 7	598 1	509 17	537 15	944 2	667 7
7	4616	R	Ruggero ANCILLOTTI	AVA	ASH 26	676 8	634 9	555 3	888 6	495 16	790 11	578 14
8	4352	5	Franco POLETTI	AVM	Discus bwl	736 4	363 18	559 2	969 2	676 10	450 16	599 11
9	4327	Y3	Mario ANTONELLI	Artena	LS1	555 13	535 12	195 15	604 13	721 7	950 1	767 6
10	4292	19	Alessandro BRUTTINI	AVR	LAK 19/15m	517 14	728 4	0 18	1000 1	582 14	842 9	623 8
11	4239	LR	Gualtiero FIANCO	Rieti	Discus 2a	512 16	490 14	463 5	561 15	746 6	864 7	603 10
12	4145	T1	Gustavo SAURIN	ACAO	LS 8/15	300 18	721 5	286 13	489 18	851 2	878 6	620 9
13	4126	1B	Roberto ROMANO	ACAO	ASW 28	680 7	584 11	52 17	562 14	693 8	782 12	773 5
14	3778	GT2	Cristian PLATTNER + ZUEGG	Bolzano	Duo Discus	0 21	531 13	232 14	758 11	773 4	898 5	586 13
15	3666	2G	Gerolamo GHIRINGHELLI	ACAO	Duo Discus T	719 6	472 15	421 10	386 19	323 19	850 8	495 18
16	3297	VV2	Marco BAGNATO	AMI	Ventus 2b	640 11	730 3	545 4	912 5	470 17	0 20	0 20
17	3285	6	Giuseppe BORELLINI	ACAO	ASW 28/18	644 10	82 21	443 7	821 9	678 9	53 19	564 15
18	3160	MB	Attilio Livio CARTASEGNA	Padova	Ventus 2ax/15	141 19	407 17	0 18	698 12	638 12	746 14	530 17
19	2890	CD	Dino GIACOBBE	Novi Ligure	Ventus BT/15	399 17	450 16	96 16	0 21	418 18	928 3	599 11
20	1252	35	Riccardo DI BARTOLOMEO	Artena	Discus	513 15	181 19	0 18	558 16	0 21	0 20	0 20
21	1248	WGH	Mario GIRARDI	Roma	Discus a	67 20	121 20	0 18	154 20	110 20	316 18	480 19

re di sostentamento dà un sapore differente ai voli.

In questa gara ci siamo finalmente divertiti, trovando condizioni mutevoli ma mai troppo ostiche; eventuali errori tattici si pagavano come sempre, ma non portavano alla catastrofe in termini di punteggio grazie alla lunghezza delle giornate. La speranza di un'occasione per recuperare il distacco esisteva sempre. È capitato di tro-

vare modeste onde in attesa della partenza, di seguire fasce portanti durante le planate, di poter sfruttare con relativa facilità gli appoggi orografici. Il task setting ha solo qualche volta sfiorato la creatività, ma tanto è bastato per metterci in condizione di dover affrontare qualche passaggio inedito.

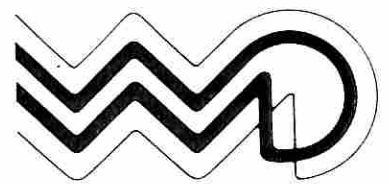
Un serio incidente ha eliminato dalla competizione il giovane pilota dell'AMI Marco Bagnato, che ha

riportato fratture multiple alle gambe e alla colonna, e contusioni. Finito basso in una zona impervia ha tentato l'atterraggio che si è concluso con una grossa scassata. L'episodio avrebbe potuto avere conseguenze anche più gravi. La gara si è conclusa, con uno scossone alla classifica, in una giornata che ha esordito con ottime condizioni verso il Sud, mentre il ritorno verso la zona di Rieti ci

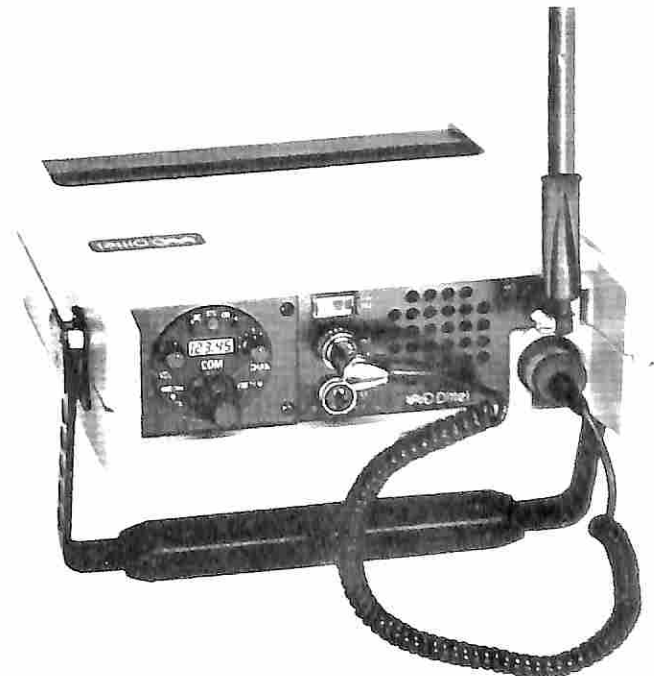
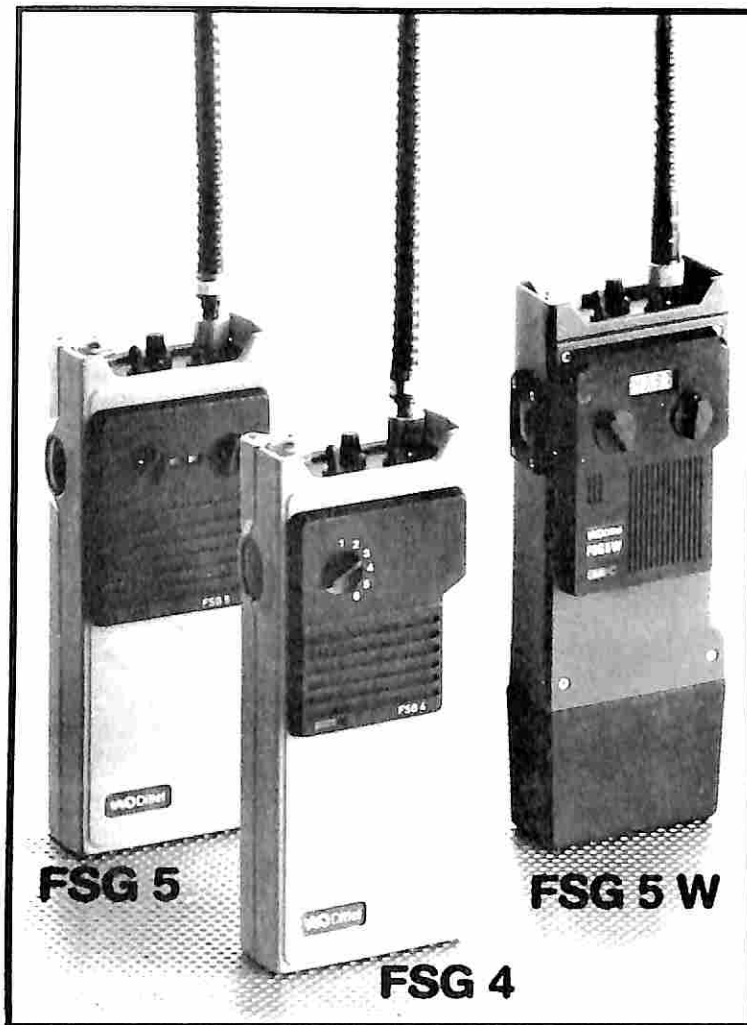
CAMPIONATO ITALIANO PROMOZIONE 2006

PROMOZIONE

#	Points	CN	Pilot	Country	Glider	Prova 1	Prova 2	Prova 3	Prova 4	Prova 5	Prova 6
1	3429	C5	Massimiliano SILVI	Aosta	LS 4	468 2	317 2	996 1	400 6	637 2	611 1
2	3343	57	Giancarlo FARESIN	Padova	Kestrel 17	479 1	377 1	970 2	516 2	566 4	435 2
3	2909	N	Lucas MARCHESINI	AVM	DG 200	254 7	268 5	930 3	458 4	638 1	361 6
4	2860	P10	Roberto DE LUCA	A.M.I.	DG 303	347 5	196 7	821 5	496 3	585 3	415 3
5	2793	63	Stefano BARBIERO	Padova	LS 6W	294 6	241 6	865 4	574 1	452 5	367 5
6	1952	EP	Roberto LUCCHI	CUS Trento	Discus b	464 3	303 3	766 6	227 7	24 7	168 7
7	1765	JO	Luca SOMMARIVA	Novi Ligure	Discus	450 4	269 4	191 7	438 5	29 6	388 4



Walter Dittel GmbH



AVIATION COMMUNICATION SYSTEMS



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



Il podio della Coppa Città di Rieti con Pavesi, Leo in vece di Gritti, Montemaggi

portava verso una grossa perturbazione temporalesca circondata da aria umida, nebbiosa e stabile. Solo la valle de L'Aquila dava qualche speranza di tenere, ma era totalmente in ombra: il tema proseguiva poi verso Norcia e la valle del Nera, sotto un cielo lugubre e foriero di sconfitta. Angelo Gritti, che aveva inderogabili impegni in camera operatoria il mattino seguente, ha abbandonato il tema in compagnia di tanti piloti. Solo in quattro, tra cui il sottoscritto, abbiamo sfruttato il vento per risalire il costone del Gran Sasso, e dai 3.000 metri tentare la chiusura

del tema. Pavesi c'è riuscito ad una media elevata, trovando anche un'onda presso Norcia e stravin-cendo la giornata che poco prima era apparsa ai più come certamente impossibile per tutti. Noi abbiamo invece lottato a lungo con pioggerelline, in condizioni quasi inesistenti, e cercando appoggi improbabili nell'attesa di qualche cambiamento. Alla fine abbiamo concluso in quattro, separati ciascuno da un notevole distacco con Sandro Montemaggi ultimo del gruppo, ma con l'onore di essere l'unico senza un motore disponibile in fusoliera. ■



L'hangar briefing era allegramente femminile durante la premiazione delle ultime due competizioni

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

Peter Pan Service
LAK

Agente esclusivo
Top Performance Gliders



LAK17 – 15/18 m corsa
LAK19 – 15/18 m standard
LAK20 – 20/23/26 m biposto classe libera
tutti disponibili in versione turbo

- rimorchi
- strumenti e computer di volo
- teli da esterno
- distributore **ICOM**
- servizi riparazione e noleggio alianti

www.peterpansrl.com

Tel 347-4750566
Tel 347-2304000
Tel 335-1486017

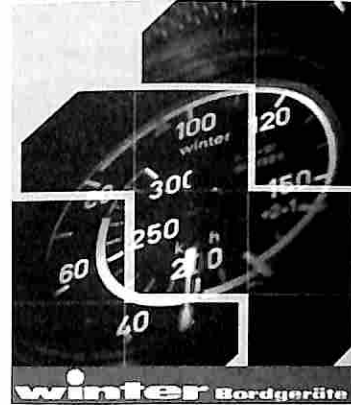




Controllo al banco di strumenti
pneumatici e giroscopici

Calibrazione e certificazione barografi e logger

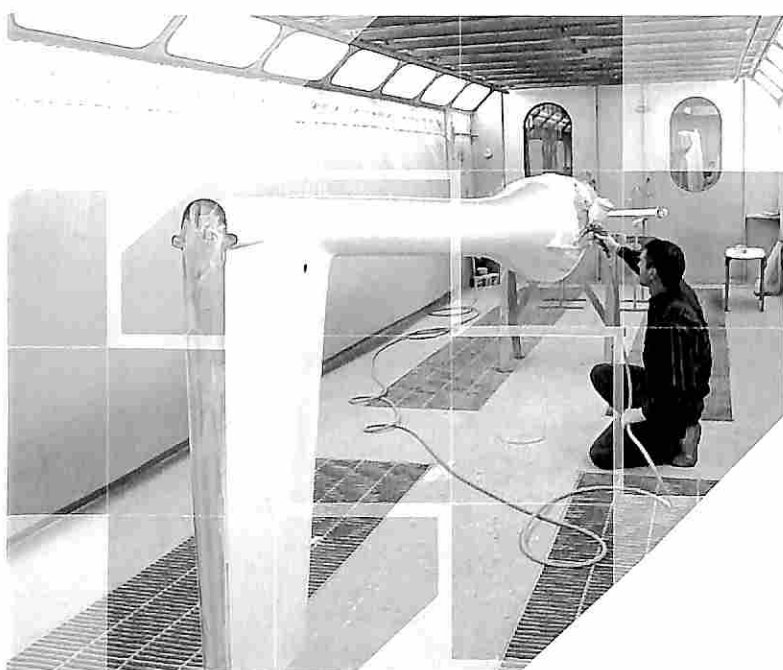
Vendita e assistenza strumenti



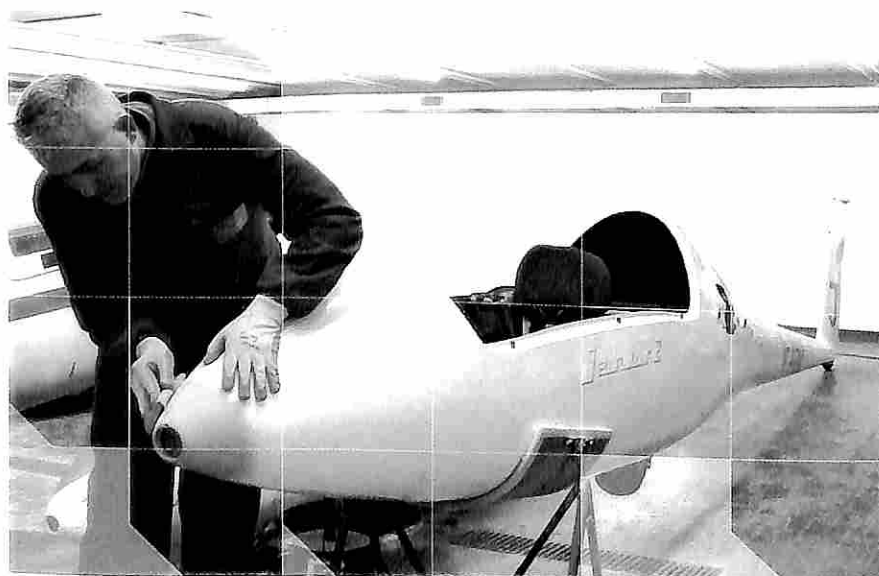
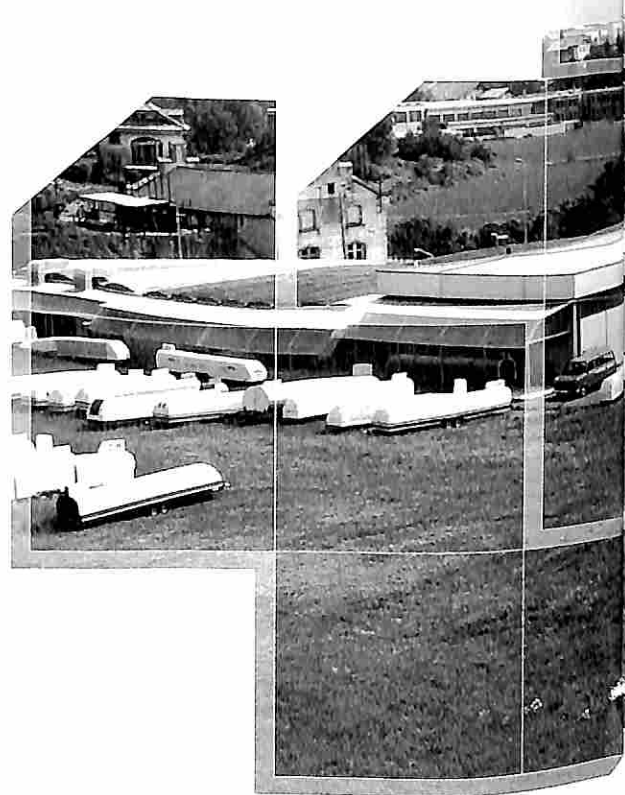
Vendita e installazione strumenti



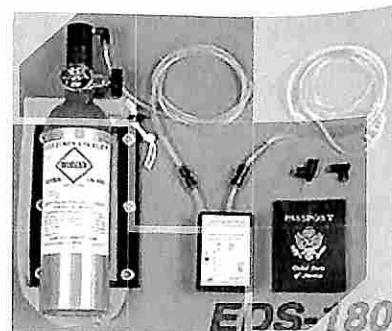
LX 7007



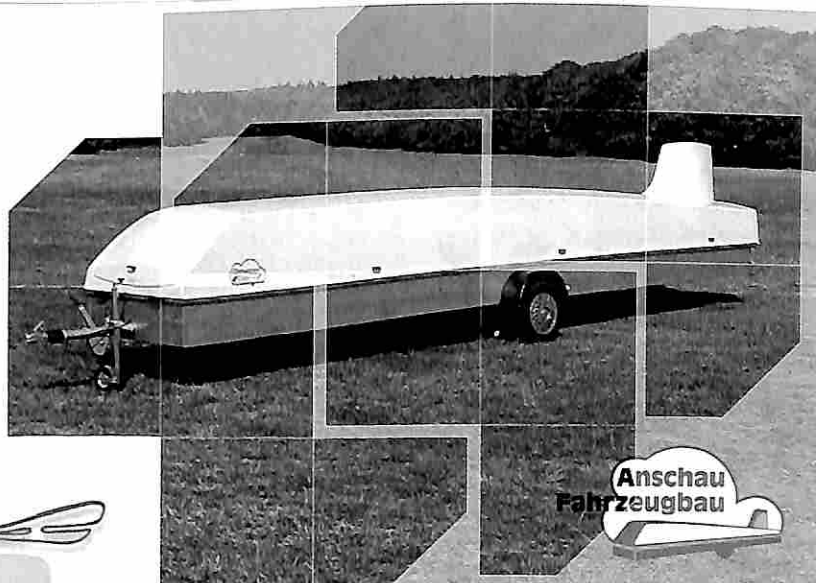
Manutenzione e riparazione di alianti,
motoalianti e velivoli a motore



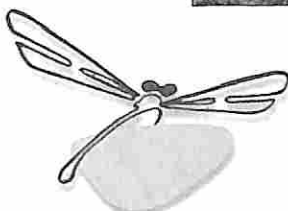
Impianto ossigeno EDS-180
grande autonomia con basso peso
e piccolo ingombro



**Vendita
e assistenza**
motori Limbach

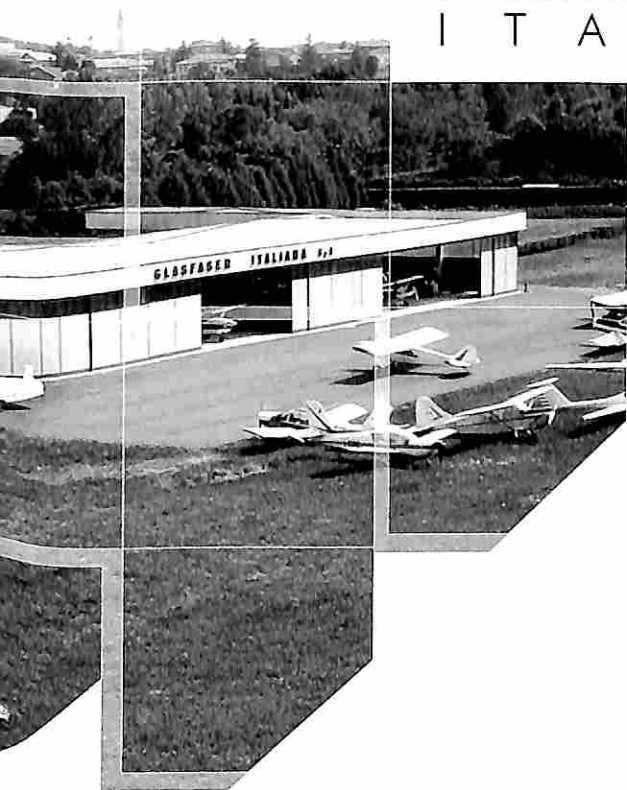


**Anschau
Fahrzeugbau**



GLASFASER
I T A L I A N A

**Rimorchi
per trasporto aliante
Anschau "Komet"**
la qualità al prezzo più basso!



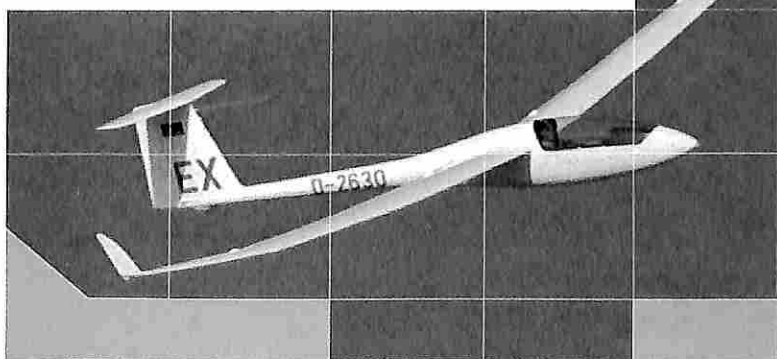
**Vendita,
installazione
ed assistenza**

www.glasfaser.it - Tel. 035 52.80.11



Rappresentanza italiana di:

- Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH
- DG-Flugzeugbau GmbH
- Grob-Werke



flarm

Marina
Vigorito
Galetto

Foto di Susan
McAllister
e di Jean Paul
Lauga

Campionati Mondiali Club e PW5

*Temporali, fango, e volo di montagna
PW5: volo di squadra con dominio francese
Club: il fuoriclasse Sebastian Kawa*

**Un rito
dei Mondiali:
le bandiere
di ogni nazione
partecipante**

Il Campionato del Mondo di Volo a Vela di Classe Club e World si è concluso a Vinon, Francia. Un fronte temporalesco ha interessato l'area di Vinon sin dalle prime ore del mattino, rendendo impossibile lo svolgimento di un'ultima sia pur breve prova, com'era nelle intenzioni degli Organizzatori. Ecco qualche notizia sullo svolgimento della gara.

I VOLI

Vittorio Pinni e Vittorio Squarciafico hanno riportato un risultato



**Lo svizzero
Alois Bissig
ha volato
in Classe Club
con uno storico
Elfe S-4**





Vittorio Pinni (VP) e Vittorio Squarciafico (OK) vicino ai loro Cirrus



Marina Vigorito Galetto ha questa volta indossato i panni dello steward, collaborando con la Direzione di gara

ben al di sotto del loro potenziale. Dopo alcuni giorni, i nostri ragazzi hanno perso un po' di entusiasmo, cosa del tutto comprensibile, dal momento che la classifica non premia certo il loro impegno.

In Classe Club, la competizione è stata molto accesa: Sebastian Kawa e Jay Rebbek hanno dimostrato ancora una volta il loro straordinario talento, nonostante le fortissime pressioni psicologiche alle quali sono sottoposti quotidianamente da parte della forte concorrenza.

Le "Petite Plumes", i PW5, si sono dimostrati perfettamente a loro agio su un terreno di gara poco adatto alle loro scarse performance. Li trovo piuttosto sgraziati, ma dopo averli visti volare per tre settimane, tutto sommato molto bene, mi sto abituando a questa loro insolita forma. In Classe World, il volo di coppia ha premiato i Francesi Christophe Ruch e Didier Hauss, che non hanno avuto rivali. L'Equipe de France può contare sul supporto di un Team Captain eccezionale, il due volte Campione del Mondo di Classe 15m Eric Napoleon.

In Classe Club, il pilota Polacco Sebastian Kawa, campione in carica fino all'ora di pranzo sia Classe Club, sia di Classe World, si è



Lo Jantar 2 portato all'atterraggio dal lituano Kazlauskas

Classe Club

1. BZ	Sebastian KAWA	POLAND	Jantar3B	9129
2. C41	Benjamin NEGLAIS	FRANCE	Std.Cirrus CS75	8733
3. CX	Petr KREJCIRIK	CZECH-REPUBLIC	Std.Cirrus	8720
4. KM	Jay REBBECK	UK	Std.Cirrus CS11	8611
5. ULI	Uli SCHWENK	GERMANY	Libelle WL	8545
6. BI	Karol STARYSZAK	POLAND	Jantar2	8535
7. ED	Olivier DARROZE	FRANCE	Std.Cirrus CS75 WL	8524
8. EA	Laurent LEJEUNE	FRANCE	Std.Cirrus CS11WL	8474
9. GT	Jaroslav TOMANA	CZECH-REPUBLIC	Std.Cirrus	8414
10. PC	Peter HARTMANN	AUSTRIA	Std.Cirrus	8405
11. 152	Richard HOOD	UK	Std.Cirrus WL	8389
12. 1A	Werner DANZ	SWITZERLAND	ASW19B	8328
13. 4ME	Karl RABEDER	AUSTRIA	Std.Cirrus b	8134
14. FK	Lutz SEILER	GERMANY	Std.Cirrus	7917
15. XC	Pavel LOUZECKY	CZECH-REPUBLIC	Std.Cirrus	7894
16. H1	Peter TEMPLE	AUSTRALIA	LS 4	7708
17. MS	Mario SCHUPFER	AUSTRIA	ASW15B	7559
18. M4	Matthias STURM	GERMANY	Hornet WL	7534
19. ID	Dimitro BOROVIK	UKRAINE	LS 4	7533
20. A	Erik BORGMANN	NETHERLANDS	Std.Cirrus CS11	7389
21. H4	Terry CUBLEY	AUSTRALIA	LS 4	7376
22. C	Christoph MATKOWSKI	POLAND	LS-1f	7252
23. EU	Tim MC ALLISTER	USA	Libelle WL	7232
24. N1	Kimmo PULKKI	FINLAND	LS-1f	7230
25. AM	Karol BENEDIKOVIC	SLOVAK REP.	Std.Cirrus CS75	7191
26. VP	Vittorio PINNI	ITALY	Std.Cirrus	6915
27. GA	Dimitry TIMOSHENKO	RUSSIA	Std.Cirrus	6780
28. GX	Luke REBBECK	UK	Std.Cirrus CS75 WL	6582
29. 21	Henrique Navarro VIEIRA	BRAZIL	Pegase	6404
30. OLE	Jorge ARIAS RIERA	SPAIN	Std.Cirrus	6139
31. S2	Tim WELLES	USA	Std.Cirrus WL	6048
32. 79	Alois BISSIG	SWITZERLAND	Elfe S4	6028
33. L	Romualdas KNEPA	LITHUANIA	Jantar 3	6026
34. CI	David STEVENSON	USA	LS-1d	5801
35. V	Vittorio SQUARCIAFICO	ITALY	Std.Cirrus	5773
36. WK	Wojciech KOS	POLAND	Jantar 3	5740
37. BO	Olivier EVRARD	BELGIUM	ASW19B	5219
38. BF	Jurgis KAZLAUSKAS	LITHUANIA	Jantar 2	4787
39. M1	Dieter MÜHLENTHALER	SWITZERLAND	Libelle 201B	2268

riconfermato Campione del Mondo di Classe Club, con una condotta di gara impeccabile. È rimasto in testa dal quinto giorno fino alla fine, con avversari molto agguerriti e di ottimo livello. Prima di lui, solo campioni del calibro di Renner, Reichmann e in tempi più recenti Jean-Marc Caillard, sono riusciti nell'impresa di vincere consecutivamente due Campionati del Mondo.

LA METEO E GLI EVENTI

Tante le giornate difficili sin dall'inizio del Campionato, con forti temporali. In un'occasione il grande aeroporto di Vinon si è addirittura trasformato in una distesa fangosa che ha messo in difficoltà piloti e aiutanti.

Ci sono state forti polemiche, prima dei decolli di una prova, perché nessuno dei piloti francesi

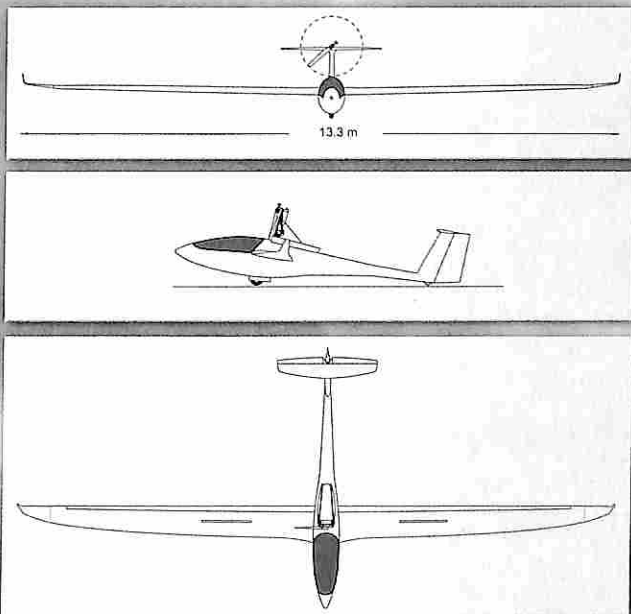
della Classe Club era equipaggiato con il sistema di tracciamento vPos, sebbene la selezione venga fatta sui primi 10 della classifica. In futuro sarà importante chiarire nelle procedure locali il criterio di selezione, per evitare disguidi. Durante un atterraggio fuoricampo, il pilota americano François Pin ha rotto leggermente la coda del suo PW5 e non è stato possibile ripararlo durante la notte.

World Class

1. EY	Christophe RUCH	FRANCE	PW5	9319
2. EZ	Didier HAUSS	FRANCE	PW5	9141
3. W1	Milos DEDERA	CZECH-REPUBLIC	PW5	8438
4. FH	Laurent COUTURE	FRANCE	PW5	8342
5. 45	François PIN	USA	PW5	8050
6. F1	Krzysztof HERCZYNSKI	POLAND	PW5	8023
7. F14	Lukas WOJCIK	POLAND	PW5	7843
8. SV	Claudio DUARTE	BRAZIL	PW5	7789
9. 75	Harri TUVIALA	FINLAND	PW5	7738
10. G8	Josef BUSEK	CZECH-REPUBLIC	PW5	7376
11. TS	Pat TUCKEY	USA	PW5	6934
12. PA	Frerenc BERECZKY	HUNGARY	PW5	6652
13. C5	Carlos Alberto LORENZINI	BRAZIL	PW5	6097
14. I	Stephan KNECHT	SWITZERLAND	PW5	5866
15. UA	Viktoras KUKCIKAITIS	LITHUANIA	PW5	5651
16. JK	Joanna BIEDERMANN	POLAND	PW5	5343
17. LT	Arturas KLIMASAUSKAS	LITHUANIA	PW5	5222
18. 5	Timo PANKKA	FINLAND	PW5	3866
19. 2C	Paul SCHOFIELD	NEW-ZEALAND	PW5	532

novità 2006 **SILENT 2** **TARGA**

VELEGGIATORE ULM A DECOLLO AUTONOMO CON MOTORE AD INIEZIONE ELETTRONICA*



* DISPONIBILE ANCHE CON MOTORE ELETTRICO

Alisport srl - Cremella (Lecco)
Tel. 039.9212128 - Fax 039.9212130 - info@alisport.com

MIGLIORIE DEL SILENT 2 TARGA RISPETTO AL SILENT 2

- APERTURA ALARE incrementata a 13,3 m
- WINGLETS alari di nuovo disegno ed a pinna verticale
- PIANO DI CODA a pianta ellittica e nuova superficie ottimizzata
- CARRELLO d'atterraggio retraibile in fusoliera
- CHIUSURA AUTOMATICA degli sportelli del vano motore
- Comando FERMO ELICA riposizionato sul lato destro della fusoliera
- PEDALIERA regolabile anche in volo
- Nuovo sistema di VENTILAZIONE e antiappannamento della capottina
- Terzo FILTRO BENZINA nel circuito di alimentazione del motore
- Nuovo sistema di DECOMPRESSORE del motore
- PANNELLI SOLARI flessibili per carica della batteria motore (opzione)

Il SILENT 2 TARGA promette maggiore efficienza a velocità più elevate, conferma la risaputa maneggevolezza ed il piacere del pilotaggio, per continuare a trasmettervi sempre nuove emozioni.



www.alisport.com

TENAX
www.tenax.net

**Uli Schwenk,
il Libelle
e il suo
aiutante
alle prese
con il fango**



**François Pin
(USA) è forse
il maggior
promotore
della World
Class.
Ha figurato
ottimamente
concludendo
al 5° posto,
nonostante
una scassata
in fuoricampo**



Dopo una lunga consultazione con gli Steward, e un'attenta valutazione del Codice Sportivo, il Direttore di Gara ha stabilito che la rottura non era imputabile ad un errore del pilota. Quindi Pin ha avuto il permesso di riprendere la gara con un altro PW5, reso disponibile dal pilota neozelandese Paul Schofield, che il secon-

**L'imponente
aeroporto
di Vinon
sur Verdon**





rispetto delle regole del Codice Sportivo. Abbiamo avuto undici giorni di prova e due giorni di riposo. Il tempo è stato decisamente poco clemente, con temporali tutti i giorni, a volte di notevole intensità. L'Italia, paese che ospiterà la prossima edizione dei Campionati nel 2008, è chiamata a bissare il successo di questa competizione, magistralmente diretta da Regis Kuntz. ■

**Un PW-5
polacco
vivamente
decorato**

do giorno di gara si è dovuto ritirare per la rottura del tendine d'achille. Siamo stati tutti colpiti dalla spontaneità dell'applauso scaturito durante il briefing, quando Regis Kuntz ha annunciato che François Pin poteva volare. Un bella vittoria per lo spirito sportivo.

CONCLUSIONE

Il Campionato si è svolto con regolarità, in piena sicurezza e nel



1992: il Velino

Carlo Zorzoli

La Federazione Aeronautica Internazionale, ha bandito, nel 1989, un concorso tra le nazioni per il progetto di un aliante che rendesse possibile, in una classe apposita, la partecipazione alle gare sportive a prezzi contenuti. È nata così la "World Class", alla cui realizzazione ha attivamente partecipato l'Italia, grazie anche all'opera del campione del mondo Leo Briigliadori e del Professor Piero Morelli del Politecnico di Torino.

Il nuovo aliante avrebbe dovuto avere principalmente queste caratteristiche: basso costo di acquisto e di impiego, quindi avrebbe dovuto essere piccolo, leggero e di semplice costruzione. Avrebbe dovuto avere la possibilità di essere smontato e rimontato rapidamente da due soli uomini. Le prestazioni accettabili erano tali da permettere l'ottenimento delle insegne FAI (in altre parole avere una efficienza di 1:30 circa) con una velocità di stallo non superiore a 65 km/h. Avrebbe dovuto inoltre essere abbastanza robusto per assicurare una certa sicurezza in caso di atterraggi disastrosi, e una durata nel tempo dell'ordine dei 20 anni o 9.000 ore di volo.

L'Aero Club d'Italia si è assunto l'incarico di presentare al concorso una macchina italiana, affidandone il progetto all'ingegner Carlo Ferrarin, il noto progettista degli alianti Caproni. La costruzione è stata ordinata alla ditta Glasfaser Italiana di Valbrembo.

Il neonato aliante aveva tutte le caratteristiche richieste dal concorso della FAI, ed è stato battezzato "Velino", dal nome del monte che domina Avezzano, famoso punto di riferimento per i volovelisti di Rieti, la capitale del volo a vela.

Avevo io il compito di eseguire tutte le prove in volo per controllare che il comportamento della macchina corrispondesse ai calcoli del progetto. I campioni Bob Monti e Walter Vergani dovevano misurare le prestazioni e valutare le caratteristiche sportive. Io inoltre avrei dovuto presentare l'aliante al concorso che si sarebbe svolto ad Oerlinghausen, nel mese di settembre. Eravamo in luglio, quando l'aereo è uscito dall'officina, e non c'era tempo da perdere. Dopo una giornata di intensi preparativi, la sera del 23 luglio, alle otto e quarantasei, il Velino, marche I-AECX, ha fatto il primo volo. Questo strano anatroccolo, con dodici metri di apertura alare e sette metri quadrati di superficie, si comportava già come un adulto. Da quel giorno ho fatto una ventina di ore di volo, che non sono state suf-

ficienti per scoprire le cause e trovare i rimedi di qualche difetto riscontrato alle basse velocità.

Il velino si è dunque presentato, il 21 settembre, al concorso in Germania prima di essere messo a punto. Malgrado i lusinghieri commenti di personaggi illustri del volo a vela mondiale come Klaus Holigauss, Dick Johnson, Derek Piggot, Alvaro De Orleans, tutti concordi sulla bontà dei comandi e l'ottima maneggevolezza, il Velino non è stato prescelto dalla commissione, che ha preferito un aliante polacco, forse meno costoso, ma che in ben ventiquattro punti non ottemperava ai requisiti del concorso. (Per esempio, i comandi non si collegavano automaticamente e per montarlo erano necessari almeno tre uomini indaffarati).

Rientrati a Valbrembo abbiamo ripreso con lena i collaudi, per altre trentadue ore di volo, con la speranza, risultata poi vana, di fare recepire dalla commissione i nuovi risultati delle prove, che avevano risolto i problemi iniziali.

Le relazioni che compilavo dopo ogni volo erano corredate da una registrazione video ottenuta con una piccola videocamera montata sul timone e orientata in modo da riprendere il campo oggetto della prova, dove i filetti fluidi erano materializzati da fili di lana rossa opportunamente distribuiti sulla superficie. La videocamera era avviata al momento del decollo, e io, per mezzo di un microfono, dettavo in audio i valori delle velocità indicate, gli angoli di assetto e ogni altro commento utile all'interpretazione della prova.

Vedendo questi filmati si aveva l'impressione di osservare il volo restando appollaiati sul timone verticale. Non mancavano di un certo valore estetico, e talvolta rivelavano situazioni strane.

Il giorno 3 febbraio 1993, al termine di una prova, mi trovavo sulla verticale del campo a circa trecento metri. Per abbreviare i tempi ho pensato, durante la virata per portarmi nel braccio sottovento, di eseguire una scivolata d'ala per smaltire quei cento metri di troppo. Barra a sinistra e pedale destro. Risultato: ploff! Il tettuccio si è aperto ed è restato attaccato alle cerniere, trattenuto dalla cordicella di fermo.

Ecco come un pilota, alla fine di un buon volo, quando tutto sembra andare per il meglio, si trova improvvisamente, come si suol dire, con le mani piene di cose da fare e con poco o niente tempo per farle.

Nel filmato si vede il tettuccio aperto e si direbbe che la videocamera rabbrividesca all'idea che, da un momento all'altro, si



Il Velino si caratterizza per l'ala alta e di modesta superficie. Una concezione che ancor oggi si può considerare d'avanguardia

stacchi e vada a colpirla in fronte. E si sente in audio, in mezzo al sibilo del vento, la mia voce che commenta:

"Cribbio, si è aperto... riduco la velocità... resta attaccato... centocinquanta metri... proviamo a destra..."

Appena accenno una scivolatina a destra il tettuccio, con una lentezza esasperante, comincia a chiudersi. Lo agguanto con la mano sinistra e lo chiudo bene, ma non riesco a bloccarlo con il gancio. Nei pochi secondi che sono seguiti ho dovuto rimettermi dalla sorpresa, decidere se avevo o no quota sufficiente per passare sopra la cima degli alberi e se fosse meglio tenere la mano sul pomello del tettuccio o sulla leva dei diruttori, e, se permettete, atterrare decentemente.

Cessato l'interesse per il concorso, il Velino è rimasto a Valbrembo quasi dimenticato, ad eccezione di una partecipazione ad una manifestazione aerea a Trento, nel maggio 1994, nella quale mi sono esibito con un numero acrobatico.

Ci siamo ricordati di lui nel maggio del 1996, quando ho fatto i voli per il rinnovo del Certificato di Navigabilità. In quei giorni, per soddisfare la nostra curiosità, abbiamo deciso di confrontare direttamente in volo i due rivali di Oerlinghausen: il Velino e il polacco PW 5. Un PW 5 era stato acquistato dal Club di Calcinate del Pesce, e su quel campo ho portato il mio gioiello il 13 giugno 1996 con un bel volo di due ore e dieci minuti, in una giornata ideale per veleggiare.

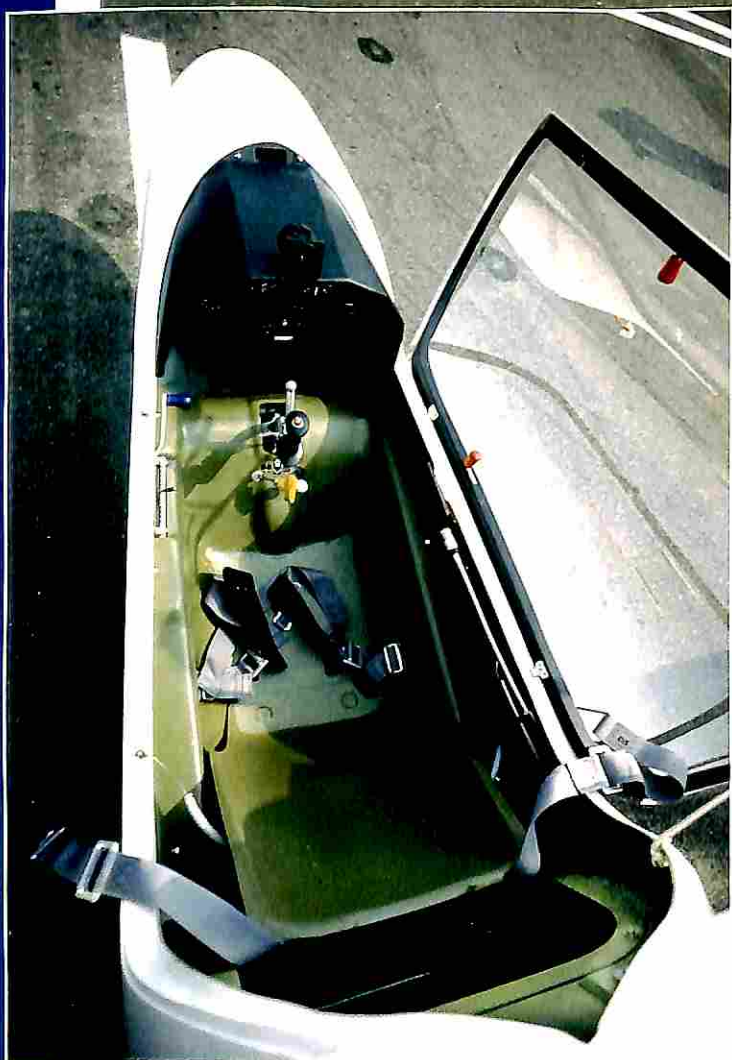
A Calcinate mi aspettava Walter. La prova è stata organizzata per il giorno dopo, ma il 14 il cielo era completamente cambiato, le nubi erano a non più di ottocento metri e ogni tanto ci elargivano una leggera piovgerella. Abbiamo fatto il volo, trainati

contemporaneamente da un L-5 pilotato dall'intramontabile Brogini. Abbiamo volato vicinissimi per 43 minuti, sempre a bassa quota e sfruttando quelli che Walter chiamava i "termichini". In quelle condizioni, i due alianti si sono rivelati pressappoco equivalenti, anche se a me, per puro spirito patriottico, il Velino sembrava guadagnare leggermente sul PW 5.

Dopo un buon pranzo alla Schiranna, si è presentato il problema del rientro a Valbrembo, dove, alla Glasfaser, mi attendeva Ghidotti. "Io, con questo tempo, passando da termichino a termichino, ci proverei ad andare..."

Così è iniziato l'ultimo volo che ho fatto con il Velino, la cui sorte mi è oggi completamente sconosciuta. E preferisco ignorarla, per conservare intatto il ricordo di quel 14 giugno 1996. Alle 13.50 ho decollato dietro l'L-5, che si è diretto subito verso est, ma dopo dieci minuti, ormai sotto la base della coltre di nubi, mi sgancio a ottocento metri in un termichino, appunto. Ero convinto che così non si poteva fare molta strada, ma ho proseguito in rotta: il campo di Venegono, che avevo già in vista, mi dava sicurezza.

I monti erano immersi nelle nubi. Inutile pensare di passare di lì. Mi sono avvicinato al monte San Giorgio per vedere che aria tirava. Non male. Ho scelto una velocità di 100 km/h, da aumentare quando il variometro indicava troppa discesa, ma pronto a tirar su in diminuzione al primo avvertimento di ascendenza. Su Como ero abbastanza basso, ma avevo la speranza di agganciarli al monte Bolettone. Infatti alla radio sentivo un aliante di Calcinate in volo. Lungo il crinale sud del Bolettone ho ripreso tutta la quota fino ad 800 metri. Quota



Dettagli ben curati nonostante sia un prototipo. La capottina si è aperta accidentalmente durante uno dei pochi voli del Velino

che ho perso gradualmente durante l'audace traversata da Erba alle pendici del Cornizzolo. La mia speranza era data dalle ascendenze che i Corni di Canzo non mi avevano mai nega-

Gli impennaggi di forte allungamento hanno anticipato le scelte applicate con successo su alianti moderni. Poco aggraziato l'abitacolo. In volo si sono manifestati alcuni difetti alle basse velocità: in genere essi sono collegati a interferenze aerodinamiche tra ala e fusoliera o abitacolo

to. Ma questa volta i Corni, completamente all'ombra, non mi hanno aiutato. Ero su Lecco a meno di trecento metri, ed ho pensato di essere ormai condannato a salvarmi sulla aviosuperficie Kong, a Monte Marengo. I tetti, i viali della città però mi sostenevano con il calore che riflettevano, permettendomi di non perdere quota. Ho notato che il grande ammasso roccioso che si trova a nord di Lecco era illuminato da un raggio di sole. Mi sono avvicinato, lasciando da incosciente la sicurezza della planata verso la Kong, e sono stato premiato da una debole ma sicura ascendenza che mi ha riportato, dopo interminabili dodici minuti di volo in spirale, alla base delle nubi, sempre a 800 metri. Velocità 100 km/h e prua 150° verso i colli dell'Albenza che mi attendevano grigi e piovigginosi. Ormai pioveva senza remissione, e facevo fatica a vedere attraverso il tettuccio bagnato. In lontananza luccicavano le tettoie di Ponte San Pietro, dove mi sono diretto con una planata veloce, interrotta da rari delfinamenti per sfruttare le minime bolle ascendenti (i termichini di Walter) che incontravo. Ho avvistato il campo di Valbrembo e ho atterrato direttamente sulla pista 02, dopo un'ora e venticinque minuti, arrestandomi sul piccolo raccordo che porta alla Glasfaser. Pioveva a dirotto. Ghidotti era nel suo ufficio e, come al solito, era attaccato al telefono. "Ah, sei qui. E il Velino?" mi ha detto quando mi ha visto. "È là fuori che si lava sotto la pioggia." Non mi ha risposto, ma è corso sulla porta dell'hangar per andare a vedere: non ci credeva! ■

Rieti anno quarto

Stefano Sacconi
www.parmasoaring.it

Dopo quattro stage presso il Centro Nazionale di Volo a Vela di Rieti mi decido a scrivere di Rieti. Veramente l'idea c'era fin dalla prima esperienza ma il problema era: che dire di nuovo dopo che tanti prima di me avevano scritto ampi ed entusiastici resoconti dei loro voli reatini?

Diciamo che ho voluto verificare se gli entusiasmi del neofita persistevano nel tempo e se il sapore buono del primo assaggio si manteneva, come in un vino pregiato e di gran nome, inalterato di vendemmia in vendemmia. Ho scelto il paragone con il frutto dell'autunno perché i miei stage si sono svolti di solito alla fine della stagione quando il sole ancora caldo, persa la vampa estiva, concede ancora buoni voli con ascendenze forti ma non brutali e la restituzione serale permette di galleggiare tranquilli sulla piana reatina rilassando i sensi, dopo l'impegno del volo giornaliero, assaporando il piacere di restare sospesi nell'aria dolce della sera.

La fama di Rieti nasce sui campi dei club, dove chi è già stato racconta di termiche, plafond, costoni; e lievita sulle pagine di

Volo a Vela con le cronache e i racconti di voli in paesaggi incantevoli dove le montagne digradano in verdi e dolci vallate dal facile approdo. Il posto dove si svolgono le gare, dove i campioni corteggiano le termiche più affascinanti e conturbanti che, una volta possedute e domate dal cuore ardito del volatore, l'innalzano oltre le vette concedendo voli di fascino infinito.

Ho conquistato Rieti poco a poco risalendo la strada che lambisce i piloni di tante gare, divenutimi familiari con i racconti letti sulle pagine di Volo a Vela: Bastia, Assisi, Foligno, Val Nerina.

Ah la Val Nerina! Ostacolo naturale e mentale che sbarra la strada a chi viene dal Nord aspirando all'atterraggio sicuro della pista di Rieti. Val Nerina, i tuoi verdi ripidi fianchi ed il tuo fondo angusto e scabroso sono al centro dei sogni e delle paure dei volatori e di leggende volovelistiche: "...se i fianchi della Val Nerina sono chiari vuol dire che le foglie sono rovesciate dal vento e quindi..." Il tuo gendarme, Polino, erto sul monte, sarà un ricordo particolare per i miei 50 km.

Ed ecco la piana di Rieti circondata dai monti, sponde del-



Così inizia ogni giorno una nuova avventura...

l'antico lago dominate dalla vetta aspra del Terminillo talvolta scheletro ai nubi.

Ho imparato i nomi per l'orientamento nei primi voli d'ambientamento in doppio: Poggio Bustone, Cantalice, Contigliano, Greccio, Piediluco, giocando a nascondino fra i cumuli di convergenza accompagnato dal mio primo istruttore col quale alla sera insieme ai compagni di stage si andava alla scoperta della cucina locale per piacevoli serate conviviali.

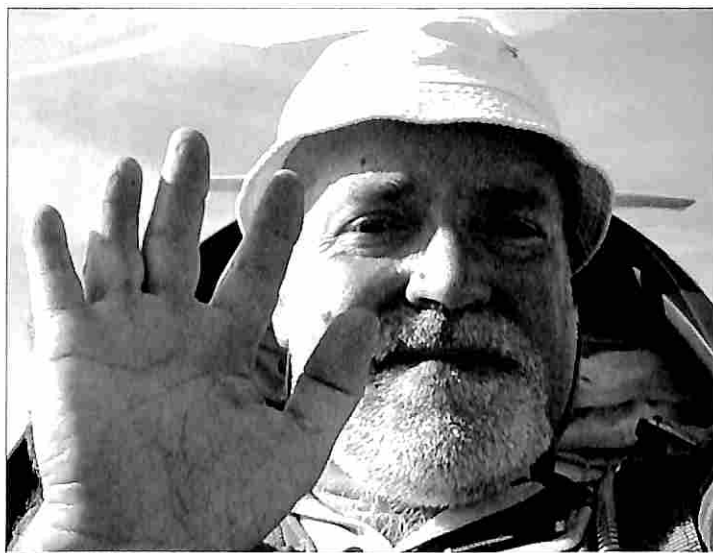
Poi ho cominciato a pensare ai 50 chilometri e ho imparato la rotta ed esplorato le virate:

- ▶ Cittaducale, la piazza con il paese attorno;
- ▶ Borgo San Pietro, il paese che si getta nel lago;
- ▶ la galleria della Somma, ovvero la strada che scompare nella montagna.

Bizzarria fissare il pilone sulla verticale di una galleria nascosta nel ventre del monte. È sicuramente per la mia pochezza se ci sono voluti quattro stage per eseguire il percorso e il quarto quasi finiva anzitempo. Il rientro basso dalla Somma mi ha permesso un'insolita veduta di Polino, a quota case, e una verifica morfologica sui bovini reatini distesi a ruminare nei prati, prima di centrare la più bella e generosa termica della mia vita che mi ha portato alla quota sufficiente per rientrare, completare il percorso e la soddisfazione di festeggiare il volo con tanti amici.

Amicizia, ecco l'aspetto più felice dei soggiorni reatini. Arrivi e trovi dei compagni di stage con i quali condividere per una settimana la vita d'aeroporto, i briefing, la corvée giornaliera di preparazione degli alianti e dello schieramento. Ecco allora che a poco a poco gli estranei accomunati dalla comune passione, dal lavoro e dalle esperienze quotidiane di volo si trasformano prima in squadra e poi in amici e la progressione degli altri ti dà gioia come la tua ed è di stimolo per il proprio miglioramento. Il volo a vela, sport solitario, si trasforma all'Aero Club Centrale in uno sforzo comunitario al miglio-

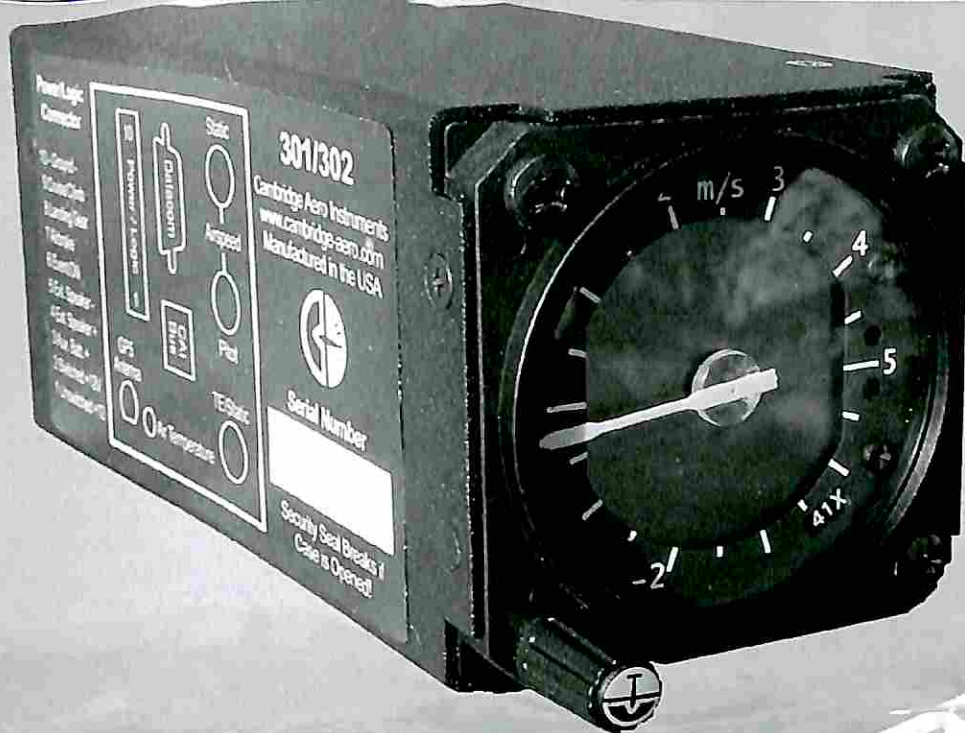
Danza propiziatoria prima del volo?



Stefano Sacconi ci invita a volare a Rieti negli stage dell'AeCCVV

mento: accompagnato, sorvegliato, spronato, incoraggiato, consigliato, ammaestrato, dagli istruttori e da colui che in questo momento al meglio li rappresenta e al cui sforzo e alla cui dedizione si deve la rinascita del Centro: Alessandro Bruttini. Un nome ed una persona sola per ricordare tutti, i tanti o i pochi che permettono con la loro passione la vita del Centro e i nostri voli. Gli istruttori, i trainatori, lo specialista, Carla sono ben noti a tutti i frequentatori del Centro; piccoli ingranaggi di un meccanismo artigianale e perfezionabile ma vivo e funzionante, che sarebbe imperdonabile disperdere, e la cui perdita significherebbe la probabile cementificazione dell'aeroporto, la perdita del paradiso volovelistico italiano e la fine del sogno del Parco del volo a vela. Agli operatori locali e a tutti coloro che lavorano per la sopravvivenza del Centro Nazionale di Volo a Vela va il ringraziamento di tutti i volovelisti frequentatori di Rieti e a tutti i volovelisti freschi di brevetto o carichi di ricordi la mia esortazione a volare nel parco del volo a vela di Rieti. ■





LASTAR

Cambridge Serie 302

Computer di volo - Logger FAI - DDV Vario
tutto in uno strumento 57 mm

Vendita, Manutenzione, Installazione

TEKK Technische Konsultation Keim
Würmhalde 1, D-71134 Aidlingen
email: kkeim@t-online.de
+49 (0)7034-6523-13 (Fon) -14 (Fax)
<http://www.tekk-home.de>



Stage a Masera



Ercole "Zio" Rossi

Masera è incastonata nella Valdossola

Il ghiacciaio dell'Aletsch: meta ambiziosa

L'ACAO in trasferta nella Valdossola

Con immenso piacere invio alla nostra rivista qualche notizia sullo stage di Secondo Periodo effettuato a Masera nei due weekend del 22-23 e 29-30 luglio. Lasciatemi cogliere l'occasione

per invitare tutti coloro che ci leggono a partecipare attivamente con scritti e foto su tutto quanto concerne il nostro mondo volovelistico, poiché la nostra rivista vive per le notizie dai club e delle opinioni di tutti.

L'AVIOSUPERFICIE

Detto questo credo sia un dovere far conoscere a tutti l'aviosuperficie di Masera e l'ospitalità degli amici di questo club, invitando chi vuole avere il piacere del volo sulle Alpi, a decollare da questa base.

L'alluvione di pochi anni fa, la furia del Toce e dei suoi affluenti in piena hanno divelto la pista in erba e asfalto distruggendo tutta l'area dell'aviosuperficie, salvando fortunatamente gli hangar con gli aerei e gli alianti, riempiendoli solo di fango.

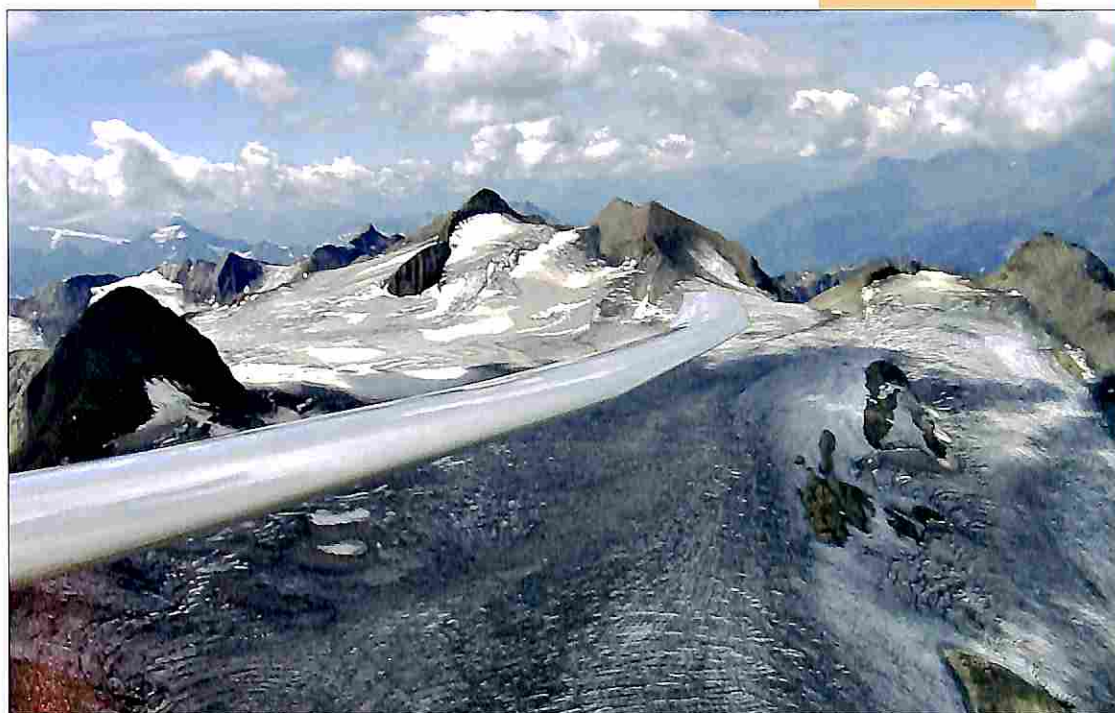
Con enormi sforzi finanziari, con gli aiuti della valle, ma soprattutto con grandissima volontà gli amici di Masera hanno ripristinato anzi ricostruito una pista in asfalto di 500 m per mantenere il minimo di attività. Oggi è usata come pista di decollo o traino alianti; poi, dopo aver rifatto gli argini del fiume, hanno fatto una nuova pista in erba di 800 m sul tracciato, con entrate a zero, che



s'interseca senza interferire con quella d'asfalto in testata Nord. Tutto ciò ha creato uno spazio sufficiente a contenere uno stage numeroso come quello effettuato da noi dell'ACAO di Calcinate. Adiacente ai tre hangar si trova un ufficio prefabbricato, piccolo ma efficiente con frigobar e caffè a disposizione di tutti. Unico neo è la mancanza di alberi vicini a far ombra ma gli amici hanno promesso che provvederanno. Gli alberghi della zona sono accoglienti nella vicina Domodossola a pochi chilometri dal campo: i ristoranti, per i cibi e i vini di qualità che offrono, sono a buon mercato rispetto a tante altre zone.

SITUAZIONE METEO

Posta a Nord di Domodossola all'imbocco della Val Formazza e con l'appoggio della Val Vigezzo, questa aviosuperficie nel periodo primaverile è fondamentale per i lunghi voli di distanza (Avanzini docet con uno dei suoi Mille). Col favore del vento il mattino presto si trovano rotori o dinamica che ci porteranno subito in onda. Nel periodo estivo l'alzarsi della brezza proveniente dal Lago Maggiore ci impedisce gli sganci a bassa quota e costringe a traini a 1500 m in punti conosciuti, che aprono la strada a voli di performance e comunque bellissimi sulle Alpi. L'unico problema estivo sono i temporali che nei posti montani arrivano velocissimi e



come su tutte le montagne alte possono occludere il decollo o l'atterraggio; nei voli lunghi in questi casi ci guidano il buon senso e il Meteosat.

In questo periodo la preghiera e la speranza è che i temporali siano solo serali o notturni: il giorno dopo, termiche bomba già a bassa quota portano a 2.500-3.000 m sul posto, fate un po' voi!

LO STAGE

Per questi motivi il nostro club, pur nella difficoltà logistica, ci ha messo a disposizione per questo stage due ASK-21, un DuoDiscus e due monoposto, che si sono

**Lungo
le creste, fino
a giungere
al Gottardo**



affiancati ai due alianti privati Janus C e DuoDiscus XT.

Abbiamo scelto questo periodo di piena estate e la Signora Fortuna è stata fondamentale: 4 giorni si volo su 4, di cui 2 eccezionali che hanno permesso la Domenica sera di rientrare in volo al nostro club a Varese.

Questo stage è stato improntato sui neobrevettati e per coloro che con il loro aliante non hanno mai volato da queste parti, soprattutto per chi è abituato a volare a 1.500-2.000 m con le Prealpi del Varesotto e del Comasco sotto di sé. In questi posti hanno imparato a scalare gli altri 500-1.000 m

che mancano per superare le vette più alte. Fondamentale per il volo in montagna è stato conoscere i luoghi di riferimento, che si collegano a quelli che circondano il nostro aeroporto. Fondamentale per i neobrevettati è stato il decollo e l'atterraggio in un posto non conosciuto, dove la brezza ben sostenuta di pomeriggio la fa da padrona ma insegna l'atterraggio con il vento.

TANTI VOLI

In totale sono stati effettuati 84 voli, senza esasperare il volo di distanza, ma imparando a conoscere le montagne del posto, belle e invidiabili come le Dolomiti: i voli sono stati fatti da soli o accompagnati da Tutori responsabili. Si è giunti fino al Rosa, alla Jungfrau, alle Centovalli, allo Zeda e al passo del Gottardo. Voglio nominarli e ringraziarli, questi Tutori, per la sicurezza che hanno infuso ai "manovaletti" e perché il piacere di insegnare è andato oltre i costi che ognuno di loro ha sostenuto. L'hanno fatto per la voglia di dare.

In primis il mio collaboratore e coresponsabile del Secondo Periodo calcinatelese Piero Magna-



ghi, perché il suo apporto ad ogni mia idea va ben oltre la disponibilità di una persona normale.

Un grazie particolare a: Guglielmo Giusti (Capo spirituale del 2° P), Franco Poletti, Adriano Premazzi, Sergio Noce, Giancarlo Auronzi, Renatone Lazzarini e Francesco Tamborini. Senza di loro questo tipo di stage non si potrebbe fare. Ringrazio i comproprietari dell'aliante di Piero Magnaghi: Lazzarini, Noce e Valori per aver messo a disposizione dello stage il loro nuovissimo DuoDiscus XT. Ringrazio i miei soci dello Janus C per la pazienza nel rinunciare a due weekend di volo: Amos Romanò, Giuseppe Borellini e Pietro Prada. Questi due ringraziamenti ai privati ho voluto farli per incentivare i proprietari di biposto a partecipare a questo tipo di stage mettendoli a disposizione per voli di 2° P. Grazie ai trainer Roberto Brustia, Malnati Danilo e Luigi Bravi (bravo Luigi) per la costanza e l'impegno.

Dire grazie a tutti gli amici di Masera nelle persone di Piero Bracali e Fausto Darioli non è solo un dovere ma un piacere perché la loro disponibilità e l'assistenza ai nostri voli è andata oltre ogni esagerata aspettativa. Infine grazie di cuore ai partecipanti che ho il piacere di nominare per la serietà, l'impegno e la correttezza che hanno dimostrato: Alessandro M., Bloisi Wilma, Brean P., Dalmazzo



**Un ASK-21
in atterraggio
su Masera**

**Lo "Zio" Rossi
appare
in Centovalli
quale Mentore
del 2° Periodo
ACAO**

Anna, Fusetti V., Lucarelli L., Malnati M., Marini L., Mendola M., Molina A., Norcini G., Pedetti C., Picchi SS., Pisano G., Pomi A., Pomodoro C., Porta A., Provera G., Riccardi P., Roma S., Silvestri C., Vincent K., Pianelli D., Marchini F., Chiarelli E.

Per questi ragazzi il minimo dell'impegno del nostro programma di Secondo Periodo è riprovarci, signora Meteo permettendo. Mai come in questo caso la Meteo è stata come una bella ragazza di montagna, instabile, focosa, però corteggiata al momento giusto... ce l'ha data! ■

Plinio Rovesti

C'è un periodo nella non ancora secolare storia del volo a vela italiano ove, chi vuol volare in aliante, deve imparare il mestiere di falegname, costruire collegialmente la macchina e forse, dopo anni di lavoro serale (gratuito, ci mancherebbe), finire pilota.

Così inizia, nel varesotto, l'opera di Plinio Rovesti, uno splendido crescendo di studi e di conoscenze che lascia tra noi un'eredità fondamentale nel campo della meteorologia applicata al volo a vela didattico e agonistico.

La vicinanza argentina col professor

Walter Georgii, che Plinio citava in continuità, determina l'immersione totale nella scienza che a piccoli passi diventa adulta e messa a disposizione di tutti con larga generosità e con rara modestia.

Per una delle sue più belle doti – la generosità, ripeto – conquista sui campi di volo e nelle conferenze scientifiche il riconoscimento di "professore".

Nel Luglio 1939 esce dalle stampe "Il volo veleggiato e il suo regno" che oltre a presentarsi come libro di testo è, soprattutto una lunga poesia.

Rovesti costruttore, pilota, ricercato-

re, meteorologo e scrittore. E scrive bene, Perché? Perché il nostro Plinio è un poeta e i poeti scrivono con la penna legata al cuore con un filo d'oro.

Alla fine del suo libro si pone una domanda: "Come sarà il volo a vela di domani?"

E lo scienziato-poeta risponde:

"In attesa pertanto che gli studi e le ricerche degli scienziati abbiano a scoprire ed a tracciare nuove vie al volo a vela, diciamo a ogni giovane degno di questo nome: Vieni con noi sui campi di volo. Vedi? Le ali son pronte, son lievi, son agili, son forti.



**Plinio Rovesti alla lavagna predisposta per il diagramma di stato:
la Scienza applicata al briefing meteo**

Conoscono tutte le vie dei cieli. Amano la carezza dei venti, non temono l'ira della tempesta. Va. L'azzurro t'aspetta col suo silenzio armonioso, col suo palpito profondo, col suo mistero pieno di luce e di vita."

È una prosa toccante e non c'è rischio che il messaggio e l'invito vadano persi. Infatti sono stati raccolti dai discepoli del Centro Studi del Volo a Vela Alpino e in quel cenacolo (siamo ritornati nel varesotto...) è custodito lo spirito di Plinio e la prima copia della sua rivista Volo a Vela. Me lo sono sentito vicino per anni, come un fratello maggiore, nelle difficoltà degli Europei e dei Mondiali reatini. Quando hai cento alianti (e dentro ci sono cento uomini) non crederti mai sicuro di iniziare i decolli al momento

giusto: se hai vicino Plinio, allora puoi ben decidere. Ma prima guardalo bene in faccia.

Erano i Mondiali di Rieti, anno 1985. Abbiamo fatto una breve considerazione sulla continuità del nostro operato in tema di gare e Plinio mi ha confidato di aver deciso essere quello l'ultimo sforzo.

Da allora si è messa di mezzo la distanza geografica e non ci siamo più visti e così m'è rimasta impressa nella mente la fotografia dell'amico Plinio nel pieno vigore d'inizio d'ogni briefing. "La nostra Penisola..."

Poi la parabola e il declino non hanno annebbiato la fotografia: così ti ricorda il tuo allievo

Egidio Galli

Caro Plinio,

la nostra, anzi la mia conoscenza nei tuoi riguardi è di vecchissima data, nientemeno che dal 1942 quando su L'Aquilone scrivevi le tue serie di articoli:



Plinio Rovesti nella sua amata Rieti

"Come si impara a volare senza motore" e "Il volo veleggiato ed il suo regno", e io ragazzo dodicenne mi immedesimo con voluttà nei tuoi insegnamenti dato che la mia passione per il volo era nata con me nella culla.

Poi, molti anni più tardi, la nostra reciproca conoscenza si fece reale, oltre che teorica per lo studio delle varie edizio-

ni del tuo libro sulla meteorologia nonché per i tuoi insegnamenti al Corso Istruttori di Volo a Vela del 1980 e tutti i tuoi briefing in occasione delle gare.

E poi, quante missioni abbiamo fatto assieme per le conferenze sulla Sicurezza volo dell'Aero Club d'Italia? Tante e presso vari Aero Club. Andavamo veramente d'accordo io e te, soprattutto grazie alla tua signorilità, correttezza e grande conoscenza, oltre che alla stima reciproca.

Poi i nostri rapporti si sono diradati limitandosi allo scambio di biglietti d'auguri per Natale e Pasqua oltre che qualche raro fugace incontro in quel di Rieti, ma le parole dei tuoi biglietti che io conservo gelosamente erano sempre improntate a grande stima e affetto; finché l'ultima volta mi rispose tuo figlio dicendomi che già stavi molto male.

Ed ora ecco che, come dicono gli Aviatori, anche tu hai chiuso le ali e voli nell'infinito dove di ali per volare non ce n'è bisogno. Addio, caro Plinio, resterai sempre nel mio cuore come uno dei più cari amici che abbia mai avuto.

Tuo affezionatissimo

Guido Bergomi

Il fondatore di *Volo a Vela*

Plinio Rovesti, il fondatore della nostra rivista, ci ha lasciato durante il mese di Agosto del 2006, all'età di 95 anni.

Noi tutti, la Redazione e il Centro Studi del Volo a Vela Alpino, ci stringiamo commossi e dolenti alla sua famiglia.

A Plinio va la nostra gratitudine, per tutto ciò che egli ha rappresentato, per quello che ha fatto, per quello che ha reso possibile.

Con lui sono iniziate delle realtà che non si fermeranno, che porteremo avanti per noi, e nel suo ricordo.

Riprendiamo qui e ora, in questa severa occasione, il tributo che Renzo Scavino gli ha dedicato in occasione del suo novantesimo compleanno.

“Plinio Rovesti è uno dei pionieri del volo a vela italiano. Giovanissimo fondò a Varese, nel 1930, il Gruppo di Volo a Vela “T. Dal Molin”. Ben presto la sua opera si estese oltre al campo del pilotaggio e dell’organizzazione, anche a quello delle costruzioni, della meteorologia, nonché ai lavori di divulgazione tecnico-scientifica, ai quali dedicò un cospicuo numero di pubblicazioni fra le quali “Il volo veleggiato e il suo regno” (1939), “Volo librato” (1941), “Tecnica ed Arte del volo a vela” (1947), “Meteorologia per i piloti di volo a vela” (1957-1971), “Volo a vela: sport dell’avvenire” (1953-1973). Nel 1946 fondò e diresse la rivista “Volo a Vela”, e per quarant’anni ha collaborato con articoli e studi tecnici a periodici aeronautici italiani e stranieri. Fece parte durante la seconda guerra mondiale del

nucleo Aliantisti da Sbarco e Assalto.

Dal 1947 al 1956 soggiornò in Argentina dove ebbe modo di approfondire le sue conoscenze di meteorologia, quale collaboratore del professor Walter Georgii, padre della meteorologia volovelistica. È stato inoltre capo della spedizione aerologica alla Cordillera del los Andes Argentinos del settembre 1953.

Rientrato in Italia nel 1956, diresse dapprima il Centro Nazionale di Volo a Vela di Rieti; quindi, nel 1961, il Centro Studi del Volo a Vela Alpino di Varese.

La sua notorietà in campo internazionale lo ha impegnato in una stretta collaborazione con l’OSTIV di cui, per vari anni, è stato anche membro del Consiglio Direttivo.

Richiamato in servizio dall’Aeronautica Militare nel 1966, ha rias-

sunto la direzione del Centro Nazionale di Rieti, carica che ha conservato col grado di Maggiore Pilota dell’Arma Aeronautica fino al 1975, anno del suo collocamento in congedo e della sua promozione al grado di Tenente Colonnello Pilota.

Per completare il curriculum riteniamo doveroso mettere in evidenza che il nostro Plinio è stato insignito dell’onorificenza di Cavaliere Ufficiale al merito della Repubblica per benemerienze aeronautiche; inoltre l’Associazione Pionieri dell’Aeronautica gli ha concesso il titolo di “Pioniere del Progresso del Volo”; mentre la Federazione Aeronautica Internazionale gli ha assegnato il diploma “Paul Tissandier” per benemerienze conseguite quale pilota istruttore, esperto in meteorologia applicata al nostro sport, ed abile organizzat-

re di manifestazioni volovelistiche.

Il Comitato Olimpico Nazionale Italiano gli ha concesso la Stella d'Oro al merito sportivo.

Ancora da ricordare è l'attività con il gruppo "Tommaso Dal Molin" nella cui officina sono stati costruiti numerosi alianti e i nove veleggiatori anfibi che hanno effettuato, sotto la sua guida, il lancio colletti-

vo dal "Campo dei Fiori" alle acque del lago di Varese nel 1934.

Caro Plinio, grazie di cuore per quello che hai fatto per il nostro volo a vela.

Tuo, Renzo Scavino"

ANNO I — Numero 1

Esce al 15 di ogni mese

Sesto Calende (Varese) — GENNAIO 1946



Un numero L. 20 — Arretrato L. 25.—
Abb. annuo L. 210 — Semestrale L. 110

Direttore Responsabile:
PLINIO ROVESTI

Direzione, Amministrazione e Pubblicità
SESTO CALENDE - (Varese).



Volovelisti italiani, a raccolta!

La guerra, che ha distrutto tante cose, buone e cattive, ha disperso anche voi. Le scuole, che un giorno vi accolsero tanto numerosi, oggi son chiuse; i campi, da cui moveste un giorno in volo, sono deserti; le ali silenziose e pacifiche, che di tanto in tanto portavano un lembo d'azzurro nel vostro occhio e nella vostra anima, sono infrante.

Ma nel vostro cuore la passione per il volo senza motore non è morta. Voi vorreste rivivere quei bei giorni di sole che viveste sui campi di volo, compiere ancora quelle gioconde fatiche, godere ancora quelle inobliviabili gioie; ma non sapete come fare. Non sapete come ricostruire le vostre ali spezzate, non sapete dove trovare il maestro che vi insegna la tecnica del volo, non avete danari per poterci comperare il verricello, che vi consenta di staccarvi dal suolo e di lanciarvi per le vie del cielo.

Rimarrà dunque insaziata la vostra sete di volo?

No. Il volo a vela italiano deve rinascere, e rinascerà.

Rinascerà, perchè un popolo di poeti e di artisti, qual'è il popolo nostro, non può rinunciare a dare un'ala ai suoi sogni. Rinascerà, perchè una gioventù sana e generosa come la nostra ha bisogno e diritto di evadere, almeno per qualche istante, dalla meschina cerchia dei bisogni quotidiani e delle comuni miserie, per farsi più pura e più forte sotto il bacio del sole e la carezza del vento. Rinascerà, perchè

ai nostri giovani, che non sogliono mai misurare il rischio e la fatica, quando occorre misurarsi nelle gare sportive coi giovani degli altri paesi, non può essere negato di cimentarsi anche nel volo senza motore, lo sport più degno di un popolo di gloriose tradizioni civili, poichè per esso l'uomo tanto più sale, quanto più riesce a liberarsi dalla materia che lo fa greve. E rinascerà, non già quale fu in passato, mezzo di educazione al combattimento elevato a fine della vita, ma come sorgente di gioia sana per la gioventù, palestra per rinvigorire i muscoli, scuola per educarvi lo spirito al valore.

Questo periodico nasce per voi. Esso vuole offrirvi tutto quello che vi occorre per conoscere e praticare il volo a vela, inteso come attività sportiva. Ve ne vuol far conoscere la storia e insegnare la tecnica. Vuole offrirvi disegni e consigli per costruire da voi stessi le vostre ali. Vuole essere insomma il vostro amico e venire incontro a tutti i vostri bisogni.

Noi abbiamo fede nell'avvenire del volo a vela. Abbiamo fede voi pure, e siateci vicini con la vostra simpatia e con la vostra collaborazione. E con fede riprendiamo, come un tempo, il nostro pacifico lavoro, mentre la Patria, dopo la bufera che l'ha sconvolta, va cercando la sua pace e le vie del suo domani.

LA DIREZIONE

Il numero 1 della rivista Volo a Vela, nata per iniziativa di Plinio

PICCOLI ANNUNCI

L'accesso alla rubrica degli annunci è gratuito per tutti i soci.

Fateci sapere quando l'inserzione non serve più.

Detdate il vostro testo a: Aldo Cernezzì Tel. 02.48003325 aldo@voloavela.it

Dimona H36 motoalante turistico biposto, 1986 in ottime condizioni, motore Limbach 80 HP, TTSN 3570, 490 ore disponibili, Transponder ModeC, radio Becker 2009/25, GPS LX500, sistema ripiegamento ali.

→ 045 6766376 ore ufficio

Discus B Winglet I-BOZZ, 1.000 ore totali, strumenti pneumatici Winter, bussola Airpath, radio Becker AR3201, virosbandometro, computer LX7007 completo di Flarm; mai incidentato, riverniciato in gelcoat nel 2004 da Glasfaser, carrello Cobra del 2004 con alza-culla pneumatico. Pronto per volare o per le gare, non necessita di alcuna spesa aggiuntiva. Trattative riservate. Visibile sul sito: www.voloavelamodena.it/ibozz
337 562223 Ermanno
ermanno.ronchetti@tiscali.it

Hornet H-206 D-7330, 1100 ore totali, appena riverniciato poliuretano, mai incidentato, sempre tenuto in uso privato, carrello monoasse chiuso e riverniciato, strumenti standard, Radio, computer Cambridge. Visibile a Trento.
Cell. 338 3502362 Claudio
e-mail: clautac@tin.it

Carrello Pirazzoli/Ghidotti interamente riverniciato in bicomponente bianco-arancio. Parafanghi acciaio inox, gomme ottime, solarvent, revisione regolare, perfetto.
Tel. 0266011593 dopo le ore 21, Marco
e-mail: msonzogni@libero.it

GROB 109B I-BREM stupendo motoalante turistico biposto, mai incidentato, in perfetto stato, sempre hangarato, strumentazione completissima, radio Becker, VOR, ADF, transponder Modo C, GPS, ELT, orizzonte, girobussola ecc. Prezzo interessante. Visibile a Valbrembo.
→ 338 5060933 o 348 5221020
☛ gfbolis@tin.it oppure
☛ cortina@raffaello.cortina.it

DG808B 18m winglets D-KTGE, anno 2001, ore totali 90, motore 14 ore, XL package, pannelli solari sulla fusoliera, green canopy, ILEC SN10 + Volkslogger, Radio Becker AR4201, digital soaring indicator, Rimorchio Anschau. Glasfaser Italiana.

☛ info@glasfaser.it
→ 035 528011

Discus HB-3098 anno 1990, visibile a Calcinatè, carrello Cobra, ottime condizioni, pronto gara. Pilotabile anche con licenza italiana, vendesi interamente o quota 2/3.

→ 335 6444421 (Dario Crespi)
☛ dario_crespi@libero.it

Ventus 2b anno 1995, ore volate ca. 800, decolli ca. 190, perfette condizioni, LX5000 FAI, radio Becker AR 4201, ELT, pannello strumenti sollevabile, capottina azzurrata, seconda batteria in coda, serbatoio acqua in coda, vari accessori; carrello chiuso due assi. Glasfaser Italiana.
60.000 Euro.

Alois Baumgartner, Bolzano.
→ 335 8067327
☛ alois.baumgartner@autoindustriale.com

Imbrago motorizzato (equivalente al "Mosquito") per decollo autonomo con deltaplano; adatto per piloti di peso 65-85 kg e altezza 1,70-1,90, da applicare su vela da 13 a 15 m²; decolla in 8-12 m e sale a 2,5 m/s; autonomia circa 2 ore di volo in crociera; usato solo 3 ore dal 5/2005, visibile a Modena.

2.800 Euro. Piero Ferrari
→ 335 8013469 o 0536 947924 ore pasti

DG300 Full anno 1993, meno di 800 ore, equipaggiato con Zander SR940 + GP940, Becker, batterie doppie, impianto carica acqua, ELT, CN in corso di validità, carrello 2 assi Pirazzoli 1993 collaudato, visibile in Alzate Brianza (CO). 30.000 Euro. Disponibili Cover Jaxida (due anni) a 1.000 Euro.

→ 335 5822452 (Nunzio Martelli)

DG-200 I-LFOX anno 1979, ore 870, gelcoat in ottimo stato, strumenti di base, ossigeno elettronico MH, Volkslogger, ELT, radio, paracadute, ruota alare, kueller, carrello Pirazzoli 2 assi rimesso a nuovo recentemente.

→ 335 6103805 (Roberto Piotto)

Ventus 2C 18/15m anno 1997, pronto al volo, batteria in coda, ruotino di coda, Peschges VP6 Competition, Logger VP8, Becker, pannello solare, paracadute, barra di traino, carrello Cobra 2 assi. Visibile a Calcinatè (VA).

Euro 75.000.
→ 335 380201 (Maurizio Secomandi)
☛ secomandimaurizio@tin.it

ASH-26E anno 2001, 250 ore, strumentato, computer Zander, carrello, pronto al volo. Decollo autonomo con motore Wankel.

→ 0382 729513 (Corbellini)

ASW-19 I-ALIA 1.500 ore, LX 5000 v.11, carrello Pirazzoli chiuso 2 assi omologato, Ossigeno elettronico MH EDS-1, logger Colibri, ELT, radio, paracadute semi-nuovo, ruota alare, kueller, copertine in tessuto.

20.000 Euro non trattabili.
→ 339 7090230
☛ gicerves@libero.it

GROB G-109 B motoalante turistico biposto, marche I-KEOG, in perfetto ordine, strumentazione completissima Radio Becker, VOR, ADF, Transponder, GPS a colori Bendix. Completo di carrello per il trasporto.

→ 339 8897119
☛ sergio.candini@libero.it

Semiali da intelare e piani di coda di aliante Bergfalke IV danneggiato in decollo. Fusoliera molto danneggiata.
→ 0584 99397 ore serali (Paolo)

M100 S I-CIRO, 1.000 ore totali di volo e riportato a zero ore nel 1995, in ottimo stato, prezzo richiesto Euro 3.500 compreso carrello per il trasporto.
→ 329 3624334 (Gianluca De Angelis)

ASK 16 motoaliente, anno 1974, motore Limbach L1700EB1 72 HP 3600 rpm, appena revisionato a 0 ore, strumentazione standard per motore e volo veleggiato, radio Becker AR-3201, elica Hoffmann revisionata a 0 ore, condizioni generali ottime. Visibile presso AVRO Rivoli di Osoppo (UD).
→ 349 6387168
✉ f.rizzani@libero.it

Nimbus 4DM D - KBWL, mai incidentato, motore circa 70 ore, Cambridge S-Nav + GPS, 2 vario Bohli, 2 virosbandometri, Radio Becker, Ossigeno EDS, 2 paracadute. Visibile presso ACAO Varese.
→ 335 8457473 o 02 29004912 (Franco Zuliani)
→ 02 26411073 (Walter Vergani)
Fax 02 26412894

Bergfalke IV, anno 1974, 1.600 ore, danneggiato per atterraggio pesante in supporto carrello e cappottina. Per il resto ottime condizioni. Danno stimato da officina certificata 3.800 Euro. Strumentazione standard con radio Dittel 720
Vendesì: Euro 3.500.

Oppure riparato ed in ordine di volo Euro 9.000. Carrello sfornito di documenti.
✉ imezz@tiscalinet.it (Maurizio Mazzeo)

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).

→ 335 5473852
✉ franco.ricciardi@fortech.it

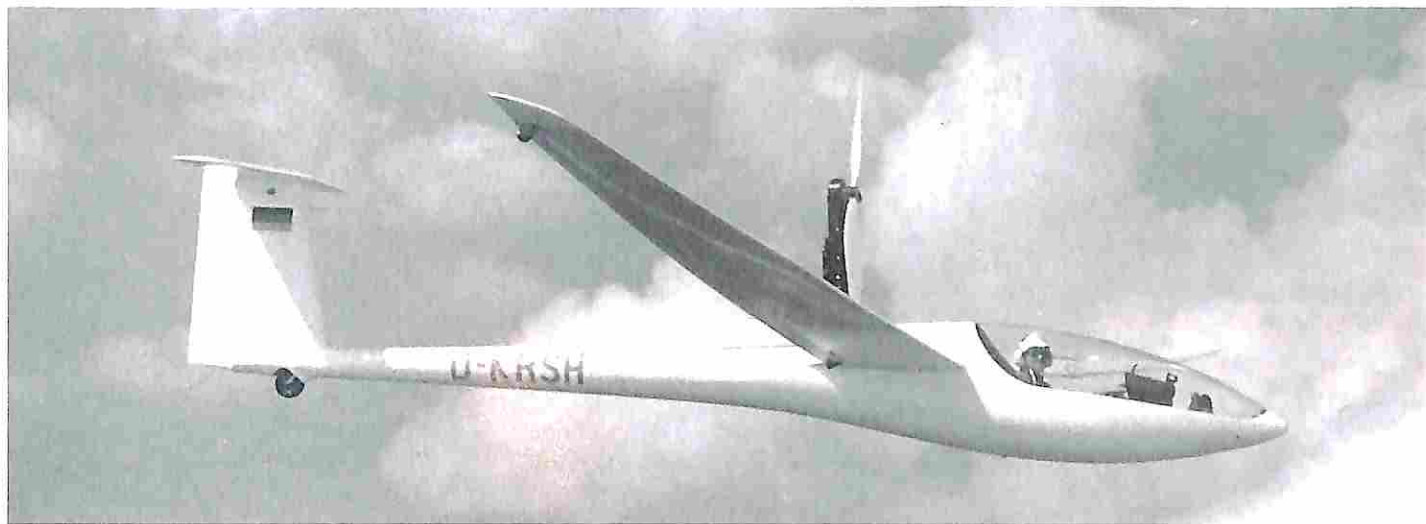
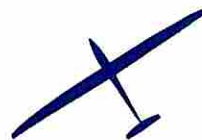
Strumenti:

- Aerograf 6000/12000 m, completo Fototime II;
 - Barografo Winter 8000;
 - Bussola Schanz;
 - Zander SR 820 D.
- 035 251392 (Mario Balzer)
✉ mbalze@tin.it

Spatz 55 monoposto e K-7 biposto in ottime condizioni, CN valido, carrello, causa passaggio a motoaliente. Visibili a Rimini, prezzo interessante.
→ 347 4520825 oppure 0541 759641 (Fabio Bernardi)

Roulotte tenuta a Rieti sempre al coperto (Palazzina).
→ 335 6042430
✉ vitalema@tin.it

Diamant 15 I-SEXY vetroresina, completo, ottimo stato, carrello chiuso in metallo. Lit 17 milioni.
→ 0332 231518 (A. Mattanò)



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

Volare in aliante anche con il solo attestato "VDS V.M"



"Volare con le ali" è il motto della FIVV Federazione Italiana Volo a Vela che patrocina la nascita di corsi di pilotaggio con veleggiatori presso le scuole VDS ed Aeroclub. Le scuole possono dotarsi di un aliante biposto ultraleggero a decollo autonomo ed idoneo all'insegnamento della tecnica del volo silenzioso.

Con questi semplici ed economici alianti biposto ULM, dotati di motore ed elica a scomparsa tali da permettere il decollo autonomo, si può imparare a volare "solo con le ali", e da subito i futuri piloti capiranno quanto è affascinante il mondo del volo a vela.

Le scuole VDS certificate dall'Ae.C.I., che operano su aviosuperfici o campi di volo con piste anche erbose e di lunghezza attorno a 500 m, hanno la possibilità di affiancare alla scuola di volo a motore anche la scuola di volo a vela.

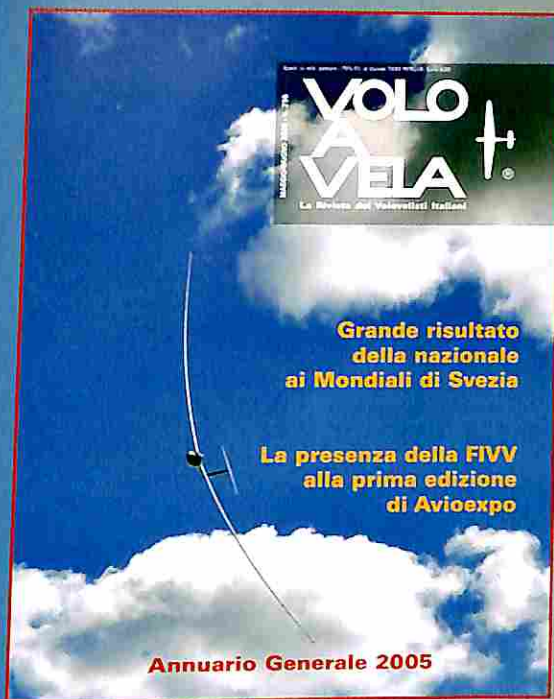


Per ulteriori informazioni contattate:
info@alibianche.it

Bertoncini Luigi

Commissione Volo a Vela Ultraleggero FIVV

www.fivv.it



Annuario Generale 2005

PER RICEVERE VOLO A VELA

Il Centro Studi del Volo a Vela Alpino cura la pubblicazione della rivista Volo a Vela. Esistono varie modalità di abbonamento:

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

con bonifico bancario alle coordinate ABI 05048, CAB 50180, CIN S, c/c 589272 intestato a CSVVA, indicando la causale e l'indirizzo per la spedizione (è gradito un cenno di riscontro alla redazione);

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

Le tariffe 2007:

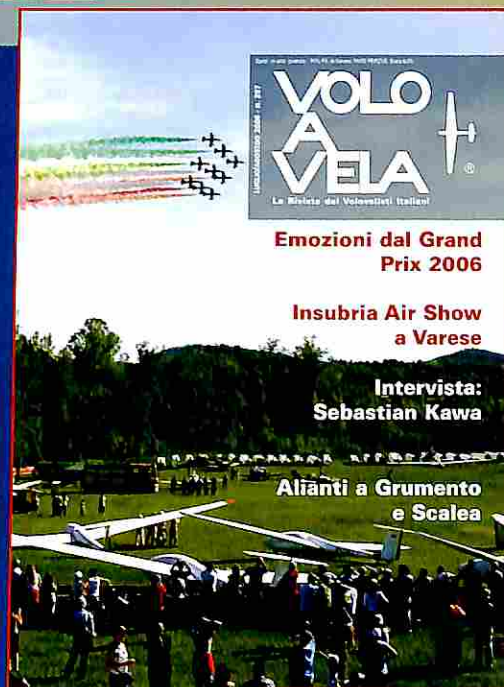
Abbonamento
Annuale (6 numeri)
Euro 40,00

Abbonamento sostenitore
annuale (6 numeri)
Euro 85,00

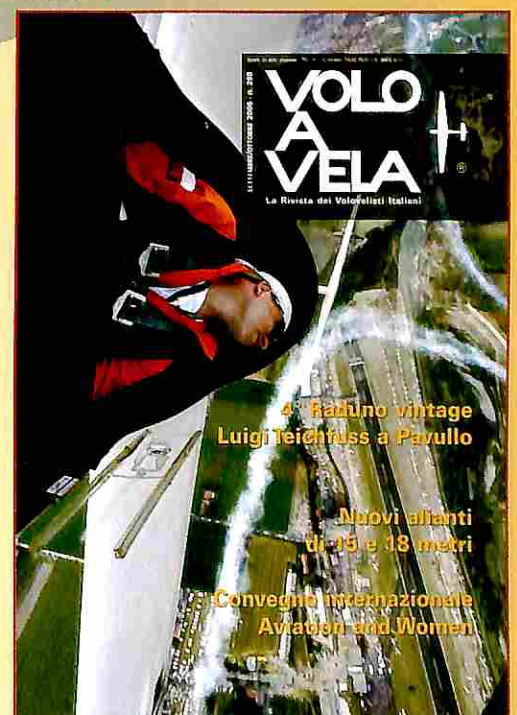
Abbonamento benemerito
annuale (6 numeri)
Euro 250,00

Abbonamento dall'estero
(sped. internazionale)
Euro 50,00

OFFERTA PROMOZIONALE valida per nuovi abbonati,
Abbonamento annuale (6 numeri)
Euro 25,00



Per informazioni relative all'invio delle copie della rivista (abbonamenti, arretrati, ecc.):
 tel/fax 0332-310023
 E-mail: csvva@voloavela.it





GREAT ITALIAN TASTE

The eternal style.

DISARONNO ORIGINALE

Since 1525